

DÉPOSÉ : ANVERS X

BELGIE-BELGIQUE  
P.B.  
ANVERS X  
8/854

## UNION BELGE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

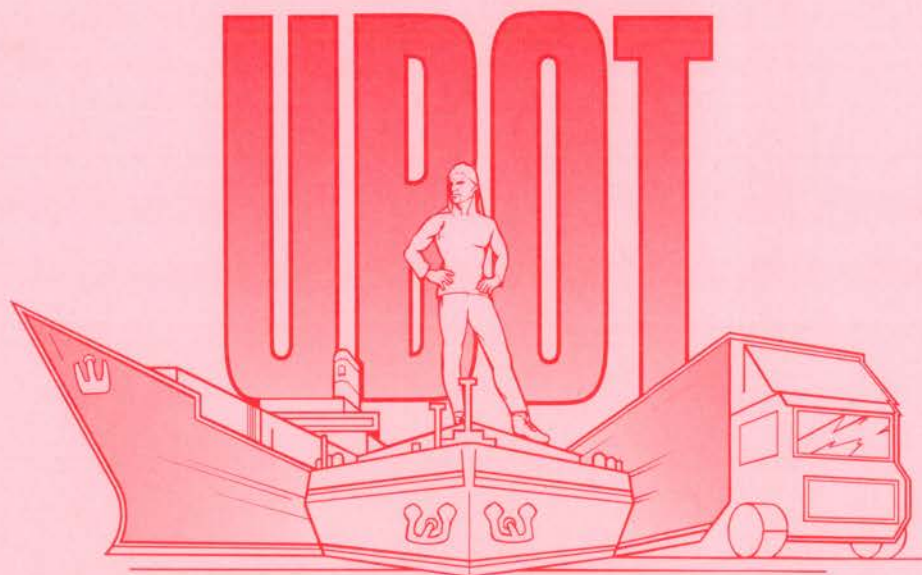
Affiliée à L' I. T. F.

INFORMATION SECTION "TRANSPORT ROUTIER"

Bulletin Trimestriel : Octobre - Novembre - Décembre 1998

LEUEN

PROH



Editeur Responsable : Jeannine Hermans  
Paardenmarkt 66 - 2000 Anvers 1.  
Rédaction : Walter Baes

Services Publics et Spéciaux d'Autobus - Autocars  
Transport de Choses - Services de Messageries et de Courriers  
Taxis  
Déménagements  
Commerce de Combustibles  
Divers

Dans ce  
numéro  
Information



## EDITO

### 1999 OU L'ANNEE DE TOUS LES DEFIS

**Permettez-moi tout d'abord de présenter mes bons vœux à tous nos affiliés.** Je vous souhaite à tous une année nouvelle pleine de prospérité.

Mais 1999 ne sera pas une année facile. En effet, nous serons confrontés à plusieurs défis qui nous demanderont beaucoup d'énergie, de vigilance aussi, pour qu'une solution en faveur des chauffeurs puisse être rencontrée. Je pense bien sûr en particulier aux **négociations sectorielles**. Vous trouverez dans ce numéro également un article consacré au **nouvel accord interprofessionnel**. Traduire ce dernier, au niveau sectoriel, en **engagements concrets concernant l'évolution des salaires, la formation permanente et l'emploi** est par conséquent la **priorité des priorités pour 1999**.

**En 1998, notre secteur a souvent été au centre de l'actualité car, à plusieurs reprises, il a été question de la sécurité routière.**

Grâce à plusieurs initiatives émanant de l'UBOT, le point de vue du chauffeur a également été pris en compte. Ce numéro vous parle également **journées portes ouvertes et du colloque sur la sécurité**

**routière, qui ont été un succès.** Nous pouvons déjà vous dire quelques mots sur les conclusions

**En 1999, il faudra plus que jamais s'atteler à la réalisation de temps de travail acceptables, d'un meilleur contrôle des temps de conduite et de repos, d'une diminution du 'driver stress', d'une amélioration du confort et de la sécurité des véhicules.**

1999 est également **une année électorale**. N'oublions pas que les élections pour le parlement fédéral et régional, sont importantes pour nous tous. En effet, en parcourant les programmes des différents partis politiques, nous constatons que **la sécurité sociale n'est pas sauvegardée**, loin de là, car plusieurs partis politiques semblent oublier que le plus grand effort a été et est fourni par les travailleurs.

**Il est de notre devoir non seulement de sauvegarder les droits acquis mais aussi de rattraper un partie du retard. L'UBOT est prêt à relever ces défis, à mener, avec vous et grâce à votre soutien, cette mission à bonne fin.**



## JOURNÉES PORTES OUVERTES ORGANISÉES PAR L'UBOT UN GRAND SUCCÈS

Cette année l'UBOT secteur transport routier organisait ses 11èmes journées portes ouvertes précédées d'un colloque intitulé « sécurité routière = responsabilité partagée »



Dans son discours d'ouverture, **Mme Jeannine Hermans, secrétaire nationale**, a entre autres déclaré ceci :

« Dans le courant de l'année écoulée notre pays a été touché par plusieurs accidents routiers d'une gravité extrême, accidents auxquels des poids lourds étaient impliqués. **Même si, dans les statistiques concernant les accidents de la route, les poids lourds ne sont certes pas surreprésentés, il est un fait certain que le bilan des victimes d'un accident de la route dans lequel est impliqué un camion, est toujours plus lourd, sans oublier toute la misère humaine qui s'ensuit généralement.** La récente série d'accidents routiers qui se sont produits en Belgique **n'ont pas été sans conséquence pour l'image du chauffeur** : ce dernier a, trop souvent d'ailleurs, été montré du doigt par l'opinion publique.

Le colloque organisé par l'UBOT transport routier ne veut pas uniquement faire l'évaluation du plan d'urgence mis en place par le Gouvernement et que Jan Peeters, Secrétaire d'Etat, vous expliquera.



Ce plan d'urgence a vu le jour à l'issue d'une vaste concertation avec tous les acteurs concernés du secteur. Vu la dispersion des compétences et la complexité de la matière, ce n'était pas chose simple. Et même si nos revendications n'ont pas toutes été rencontrées, nous apprécions cette approche et au nom de l'UBOT, je tiens à en remercier Monsieur Peeters, Secrétaire d'Etat.

**Ce colloque doit d'autre part offrir un forum aux autres acteurs du secteur du transport professionnel de marchandises en vue d'amorcer un débat constructif permettant de mettre au point une gestion intégrée du secteur.** Nous sommes des opposants à l'égard de la plus part des invités qui se trouvent derrière la table. Je me permets pourtant d'insister pour que chacun parle de manière franche et directe.

**Une vue claire et une bonne compréhension des diverses positions me semblent aujourd'hui plus importantes que la réalisation d'un consensus.**

En tant que représentants des chauffeurs professionnels, nous voulons surtout introduire leur vision dans le débat. Trop souvent en effet, on oublie que l'année dernière, 14 chauffeurs de poids lourds ont perdu la vie dans un accident de la circulation. **Les conditions de travail deviennent de plus en plus pénibles**, non seulement à cause de **la congestion croissante du réseau routier**, mais aussi de **l'individualisme croissant** et de **l'agressivité des conducteurs** qu'elle implique. **Tous ces facteurs provoquent de plus en plus de stress.**

De plus, cette année, les médias – avec leur tendance à la généralisation trop facile – ont collé l'étiquette peu flatteuse de cow-boys de la route aux chauffeurs de camion.

**C'est la raison de ce colloque. Nous espérons d'ailleurs que tous les participants sont convaincus que ce n'est que tous ensemble que nous réussirons à sortir de l'impasse et que la sécurité qui ne sera assurée que si chacun assume sa part de responsabilités.**

Ensuite, Bob DE RICHTER, modérateur, passe la parole aux orateurs.

**Jan PEETERS, Secrétaire d'Etat à la Sécurité Routière, a rappelé que la nouvelle loi sur le transport routier, et plus particulièrement son volet au sujet de la co-responsabilité du commanditaire, contri-buera sensiblement à l'amélioration de la sécurité routière. En outre une gradation des amendes sera prévue, permettant de sanctionner le plus lourdement les infractions les plus graves.**



Les **contrôles** seront renforcés, tant auprès des entreprises que sur les routes. La formation sera améliorée suite à l'Arrêté Royal du 1er octobre relatif au permis de conduire qui, avec les permis C1 et D1, interdit aux jeunes chauffeurs âgés de 18 à 21 ans de conduire les véhicules les plus lourds.

**Madame Liliane DE WILDE de la fédération patronale SAV plaide pour l'instauration de quatre "chartes de sécurité"** par lesquels les transporteurs, leurs commanditaires, les chauffeurs et les pouvoirs publics prendraient des engagements en matière de sécurité.



Ces chartes devraient être adaptés à chaque groupe et une campagne médiatique devrait attirer l'attention sur l'importance de ces codes de conduite. Une telle campagne ne pourra d'ailleurs qu'améliorer l'image du secteur.

Madame De WILDE précise par ailleurs que son organisation a déjà consenti d'importants efforts pour promouvoir la sécurité:

- SAV NEWS publie régulièrement des articles au sujet de la sécurité;
- brochures;
- sessions d'information;
- consultation des autorités locales en cas de plans de mobilité;
- formation.



**Monsieur Philippe DE GRAEF de l'organisation patronale FEBETRA** fait remarquer que sur l'ensemble du réseau routier de la Belgique, les poids lourds n'ont été impliqués que dans 5,9% des accidents ayant provoqué des lésions corporelles, alors qu'ils représentent 12 % en moyenne du trafic. Contrairement à ce que l'on prétend souvent, les poids lourds ne sont donc certainement pas surreprésentés dans les statistiques des accidents de la circulation.

Il souligne d'autre part l'importance de points comme **l'éducation, la sensibilisation, l'écologie et la formation permanente.**

Monsieur DE GRAEF regrette par ailleurs que les organisations professionnelles n'ont toujours pas été informées de l'évaluation des expériences organisées respectivement à Namur et en Flandre au sujet du respect de la distance de sécurité et de l'interdiction de dépassement.

**Enfin, la Belgique compte trop peu de contrôleurs pour que le contrôle soit vraiment efficace et ait un effet dissuasif.**

**Monsieur Ludo BECK, Inspecteur social auprès de l'Administration des Relations et de la Réglementation du Travail** signale que les contrôles effectués par l'Inspection du Travail concernent essentiellement le Règlement CEE 3820/85. Des contrôles seront aussi effectués au siège social des entreprises afin de vérifier le respect des conventions collectives conclues en Commission paritaire.

L'attention ira plus particulièrement aux réglementations relatives

- . aux conditions de salaire,
- . à la durée du travail,
- . aux conventions collectives,
- . à la fraude sociale – travailleurs étrangers,



- . au travail à temps partiel,
- . aux inscriptions dans les documents sociaux.

Dans un stade ultérieur, on envisage la conclusion **d'un protocole de coopération avec les services concernés, l'établissement d'un vademecum des différents types de fraude et l'élaboration d'une méthodologie de contrôle uniforme.**

Dès la mi-novembre 1998, nous avons pu constater qu'une permanence des contrôles profite à la sécurité routière. Ces actions ne toucheront pas les chauffeurs professionnels, ceux qui ont déjà fait leurs preuves et possèdent déjà les aptitudes professionnelles nécessaires, que du contraire!

Tout le secteur s'en portera effectivement mieux si on réussit à infléchir l'image qu'en donne la presse.



**Le capitaine de la Gendarmerie, Guy MOLS, commente la stratégie de la gendarmerie à l'égard des poids lourds.** En fonction, non du volume, mais de la gravité des lésions corporelles provoquées par des accidents routiers auxquels étaient impliqués des poids lourds, et compte tenu aussi du sentiment subjectif d'insécurité des autres usagers de la route devant ces géants de la route, la gendarmerie a opté fin 1995 **pour ajouter les poids lourds à la liste des priorités fédérales permanentes de la circulation, à côté des trois autres priorités: l'excès de vitesse, l'abus d'alcool et la non-utilisation de la ceinture de sécurité.**

Cette décision implique qu'en tant que service de police fédéral général, la gendarmerie tient à contribuer fondamentalement à garantir la sécurité routière objective et subjective par une approche coordonnée et intégrée du phénomène des "poids lourds".

Ainsi il ressort des constats faits durant les actions de contrôle situées entre le 1er novembre 1997 et le 30 avril 1998 que:

- 490 contrôles sélectifs de poids lourds – avec suspension pneumatique ou non – ont été effectués, impliquant 9.422 heures/homme;
- 11.217 camions ont été contrôlés;
- au moins 38 contrôles ont été effectués dans le cadre d'une synergie avec tous les partenaires éventuels.



Ces différents contrôles ont donné lieu à:

- 56 procès-verbaux (PV) ou perceptions immédiates (PI) pour excès de vitesse;
- 953 PV ou PI pour surcharge;
- 249 PV ou PI pour dépassement;
- 1.175 PV ou PI pour non-respect des temps de conduite et de repos;
- 569 PV ou PI pour le contrôle technique;
- 211 PV ou PI pour non-respect des distances entre 2 véhicules;
- 9 PV ou PI pour abus d'alcool;
- 1.444 PV ou PI pour d'autres infractions.

**Monsieur Dirk VAN VRECKEM, chef de service auprès du Directeur Général VII, souligne que la proposition de la Commission européenne concernant les 48 heures reprend les points sur lesquels les négociateurs s'étaient mis d'accord et que les lacunes – les points sur lesquels il y avait des divergences – ont été comblées par l'octroi de dérogations spécifiques et la fixation de temps de travail maximums pour les chauffeurs indépendants, afin d'éliminer la concurrence déloyale.** Toutefois, ce dernier point a suscité des réserves de la part des employeurs et des chauffeurs.

S'il est vrai que le Règlement 3820/85 n'est pas l'idéal, il n'en a pas moins prouvé sa force. Le problème est sans aucun doute la façon dont les différents Etats membres l'appliquent. Mais il y a aussi des problèmes de contrôle, puisque celui-ci dépend entièrement du bon vouloir de ces mêmes Etats membres.

**Pour Monsieur VAN VRECKEM, le tachygraphe électronique constituera un progrès important, qui permettra des contrôles plus efficaces et donc aussi la prise de sanctions.** Sur ce point également, les réactions sont assez sceptiques, surtout en ce qui concerne la résistance du système aux tentatives de fraude.



Selon Frank VAN THILLO, conseiller de l'UBOT, les principaux problèmes sont par ordre d'importance :

- La charge de travail.
- L'attitude des conducteurs de voitures de tourisme (citée comme principal problème par les chauffeurs de poids lourds effectuant des transports nationaux).
- Le respect des temps de conduite et de repos.





Le problème de la charge de travail doit être vue au sens le plus large du terme. Il ressort des remarques de nos affiliés que le stress est dû tout autant au volume de travail qu'à la quasi-impossibilité d'effectuer un travail déterminé dans un délai déterminé, le chauffeur étant coincé entre le respect du règlement et l'exécution de sa mission. La congestion de plus en plus importante des routes et l'agressivité des autres conducteurs aggravent encore ce stress.

**L'UBOT propose l'approche suivante pour résoudre ces problèmes :**

- **la réalisation d'un temps de conduite socialement acceptable,**
- **le contrôle des temps de conduite et de repos,**
- **la diminution du stress du chauffeur;**
- **le développement de la formation permanente.**

➤ **La réalisation d'un temps de conduite socialement acceptable**

Nous sommes heureux qu'après l'échec de la concertation entre employeurs et travailleurs au niveau européen, la Commission européenne ait immédiatement fait le nécessaire pour présenter au Parlement européen une proposition de directive pour le secteur du transport – le seul secteur où il n'existe pas de temps de travail maximum – **et que dans cette proposition, elle ait tenu compte des points d'accord déjà intervenus dans le cadre de la concertation.** En d'autres mots : une moyenne hebdomadaire de 48 heures, avec un maximum de 60 heures. Nous tenons toutefois à demander instamment que dans la directive, tout le temps que le chauffeur est à la disposition de l'employeur soit considéré comme temps de travail. **Par ailleurs, nous insistons auprès de la Commission pour que les mêmes règles soient d'application aux chauffeurs indépendants et qu'elles puissent être contrôlées.** Avec ses organisations sœurs européennes, l'UBOT veut que le Règlement 3820/85 ne parle pas seulement de temps de conduite, mais aussi de temps de travail.

La Belgique ne doit pas attendre l'Europe. En Belgique, le fossé reste grand entre le contenu d'une éventuelle directive européenne à venir et la pratique de tous les jours. L'UBOT invite dès lors les employeurs à établir dès maintenant un plan en étapes afin que le temps de travail maximum de 48 heures puisse être réalisé dans un délai acceptable pour toutes les parties. Il va de soi qu'il ne peut être question d'une baisse du niveau salarial absolu. En effet, les salaires horaires très bas dans le secteur sont déjà une des raisons pour lesquelles certains chauffeurs se laissent entraîner à enfreindre la législation sur les temps de conduite et de repos. La question se pose d'ailleurs de savoir s'il ne serait pas bon d'instaurer une indemnité sectorielle d'ancienneté afin d'éviter que les capacités professionnelles acquises ne quittent le secteur.

➤ **Contrôle des temps de conduite et de repos**

**D'autre part, il faut développer le contrôle des temps de conduite et de repos.** En Belgique, il faut pour le moins engager les inspecteurs prévus par le cadre. C'est ainsi qu'en 1995, il n'y avait que 4 inspecteurs pour les entreprises, alors que le cadre en prévoyait 9. Sur les 56 contrôleurs prévus par le cadre, 30 seulement étaient effectivement en service.

**Les contrôles doivent en plus viser les infractions les plus lourdes et être intégrés à ceux de l'inspection du respect des lois sociales. Si possible, une relation doit être établie conformément à la gravité des infractions. C'est pourquoi nous sommes partisans d'amendes graduées.**



Nous demandons surtout un peu plus de compréhension pour les chauffeurs qui sont obligés de prendre leur repos hebdomadaire, alors que - sur le chemin du retour - ils ne sont plus éloignés que de quelques centaines de kilomètres de leur domicile.

D'autre part, nous attendons du Commissaire Kinnock qu'il impose dans les plus brefs délais le tachygraphe digital, mais à condition bien sûr que toutes les garanties soient réunies pour que ce nouveau système résiste aux tentatives de fraude. Cela implique notamment que suffisamment de données puissent être stockées sur la carte intelligente afin que la législation sociale de l'Etat membre concerné puisse également être contrôlée. Le travailleur doit toujours avoir accès aux données qui le concernent et il doit à tout moment pouvoir disposer d'un "print" pouvant servir de pièce justificative incontestable de son salaire et des autres avantages sociaux. L'UBOT insiste aussi pour que les données de l'unité dans le camion ne puissent être transférées qu'une seule fois (et ce de préférence vers une banque de données "neutre" ou contrôlée) avant qu'elles ne soient intégrées - par voie électronique ou non - dans l'administration de l'entreprise.

➤ **La diminution du "driver-stress"**

Pour nos chauffeurs, l'attitude des conducteurs de voitures de tourisme est un des principaux problèmes rencontrés dans l'exercice de leur travail. Il est vrai aussi que la conduite souvent très agressive de ces derniers n'est jamais sanctionnée. Il ne faut dès lors pas s'étonner que les chauffeurs soient opposés aux mesures du Secrétaire d'Etat, Jan Peeters. En effet, 57% des chauffeurs estiment que la distance obligatoire de 50 mètres à observer entre 2 poids lourds n'est pas une bonne mesure et pas moins de 66% sont contre l'instauration, à titre d'expérience, d'une interdiction de dépassement. Sans mesures d'accompagnement à l'égard des conducteurs de voitures de tourisme, ces décisions reviennent à stigmatiser la profession.

➤ **La réduction des temps d'attente**

Comme quatrième problème important, les chauffeurs citent les temps d'attente lors du chargement et du déchargement du camion, ceux-ci sont nettement trop longs. Des commentaires écrits il ressort en outre que, dans certains cas, les chauffeurs ne sont vraiment pas bien traités au moment du (dé)chargement de leur camion. Nous ne tolérons pas cette attitude de la part de certaines entreprises, nos chauffeurs ne sont pas des travailleurs de second plan.

Au sein de la commission sectorielle du transport de marchandises, nous avons par conséquent essayé de lancer le débat sur la flexibilité en matière de temps de livraison. Nous allons également essayer de sensibiliser nos collègues à ce problème tout en demandant à tous de veiller à ce que, dans toutes les entreprises, nos chauffeurs soient traités avec tout le respect qu'ils méritent.

➤ **Augmenter le confort de nos chauffeurs**

Donner davantage de confort aux chauffeurs contribue également à la réduction du 'driver-stress', nous pensons entre autres à :

- une cabine plus spacieuse et
- équipée d'air conditionné ;
- un fauteuil ergonomique,
- un limiteur de vitesse.

L'UBOT s'adressera également aux constructeurs pour leur demander de bien vouloir tenir compte de ces améliorations nécessaires et d'équiper tous les modèles standard à



l'avenant. Malheureusement, les employeurs sont trop souvent enclins à baser leurs options d'achat sur le seul argument économique.

➤ **Prévoir la formation permanente**

**Dans le secteur du transport routier de marchandises la formation permanente semble quelque peu oubliée.** Ce qui n'est pas du tout le cas de la formation qui prépare les candidats au métier de chauffeur. Dans ce domaine, notre secteur a en effet réalisé du bon travail, en front commun.

Les modules de formation les plus demandés par nos chauffeurs sont :

- La conduite défensive (principalement transport national)
- Les techniques de (dé)chargement
- La composante sociale, attitude, solidarité.

**Accompagner pendant quelque mois un chauffeur expérimenté, est évidemment la meilleure façon pour acquérir une bonne expérience professionnelle. Le système de la formation professionnelle individuelle offre pas mal d'avantages financiers permettant à de jeunes chômeurs de suivre pareille formation.** Depuis pas mal de temps déjà nous demandons avec insistance que cette formation soit programmée.

Tant les syndicats que les organisations patronales doivent responsabiliser leurs affiliés, ce dans le but de faire respecter davantage les temps de conduite et de repos, de rappeler que le port de la ceinture de sécurité est obligatoire, de promouvoir les possibilités d'accès à la profession pour les femmes.



Après la partie officielle qui s'est déroulée le samedi, place à la détente. Dimanche, nous avons célébré les 25 ans d'affiliation de plusieurs de nos membres qui ont tous reçu une très belle montre. Les photos prouvent que l'ambiance était plutôt joyeuse.





## UN CHAUFFEUR BELGE, PIERRE STUKKEN, TOUJOURS EN PRISON AU MAROC



Arrivés à Casablanca, ils prennent la direction du parking de la Place Mahomet, d'où Pierre & Cie rejoignent l'hôtel pour y passer la nuit. A partir de ce moment, le propriétaire de l'agence de voyages (qui avait pris le volant les derniers 250 km) allait s'occuper de l'autocar.

Le lendemain, l'autocar se met en route pour Tanger et s'arrête à l'entrée du port. Pendant la pause café, le propriétaire explique que le territoire espagnol lui est interdit (il aurait eu une condamnation et n'aurait pas purgé sa peine) et qu'il prend l'avion pour Orly (où les chauffeurs doivent d'ailleurs le rejoindre après). Les chauffeurs le croient sur parole, ils continuent sans lui et se dirigent vers le ferry. Bien vite, ils regrettent d'avoir été aussi crédules, car dès l'entrée du port, ils sont priés de ranger leur véhicule. Ce dernier est minutieusement fouillé, à l'aide de chiens, par la brigade des stupéfiants. A leur grande consternation, un douanier découvre que la soute à bagages à un double fond et contient 350 kg de hachisch. Les deux chauffeurs sont immédiatement amenés pour interrogatoire et arrêtés par la suite. Les chauffeurs ne peuvent que répéter qu'ils n'étaient au courant de rien, et après de nombreuses discussions, les policiers finissent par les croire. Dans cette affaire, Pierre et son collègue ont été déclarés coupables pour co-responsabilité.

*Pierre Stukken (54 ans), un chauffeur belge, incarcéré à Tanger depuis 25 mois déjà. Voici le récit des événements que nous fait son beau-frère Jules : «Le 2 novembre 1996, Pierre et un collègue partent pour le Maroc comme chauffeurs d'un autocar de la compagnie Merksem Tours. A bord de cet autocar, il y a 16 Pakistanais. Ils quittent Arnhem pour passer par Anvers avec Casablanca comme destination finale. Pierre connaît le trajet, il l'a fait à maintes reprises déjà. Il n'a jamais eu aucun problème... sauf une fois.*

Le propriétaire se fait également arrêter et déclare immédiatement que les deux chauffeurs sont innocents. Un tribunal de première instance les condamne cependant à une peine de prison effective de 5 ans. Le propriétaire n'est condamné qu'à 7 ans, bien qu'il soit entre-temps clairement prouvé qu'il est le seul coupable dans cette sombre histoire, car il s'est laissé séduire par une grosse somme d'argent. Depuis lors, Pierre et son collègue sont toujours dans une prison marocaine. Ils y ont passés 25 mois déjà, ils sont 16 à partager une cellule de 5 mètres sur 3. Il va sans dire que ce sont des conditions de détention inhumaines (sans parler des conditions d'hygiène dans cette prison).

**En prison, Pierre a été victime d'un malaise cardiaque mais a dû attendre plusieurs jours avant de voir un médecin. Entre-temps, Pierre a également attrapé la tuberculose et n'aurait, selon le médecin de la prison, plus qu'un an ou deux à vivre.**

### **Pierre libre !**

**Nous venons d'apprendre en dernière minute que notre ami Pierre a été gracié par le roi du Maroc. Nous espérons pouvoir confirmer ces bonnes nouvelles dans notre édition suivante.**



# PRIME SYNDICALE 1998

## DEMENAGEMENTS, GARDE-MEUBLES ET ACTIVITES CONNEXES

<u>Ayant-droit</u>	:	Au service d'une entreprise de Déménagements au 30.09.1998 et affilié au syndicat depuis au moins un an.
<u>Montant</u>	:	3.500,- F.
<u>Période de paiement</u>	:	04.01.1999 – 31.03.1999.
<u>Païement</u>	:	Après contrôle du carnet syndical en règle jusqu'au 12.1998 et après signature d'une quittance jaune.

## TAXIS

<u>Ayant-droit</u>	:	Au service d'une entreprise de Taxis au 30.09.1998 et affilié au Syndicat depuis au moins un an.
<u>Montant</u>	:	3.200,- F.
<u>Période de paiement</u>	:	04.01.1999 – 31.03.1999.
<u>Païement</u>	:	Après contrôle du carnet syndical en règle jusqu'au 12.1998 et après signature d'une quittance rose. Pour toucher la prime de fidélité de 500,- F il faut présenter la fiche de paie de septembre 1998.

## COMMERCE DE COMBUSTIBLES

<u>Ayant-droit</u>	:	Au service d'une entreprise du Commerce de Combustibles au 01.10.1998 et affilié au syndicat depuis au moins un an.
<u>Montant</u>	:	3.300,- F.
<u>Période de paiement</u>	:	A partir de fin 01.1999 jusqu'au 31.03.1999.
<u>Païement</u>	:	Après contrôle du carnet syndical en règle jusqu'au 12.1998 et contre remise de la carte de légitimation signée, qui sera envoyée directement par le Fonds Social à l'ayant-droit.

## SERVICES PUBLICS ET SPECIAUX D'AUTOBUS ET AUTOCARS

<u>Ayant-droit</u>	:	Au service d'une entreprise d'un service public ou spécial d'auto-bus ou d'une entreprise d'autocars entre 01.04.1998 et 30.06.1998 et affilié au syndicat depuis au moins un an.
<u>Montant</u>	:	4.020,- F pour un travailleur à temps plein. 2.010,- F pour un travailleur à temps partiel.
<u>Période de paiement</u>	:	04.05.1999 – 31.07.1999.
<u>Païement</u>	:	Après contrôle du carnet syndical en règle jusqu'au 12.1998 et contre remise de la carte de légitimation, qui sera envoyée directement par le Fonds Social à l'ayant-droit.

## TRANSP. DE MARCHANDISES ET DES ACTIV. CON. POUR COMPTE DE TIERS

<u>Ayant-droit</u>	:	Au service d'une entreprise de transport de choses par voie terrestre pour compte de tiers et affilié au syndicat depuis au moins un an.
<u>Montant</u>	:	3.300,- F.
<u>Période de paiement</u>	:	04.01.1999 – 31.03.1999.
<u>Païement</u>	:	Après contrôle du carnet syndical en règle jusqu'au 12.1998 et contre remise d'une lettre signée, qui sera envoyée directement par le Fonds Social à l'ayant-droit, avec le chèque de la prime de fin d'année 1998.



# ACCORD INTERPROFESSIONNEL 1999-2000

Début décembre 1998, les interlocuteurs sociaux (les syndicats et les employeurs) sont arrivés à la conclusion d'un nouvel accord interprofessionnel pour 1999 – 2000.

Voici, en grandes lignes, le contenu de cet accord interprofessionnel (AIP):

## 1. EVOLUTION SALARIALE

**Les engagements pris dans le cadre de l'AIP signifient une rupture de la loi sur le blocage des salaires :**

- **au lieu d'une norme salariale imposée par le gouvernement et fixant un maximum aux augmentations salariales (aux niveaux interprofessionnel, sectoriel et de l'entreprise), le rapport complet du Conseil Central de l'Economie (CCE) constitue le cadre de référence dont les accords salariaux doivent tenir compte.**

*« L'augmentation du coût salarial durant la période 1999 – 2000 atteindrait 6,1% dans les Etats membres de référence. Par heure prestée, l'augmentation du coût salarial durant la période écoulée est de 5,8 % en Belgique et de 5,8 % dans les Etats membres de référence (source Eurostat) ; l'augmentation du coût salarial dans les Etats membres de référence pendant la période 1999 – 2000 s'établit à 5,9%. »*

- **sur le plan interprofessionnel, les employeurs avancent surtout le chiffre de 5,9 % comme chiffre de référence pour l'augmentation des salaires horaires. Toutefois, selon l'AIP, ce chiffre est à considérer comme une norme indicative et une moyenne pour l'économie globale et non comme un maximum général imposé à l'ensemble des niveaux de négociation.**

## 2. FORMATION PERMANENTE

L'AIP appelle les secteurs à conclure des accords de formation et d'emploi. L'objectif **général** est de mettre la Belgique sur une trajectoire qui conduit après 6 ans au niveau moyen réalisé par ses trois pays voisins, c'est-à-dire d'un niveau de 1,2 % du coût salarial à 1,9 %. Pour les deux années à venir, l'effort global des entreprises sera porté à 1,4 %.

L'AIP demande

- de tenir compte des efforts consentis dès à présent par les secteurs et les entreprises dans le domaine de la formation (pour le secteur du transport, cet effort se situerait entre 0,6 et 0,7 %).
- de valoriser les initiatives régionales et communautaires relatives à la formation.
- que la formation vise au maximum TOUTES les catégories de travailleurs
  - y compris les demandeurs d'emploi chômeurs
  - et avec une attention particulière pour les femmes.
- que les secteurs (et /ou les entreprises) prolongent pour deux ans leurs CCT relatives à un effort de 0,10 % en faveur de la formation et de l'emploi des groupes à risques.

**Cette augmentation de 0,2 % du coût salarial est un engagement global qui ne doit pas être réalisé de manière uniforme secteur par secteur, ni dans les montants, ni dans les modalités. Mais il doit bel et bien s'agir d'un effort au-delà des 0,10 % existants qui sera un élément important de l'évaluation globale (voir ci-après).**



### **3. L'EMPLOI**

**Dans ce domaine également, les secteurs sont invités à conclure des accords :**

- par le biais des formules qui leur semblent le mieux adaptés aux caractéristiques du secteur et à celles de leurs entreprises;
- qui peuvent porter sans problème sur **la répartition du temps de travail, y compris une réduction collective du temps de travail;**
- qui visent clairement à **limiter le recours (systématique)** aux heures supplémentaires afin de revenir à l'application correcte de la réglementation relative à la durée du travail qui impliquera une limite de 39 heures par semaine et de ne pas contourner les effets d'une réduction collective de la durée du travail ;
- qui visent **une plus grande sécurité d'emploi** par l'élaboration – là où il n'y en a pas encore – d'un régime spécifique en matière de délais de préavis des ouvriers, avec une attention particulière pour les travailleurs âgés ayant acquis une certaine ancienneté dans l'entreprise.

**L'objectif général est d'atteindre dans les deux années à venir, des taux au moins aussi élevés que dans les trois pays voisins en ce qui concerne l'évolution de l'emploi.** D'après le rapport technique du CCE, l'emploi exprimé en travailleurs occupés augmenterait de 2 % en Belgique au cours de la période 1999 – 2000 contre 2,4 % dans les trois pays voisins. C'est pourquoi les interlocuteurs sociaux lancent un appel pour donner une impulsion supplémentaire de 0,4 % à l'augmentation de l'emploi dans notre pays.

### **4. SUIVI ET EVALUATION**

**Le projet d'AIP prévoit que l'évolution du coût salarial, de l'emploi et des efforts de la formation soit soumise à une évaluation annuelle par le Conseil Central de l'Economie (CCE) et le Conseil National du Travail (CNT) qui élaboreront à cet effet un outil statistique adéquat.**

- Dans le cas où l'évaluation ne répond pas aux attentes, il faudra tout d'abord vérifier globalement :
  - s'il y a une explication à cette évolution défavorable (par ex. Conjoncture moins favorable, chocs économiques,...) ;
  - et si cette évolution défavorable dans l'un des trois domaines (salaires, emploi, formation) peut être compensée par des développements favorables dans les deux autres domaines.
- Dans le cas où il n'y a pas d'explication satisfaisante ou s'il n'y a pas de compensation entre les trois domaines, il faudra examiner les résultats de l'évaluation sectorielle.

**S'il ne peut être fourni d'explication satisfaisante aux résultats défavorables, la réduction des charges qui est prévue, peut être reportée d'un an. En tout cas, les corrections prévues par la loi relative à la sauvegarde de la compétitivité restent en vigueur. Rappelons que cette loi permet également des mécanismes de correction sectoriels.**



# TRANSPORT DE MARCHANDISES MANUTENTION DE CHOSES

## ACCORD INTERPROFESSIONNEL 1997-1998

Dans le cadre de l'Accord Interprofessionnel 1997-1998, tous les secteurs doivent à partir du 1er janvier 1999 instaurer une durée moyenne hebdomadaire maximale de 39 heures et ceci sans perte de salaire.

Ci-après nous vous laissons les salaires à partir du 01.01.1999.

	<u>Salaire hor. brut 39 h 01.01.1999</u>	<u>Indemnité de liaison brute 39 h - 01.01.1999</u>
<b><u>Salaires personnel roulant</u></b>		
Manoeuvre-convoyeur	292,40 BEF	257,50 BEF
Chauffeur en formation	292,40 BEF	257,50 BEF
Chauffeur camion - 7 tonnes	303,95 BEF	257,50 BEF
Chauffeur camion 7-15 tonnes	310,90 BEF	270,30 BEF
Chauffeur camion + 15 tonnes	322,00 BEF	270,30 BEF
Chauffeur véhicule articulé	322,00 BEF	270,30 BEF
Chauffeur ADR- ou frigorifique	322,00 BEF	270,30 BEF
<b><u>Salaires personnel roulant messageries</u></b>		
Salaire horaire de début	303,95 BEF	e.f.d. tonnage
Après 6 mois de service	310,90 BEF	e.f.d. tonnage
6 mois de service effectif à l'embauche	310,90 BEF	e.f.d. tonnage
<b><u>Salaires services de courrier/taxis-camionnettes</u></b>		
Personnel roulant	322,00 BEF	270,30 BEF
Personnel non roulant : charger/décharger/trier	324,30 BEF	
<b><u>Salaires personnel non roulant</u></b>		
Manoeuvre (charger/décharger)	309,75 BEF	
Personnel de nettoyage	309,75 BEF	
Réceptionnaire de march. < 6 m. anc. secteur	309,75 BEF	
Réceptionnaire de march. > 6 m. anc. secteur	324,30 BEF	
Cariste < 6 m. ancienneté secteur	324,30 BEF	
Ouvrier polyvalent < 6 m. ancienneté secteur	324,30 BEF	
Cariste > 6 m. ancienneté secteur	330,05 BEF	
Ouvrier polyvalent > 6 m. ancienneté secteur	330,05 BEF	
Chef d'équipe ayant de 6 à 20 ouvriers	350,15 BEF	
Chef d'équipe ayant plus que 20 ouvriers	364,80 BEF	



## TRANSPORT DE MARCHANDISES MANUTENTION DE CHOSES

### SALAIRES PERSONNEL DES GARAGES

Les salaires du personnel des garages dans le secteur transport de marchandises par route et de la manutention de choses ont été assimilés aux salaires des ouvriers ressortant de la Commission Paritaire pour les entreprises de garages à partir du 01.07.1997.

Ci-dessous nous vous laissons les salaires d'application à partir du 01.07.1997 :

	<u>Salaire</u> <u>horaire</u> <u>brut</u> <u>01.07.97</u>	<u>Salaire</u> <u>horaire</u> <u>brut</u> <u>01.10.97</u>	<u>Salaire</u> <u>horaire</u> <u>brut</u> <u>01.05.98</u>	<u>Salaire</u> <u>horaire</u> <u>brut</u> <u>01.10.98</u>
Manoeuvre "service"	289,00 BEF	292,00 BEF	298,00 BEF	301,00 BEF
Manoeuvre "service" 10 a.anc.	303,00 BEF	306,00 BEF	312,00 BEF	315,00 BEF
Manoeuvre "service" 20 a.anc.	318,00 BEF	321,00 BEF	328,00 BEF	331,00 BEF
Manoeuvre	303,00 BEF	306,00 BEF	312,00 BEF	315,00 BEF
Manoeuvre 10 a. ancienneté	318,00 BEF	321,00 BEF	328,00 BEF	331,00 BEF
Manoeuvre 20 a. ancienneté	333,00 BEF	337,00 BEF	343,00 BEF	347,00 BEF
Manoeuvre qualifié	333,00 BEF	337,00 BEF	343,00 BEF	347,00 BEF
Manoeuvre qualifié 2ième classe	370,00 BEF	373,00 BEF	381,00 BEF	384,00 BEF
Manoeuvre qualifié 1ière classe	388,00 BEF	392,00 BEF	399,00 BEF	403,00 BEF
Ouvrier hors catégorie	415,00 BEF	419,00 BEF	427,00 BEF	432,00 BEF

***Nous souhaitons nos affiliés  
et leur famille  
une heureuse année 1999 !***





## **PRIMES FIN D'ANNÉE AUTOBUS ET AUTOCARS**

L'année dernière, le Fonds social des Autobus et Autocars avait décidé d'adapter la procédure pour le paiement de l'avance (montant brut) de la prime de fin d'année.

**Cette avance serait versée directement sur le compte bancaire de la personne concernée.**

**Il s'est cependant avéré que bon nombre d'entreprises n'avaient pas encore transmis au Fonds social le n° du compte bancaire de leurs employés.**

**Nous demandons donc à nos affiliés de bien vouloir vérifier s'ils ont effectivement reçu l'avance de 3.000,- BEF sur leur compte bancaire.**

Nous attirons l'attention de nos affiliés sur le fait que cette somme **n'est qu'une avance**. Nous vous communiquons ci-dessous le **montant total des primes à payer directement par l'employeur (après déduction de l'avance de 3.000,- BEF)**.

**Dans le cas où vous constatez que ce paiement n'a pas été effectué, n'hésitez pas à prendre contact avec votre section régionale de l'UBOT. Le cas échéant, nous publierons dans notre prochain numéro la liste des entreprises qui, d'ici un mois, n'auraient toujours pas versé cette prime.**

### **PRIMES DE FIN D'ANNEE\* – MONTANTS DUS**

#### **Personnel roulant transports réguliers – fermiers VVM**

$$\frac{412,85 \text{ BEF / heure (} = \text{sal.hor. 14 ans d'anc. 01.01.98) } \times 38 \times 52}{12} = 67.983,- \text{ BEF bruts.}$$

#### **Personnel roulant transports réguliers – fermiers SRWT**

$$\frac{399,44 \text{ BEF / heure (} = \text{sal.hor. 14 ans d'anc.en 01.10.97) } \times 38 \times 52}{12} = 65.774,- \text{ BEF bruts.}$$

#### **Personnel roulant transports réguliers spécialisés– services spéciaux**

$$331,63 \text{ BEF / heure (} = \text{sal. hor. moyen 01.10.97) } \times 165 \text{ h} = 54.719,- \text{ BEF bruts.}$$

#### **Personnel roulant – autocars**

**58.000,- BEF bruts.**



## NOUVELLES DE BELGIQUE ET DE L'ETRANGER

### REPOS CHAUFFEURS D'AUTOCARS

Bon nombre de chauffeurs d'autocars pensent à tort que les temps de repos quotidiens réglementaires peuvent toujours être limités systématiquement à 8 heures consécutives. Ceci n'est le cas que lorsque le véhicule a deux chauffeurs à son bord et lorsque le repos est pris en dehors de l'autocar ou dans l'autocar à l'arrêt et dans une cabine couchette.

Dans le cas où le véhicule n'a qu'un seul chauffeur à son bord, l'application du règlement doit être stricte, à savoir un temps de repos de minimum 11 heures consécutives par période de 24 heures. Trois fois par semaine (au maximum), le temps de repos peut être ramené à minimum 9 heures consécutives, à condition cependant qu'un temps de repos compensatoire correspondant soit octroyé encore avant la fin de la semaine suivante. Les jours où le repos n'est pas réduit, le repos peut être pris en 2 ou 3 périodes séparées, et ce pendant la période de 24 heures. **Une de ces périodes doit obligatoirement comporter au minimum 8 heures consécutives.** Dans ce cas, le temps de repos minimum s'élève à 12 heures.

La règle générale concernant le temps de repos, prévoit un temps de repos de 45 heures consécutives après une période de maximum 6 jours de roulage consécutifs.

Des dispositions spécifiques existent dans les cas suivants :

- **Réduction jusqu'à 36 heures consécutives prises dans le dépôt du véhicule ou du chauffeur** tout en sachant que les réductions dans les 3 semaines qui suivent doivent être récupérées de manière consécutive et doivent être liées à un autre temps de repos de minimum 8 heures.
- **Réduction jusqu'à 24 heures consécutives prises en dehors du dépôt du véhicule ou du chauffeur** tout en sachant que les réductions dans les 3 semaines qui suivent doivent être récupérées de manière consécutive et doivent être liées à un autre temps de repos de minimum 8 heures.

*Exception ! Dans le secteur du transport de passagers international non régulier existe la possibilité de rouler pendant 12 jours consécutifs avec, pour le temps de conduite, une limite maximale de 90 heures par 2 semaines et un temps de repos correspondant à 2 semaines consécutives qui doit être pris à l'issue de ces 12 jours !*

### ITALIE : AMENDES !

Voici le montant des amendes (montant minimum et maximum) à payer dorénavant dans le cas d'une infraction au code de la route italien :

INFRACTION	MONTANT DE L'AMENDE EN LIRE
Excès de vitesse dépas. Jusqu'à 10 km/h	117.500 - 470.000
Excès de vitesse dépas. De 10 à 40 km/h	235.000 - 940.000
Excès de vitesse dépas. Sup. À 40 km/h	587.000 - 2.350.000 + retrait du permis (de 1 à 3 mois, allant jusqu'à 3 ans en cas de récidive du dépassement supérieur à 40 km/h)
Temps de roulage et de repos	117.500 - 470.000







# DEMENAGEMENTS

## INDEMNITE DE SEJOUR ET D 'ELOIGNEMENT

Le montant des indemnités de séjour et d'éloignement, comme stipulé par CCT, est soumis à une adaptation annuelle. Voici les nouveaux montants d'application à partir du 01.11.1998 :

### Indemnité d'éloignement

A partir du 01.01.1998, le montant de l'indemnité d'éloignement s'élève à 92,- BEF (au lieu de 91,- BEF d'application à partir du 01.11.1997).

### Indemnité de séjour

	<u>01.11.1997</u>	<u>01.11.1998</u>
Nuitée plus petit déjeuner	467,- BEF	471,- BEF
Repas de midi	372,- BEF	376,- BEF
Repas du soir	317,- BEF	320,- BEF

## JOURS FERIES LEGAUX ET JOURS DE RECUPERATION EN 1999

Chaque année, tous les travailleurs ont droit à 10 jours fériés légaux et payés.

En 1999, ces jours tombent comme suit :

<i>Vendredi</i>	<i>01.01 : Nouvel An</i>	<i>Mercredi</i>	<i>21.07 : Fête nationale</i>
<i>Lundi</i>	<i>05.04 : Lundi de Pâques</i>	<i>Dimanche</i>	<i>15.08 : Assomption</i>
<i>Samedi</i>	<i>01.05 : Fête du Travail</i>	<i>Lundi</i>	<i>01.11 : Toussaint</i>
<i>Jeudi</i>	<i>13.05 : Ascension</i>	<i>Lundi</i>	<i>11.11 : Armistice</i>
<i>Lundi</i>	<i>24.05 : Pentecôte</i>	<i>Samedi</i>	<i>24.12 : Noël</i>

Le choix des jours de récupération pour les jours fériés qui coïncident avec un jour d'inactivité (pour 1999 : 01.05, 15.08 et 25.12), se fait comme suit :

- par une CCT conclue en CP avant le 01.01.99 et rendue obligatoire par AR;
- dans le Conseil d'Entreprise;
- par un accord entre l'employeur et la délégation syndicale;
- par un accord entre l'employeur et la majorité du personnel;
- par un accord individuel entre l'employeur et le travailleur..

Le choix des jours de récupération devait être affiché dans l'entreprise avant le 15.12.1998 moyennant un avis daté (à ajouter au règlement de travail et à transmettre à l'inspection sociale). Dans le cas où aucun jour de récupération n'a été retenu selon l'un des modes spécifiés ci-dessus, le jour de récupération tombe automatiquement le premier jour ouvrable normal qui suit le jour férié en question (pour 1999 : 03.05, 16.08 et 27.12).



# SECRETARIATS U.B.O.T.

## Secrétariat National U.B.O.T. Transport Routier

- \* HERMANS Jeannine - Secrétariat National  
 Paardenmarkt 66 - 2000 Antwerpen 1  
 Tél. : 03/224 35 45 Fax. : 03/234 01 49  
 Heures d'ouv. : lu-ma-mer-jeu : 08.30 h - 12.00 h 13.00 h - 17.00h  
 ven : 08.30 h - 12.00 h

## Secrétariats régionaux U.B.O.T. Transport Routier

- \* Aalst 9300 - Houtmarkt 1  
 DE CLERCQ Werner - Secrétaire  
 Tél. : 053/78 78 78 - 09/265 52 81 Fax. : 09/265 52 83  
 Heures d'ouv. : après rendez-vous au n° 09/265 52 81
- \* Antwerpen 2000 - Paardenmarkt 66  
 BAES Walter - Secrétaire  
 Tél. : 03/224 35 40/42/43/44 Fax. : 03/234 01 49  
 Heures d'ouv. : lu-ma-mer-jeu : 08.30 h - 12.00 h 13.00 h - 17.00h  
 ven : 08.30 h - 12.00 h
- \* Beveren 9120 - Bosdamlaan 2  
 BAES Walter - Secrétaire  
 Tél. : 03/755 82 95  
 Heures d'ouv. : ma : 15.30 h - 17.00 h
- \* Bruxelles - rue Watteeu 2  
 SNEYDER Rudy - Secrétaire  
 Tél. : 02/511 87 68 Fax. : 02/511 81 46  
 Heures d'ouv. : lu-ma-mer-jeu-ven : 09.00 h - 12.00 h  
 lu-ma-jeu : 13.00 h - 16.00 h
- \* Charleroi 6000 - rue de Montigny 42  
 GINTER Bernard - Secrétaire  
 Tél. : 071/30 78 78 Fax. : 071/32 29 58  
 Heures d'ouv. : ma-ven : 09.00 h - 12.00 h
- \* Dendermonde 9200 - Dijkstraat 59  
 DE CLERCQ Werner - Secrétaire  
 Tél. : 052/25 92 59 - 09/265 52 81 Fax. : 09/265 52 83  
 Heures d'ouv. : après rendez-vous au n° 09/265 52 81
- \* Gent 9000 - Vrijdagmarkt 9  
 DE CLERCQ Werner - Secrétaire  
 Tel. : 09/265 52 81 Fax. : 09/265 52 83  
 Heures d'ouv. : lu : 08.00 h - 12.30 h 13.30 h - 17.00 h  
 ma-mer-jeu : 08.00 h - 12.30 h 13.30 h - 16.30 h  
 ven : 08.00 h - 12.30 h
- \* Hasselt 3500 - Martelarenlaan 5  
 GRALLER Eddy - Secrétaire  
 Tel. : 011/22 27 91 Fax. : 011/23 37 94  
 Heures d'ouv. : lu-jeu-ven : 08.30 h - 12.00 h  
 ma : 08.30 h - 12.00 h 12.30 h - 16.00 h
- \* La Louvière 7100 - rue du Temple 7  
 GINTER Bernard - Secretaris  
 Tél. : 071/30 78 78 Fax. : 071/32 29 58



**SECRETARIATS U.B.O.T.**

- 23



## SECRETARIATS U.B.O.T.

- \* Sint-Niklaas 9100 - Vermorgenstraat 11  
 BAES Walter - Secrétaire  
 Tél. : 03/760 04 14  
 Heures d'ouv. : ma  
 Voir secrétariat Anvers.  
 Fax. : 03/760 04 13  
 : 08.30 h - 12.00 h 13.00 h - 15.00 h
  
- \* Tournai 7500 - Place Verte 15  
 GINTER Bernard - Secrétaire  
 Tél. : 069/22 61 51 - 071/30 78 78  
 Heures d'ouv. : jeu  
 Fax. : 071/32 29 58  
 : 09.00 h - 12.00 h
  
- \* Turnhout 2300 - Grote Markt 48  
 PATTYN Lieve - Secrétaire  
 Tél. : 014/40 03 70  
 Heures d'ouv. : lu-ma-mer-jeu-ven  
 lu-ma-jeu  
 Fax. : 014/42 28 87  
 : 08.30 h - 12.00 h  
 : 13.00 h - 17.00 h
  
- \* Verviers 4800 - voir Liège  
 KAULEN Frida - Secrétaire  
 Tél. : 04/221 96 50  
 Fax. : 04/221 95 82
  
- \* Vilvoorde 1800 - Mechelsestraat 6  
 SNEYDER Rudy - Secrétaire  
 Tél. : 02/251 27 27 - 02/511 87 68  
 Heures d'ouv. : lu-mer-ven  
 + après rendez-vous  
 Fax. : 02/511 81 46  
 : 09.00 h - 12.00 h
  
- \* Zeebrugge 8380 - Kustlaan 176  
 VICTOR Ivan - Secrétaire  
 Tél. : 050/54 47 15  
 Heures d'ouv. : lu-ma-mer-jeu-ven  
 lu-ma-jeu  
 Fax. : 050/54 42 53  
 : 08.30 h - 12.30 h  
 : 13.15 h - 17.00 h

