



EDITORIAAL

In deze uitgave van onze "Wegwijs" informeren wij U over de inhoud van de respektievelijke raamakkoorden in de verschillende sub-sektoren van het vervoer.

Als wij de balans opmaken van wat enerzijds is gerealiseerd, en anderzijds de lengte van de periode van onderhandelen, dan vinden wij hier geen evenwicht !

Wij kunnen echter stellen dat in de sectoren **Handel in Brandstoffen, Bussen en Kars, Taxi's en Verhuizingen, de wil der partijen aanwezig was** -dit in een gezonde dialoog- om overtuigd, met de beperkingen die ons door de overheid slechts werden gegeven op onderhandelingsniveau, raamakkoorden af te sluiten, met de nadruk op het stimuleren van de arbeid en het geven van meer verruiming aan de economische en sociale eigenheid van de respektievelijke sectoren.

Met de opdracht van onze interprofessionele vakbondsorganisatie ABVV enerzijds, en het mandaat van onze beroepsafdeling anderzijds, zijn wij er toch in geslaagd om inhoud te geven aan deze raamakkoorden, en de aksenten te leggen op het behoud van de tewerkstelling, verdere

toepassing van het bruggensioen, bestrijding van het zwartwerk, uniformiteit van vorming via de bestaande beroepsopleidingen en de kwalifikaties van onze werknemers, zowel voor het rijdend als voor het niet-rijdend personeel.

De werkgevers hebben dit ook begrepen, en gezamenlijk hebben wij getracht onze prioriteiten in nieuwe C.A.O.'s om te zetten.

In het Goederenvervoer was de aanpak (gezien de verdeeldheid van meningsuiting in de drie werkgeversorganisaties) eerder stroef.

Bij de evaluatie van deze sektor is men opnieuw overgegaan tot het opstellen van een tweede Memorandum (dit in aanvulling van het eerste Memorandum van 1993).

Naar de overheid toe wordt dit Memorandum overgemaakt aan de Eerste Minister, en de Ministers van Verkeer, Arbeid, Economische Zaken en Justitie.

Verder in dit blad geven wij U een weergave van dit Memorandum.

De besprekingen binnen de sectoren hebben nu ook een

rollend effect veroorzaakt.
(Niet alles loopt op wiel-
tjes !)

Wij hebben dieper ingespeeld
op de **vervoersproblematiek**.
Dit is reeds vast te stellen
aan de hand van een aantal
reakties die door de overheid
werden losgeweekt in functie
van de **bestrijding van het
zwartwerk, de verkeersveilig-
heid en de controles**.

Het Europa van vandaag heeft
ons allen onder enorme druk
gezet ! Dit alles in
stroomversnelling !

Een aantal maatregelen kunnen
inderdaad op nationaal vlak
worden genomen, maar ze
moeten ook op Europees vlak
worden ondersteund om de
kompetitiviteit van de
Belgische sektor ten
overstaan van de Europese
ondernemingen te verzekeren.

Dit alles kan alleen gebeuren
als de wil tot onderhandelen
er is, als éénieder de nood-
zaak ervaart dat werknemers
en werkgevers rond de onder-
handelingstafel dezelfde
klemtonen leggen, dezelfde
taal spreken.

Het "gezond behoud" van de
vervoerssektor gaat samen met
het "gezond verstand" van de
sektor !

Jeannine HERMANS,
Nationaal Sekretaris
B.T.B. Wegvervoer.

KRACHTLIJNEN VAN HET MEMORANDUM IN HET GOEDERENVERVOER

Aan de overheid wordt de hiernavolgende inhoud van het Memorandum
overgemaakt :

* Wijziging van de vervoerswetgeving

- Medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever.

* Strijd tegen de oneerlijke konkurrentie

- Toegang tot het beroep.
- Strijd tegen de "schijn-zelfstandigen".
- Problematiek van de vreemde chauffeurs.
- Wijziging van de bevoegdheidssfeer van het P.K. van het Vervoer.

* Vermindering van de sociale lasten

- Maribel.
- Alle vervoersmodi moeten van dezelfde voordelen genieten.

* Fiskaliteit

- Voorrang geven aan beroepsvervoer op individueel vervoer.

* Internationale wetgeving.

* Controles en sankties.

* Grotere aandacht voor de vervoersproblematiek bij het opstellen van een wetgeving.

VERHUIZINGEN

De lonen van het personeel uit de sektor verhuizingen werden ingevolge een indexverhoging vanaf 01.08.1995 aangepast.

Hierna laten wij U de nieuwe lonen van toepassing per 01.08.1995 :

Drager-beginnening (gedurende 1 j.)	307,51 F
Drager	310,18 F
Chauffeur nationaal vervoer	316,07 F
Chauffeur internationaal vervoer	316,07 F
Inpakker	316,07 F
Geschoolde inpakker	316,07 F
Ploegbaas	319,43 F

De verwijderingspremie op de aanwezigheidsuren werd met ingang van 01.04.1995 gebracht op 88,- F.

AANDACHT !

TOENAME AANTAL ILLEGALLEN

Het blad "Transport" publiceerde recentelijk een artikel waaruit blijkt dat het aantal vluchtelingen die zonder papieren via de haven van Oostende naar Engeland proberen te geraken sterk is toegenomen.

Wekelijks worden er illegalen in de kraag gevat. Zij proberen niet alleen op de vrachtschepen aan boord te geraken, maar ook op de gemengde veerboten.

De controles zijn dan ook opgevoerd, en ook aan automobilisten wordt gevraagd om de koffer te openen.

Ook in Ramsgate werd de controle door de Britse douane verscherpt.

De Britten zetten nu getrainde honden in die elk verdacht voertuig besnuffelen.

De douane gebruikt verder ook spiegels om onder de wagens te kijken.

Dit jaar werden er in Oostende alleen al 160 illegalen opgepakt die klandestien het land probeerden uit te komen.

SEKTORAAL TEWERKSTELLINGSAKKOORD

C.A.O. GOEDERENVERVOER

Sinds januari 1995 zijn zowat de onderhandelingen gestart tussen de sociale partners, dit in het kader van het tewerkstellingsakkoord.

Als vakbonden wisten wij al vlug dat de verschillende aandachtspunten gesteld in ons eisenbundel door de werkgevers op een radikaal NJET zouden worden onthaald.

Mede door het feit dat wij gedurende de jaren 1995-1996 geen looneisen konden stellen (ons opgedragen door de overheid), en wij onze prioriteiten hadden gelegd op **bijkomende arbeidsstimuli in functie van de arbeidsherverdeling**, konden de werkgevers niet aanvaarden, dat door deze voordelen hen ook kansen werden geboden om de **patronale lasten in de bedrijven te doen verminderen**.

Er werden dan ook minima-regels aangeboden die tot volgend resultaat hebben geleid :

Brugpensioen op 57 jaar

- In voege vanaf 01.07.1995 tot 31.12.1996.
- Dit kan gebeuren op het niveau van de onderneming.
- Ononderbroken anciënniteit van 15 jaar in de onderneming op het ogenblik van de invoegetreding van het brugpensioen.
- Vervanging van de bruggepensioneerden - voorbehouden aan werklozen die de beroepsopleiding hebben gevolgd bij VDAB/FOREM.
- Tenminste 12 maanden werkloos zijn om te genieten van de vermindering van de patronale bijdrage.
- De totale kost van het brugpensioen ten laste van de werkgever tot op de leeftijdsgrens van 58 jaar.
- Vanaf 58 jaar wordt deze last overgenomen door het Sociaal Fonds Vervoer (d.w.z. : verschil tussen loon en werkloosheidsvergoeding).

Brugpensioen

Verlenging van de bestaande C.A.O. tot 31.12.1996.

C.A.O. GOEDERENVERVOER

Bevoegdheid van het Paritair Komitee van het Vervoer

Daar vervoers- en toeleveringsaktiviteiten uitbreiding nemen in de sektor, dringt er zich een nieuwe bevoegdheidsomschrijving op. Vooral goederenbehandeling vraagt een meer specifieke aanduiding, waar kan worden gesteld of de ondernemingen al of niet onderworpen zijn aan een vergunning en/of eigenaar zijn van de goederen.

(Deze besprekingen zijn nog niet volledig rond.)

Nachtarbeid

Advies aan de Minister dient nog opgemaakt te worden.

Teneinde nachtarbeid voor vrouwen toe te laten, bevestigen partijen dat alle juridische barrières dienen bekeken te worden bij het tewerkstellen van vrouwen bij nachtarbeid in de ondernemingen (nu is het rijden beperkt tot 23.00 u 's avonds).

Rij- en rusttijden

- Bestrijding van het zwartwerk.
- Onderzoek binnen de EEG-Verordeningen 3820 en 3821 om malafide praktijken zoveel als mogelijk uit te bannen.
- In een gemeenschappelijk memorandum aan de Minister van Tewerkstelling deze problematiek bekrachtigen.

Vorming

- Aandacht voor de professionele kwalifikaties van de werknemers, mede door de technische evolutie waarmee de sektor wordt gekonfronteerd.
- Het dagonderwijs en de beroepsopleiding voor beroepschauffeurs verder stimuleren.

Loonfiche

Voor eind 1995 - minimum inhoud van een loonfiche, te respekteren door de werkgevers en hun sociale sekretariaten.

C.A.O. GOEDERENVERVOER

Loonbarema's jonge chauffeurs

In het kader van het industrieel leerwezen dienen volgende loonbarema's vooropgesteld, en zullen zij in een C.A.O. worden vastgelegd :

100% voor diegenen vanaf 18 jaar;	
76% vanaf 17 jaar	} leerlingkontrakt volgens
70% vanaf 16 jaar	} industrieel leerwezen.

Vastleggen van het industrieel leerwezen in de sektor :

- Lijst van de bedrijven welke in dit leerkomitee worden opgenomen;
- Het programma van de vorming;
- Het bedrag van de vergoedingen.

Verblijfsvergoedingen

- De bestaande C.A.O. van 17.05.1989 dient beter omschreven.
- De **strikte** toepassing van deze C.A.O. naar verhoging van de bedragen toe, telkens per 1 april van het dienstjaar, is de grote **struikelblok** van het patronaat.

Memorandum

Een meer gepreciseerd Memorandum wordt aan de Minister voorgelegd. (Zie samenvatting op bladzijde twee).

Sektoraal raamakkoord

- In voege vanaf 01.01.1995.
- Aandacht van de sociale partners voor het effect op de tewerkstelling in de sektor.
- Evaluatie van de sociale gegevens van het Sociaal fonds Vervoer 1994-1995.
- Vraag aan de werkgevers om inspanningen te leveren voor de verhoging van de tewerkstelling in hun publikaties en de verschillende mogelijkheden ervan te onderschrijven.

C.A.O. GOEDERENVERVOER

Risikogroepen

- De bestaande inspanningen geleverd ten voordele van de risikogroepen te bestendigen en verder uit te bouwen.
- Herzien van de definitie "risikogroepen".

Uit wat voorafgaat stellen wij andermaal vast dat er vanwege de werkgevers geen spontane bereidheid was om enige vorm van toenadering om te zetten in een raamakkoord.

De oogst ervan na 6 maanden onderhandelingen (gemiddeld één vergadering per week) is zeer mager !

Tijdens de maanden juli en augustus zullen wij ons als organisatie beraden waar wij onze aktie-prioriteiten zullen leggen.

Nu meer dan ooit dienen wij onze werknemers uit deze sektor ervan te overtuigen dat zij er ook alle belang bij hebben om hun vakbond te steunen.

Wij vinden dat er duidelijk moet worden gewaakt over het behoud van de tewerkstelling !

De werkgevers blijven zich echter halsstarrig schuilen achter de deloyale konkurrentie van het vervoer. Zij bezorgen ons echter ook geen alternatieven !

Ondanks het licht economisch herstel, ook in de sektor "Goederenvervoer", en de verhoging van het aantal nieuwe voertuigen, worden zelfs de C.A.O.-afspraken niet gerespekteerd.

Meer zelfs, de C.A.O.'s worden door hen zelfs anders geïnterpreteerd !

Het is nu meer dan tijd dat ook de werkgevers samen, dat wil zeggen alle beroepsfederaties van het goederenvervoer, een éézijdige stelling verdedigen.

Hun woordspeling om C.A.O. (Collectieve Arbeidsovereenkomst) om te zetten in Collectieve Arbeidsoverrompeling, zou wel eens kunnen omslaan in Collectieve Arbeidschaos !
Wij betreuren hun houding terzake !

SEKTORAAL TEWERKSTELLINGSAKKOORD

C.A.O. HANDEL IN BRANDSTOFFEN

In mei 1995 werd een C.A.O. ter bevordering van de tewerkstelling gesloten in het kader van het Interprofessioneel Akkoord van 07.12.1994, in uitvoering van de C.A.O. nr. 60 dd. 20.12.1994, gesloten in de Nationale Arbeidsraad, met volgende inhoud :

Brugpensioen op 55 jaar

Beroepsloopbaan van 33 jaar, waarvan tijdens de laatste 15 jaar er 10 in de sektor moeten zijn gepresteerd, en de laatste 5 jaar ononderbroken bij dezelfde werkgever :

- Alle werkgeversbijdragen zijn ten laste van de individuele werkgevers, er is geen tussenkomst van het Sociaal Fonds tot de leeftijd van 58 jaar;
- Vervangingsplicht;
- De onderneming die het brugpensioen op 55 jaar wil invoeren moet een C.A.O. of een toetredingsakte sluiten die moet worden voorgelegd aan het Paritair Komitee.

Brugpensioen op 58 jaar

Een C.A.O. voor verlenging werd afgesloten op 13.09.1994. De mogelijkheid tot brugpensioen op 58 jaar bestaat hiermee tot 31.12.1996.

Maatregelen ten voordele van de risikogroepen

Verfijning van de omschrijving "risikogroepen".
Moeten ook als risikogroepen worden beschouwd : alle arbeiders die door de steeds sneller evoluerende eisen gesteld aan het beroep, onvoldoende vertrouwd zijn met de veiligheids- en milieu-aspekten, ADR-opleiding, contacten met de klanten.

Bestrijding fraude, zwartwerk en deloyale concurrentie

Een paritaire werkgroep wordt opgericht, eventueel sociale zekerheidskaart.

C.A.O. HANDEL IN BRANDSTOFFEN
--

Nachtarbeid voor vrouwen

Bevordering van de toegang van de vrouwen tot de nachtarbeid.
Advies wordt aan de Minister overgemaakt.

X

X

X

Verder wordt geracht bij het K.B. dd. 18.11.1994, houdende de voorwaarden waaronder het gebrek aan werk wegens economische oorzaken de uitvoering van de arbeidsovereenkomst voor werklieden schorst, om enkele elementen toe te voegen, waarbij de sektor kan aantonen dat zij geen seizoengebonden activiteiten zijn.

X

X

X

In de schoot van het Paritair Komitee voor de Handel in Brandstoffen werkt men aan een nieuwe regeling van de werkingssfeer van het Paritair Komitee.

Wij houden U verder op de hoogte van de beslissingen hieromtrent.

HANDEL IN BRANDSTOFFEN

BIJSCHOLINGSKURSUS ADR

Het Sociaal Fonds Handel in Brandstoffen organiseert bijscholingskursussen ADR.

Chauffeurs moeten om de vijf jaar kunnen aantonen dat zij in de loop van het jaar dat aan de vervaldag van hun ADR-attest voorafgaat een **vervolmakingskursus** hebben gevolgd.

Er worden 13 kursussen georganiseerd op verschillende plaatsen in Vlaanderen en Wallonië.

De cursus duurt twee dagen (inklusief examen) en wordt telkens gegeven op zaterdagen.

De selecties hebben plaats op :

21.09.1995 : Wevelgem (VDAB).
28.09.1995 : Vilvoorde.
03.10.1995 : La Louvière *.
05.10.1995 : Liège *.

De kursussen gaan door op :

02.10.1995 : Wevelgem (VDAB).
09.10.1995 : Vilvoorde.
30.10.1995 : La Louvière.
20.11.1995 : Liège.

* VDAB Vilvoorde : Rollewagenstraat 22 - 1800 Vilvoorde.

* FOREM Louvière : rue de Chemin de Fer 37 - 7100 La Louvière.

* FOREM Liège : rue de Wallonie 21 - 4460 Grace-Hollogne.

Bijkomende inlichtingen kunnen worden bekomen op het Nationaal Sekretariaat van de B.T.B. Wegvervoer :

Paardenmarkt 66 te 2000 Antwerpen 1.
Tel. : 03/224 35 40.

WERKGELEGENHEID

INLICHTINGEN IN DE BEDRIJVEN INZAKE WERKGELEGENHEID

In het Belgisch Staatsblad van 24.06.1995 werden teksten gepubliceerd waardoor onze délégués recht hebben op inlichtingen waarmee ze controle kunnen uitoefenen op de financiële voordelen en de gevolgen inzake werkgelegenheid van de door het Globaal Plan ingevoerde maatregelen enerzijds, en de gevolgen voor de werkgelegenheid van de in aansluiting op het Interprofessioneel Akkoord onderhandelde C.A.O.'s anderzijds.

Konkreet komt het hier op neer dat vanaf 01.07.1995 de onderneming elk kwartaal (op het ogenblik van de bespreking van de driemaandelijks inlichtingen in de Ondernemingsraad) aan de Ondernemingsraad, of bij ontstentenis aan de Syndikaal Afvaardiging, een specifieke schriftelijke informatie moet verstrekken met betrekking tot :

- het financieel voordeel dat de onderneming heeft genoten;
- de weerslag ervan op de loonkosten;
- de gevolgen ervan voor de tewerkstelling, uitgedrukt in aantal tewerkgestelde werknemers en in voltijds tewerkgestelde equivalenten.

In bedrijven zonder Syndikaal Afvaardiging moet deze informatie halfjaarlijks worden uitgehangen.

Dit nieuwe recht komt bij de bestaande kontrolerechten van de Ondernemingsraad en de Syndikale Afvaardiging.

Voor meer informatie verwijzen wij U naar Uw plaatselijke B.T.B.-Sekretaris.

SEKTORAAL TEWERKSTELLINGSAKKOORD

C.A.O. SEKTOR TAXI'S

Een niet al te gemakkelijke opdracht om de sektor "Taxi's" op één lijn te analyseren en dit naar de bevoegdheden respectievelijk binnen de Federale Regering en binnen de Gewesten.

Na onderzoek van de verschillende ontwerp-K.B.'s (reeds historisch gegroeid) heeft de Raad van State nog duidelijk gesteld dat :

- alleen de Federale Staat bevoegd is om regels uit te vaardigen in verband met de sociale zekerheid van taxibestuurders en hun arbeidstijd, technische reglementering, veiligheidsnormen van de voertuigen en politie van het wegverkeer.
- de Gewesten bevoegd zijn om Decreten, Ordonnanties en Reglementen aan te nemen in verband met de taxidiensten en de verhuring van wagens met chauffeurs.

Uit de besprekingen tussen de sociale partners is gebleken dat aan de noden van het evenwicht vraag-aanbod moeten worden tegemoetgekomen, met onder andere het indienen van een Memorandum dat aan de overheid wordt voorgelegd met volgende inhoud :

- Werken op vraag

- Verbeteren van het imago van de taxi en de kwaliteit van de dienst verbeteren;
- Een aantal marktsegmenten uitbreiden, te weten :
 - de samenwerking inzake personenvervoer tijdens de week-ends;
 - de samenwerking inzake gemeenschappelijk vervoer;
 - de samenwerking met de spoorwegen met het voorbeeld van het trein-taxi-initiatief in Nederland;
 - de samenwerking met de mutualiteiten en het vervoer van zieken te verzekeren;
 - het vervoer van gehandicapten en minder-validen.

Het werken op aanbod

- Onregelmatige bedrijven doen verdwijnen;
- De oneerlijke concurrentie veroorzaakt door limousines doen verdwijnen;
- De invoering van strengere controles;
- Meer statistisch materiaal over de taxibezetting en over de sektor in het algemeen.

C.A.O. SEKTOR TAXI'S

Ontwerp-K.B.'s welke thans hangend zijn, respektievelijk op federaal en op regionaal vlak, in realiteit brengen, onder andere met betrekking tot :

- De toegang tot het beroep;
- De invoering van "vorktarieven" binnen de standaardkostprijsstructuur;
- De definitieve toepassing van het nachttarief;
- Het gebruik van eigen lonen (zoals in het personenvervoer);
- De vrijstelling van accijsrechten;
- De vergunningen en bewijzen (de arbeidsintensieve sektor vereist korrekte naleving van sociale verplichtingen);
- De ondernemingen dienen in orde te zijn met hun verplichtingen inzake Sociale Zekerheid (zowel loontrekkenden als zelfstandigen);
- Het aantal vergunningen per ondernemer die chauffeurs tewerkstelt beperken tot één vergunning per 375 bij de R.S.Z. aangegeven dagen;
- **De rusttijd van de taxichauffeurs;**
- **Het verhuur van wagens met chauffeur;**
- **De promotie van de veiligheid :**
 - Inrichten van veiligheidskursussen;
 - Invoeren van een chauffeursbestand, teneinde de legaliteit in de sektor te kunnen behouden.

Verder moet worden gewerkt aan de verbetering van de bestaande beroepsopleidingsprojekten van taxichauffeurs en moeten alle middelen worden aangewend om het taxiberoep verder te promoten en hierdoor de kwaliteit van de sektor te bestendigen en verder uit te bouwen.

SEKTORAAL TEWERKSTELLINGSAKKOORD

C.A.O. SEKTOR VERHUIZINGEN

Rekening houdend met het Centraal Akkoord 1995 - 1996 van 07.12.1994 en met het Globaal Plan van 24.12.1993 werd volgend Protokoll-Akkoord afgesloten, dat in werking trad op 01.01.1995:

Brugpensioen op 55 jaar

Invoering van de brugpensionering op 55 jaar, en dit onder bepaalde voorwaarden :

- het bewijs leveren van een loopbaan van minstens 33 jaar als loontrekkende en 10 jaar in de loop van de laatste 15 jaar bij één of meerdere werkgevers van verhuisondernemingen, meubelbewaring en hun aanverwante activiteiten tewerkgesteld zijn.

De aanvraag tot brugpensionering wordt door de werknemer of door zijn vakorganisatie gericht aan de werkgeversorganisatie, en dit ten minste 6 maanden voorafgaand aan de gewenste ingangsdatum van het brugpensioen.

Brugpensioen op 58 jaar

De regeling van het brugpensioen op 58 jaar wordt verlengd tot 31.12.1996, met dezelfde toepassingvoorwaarden als voorheen.

Beroepsloopbaanonderbreking

Naar verhouding van één percentage van de personeelssterkte per burgerlijk jaar, en met een minimum van één werknemer, kan voor een maximum van 3 jaar beroepsloopbaanonderbreking worden toegestaan aan de werknemer, dit ongeacht de reden die ten grondslag ligt aan het verzoek tot loopbaanonderbreking.

Vanuit de zorg voor de strijd tegen de werkloosheid en in de geest van het Centraal Akkoord afgesloten op 22.05.1995, wordt efficiënt gewerkt om reglementaire en konventionele bepalingen, van toepassing in de sektor "Verhuizingen", nauwgezet en toepasselijk na te leven.

C.A.O. SEKTOR VERHUIZINGEN

Met aandrang stelt men dat :

- Alle werknemers in het bezit dienen te zijn van een P-kaart (jaarlijks te hernieuwen);
- Alle voor bepaalde tijd of voor een duidelijk omschreven werk door deze onderneming tewerkgestelde werknemers in het bezit moeten zijn van een S-kaart (iedere maand te hernieuwen).
- Het gebruik van het prestatieblad (konform het model C.A.O. van 09.12.1988) moet worden nageleefd;
- De betaalfiche (konform het model C.A.O. 09.12.1988) moet worden afgeleverd;
- De toepassing van de maximum dagelijkse arbeidsduur moet worden nageleefd, dit naargelang de arbeider werkt volgens een arbeidsregeling van 5 of 6 dagen;
- De rekuperatie van de overuren moet worden nageleefd, dit met inachtneming van de bepalingen van de arbeidswet;
- De tewerkstelling op zondag alleen is toegestaan mits voorafgaande goedkeuring van het Paritair Komitee.

Nachtarbeid

De partijen komen overeen dat nachtarbeid slechts zeer beperkt voorkomt in de sektor Verhuizingen. Zij verbinden er zich toe de eventuele bestaande juridische hinderpalen inzake nachtarbeid te onderzoeken, en in dit kader te zorgen voor een volledige gelijkheid tussen mannen en vrouwen.

5. Opleiding

De bestaande opleidingsregeling kan als zeer gunstig worden beschouwd.

Partijen verbinden er zich toe regelmatig de doeltreffendheid van deze opleiding te evalueren en zodoende de beroepskwalificatie te verbeteren.

De mogelijkheid moet worden onderzocht om het betaald edukatief verlof door te voeren om eventuele kosten van opleiding te verminderen.

In het kader van voorgaande sektorale punten wordt verwacht dat alle werkgevers van de sektor een maximum aan inspanningen zullen leveren in het kader van de arbeidsherverdeling, en met het oog op de verhoging van de tewerkstelling.

SEKTORAAL TEWERKSTELLINGSAKKOORD

C.A.O. SEKTOR BUSSEN EN KARS

Op maandag 22.05.1995 werd in de zitting van het Nationaal Paritair Komitee van het Vervoer tussen de sociale partners de C.A.O. over het sectoraal tewerkstellingsakkoord met betrekking tot de sektor autobussen en autokars ondertekend.

Konkreet betekent dit dus :

- Verlenging tot 31.12.1998 van het sectoraal brugpensioensysteem op 58 jaar, met behoud van het verbod op tewerkstelling van (brug)gepensioneerden;
- Strijd - op alle fronten - tegen het sluikwerk;
- Invoering op 01.01.1996 van de sociale identiteitskaart A;
- Aanbeveling tot strikte eerbiediging van rij- en rusttijden;
- Mogelijkheid tot loopbaanonderbreking voor maximum 2% van het personeel (met minimum 2 jaar anciënniteit);
- Promotiecampagne voor het leerlingenvervoer;
- Oprichting van een Beperkt Komitee - onder voorzitterschap van de Voorzitter van het Paritair Komitee - ter controle en motivering van de bijkomende tewerkstelling;
- Voortzetting en optimalisering van de door de sektor georganiseerde vorming in samenwerking met de VDAB, de BGDA en de FOREM.

SOCIAAL

Wij herinneren onze leden aan het belang van het **aangetekend opsturen van het doktersattest in geval van arbeidsongeschiktheid.**

Tevens maken wij U nogmaals attent op het feit dat dit attest **binnen de 48 u** moet worden bezorgd aan de werkgever.

Indien het attest van arbeidsongeschiktheid **niet of laattijdig aan de werkgever wordt bezorgd is deze niet verplicht over te gaan tot betaling van het gewaarborgd loon.**

AUTOBUSSEN EN AUTOKARS

SPECIALE AUTOBUSDIENSTEN

Met ingang van 01.07.1995 wordt de maandelijkse sanipremie in de sektor Speciale Autobusdiensten aangepast, dit konform de C.A.O. dd. 02.02.1989.

De uurlonen zelf blijven ongewijzigd.

Hierna laten wij U een overzicht van de nieuwe bedragen met ingang van 01.07.1995.

<u>Anciënniteit</u>	<u>Uurloon</u>	<u>22 u - 6 u</u>	<u>Zondag</u>	<u>Sanipremie</u>
0 - 2 j.	307,50 F	327,50 F	615,00 F	704,- F
3 - 5 j.	309,32 F	329,32 F	618,64 F	704,- F
6 - 10 j.	311,07 F	331,07 F	622,14 F	704,- F
11 - 15 j.	314,66 F	334,66 F	629,32 F	704,- F
16 - 20 j.	319,94 F	339,94 F	639,88 F	704,- F
+ 21 j.	321,78 F	341,78 F	643,56 F	704,- F

De sanipremie blijft vrijgesteld van R.S.Z. en belastingen.

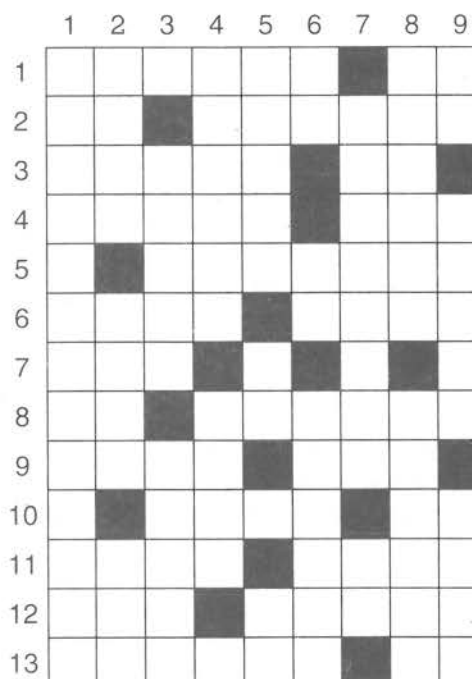
HERSENSPINSELS

Horizontaal

1. Vertragen - in orde.
2. Spoed - jicht in schouderstreek.
3. Lengtemaat - landbouwwerktuig.
4. Elektrode - beroep.
5. Mondeling.
6. Stuurinrichting - vaartuig.
7. Naaldboom.
8. In loco (afk.) - muziekstuk.
9. Zeevis - ijzerhoudende grond.
10. Belgische rivier - paardekracht (afk.).
11. Wild zwijn - opstap.
12. Dun - vloersteen.
13. Bijzonderheid - neon (afk.).

Vertikaal

1. Bekwaamheid in het verkeer.
2. Geestdrift - gekheid - runderen.
3. Dampen - muggelarve.
4. Familielid - naaldboom.
5. Vat met hengsel - noot - symbool van titaan.
6. Achter - symbool van berkelium - abdij in de Kempen.
7. Iets met buitengewone afmetingen - rijksgrens (afk.).
8. Onstoffelijk werktuig - naar het genoemde toe.
9. Boze vrouw - kalkstof - stervoetbalspeler.



KWETSBARE WEGGEBRUIKERS (FINANCIEEL) BETER BESCHERMD

België heeft zich aangesloten bij het merendeel van haar Europese buurlanden door een systeem van automatische schadeloosstelling in te voeren voor de "zwakke" weggebruikers (voetgangers, fietsers, ...) die lichamelijke letsels opliepen bij een verkeersongeval waarbij een gebruiker van een motorrijtuig was betrokken.

Volgens dit nieuwe juridische systeem moet de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van het motorrijtuig dat bij het ongeval was betrokken, de lichamelijke schade van de zwakke weggebruiker vergoeden, ongeacht wie het ongeval heeft veroorzaakt.

Het doel van de wetgever was duidelijk : aangezien dit soort ongevallen niet kan worden voorkomen, moest een betere oplossing gevonden worden voor iedereen die er lichamelijk onder lijdt. Men ging ervan uit dat de gemotoriseerde weggebruikers gewoonlijk het risico veroorzaken (snelheid, massa, ...) en daarenboven fysiek veel beter beschermd zijn. Bovendien stonden de bestuurders, die verplicht zijn zich te verzekeren, ook op financieel gebied sterker.

Het gaat in feite niet om een systeem van objektieve aansprakelijkheid jegens de bestuurder van het motorrijtuig, maar om een automatische schadeloosstelling (er wordt een rechtstreekse band gelegd tussen slachtoffer en verzekeraar van de bestuurder).

Sinds 01.01.1995 moet de maatschappij die de aansprakelijkheid dekt van een motorvoertuig dat bij een ongeval betrokken is waarbij een voetganger, een fietser of een gebruiker van een gemotoriseerde rolstoel gewond werd of de dood vond, de slachtoffers (of hun rechthebbenden) vergoeden voor de kosten voortvloeiend uit de lichamelijke letsels (of het overlijden) zelfs indien is aangetoond dat die slachtoffers het ongeval hebben veroorzaakt.

De schadeloosstelling dekt de medische kosten, de hospitalisatiekosten, de werkonbekwaamheid, de werkloosheid en de morele schade. Het gaat dus om een globale schadeloosstelling.

Het is van geen belang of het betrokken voertuig werd bestuurd door zijn eigenaar of door een andere persoon. Vanzelfsprekend kunnen noch deze personen, noch de passagiers profiteren van de nieuwe wetsbepalingen.

EEN UITZONDERING

Indien het slachtoffer ouder is dan 14 jaar op het ogenblik van de feiten én een onverschoonbare fout heeft begaan, zal hij of zij niet worden schadeloosgesteld.

BONUS-MALUS

Indien de bestuurder van het motorrijtuig niet verantwoordelijk is voor het ongeval, zal zijn verzekeringspremie niet worden gewijzigd.

WIST U DAT ?

HULPDIENTEN : WIE OPROEPEN ?

<u>LAND</u>	<u>POLITIE</u>	<u>ZIEKENWAGEN</u>	<u>BRANDWEER</u>
Duitsland	110	110	112
Oostenrijk	133	144	122
Denemarken	112	112	112
Spanje	091	092	080
Finland	10022	112	112
Frankrijk	17	17	18
Groot-Brittannië	999	999	999
Griekenland	100	166	199
Voorsteden Athene	109	166	
Hongarije (Budapest)	07	04	05
Hongarije overige	007	004	005
Ierland	999	999	999
Italië	113	113	113
Luxemburg	113	112	112
Noorwegen	112	113	110
Nederland	0611	0611	0611
Polen	997	999	998
Portugal	115	115	115
Zweden	90000	90000	90000
Zwitserland	117*	144	118
Tsjechische Rep. en Slovaakse Rep.	158	155	150

* In grote steden.

ADR-OPLEIDINGSGETUIGSCHRIJF

Wij hebben het reeds herhaaldelijk signaleerd : **vanaf 01.01.1995 wordt geen automatische verlenging van het A.D.R.-certificaat meer toegestaan na het verstrijken van de geldigheidsperiode van 5 jaar. Iedereen moet nu een herhalingskursus volgen.**

Aangezien het Ministerie op 01.01.1995 nog steeds niet klaar was met het organiseren van deze herhalingskursus, werden nog verlengingen toegestaan tot 30.06.1995.

Vanaf 01.07.1995 is dit definitief gedaan. Eén probleem echter : door de achterstand op het Ministerie konden de eerste kursussen pas in juli van start gaan.

WIST U DAT ?

TOEGELATEN GEVAARLIJKE STOFFEN IN DE EUROTUNNEL

Als algemeen principe kan worden gesteld dat alles wat niet toegelaten is, verboden is.

Gevaarlijke stoffen met 2 of meer gevaarsetiketten (etiketten 1 tot 9) : niet toegelaten voor doorvoer in de tunnel, ongeacht de hoeveelheid, met uitzondering van produkten uit klasse 2.

Cijfers	Beperkingen
Klasse 1 - Ontploffbare stoffen en voorwerpen	
47°	Hoeveelheid beperkt tot 15 kg netto per vervoereenheid
Klasse 2 - Samenageperste, vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen (1)	
- 1°a, 2°a, 3°a, 4°a, 5°a, 6°a, 7°a, 8°a, 10°a, 11°a, uitgezonderd N2O en O2	Geen beperkingen
- N2O en O2 en de mengsels van zuurstof die beschouwd worden als oxydatiemiddelen	Beperkte hoeveelheid maar alleen in cilinder
- 10°at, 10b1, 11°at, 11°b	Hoeveelh. beperkt tot 2 paletten of 1 500 kg bruto/vervoereenheid
- 12°, 13° niet-ontvlambaar, niet giftig, niet brandbaar en stabiel	Geen beperkingen
- 14°	Aantekening (2)
Klasse 3 - Brandbare vloeistoffen (3)	
- 2 b, 3 b, 4 b, 5°b en c, 7 b, 31°c, 34 c	Hoeveelheid beperkt tot 250 liter per vervoereenheid
- 71°	Aantekening (2)
Klasse 4.1 - Brandbare vaste stoffen (3)	
- 1°b, 2°c, 3°c, 6°b en c, 11°b en c, 12°b en c, 13°b en c, 14°c, 26°c	Geen beperkingen
- 26 b, 34°b, 36°b, 38°b, 40°b	Hoeveelheid beperkt tot maximum 400 kg per vervoereenheid
- 51°	Aantekening (2)
Klasse 4.2 - Voor zelfontbranding vatbare stoffen: verboden voor doorvoer	
Klasse 4.3 - Stoffen die, in contact met water, brandbare gassen ontwikkelen: verboden voor doorvoer	
Klasse 5.1 - Stoffen die de verbranding bevorderen (3)	
- 15°c, 16°c, 18°c, 19°c, 21°c (enkel de meststoffen UN 2067 op basis van ammonium nitraat en overeenkomstig Richtlijn 80/876 zijn toegelaten), 22°c, 23°c, 27°c, 28°c	Vast: geen beperkingen; vloeibaar: beperking (geen hoeveelhedsbeperking, maar verpakkingen beperkt tot 250 liter)
- 11°b, 13°b, 14°b, 15°b, 16°b, 17°b, 22°b, 23°b, 24°b, 25°b, 26°b, 27°b	Geen hoeveelhedsbeperking, maar verpakkingen beperkt tot 250 liter/400 kg)
- 41°	Aantekening (2)
Klasse 5.2 - Organische peroxiden: verboden voor doorvoer	
Klasse 6.1 - Giftige stoffen (3)	
- 12°b, 14°b, 15°b (behalve methyljodide), 17°b, 19°b, 21°b, 23°b, 25°b, 32°b tot 36°b, 41°b, 42°b, 51°b, 52°b, 53°b, 54°b2, 55°b, 57°b, 58°b, 60°b, 61°b, 65°b, 71°b tot 87°b, 90°b	Onbeperkte hoeveelheid maar in een verpakkingseenheid van maximum 250 liter/400 kg
- 12°c, 14°c, 15°c, 17°c, 19°c, 21°c, 23°c, 25°c, 32°c tot 36°c, 41°c, 51°c, 52°c, 54°c, 55°c, 57°c tot 65°c, 71°c tot 87°c, 90°c	Geen beperkingen
- 91°	Containers die alleen de letters b) en c) bevatten. Aantekening (2)
Klasse 6.2 - Walgingwekkende stoffen en stoffen die infectie kunnen veroorzaken: geen beperkingen	
Klasse 7 - Radioactieve stoffen (4)	
- Produkten van Fiches 1 tot 4	Geen beperkingen op het type toegelaten produkt
- Fiches 5 tot 11	Beperkt tot de nieuwe produkten die van de lopende band komen
Klasse 8 - Corrosieve stoffen (3)	
- 5°b, 8°b, 11°b, 12°b, 13°b, 16°b, 17°b, 31°b, 32°b1, 33°b, 34°b, 35°b1, 36°b, 39°b, 40°b, 51°b, 52°b, 53°b, 55°b, 56°b, 61°b, 65°b, 66°b, 82°b	Beperkingen: onbeperkte hoeveelheid maar in een verpakkingseenheid van maximum 250 liter/400 kg
- 1°c, 5°c, 8°c, 11°c, 12°c, 16°c, 17°c, 31°c, 32°c, 34°c, 35°c, 38°c, 39°c, 40°c, 41°c tot 43°c, 46°c, 47°c, 52°c, 53°c, 55°c, 56°c, 61°c tot 63°c, 65°c, 66°c, 81°c, 41°b, 42°b, 45°b1, 46°b, 47°b	Geen beperkingen
- 91°	Containers die alleen de letters b) et c) bevatten. Aantekening (2)
Klasse 9 - Diverse gevaarlijke stoffen en voorwerpen (3)	
- 4°, 5°, 6°, 7°, 8°c, 11°c, 12°c, 13°b, 14°	Geen beperkingen
- 2°b	Hoeveelheid beperkt tot 500 liter per vervoereenheid
- 3°	Uitrusting met een max. capaciteit van 500 liter per vervoereenheid, de groepen van 3° zijn opgenomen in de produkten van 2°b
- 21°	Aantekening (2)

WIST U DAT ?

(1) De gassen van klasse 2 die 2 of meer gevaarsetiketten moeten dragen (betreft alleen de gevaarsetiketten 1 tot 9), zijn niet toegelaten voor doorvoer in de Kanaaltunnel, behalve bij uitzondering distikstofoxide, zuurstof en zijn mengsels die beschouwd worden als oxydatiemiddelen.

(2) Lege verpakkingen: de doorvoer van lege verpakkingen is toegestaan voor zover de volle verpakking is toegelaten. Deze die ook vol niet zijn toegelaten bij doorvoer, worden aanvaard na reiniging en na voorleggen van het certificaat ad hoc.

(3) De brandbare vloeistoffen van klasse 3, de brandbare vaste stoffen van klasse 4.1, de stoffen die de verbranding bevorderen van klasse 5.1, de giftige substanties van klasse 6.1, de corrosieve substanties van klasse 8 en de stoffen en voorwerpen van klasse 9 die 2 of meer gevaarsetiketten moeten dragen (betreft alleen de gevaarsetiketten 1 tot 9), zijn niet toegelaten voor doorvoer in de Kanaaltunnel.

(4) De doorvoer in de Kanaaltunnel van de radioactieve stoffen van klasse 7 en die opgenomen zijn in de fiches 1 tot 11 van de ADR, is slechts toegelaten na voorafgaandelijk akkoord van de producent en de directie van beheer van Eurotunnel (BP 69, F-62231 Coquelles, Frankrijk. Tel. 0033 21 00 60 00: fax 0033 21 00 61 59).

Bron: Matières dangereuses, guide pratique pour l'utilisateur des services Le Shuttle Fret (nouvelle version).

GEBRUIK TACHOGRAAFSCHIJVEN

Hoe lang mag een chauffeur zijn schijf laten inzitten ?

Hieromtrent bestaat nogal wat onduidelijkheid, al dan niet geïnspireerd door verkeerde interpretaties van controlediensten.

De sociale verordening is hieromtrent duidelijk : de schijf mag maximum 24 u inzitten en mag nooit vóór het eind van de dagelijkse werktijd uit de tachograaf worden gehaald.

Moet de nachtrust dan al dan niet op de schijf staan ?

Dit is afhankelijk van de duur van de dagelijkse rusttijd.

Een voorbeeld.

Chauffeur X begint maandag om 06.00 u.

Aangezien de schijf maximum 24 u mag inzitten, mag de schijf maximum inzitten tot dinsdag om 06.00 u.

Stel : hij rijdt tot maandagavond 20.00 u en kan pas opnieuw vertrekken om 09.00 u 's morgens.

In dit geval moet hij zijn schijf na het beëindigen van de dagelijkse arbeidstijd, in dit geval maandagavond om 21.00 u, uithalen, anders zit zijn schijf meer dan 24 u in.

Indien hij daarentegen dinsdagmorgen vóór 06.00 u opnieuw achter het stuur zit, dan kan hij gerust de schijf laten zitten tot 's morgens, en pas op het moment dat hij opnieuw het stuur neemt een nieuwe schijf steken.

Let wel : de schijf mag maximum 24 u inzitten, en niet zoals sommige controlediensten beweren "moet" 24 u inzitten.

BINNEN- EN BUITENLANDS NIEUWS

FRANKRIJK

STRENGERE REPRESSIONE

In laatste instantie werd door de vorige Franse regering nog een aantal dekreten uitgevaardigd die een rechtstreekse invloed hebben op de chauffeurs.

Volgende inbreuken op EEG-Verordeningen 3820/85 en 3821/85 worden voortaan bestraft met een boete van maximum 10.000,- FF (het dubbele bij herhaling) :

- rijtijden met meer dan 20% overschrijden;
- verkorting van de dagelijkse rusttijd tot minder dan 6 u;
- verkorting van de wekelijkse rusttijd tot minder dan 20 u;
- tachograafschijf gedurende meer dan 24 u gebruiken;
- zonder reden meerdere tachograafschijven voor eenzelfde dag gebruiken;
- de schijf die in de tachograaf moet steken niet willen voorleggen;
- de stillegging van het voertuig niet naleven;

Het verkeerd parkeren van voertuigen van meer dan 20 m² in toeristische zones wordt zwaarder beboet. Indien het voertuig immers meer dan 2 u na een P.V. voor verkeerd parkeren blijft staan, is er sprake van onrechtmatig parkeren wat bestraft kan worden met een boete van 600,- FF indien de betaling binnen de 3 dagen geschiedt, 900,- FF binnen de 30 dagen en 2.300,- FF meer dan 30 dagen na het P.V..

Met ingang van 01.09.1995 wordt de lijst met overtredingen die een opschorting van het rijbewijs meebrengen ingekort, waarbij alleen volgende overtredingen nog bedoelde sanktie inhouden :

- negeren van verplicht stoppen bij rood licht of "stop" verkeersbord;
- maximale snelheid met 40 km/u of meer overschrijden;
- 's nachts of bij mist zonder verlichting of signalisatie rijden;
- achteruit rijden of rechtsomkeer maken op de autosnelweg;
- verkeerd inrijden van een éénrichtingsweg;
- alcoholgehalte overschrijden;
- niet-naleving van verplichte verzekering;
- niet-naleving van de voorschriften inzake rijden op bruggen en "dooi-afsluitingen";
- gebruik van een radardetektor.

Deze maatregel werd getroffen om een betere repressie van de andere overtredingen toe te laten.

**DEMONSTRATIE WEDSTRIJDEN
SOCIAAL FONDS VERVOER
VRACHTWAGENCHAUFFEURS
EINDEJAARSSTUDENTEN
OP DE HEIZEL - 24.06.1995**



ANTWERPEN

32STE SHOWFESTIVAL "DE MICK"

Reeds voor de 32ste maal zal ten voordele van "De Mick" een vierdaags festival doorgaan met artiesten uit binnen- en buitenland.

Vrijdag 20.10.1995 - 19.30 u : "Sukses-revue" met het gezelschap van het "Witte Paard" te Blankenberge, Nadia, de Ilona Dansers, Rod Sainclair, Arthur, Lou Roman Showband, Luc Caals, Mandy Neal en uit de hitparade : Timeless. Een aanbevolen avond.

Algemene inkom : 300,- F. Leden B.T.B. : 250,- F.

Zaterdag 21.10.1995 - 19.00 u : Gastronomische avond en show !
19.00 u : Aperitief. 19.30 u : Koud en warm buffet met grote keuze nagerechten en optreden van Liz Larssen en Paul Vermeulen. Vanaf 22.45 u : "Show-time". Live Lee Towers en Lisa Del Bo, begeleid door het orkest van Lou Roman. Gastheer is Luc Caals.

Algemene inkom : 1.500,- F. Leden B.T.B. : 1.250,- F.

Zondag 22.10.1995 - 14.30 u : Artiestenparade !

Namiddagvoorstelling met het orkest Lou Roman, zang Rod Sainclair, amusement Luc Caals en Mandy Neal. **Spektakulaire show** met de Vera Lynn anno 1995 Lia Linda en de absolute top van het ogenblik : Eddy Wally, "the voice of Europe"... geweldig !.

Algemene inkom : 250,- F. Leden B.T.B. en 60+ : 200,- F.

Maandag 23.10.1995 - 19.30 u : Spektakel op de slotavond !

De Showband van Lou Roman met Rod Sainclair en Nadia. Stemmenimitator Dirk Denoyelle, vedette van radio en televisie, en als verrassing de succesvolle artieste Wendy Van Wanten en, niet weg te denken uit de Vlaamse showwereld, John Terra. Presentator op deze unieke slotavond : Luc Caals.

Algemene inkom : 300,- F. Leden B.T.B. : 250,- F.

Iedere avond na afloop van de vertoning in de bodega ambiance, sfeer en gezelligheid met Liz Larssen en Paul Vermeulen.

Indien U belangstelling zou hebben raden wij U aan om onmiddellijk Uw plaatsen te reserveren :

op het nummer 663 12 70, het sekretariaat van "De Mick",
of op het nummer 238 22 83, bij de Voorzitter G. Vansimaes,
en vanaf 18.09.1995 eveneens in de EKU Ticketshop, Nationale-
straat 5 bus 19 te 2000 Antwerpen (12.00 u - 18.00 u) of telefo-
nisch op het nummer 233 71 60.