



EDITORIAAL

ADR

**VEILIGHEIDSVERANTWOORDELIJKE ZOU OP LAAD- EN LOSPLAATS
AANWEZIG MOETEN ZIJN**

DE B.T.B. EN FEBETRA VLAANDEREN UNANIEM AKKOORD



De veiligheid in het ADR-vervoer zou zeer sterk verbeteren indien de verladers hun steentje zouden bijdragen. Niet zozeer bij de wegvervoerbedrijven is er nood aan een functie van "veiligheidsverantwoordelijke", maar wel aan de kant van de industrie en de laadplaatsen, zoals de containerterminals. Dan zouden de chauffeurs informatie kunnen opvragen over de precieze aard van de lading en over de maatregelen bij een ongeval.

Dit is het besluit van het symposium dat op zaterdag 27.03.1993 werd gehouden ter gelegenheid van de Opendeuren B.T.B. Wegvervoer.

Als inleiding stelde Jeannine HERMANS, Sekretaris van de B.T.B. Wegvervoer, dat 86% van de ongevallen waarbij gevaarlijke goederen betrokken zijn aan menselijke fouten te wijten zijn en slechts 9% aan een technisch defect.

In dit verband legde **Nationaal Sekretaris André DE KIE** van de B.T.B. de klemtoon op de **"vermoeidheidsfaktor"** bij deze ongevallen.

"De werktijden in het ADR-vervoer moeten gelimiteerd (en gekontroleerd) worden.

Een werkweek van 60 u draagt niet bij tot de veiligheid.

Het aantal uren dat de chauffeur achter het stuur zit, moet dus worden beperkt ... **tegen gelijkblijvend loon.**

Dat betekent dat de prijzen voor ADR-transporten moeten worden verhoogd en dat de gemeenschap bereid moet zijn om meer te betalen voor dergelijke produkten" stelde hij.

De woordvoerder van FEBETRA beklemtoonde overigens de noodzaak aan een gelijkvorige toepassing van de ADR-reglementering. "Het is toch niet normaal dat de ADR-regels veel minder streng worden toegepast in Griekenland. Bovendien is het niet normaal dat deze uiteenlopende interpretatie voor protektionistische doeleinden wordt aangewend, zoals in Frankrijk waar een Belgisch voertuig, dat aan de ADR-normen beantwoordt en over de modernste uitrusting beschikt, nog steeds geen kabothege-transporten mag verrichten.

Hij herinnerde er tevens aan dat ADR-voertuigen in België iedere zes maanden een technische controle moeten ondergaan, dat ABS verplicht is en vanaf 1 juli de retarder eveneens.

De Heer **PEETERS** noemde het EG-voornemen om in bedrijven die aan ADR-vervoer doen de functie van **"safety manager"** in het leven te roepen een goede zaak, maar verbond hieraan meteen de eis dat deze functie ook bij de ver-

laders en de ontvangers van gevaarlijke goederen verplicht wordt gesteld.

"Overigens wil ik beklemtonen dat wanneer chauffeurs te lang achter het stuur zitten en te snel moeten rijden, dat vaak alles te maken heeft met de openingsuren op de los- en laadplaatsen die te beperkt zijn. De stress die hieruit voortvloeit is veel gevaarlijker voor de veiligheid dan het feit dat men een uur te lang rijdt." Hij bepleitte dan ook dat de **installaties van de goederenontvangers dag en nacht toegankelijk** zouden zijn, om te vermijden dat vrachtwagens met een lading gevaarlijke goederen op straat geparkeerd moeten staan in afwachting dat de terminal zijn deuren opent.

Tot slot drong hij erop aan dat de **ADR-reglementering van het collivervoer versneld wordt uitgewerkt.** "De veiligheidsnormen zijn OK voor wat het tankvervoer betreft, maar er zijn nog lacunes voor wat het vervoer in vaten met konventionele vrachtwagens aangaat."

Ook de **politie- en rijks-wachtdiensten** waren op het symposium aanwezig. Volgens **Kommandant DEPREZ** zijn de **ADR-transporten daadwerkelijk veilig.** "Men moet dan ook oppassen dat men niet gaat overreglementeren. Men zou er beter aan doen om er **eerst over te waken dat de bestaande reglementering** **korrekt wordt toegepast.**" In dit verband herinnerde hij eraan dat tijdens controles is gebleken dat de **naleving van de rij- en rusttijden het grootste probleempunt is.**

De woordvoerder van de **Antwerpse politie** trad hem hierin bij, maar voegde

hieraan toe dat ook de **gebrekkige kennis over de vervoerde produkten te veel problemen geeft**. "Wij hebben vastgesteld dat de chauffeurs vaak niet weten wat ze vervoeren. Zij zouden de **"gevaarenkaart"** moeten lezen vóór hun vertrek", zo verklaarde hij.

Tijdens de discussie achteraf gaven enkele chauffeurs te verstaan dat de **verladers hen vaak dokumenten overhandigen die niet in orde zijn**.

Zo is het geen uitzondering dat de **risikokaart** in Duitsland uitsluitend in het Duits is ingevuld, daar waar ze in de drie ADR-talen (Engels, Frans en Duits) en de taal van elk transitoland moet zijn opgesteld, zo zei een vrachtrijder.

Een andere chauffeur onderstreepte dat men op **containerterminals vaak dokumenten overhandigt die konform de reglementering voor het maritieme vervoer van gevaarlijke goederen zijn, doch niet de ADR-reglementering**.

De afschaffing van de meeste transportdokumenten ten gevolge van het wegvallen van de EG-binnengrenzen maakt het nog moeilijker.

"Vaak zijn wij niet in staat om te weten wat wij vervoeren. Stel je voor dat ik zou weigeren om de openbare weg op te rijden vooraleer ik de nodige dokumenten of inlichtingen heb gekregen die een veilig transport mogelijk maken. Mijn baas zou een boze telex krijgen nog vóór ik wat heb kunnen vragen."

Daarom was Jeannine HERMANS, hierin ten volle gesteund door FEBETRA, er voor dat de chauffeur zich bij iedere verlader of overal waar gevaarlijke goederen worden geladen, tot een safety manager zou kunnen wenden om vragen te stellen, bijvoorbeeld over de gevarenkaart.

* * *

SYNDIKALE PREMIE 1992

Vanaf 03.05.1993 tot en met 31.07.1993 zal de Syndikale Premie 1992 van de Openbare en Speciale Autobusdiensten en de Autokarondernemingen worden uitbetaald.

Bedrag premie full-time werknemers : 3.780,- F.

Bedrag premie part-time werknemers : 1.890,- F.

MET DE "D" VAN "DANGEROUS GOODS"

Op zondag 28.03.1993 werden door de B.T.B. Wegvervoer in het kader van de Opendeurdagen in de **Brandweerkazerne te Lillo brandblusoefeningen** georganiseerd.

De verplaatsing gebeurde per autokar.

Tijdens het middagmaal werd de **ADR-reglementering** tussen onze leden-chauffeurs in de realiteit gebracht.

Op **zaterdag 17.04.1993** werd in het kader van de nieuwe ADR-reglementering een **voorlichtingsvergadering** gehouden.

De nieuwe ADR-reglementering voorziet immers nieuwe **aanpassingen voor wat betreft het uitvaardigen van ADR-attesten, en dit volgens bepaalde leeftijdsgrenzen.**

De nieuwe ADR-wetgeving, reeds verschenen in het Belgisch Staatsblad van 15.04.1993, wordt dan ook eerstdaags van toepassing.

Onze ADR-specialisten J. GEERAERTS, R. SEGERS en E. DE BREF lichtten de nieuwe wetgeving uitvoerig toe.

Voor beide werkvergaderingen werd aan de betrokkenen een **syllabus** overhandigd.

De voorlichtingsvergadering, welke met voorinschrijving gebeurde, werd met belangstelling gevolgd.

Spijtig genoeg - en dit vooral voor de organisaties - lieten een aantal vooringeschrevenen verstek gaan.

In het najaar zullen wij dit initiatief echter nogmaals herhalen! Wij zullen in een latere editie de datum van de nieuwe cursusdag zeker nog tijdig bekend maken.

SOCIAAL

WERKGEVERSBIJDRAGE IN DE VERVOERSONKOSTEN VAN DE WERKNEMERS

Een recent Ministerieel Besluit wijzigde de vervoersprijzen voor de reizigers van het NMBS-net. Zo zijn de tarieven sinds 01.02.1993 met gemiddeld 3% verhoogd. De werkgeverstussenkomst in de vervoersonkosten van de werknemers zal dus vanaf dezelfde datum moeten worden aangepast.

GOEDERENVERVOER

LONEN RIJDEND PERSONEEL

Op basis van de stijging van de levensduurte worden tijdens het eerste kwartaal van ieder kalenderjaar de bedragen van de overbruggingsvergoedingen herzien.

De nieuwe overbruggingsvergoedingen zien er dus **per 01.04.1993** als volgt uit :

OVERBRUGGINGSLOON

- Hulparbeider/begeleider	246,10 F
- Chauffeur in opleiding	246,10 F
- Chauffeur vrachtwagen	
- nuttig laadvermogen - 7 ton	246,10 F
- nuttig laadvermogen 7 - 15 ton	258,35 F
- nuttig laadvermogen + 15 ton	258,35 F
- Chauffeur ADR, geleed voertuig, koelwagen	258,35 F
- Zon- en feestdagen (alle categorieën)	368,45 F

Ingevolge dezelfde stijging van de levensduurte wordt ook de ARAB-vergoeding **per 01.04.1993** opgetrokken.

ARAB-VERGOEDING : 28,25 F netto/uur 339,00 F netto per dag.

LONEN NIET-RIJDEND PERSONEEL

Zoals bij C.A.O. vastgelegd dienen de lonen van het niet-rijdend personeel per 01.04.1993 met 4,- F te worden verhoogd.

De nieuwe lonen zien er dus **per 01.04.1993** als volgt uit :

UURLOON GOEDERENVERVOER : MAGAZIJN- EN KAAIPERSONEEL

- Handlanger (laden/lossen)	269,60 F
- Goederenontvanger	281,70 F
- Vorkliftvoerder	287,55 F
- Ploegbaas (min. 6 personen)	305,30 F

VERGOEDINGEN GOEDERENVERVOER : MAGAZIJN- EN KAAIPERSONEEL

- Wachtijdvergoeding : het uurloon van de categorie waarin U zich bevindt.	
- Eetmaalvergoeding (indien arbeidstijd + wachtijd meer dan 8 u per dag bedragen)	50,00 F

UURLOON KOERIERDIENSTEN

- Minimum uurloon	283,50 F
-------------------	----------

VAKANTIE

JAARLIJKS VAKANTIEGELD 1992

Zoals alle jaren raden wij U ook dit jaar aan om zelf het bedrag van Uw vakantiegeld en het aantal toegekende vakantiedagen na te kijken.

Hoe het nazicht doen ?

Basisbedrag =

het brutobedrag van Uw volledige jaarinkomsten (zie individuele rekening) x 108% = bedrag Y.

Bedrag Y x 14,8% = BRUTO VAKANTIEGELD.

Voor gelijkgestelde dagen (ziekte, arbeidsongeval, ...)

geldt een forfaitair dagloon :

1.900,- F (arbeiders + 18 jaar) 1.520,- F (arbeiders - 18 jaar)

Op het bruto vakantiegeld worden natuurlijk nog een reeks afhoudingen gedaan, zoals :

- solidariteitsafhouding;
- afhouding dubbel vakantiegeld;
- bedrijfsvoorheffing.

Indien U meent dat er bij de berekening van Uw vakantiegeld een vergissing is gebeurd, raden wij U aan om zo vlug mogelijk een bezoek te brengen aan Uw plaatselijk B.T.B.-Sekretariaat.

DUBBEL VAKANTIEGELD 1992

Zoals vorig jaar wordt ook in 1993 een aanvullende vergoeding betaald voor het dubbel vakantiegeld van de derde dag van de vierde week.

Wie heeft er recht op ?

Alle arbeiders die :

1. recht hebben op wettelijk vakantiegeld;
2. op 30 juni van het vakantiejaar, dus op 30.06.1993, verbonden zijn door een arbeidsovereenkomst of een leerovereenkomst.

Hoeveel ?

Voor de arbeiders bedraagt de aanvullende vergoeding 2,75% van het belastbaar brutobedrag van het vakantiegeld (dit is 2,57% van het brutobedrag van het vakantiegeld).

Wanneer uitbetaalbaar ?

Deze vergoeding moet pas worden uitbetaald tegelijk met de eerste loonafrekening na 30.06.1993.

UW VAKANTIEGELD BIJ U THUIS !

In de voorbije jaren kon het nogal eens gebeuren dat Uw cheque van het vakantiegeld laattijdig bij U toekwam of dat Uw werkgever de cheque laattijdig aan U overhandigde, met alle problemen vandien. Het ABVV heeft dit probleem aangepakt, en vanaf dit jaar is er een nieuwe regeling op punt gesteld om Uw vakantiegeld vlugger bij U thuis te krijgen.

Tot verleden jaar was het alleen mogelijk om Uw vakantiegeld te ontvangen via een cheque.

Vanaf dit jaar kan U er echter zelf voor zorgen dat Uw vakantiegeld rechtstreeks op Uw bank- of postrekening toekomt.

Om de betaling van Uw vakantiegeld op Uw bank- of postrekening te laten toekomen, dient U echter wel een **speciale aanvraag** in te dienen bij de vakantiekas.

Wenst U dus Uw vakantiegeld te laten storten op Uw **bankrekening**, wendt U dan zo spoedig mogelijk tot Uw plaatselijk B.T.B.-Sekretariaat om een **aanvraagformulier** in te vullen en verdere inlichtingen te bekomen.

Doet U de aanvraag niet, dan wordt Uw vakantiegeld toegestuurd met een **circulaire cheque**.

OPGELET !

Alle betalingen van het vakantiegeld via de Rijksdienst voor Jaarlijkse vakantie gebeuren dus nu rechtstreeks aan U, ofwel op Uw bank- of postrekening, ofwel via een circulaire cheque naar Uw thuisadres.

ARBEIDSONGESCHIKTHEID

NUTTIGE TIPS VAN DE MUTUALITEIT !

- De **arbeidsongeschiktheid** binnen de 48 u aangeven bij de mutualiteit.
- De **arbeidshervatting** na een ziekteperiode onmiddellijk melden bij de mutualiteit.
- **Iedere adres-, gezins- of verzekeringswijziging** direkt aangeven.
- Wanneer U zich niet kan aanmelden op de **kontroleraadpleging** dient er voorafgaandelijk een verontschuldiging te worden ingediend bij de adviserende geneesheer.
- Een **deeltijdse arbeidshervatting** moet voorafgaandelijk worden aangevraagd aan de adviserende geneesheer.
- Wanneer U zich tijdens een arbeidsongeschiktheid naar het **buitenland** wilt begeven, dient er voorafgaandelijk toestemming te worden gevraagd aan de adviserende geneesheer.
- Bij twijfel aangaande Uw **rechten op uitkeringen** geven wij U de raad om voorafgaandelijk, dit teneinde zowel financiële als administratieve problemen te voorkomen, het personeel van de kantoren van de mutualiteit te raadplegen.

BINNEN- EN BUITENLANDS NIEUWS

NIEUWE VERKEERSWET IN ITALIE **'NADELIG VOOR BUITENLANDERS'**

De nieuwe verkeerswetgeving in Italië, die begin dit jaar van kracht werd, pakt zeer nadelig uit voor buitenlandse transportondernemingen.

Op verscheidene manieren worden zij gediscrimineerd. Bovendien is de hoogte van de bedragen, verbonden aan de overtredingen, buiten proportie.

Dat schrijft Transport en Logistiek Nederland (TLN) in een brief aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Per 1 januari 1993 is niet alleen het boetestelsel voor verkeersovertredingen herzien, ook is een aantal aanvullende maatregelen ingevoerd.

Het gaat om intrekking van het rijbewijs en intrekking van het kentekenbewijs.

Bij voorbeeld : wanneer een chauffeur wordt betrapt op het rijden tijdens een rijverbod, gaat dat een half tot twee miljoen lire kosten. Hij is dan bovendien één tot vier maanden zowel het rijbewijs als het kentekenbewijs kwijt.

De boete voor het verrichten van een buitenprofieltransport loopt uiteen van één tot vier miljoen lire. Het rijbewijs kan 15 tot 60 dagen worden ingetrokken.

Het kentekenbewijs is de chauffeur dan één tot zes maanden kwijt. Daar moet bij worden aangetekend dat elke overschrijding van de maximumlengte als buitenprofieltransport wordt beschouwd.

Soortgelijke boetes bestaan tevens voor zware overtredingen van de maximumsnelheid, op het vlak van vervoer van gevaarlijke stoffen en op het gebied van malversaties met de tachograaf.

Niet kontant

TLN eist in de brief dat het ministerie protesteert bij de Italiaanse overheid. "Het is bekend dat boetewetgeving een soevereine nationale aangelegenheid is. Buitenlanders zullen zich bij deze situatie moeten neerleggen", beseft de organisatie.

"Wel is het zo, dat Italianen een boete niet kontant hoeven te betalen, waardoor zij in een gunstiger positie ten opzichte van buitenlanders verkeren."

Volgens TLN is het bovendien voor Italianen eenvoudiger contact met de autoriteiten te onderhouden om te proberen rij- en kentekenbewijzen terug te krijgen. Voorts zijn de boetes ongevoelig hoog, aldus de organisatie.

BINNEN- EN BUITENLANDS NIEUWS

WEEKEND-RIJVERBOD **IN DE TSJECHISCHE REPUBLIEK**

Op 14 april 1993 heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken van de Tsjechische Republiek besloten om volgende rijverboden voor commerciële voertuigen in te voeren :

- op zon- en feestdagen van 00.00 u tot 22.00 u (gedurende het ganse jaar);
- op zaterdagen van 07.00 u tot 20.00 u tussen 1 juli tot 31 augustus.

Bussen, voertuigen die bederfbare voedingswaren en vee vervoeren, zowel als voertuigen betrokken in gekombineerd vervoer, zijn vrijgesteld van dit verbod.

RIJKE "BUIT" IN GENT

Een ochtendje controle van het vrachtvervoer in de Gentse havenzone door de Rijkswacht, geassisteerd door douane en andere ministeriële diensten, leverde in slechts enkele uren tijd niet minder dan 77 overtredingen op.

Er werden onder meer elf **zwartrijders** aangehouden. Elf wagens bleken rond te rijden zonder **schouwingskaart** (keuringscertificaat). Voor zes wagens bleek geen **verkeersbelasting** te zijn betaald, drie reden zonder **verzekering**, twee chauffeurs bleken niet in het bezit van een **rijbewijs**, drie wagens voldeden niet aan de voorschriften op het **gevaarlijke-stoffen-vervoer** en negen chauffeurs hadden te lang achter het stuur gezeten.

Wist U dat U in dergelijke omstandigheden als vrachtwagenchauffeur voor deze verkeersinbreuken "strafrechtelijk veroordeeld" kan worden ?

Met voorafgaande controles zouden soortgelijke situaties dan ook vermeden kunnen worden !

AANDACHT !

CMR-VRACHTBRIEF

Ter informatie laten wij U hierna beknopt een overzicht van de verschillende vakken van de vrachtbrief en het transportdokument CMR, alsook een voorbeeld van een korrekt ingevuld specimen.

VAK 1 : Het land en de volgnummer waar de CMR is uitgegeven.

VAK 2 : Het nummer van de vervoervergunning.

VAK 3 : De naam en het volledige adres van de afzender, indien mogelijk met postnummer en telefoonnummer.

VAK 4 : De naam en het volledige adres van de ontvanger, met vermelding van de postnummer en het telefoonnummer.

VAK 5 : De plaats, het postnummer, het telefoonnummer en het land van bestemming.
Opgelet : De bestemming is niet altijd de ontvanger.

VAK 6 : De plaats, het land en de datum vermelden waarop de goederen in ontvangst werden genomen.
Opgelet : Altijd de juiste datum vermelden.

VAK 7 : Bijgevoegde dokumenten zoals fakturen, douane-dokumenten en verzendingsnota's vermelden.

VAK 8 : De bijzondere merken en nummers van de verpakkingen.

VAK 9 : Het aantal colli's.

VAK 10 : De wijze van verpakking van de goederen.

VAK 11 : De gebruikelijke aanduidingen van de aard der goederen. Voor ADR-goederen de erkende benaming.
Opgelet : De omschrijving van de goederen in de vakken 6, 7, 8 en 9 moet overeenstemmen met de gegevens op de fakturen en douanedokumenten.

VAK 12 : Statistiek nummers.

VAK 13 : Het brutogewicht of de op andere wijze aangegeven hoeveelheid van de goederen.

VAK 14 : Het volume in kubieke meters voor gestorte goederen.

VAK 15 : De voor het vervullen van douane- en andere formaliteiten nodige instructies.

VAK 16 : De frankeringsvoorschriften : Wie zal het vervoer betalen, de ontvanger of de afzender ?
Non-franco : Vervoer betaald door de ontvanger.
Franco : Vervoer betaald door de afzender of de opdrachtgever.

VAK 17 : Remboursement, het bedrag dat U moet ontvangen vooraleer U de goederen mag afleveren.

VAK 18 : Het volledige adres en land van de vervoeronderneming.

VAK 19 : Zo de goederen worden overgeladen, het volledige adres en land van deze vervoeronderneming.

VAK 20 : Het vak waarin de vervoerder zijn aan- of opmerkingen of voorbehoud kenbaar kan maken.

VAK 21 : Speciale overeenkomsten, vb. de goederen mogen niet overgeladen worden, datum en uur van lossen.

VAK 22 : Te betalen, vak voor het berekenen van de vrachtprijs, is niet aan de chauffeur om in te vullen.

VAK 23 : De plaats en datum van het opstellen van de CMR. Vooral letten op de korrekte datum.

VAK 24 : De stempel en handtekening van de afzender.
Opgelet : Het CMR-dokument moet altijd afgetekend zijn door de afzender, zoniet mag U niet vertrekken.

VAK 25 : De stempel en handtekening van de vervoerder. De vrachtwagenbestuurder is gemachtigd om het CMR-dokument te tekenen. Controleer of vul de CMR toch goed in vooraleer U tekent.

1 Expéditeur (nom, adresse, pays)/Absender (naam, adres, land) Bifamo Aachenerstrasse, 6 Aachen 11678 B.R.D.		LETTE DE VOITURE - DOCUMENT DE TRANSPORT VRACHTBRIEF - VERVOERDOOCUMENT FRACHTBRIEF - TRANSPORTDOKUMENT X CMR B N° Nr Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). Dit transport is ongeacht enig tegenstrijdig bepalend onderworpen aan het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR). Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehrsrecht (CMR).	
2 Destinataire (nom, adresse, pays)/Geadresseerde (naam, adres, land) Chemico N.V. Vaartkaai, 30 8730 Harelbeke B.		16 Transporteur (nom, adresse, pays)/Vervoerder (naam, adres, land) Transport V.R.T. Havenweg, 25 Antwerpen 2020 B.	
3 Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays) / Plaats (bestemd) voor de aflevering der goederen (plaats, land)/Auslieferungsort des Gutes (Ort, Land) Harelbeke B.		17 Transporteurs successifs (nom, adresse, pays)/Opvolgende vervoerders (naam, adres, land) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)	
4 Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date)/Plaats en datum van inontvangstneming der goederen (plaats, land, datum)/Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum) Aachen 30/02/90		18 Réserves et observations du transporteur/Voorbehoud en opmerkingen van de vervoerder Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers	
5 Documents annexes/Bijgevoegde documenten Beigefügte Dokumente 5 Facturen en 3 Verzendingsnotas			
6 Marques et numéros/Marken und Nummern Kartenschreiben und Nummern 100 VATEN VLOEIBARE ZEEP		7 Numéro de colis/Nummer des Pakets Anzahl der Packstücke	
8 Mode d'emballage/Modus von Verpackung Art der Verpackung		9 Nature de la marchandise/Natur der gesendeten Bezeichnung des Gutes	
10 N° d'expédition/Expediti Nummer/Expediti		11 Poids brut/Bruttogewicht in kg/Bruttogewicht in kg 20000 Kg	
12 Conteneur/Container in kg/Containergewicht in kg			
13 Instructions de l'expéditeur/Instrucciones al expeditor Anweisungen des Absenders Grensovergang: Aachen Noord Douanedocumenten bij FRANS MAAS		19 Conventions particulières/Speciale overeenkomsten Besondere Vereinbarungen	
14 Prescriptions d'affranchissement/Franchisierungsvoorschrift Frachtzulassungsanweisungen ☐ Franco/Frei ☐ Non franco/Niet franco/Unfrei		20 A payer par le destinataire Zu zahlen vom Expéditeur/Absender Montant/Summe Des destinataires Empfänger Prix de transport/Frachtgeld Fracht: Réductions/Révisions Ermäßigungen Solde/Saldos Zwischensumme Supplémentaires/Supplementen Zuschläge Frais accessoires/Belastende Kosten/Bezugskosten TOTAL/TOTAAL TERMINUS	
21 Etablie à/Opgesteld te Ausgestellt in Aachen le/de am 21/02/90		15 Remboursement/Rückerstattung	
22 BIFAMO Aachenerstrasse, 6 Aachen 11678 B.R.D.		23 Transport V.R.T. Havenweg, 25 Antwerpen 2020 B.	
24 Marchandises reçues/Goederen ontvangen Gut empfangen Lieu/Plaats Ort le/de am 19			
Signature et timbre de l'expéditeur/Handtekening en stempel van de afzender/Unterschrift und Stempel des Absenders		Signature et timbre du transporteur/Handtekening en stempel van de vervoerder/Unterschrift und Stempel des Frachtführers	
		Signature et timbre du destinataire/Handtekening en stempel van de geadresseerde/Unterschrift und Stempel des Empfängers	

WIST U DAT ?

CMR-VRACHTBRIEF : DE KONTROLE- VERPLICHTING VAN DE VERVOERDER

Bij de ontvangst van de goederen heeft de vervoerder een uitgebreide controleverplichting.

De afzender deelt normaal het aantal colli, hun merken en hun nummers mee aan de vervoerder. De vervoerder moet dit op zijn beurt vermelden in de vrachtbrief. Dit ontslaat de vervoerder echter niet van de verplichting om de juistheid van de gegevens te controleren.

Hier kunnen zich reeds heel wat moeilijkheden stellen. In Italië bijvoorbeeld komt het frequent voor dat **de chauffeur niet bij het laden aanwezig mag zijn**. Hij heeft dan ook geen zicht op het aantal colli. Indien de chauffeur in dit geval geen voorbehoud maakt, wordt hij aansprakelijk gesteld indien bij aankomst het aantal colli niet overeenkomt met wat opgegeven werd in de vrachtbrief.

Een oplossing kan zijn het vermelden van de **clausule "kontrolle onmogelijk aangezien door de afzender geladen werd"** op de vrachtbrief.

Een ander probleem stelt zich indien **een groot aantal colli op mechanische wijze geladen wordt**. Wij menen dat in een dergelijk geval redelijkerwijze niet van een chauffeur kan verwacht worden dat hij het aantal colli nog gaat natellen.

Wel dient de chauffeur te vermelden **"kontrolle onmogelijk vanwege de grote hoeveelheid colli"**.

De vervoerder moet tevens de uiterlijke staat van de goederen en hun verpakking controleren. Dit betekent dat hij er niet toe gehouden is de inhoud van de colli te controleren.

Bovendien bedoelt men met de uiterlijke staat van de goederen en hun verpakking enkel de zichtbare gebreken.

Geen enkele wettelijke bepaling belet de vervoerder nog een aantal andere zaken te controleren. Dit kan van groot belang zijn voor zijn verantwoordelijkheid.

SOCIAAL

SOCIALE BESCHEIDEN

Wij herinneren onze leden eraan dat de werkgever hen binnenkort in het bezit dient te stellen van de jaarlijkse ZIV-bon bestemd voor de mutualiteit en de loonfiche 281.10 voor 1992.

VERHUIZINGEN

Tijdens besprekingen in de werkgroep van het Paritair Sub-Komitee Verhuizingen werd volgend **protokoll-akkoord** overeengekomen :

LONEN

De werkelijke lonen worden verhoogd op 01.12.1993 : + 2,- F.
De werkelijke lonen worden verhoogd op 01.10.1994 : + 2,- F.

VERBLIJFSVERGOEDINGEN

Volgens jaarlijkse indexaanpassing op 1 april : : 1.040,- F.
- Overnachting en ontbijt : 420,- F.
- Middagmaal : 335,- F.
- Avondmaal : 285,- F.

VERWIJDERINGSVERGOEDING

Volgens jaarlijkse indexaanpassing op 1 april : 86,- F.

SYNDIKALE PREMIE

De Syndikale Premie 1993 - uitbetaalbaar 1994 wordt opgetrokken tot 3.300,- F.

EINDEJAARSPREMIE (13de maand)

1993 : 135 u. 1994 : 140 u.

TEGEMOETKOMING BIJ OVERLIJDEN

De bedragen van 30.000,- F en 60.000,- F worden op 50.000,- F en 100.000,- F gebracht.

KONVENTIONEEL BRUGPENSIOEN

Het brugpensioen wordt tot 31 december 1994 verlengd.

AANVULLENDE WERKLOOSHEIDSUITKERING

Alle bedragen worden met 20% verhoogd.

TOELAGE VAN VERTREK

1993 : 1.000,- F per dienstjaar met een maximum van 16.000,- F.

In een latere editie zullen wij nog meer in detail terugkomen op de inhoud van dit protokoll-akkoord.

AANDACHT !

OPGELET ! OPGELET ! OPGELET !

Aan het Gerechtelijk Wetboek zijn drastische wijzigingen aangebracht !

Vecht U op dit moment voor een rechtbank een geschil uit dat te maken heeft met werkloosheidsreglementering, ziekteverzekering, pensioenen, arbeidsongevallen, ... ?

VOOR U BETEKENT DIT KONKREET ...

Sinds 1 maart jongstleden is immers de procedure gewijzigd waarmee vonnissen aan de betrokkenen rechtstreeks bekendgemaakt worden.

Deze op het eerste zicht kleine wijziging kan ernstige gevolgen hebben voor Uw mogelijkheid om in beroep te gaan !

Tot nu toe was het zo dat de advocaat of de vakbondsorganisatie die U bij Uw proces bijstaat automatisch werd ingelicht over het gevelde vonnis.

Dit is nu niet meer het geval !

Enkel de betrokkene zelf krijgt nog een afschrift van het vonnis, en dit via een aangetekend schrijven.

Uw vakbond moet het voortaan zonder kopie stellen.

BELANGRIJK IS TE WETEN ...

Een beroepsprocedure moet ten laatste één maand na de verzending van het vonnis worden ingeleid, anders is de termijn tot het aantekenen van beroep tegen het vonnis verstreken.

EEN GOEDE RAAD !

Neem na ontvangst van het vonnis onmiddellijk contact op met de juridische dienst van het ABVV.

Gelieve er ook over te waken bij een eventuele adreswijziging de juridische dienst te informeren of Uw nieuw adres aan de rechtbank door te geven.

OPGELET ! OPGELET ! OPGELET !