

**SOUS-COMMISSION PARITAIRE  
SABENA - 315.01**

**CONVENTION COLLECTIVE DE TRAVAIL  
CONCERNANT LES MODALITES  
D'APPLICATION DE L'ACCORD FAISANT  
PARTIE DE LA CCT DU 05/11/1996  
CONCERNANT L'ORGANISATION DE TRAVAIL  
ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL DU  
PERSONNEL NAVIGANT DE MAITRISE DE LA  
SABENA S.A.**

Entre, d'une part

la FEB - SABENA S.A.  
représentée par Madame Hilde BURIE et par  
Monsieur Patrick du BOIS.

et d'autre part

les Organisations Représentatives des Travailleurs  
représentées par :

- pour la C.S.C., Monsieur. Jan COOLBRANDT -  
C.C.S.P.;
- pour la F.G.T.B. Monsieur Karel GACOMS-CMB  
et Monsieur Freddy TACK - C.G.S.P.
- pour la C.G.S.L.B. Monsieur Jean ROM,

il est convenu ce qui suit.

PREAMBULE :

Cette C.C.T. annule et remplace la C.C.T. conclue le 17  
juin 1997 en cette matière. Les dispositions de la  
convention susmentionnée ne pourront en aucun cas  
avoir des conséquences négatives sur les CCT conclus  
pour le PNC.

CHAPITRE 1 : Flat Rate PNM.

1. Pendant la durée d'application de la présente  
convention, le paiement d'heures supplémentaires à  
l'issue de l'année IATA ne sera dû qu'au delà des  
valeurs suivantes :
  - DC.10 / B.747 : 670 Hrs
  - Nouveaux W.B. : 667 Hrs
  - A.310 : 660 Hrs
  - B.737 : 650 Hrs
  - Baé.146 : 675 Hrset selon les modalités reprises en Annexe I.
2. L'article 10 du Contrat de Travail PNM  
(CCT 7/4/1969) est suspendu pendant la durée  
d'application de la présente convention.
3. Pendant la durée d'application de la présente  
convention, l'accord compensation A.310 et flat  
rate tous avions du 30/08/1996 est donc remplacé  
par le texte en an texe I.

**PARITAIR SUB-COMITE  
SABENA - 315.01**

**COLLECTIEVE ARBEIDSOVEREENKOMST  
BETREFFENDE DE  
TOEPASSINGSMODALITEITEN VAN HET  
AKKOORD DAT DEEL UITMAAKT VAN DE CAO  
VAN 05/11/1996 BETREFFENDE DE  
ARBEIDSORGANISATIE EN DE  
WERKOMSTANDIGHEDEN VAN HET VLIEGEND  
MEESTERPERSONEEL VAN DE N.V. SABENA**

Tussen, enerzijds

het V.B.O. - SABENA N.V.,  
vertegenwoordigd door Mevrouw Hilde BURIE en door de  
Heer Patrick du BOIS.

en anderzijds

de Representatieve Werknemersorganisaties,  
vertegenwoordigd door :

- voor het A.C.V., de Heer Jan COOLBRANDT -  
C.C.O.D.;
- voor het A.B.V.V., de Heer Karel GACOMS -  
C.M.B. en de Heer Freddy TACK - A.C.O.D.
- voor het A.C.L.V.B., de Heer Jean ROM

wordt overeengekomen hetgeen volgt.

VOORWOORD :

Deze C.A.O. vernietigt en vervangt de C.A.O. afgesloten  
op 17 juni 1997 over dit onderwerp. De bepalingen van de  
hierbovenvermelde overeenkomst mogen in geen geval  
negatieve gevolgen hebben voor de CAO's. die  
overeengekomen zijn voor het VKP.

HOOFDSTUK I : Flat Rate VMP

1. Gedurende de toepassingsduur van de huidige  
overeenkomst, zal er bij afloop van het IATA-jaar  
slechts overgegaan worden tot betaling van de  
overuren bij overschrijding van de volgende  
waarden :
  - DC.10 / B.747 : 670 Uren
  - Nieuwe W.B.'s : 667 Uren
  - A.310 : 660 Uren
  - B.737 : 650 Uren
  - Baé.146 : 675 Urenen volgens de modaliteiten, hernomen in Bijlage I.
2. Het artikel 10 van het arbeidscontract VMP  
(CAO 7/4/1969) is opgeschort tijdens de  
toepassingsduur van de huidige overeenkomst.
3. Gedurende de toepassingsperiode van de huidige  
overeenkomst, wordt het akkoord van 30/08/1996  
betreffende de compensatie A.310 en flat rate alle  
vliegtuigen vervangen door de tekst in bijlage I.

NEERLEGGING-DEPOT | REGISTR. ENREGISTRE

07-09-1999

31-01-2000

N<sup>c</sup>

53-802 16131501

4. Les Flat Rates suivants sont d'application (annexe I) :

a) DC.10 / B.747 : 644 Hrs  
Nouveaux W.B. : 641 Hrs  
A.310 : 635 Hrs  
B.737 : 625 Hrs  
Baé.146 : 675 Hrs

b) Dans les conditions fixées par les accords existants, les valeurs reprises ci-dessus sont susceptibles d'être réactualisées aux valeurs suivantes :

DC.10 / B.747 : 615 Hrs  
Nouveaux W.B. : 611 Hrs  
A.310 : 605 Hrs  
B.737 : 600 Hrs  
Baé.146 : 645 Hrs

5. En ce qui concerne les mesures d'accompagnement, seules celles existantes dans les accords et conventions en vigueur avant la signature de la CCT du 05/11/96 seront applicables. La possibilité de vol après N/S existe uniquement après repos base en escale. Ces mesures ont pour but d'atteindre les valeurs sous 1. et non de les dépasser.

#### CHAPITRE II

- La rotation F1H-LAD se fera dans le respect de l'accord NLA ou sera renégociée avec les signataires du présent accord.
- Application de l'accord NLA sur JNB, ce qui engendre une économie à chiffrer.

#### CHAPITRE III (Ancien chapitre - Repos Europe)

Tout ce chapitre est remplacé par le texte repris en annexe II avec une garantie de 38 millions d'économie engendrée par ces dispositions.

4. De volgende flat rates zijn van toepassing in (bijlage I) :

a) DC.10 / B.747 : 644 Uren  
Nieuwe W.B.'s : 641 Uren  
A.310 : 635 Uren  
B.737 : 625 Uren  
Baé.146 : 675 Uren

b) Onder de voorwaarden, die bepaald zijn in de bestaande akkoorden, zijn de hierboven vernoemde waarden vatbaar voor heractualisering aan de volgende waarden :

DC.10 / B.747 : 615 Uren  
Nieuwe W.B.'s : 611 Uren  
A.310 : 605 Uren  
B.737 : 600 Uren  
Baé.146 : 645 Uren

5. Aangaande de begeleidingsmaatregelen zijn enkel deze van toepassing die bestonden in de van kracht zijnde akkoorden en overeenkomsten vóór de ondertekening van de CAO van 05/11/96. De mogelijkheid van een vlucht na N/S bestaat enkel na een basisrust in de landingsplaats. Deze maatregelen zijn bedoeld om de waarden onder 1. te bereiken en niet om ze te overschrijden.

#### HOOFDSTUK II

- De rotatie F1H-LAD zal gebeuren in overeenstemming met het NLA-akkoord. of zal opnieuw onderhandeld worden met de ondertekenaars van het huidige akkoord.
- Toepassing van het NLA-akkoord op JNB, wat een nog te berekenen besparing met zich meebrengt.

#### HOOFDSTUK III (Vroeger hoofdstuk - Rust Europa)

Heel dit hoofdstuk is vervangen door de tekst in bijlage II met een garantie van 38 miljoen economie, die voortgebracht wordt door deze bepalingen.

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a large 'X' and several other marks.

**CHAPITRE IV - Suppression de "slip crew" EUR**

Ce chapitre sera étudié en coopération avec les Organisations Représentatives et leurs techniciens pilotes.

**CHAPITRE V**

La présente convention est conclue pour une durée déterminée couvrant la période du 1 novembre 1996 au 31 octobre 1998 avec une tacite reconduction d'année en année au-delà de cette dernière date.

L'accord peut être dénoncé par notification faite aux autres parties et au président de la Sous-Commission Paritaire par lettre recommandée et moyennant respect d'un préavis de 6 mois qui ne peut être donné avant le 30 avril 1998.

Fait à Bruxelles, le 7 juillet 1999.

Voor het V.B.O.

**HOOFDSTUK IV - Schraping van "slip crew" EUR**

Dit hoofdstuk zal bestudeerd worden in samenwerking met de Representatieve Organisaties en hun technici-piloten.

**HOOFDSTUK V**

De huidige conventie is afgesloten voor een bepaalde duur gaande van 1 november 1996 tot 31 oktober 1998 met een stilzwijgende verlenging van jaar tot jaar, na deze laatste datum.

Het akkoord kan opgezegd worden mits aangetekend schrijven aan de andere partijen en aan de voorzitter van het Paritair Sub-Comité mits naleving van een opzeggingstermijn van 6 maanden die niet mag gegeven worden vóór 30 april 1998.

Gedaan te Brussel, op 7 juli 1999.

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a large signature, a smaller signature, and the number '3' and 'ce'.

ANNEXE I

ACCORD COMPENSATION A310 ET FLAT RATE  
TOUS AVIONS

1. Concernant la problématique des jours de compensations A310, les parties décident de considérer chaque période de 30 jours consécutifs donnant droit à des compensations comme n'étant plus prise en compte pour le calcul d'une nouvelle période de compensation.
2. Au-delà des valeurs suivantes :
  - DC.10 / B.747 : 670 Hrs
  - Nouveaux W.B. : 667 Hrs
  - A.310 : 660 Hrs
  - B.737 : 650 Hrs
  - Baé.146 : 675 Hrs

la rémunération de l'heure entamée sera calculée à 150% du taux linéaire

$$\text{taux linéaire} = \frac{\text{rémunération mensuelle barémique} \times 12}{\text{valeurs reprises sous 4.a)}$$

Au-delà de la première tranche de 25 heures au-dessus des valeurs reprises ci-dessus, un jour de congé de compensation sera en outre octroyé par tranche de 15 heures entamée.

BIJLAGE I

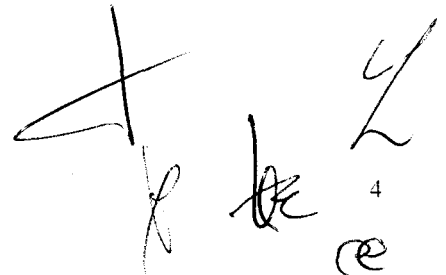
AKKOORD COMPENSATIE A310 EN FLAT RATE  
ALLE VLIEGTUIGEN

1. Betreffende de problematiek van de **compensatiedagen** A310, beslissen de partijen iedere periode van 30 opeenvolgende dagen die recht geeft op compensatie niet meer in aanmerking te nemen voor de berekening van een nieuwe compensatieperiode.
2. Boven de volgende waarden :
  - DC.10 / B.747 : 670 Uren
  - Nieuwe W.B.'s : 667 Uren
  - A.310 : 660 Uren
  - B.737 : 650 Uren
  - Baé.146 : 675 Uren

wordt de bezoldiging van ieder aangevat uur berekend a rato van 150% van het lineair bedrag.

$$\text{lineair bedrag} = \frac{\text{baremische maandelijkse bezoldiging} \times 12}{\text{waarden opgenomen onder 4.a)}$$

Boven de eerste schijf van 25 uren boven de hierbovenvermelde waarden, wordt bovendien een compensatieverlofdag toegekend per aangevatte schijf van 15 uren.



ANNEXE II

La stabilité des rôles est maintenue sur le secteur moyen-courrier.

Les jours de compensation promérités seront octroyés en bonne collaboration avec le département des rôles.

A. Long-Courrier : les règles existantes seront d'application (accord prestation et repos long courrier du 14/10/1996 en ce compris, les modalités reprises par l'annexe III).

B. Moyen-Courrier : sur base de volontariat, les règles existantes peuvent être modifiées de la façon suivante :

1. Une banque de repos sera créée sous forme de compteur individuel accessible et contrôlable par chaque PNM.

2.a) Lorsque le STD se situe entre 7h00 et 23h00 locales :

- en cas de retard au départ de la base, la période de prestation maximale peut être portée à 12h00 B/B. En cas de retard survenant au cours de cette période de prestation, celle-ci peut être portée à 14h00 B/B.

b) Lorsque le STD se situe entre 23h00 et 7h00 locales :

- en cas de retard au départ de la base, la période de prestation maximale peut être portée à 10h00 B/B. En cas de retard survenant au cours de cette prestation, celle-ci peut être portée à 12h00 B/B.

3. Réduction du repos.

3.1. A la base :

a) Si la prestation réelle n'engendre pas de changement dans le repos promérité :

- le temps de repos manquant, multiplié par 4, est ajouté au compteur individuel de la banque de repos.

b) Si la prestation réelle engendre une augmentation du repos de 16h à 24h et que le repos est maintenu à 16h :

BIJLAGE II

De stabiliteit van de rollen wordt behouden op de middellange afstandssector.

De verdiende compensatiedagen zullen toegekend worden in goede samenwerking met het département van de rollen.

A. Lange Afstand : de bestaande regels zullen van toepassing zijn (akkoord betreffende prestaties en rust voor het lange afstandsnet van 14/10/1996. de modaliteiten opgenomen onder bijlage III inbegrepen).

B. Middellange Afstand : op vrijwillige basis kunnen de bestaande regels op de volgende manier gewijzigd worden :

1. Een verlofbank zal gecreëerd worden onder de vorm van een individuele teller, die toegankelijk en controleerbaar is voor elk lid van het VMP.

2.a) Indien de STD zich bevindt tussen 7u00 en 23u00 lokaal :

- in geval van vertraging bij vertrek van de basis, zal de maximale prestatieperiode mogen gebracht worden op 12u00 B/B. In geval van vertraging tijdens deze prestatieperiode mag deze gebracht worden op 14u00 B/B.

b) Indien de STD zich bevindt tussen 23u00 en 7u00 lokaal :

- in geval van vertraging bij vertrek van de basis, zal de maximale prestatieperiode op 10u00 B/B mogen gebracht worden. In geval van vertraging tijdens deze prestatie, mag deze gebracht worden op 12u00 B/B.

3. Rustvermindering.

3.1. In de basis :

a) Indien de reële prestatie geen verandering in de verdiende rust veroorzaakt :

- de ontbrekende rusttijd, vermenigvuldigd met 4, wordt toegevoegd aan de individuele teller van de verlofbank.

b) Indien de reële prestatie een rustvermeerdering van 16u naar 24u veroorzaakt en de rust behouden blijft op 16u :

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including a large 'X' and other illegible marks.

<p>- 24 h sont ajoutées au compteur individuel de la banque de repos.</p> <p>c) Si la prestation réelle engendre une augmentation du repos de 24h à 34h et que le repos est maintenu à 24h :</p> <p>- 30h sont ajoutées au compteur individuel de la banque de repos.</p> <p>Dans tous les cas, le repos minimum ne sera pas inférieur à 14h, sauf pour les prestations qui proméritaient un repos inférieur.</p> <p><b>3.2. A l'escale :</b></p> <p>a) 10h et 1 1h05 de repos ne sont pas réductibles.</p> <p>b) Si la prestation réelle engendre une augmentation du repos de 11h05 à 13h, le repos de 1 1h05 est maintenu.</p> <p>c) Si la prestation réelle engendre une augmentation du repos de 13 à 15h, le repos de 13h est maintenu.</p> <p>Le manque de repos, multiplié par 4, est ajouté au compteur individuel de la banque de repos.</p> <p>Dans tous les cas, le nouveau STD = ATA + 10h ou 1 1h05 ou 13h.</p> <p><b>C. Compensation pour les flat rates annuels :</b></p> <p>A l'issue de la saison IATA le nombre total d'heures individuelles basé sur les heures programmées seront corrigées par un coefficient calculé par type d'avion.</p> <p>Ce coefficient estimé actuellement à 1.06 sera revu à la hausse ou à la baisse en fonction de la réalité.</p> <p><b>D. Calcul de l'Effectif.</b></p> <p>1. Les calculs d'effectifs seront basés sur les valeurs reprises au point 1 de cette convention à l'exception du B.737 pour lequel la valeur de 640h sera utilisée.</p>	<p>- 24u wordt toegevoegd aan de individuele teller van de verlofbank.</p> <p>c) Indien de reële prestatie een rustvermeerdering van 24u naar 34u veroorzaakt en de rust behouden blijft op 24u :</p> <p>- 30u wordt toegevoegd aan de individuele teller van de verlofbank.</p> <p>In alle gevallen zal de minimumrust niet minder bedragen dan 14u, behalve voor de prestaties die een mindere rust verrechtvaardigen.</p> <p><b>3.2. In de landingsplaats :</b></p> <p>a) 10u en 1 1u05 zijn niet verminderbaar.</p> <p>b) Indien de reële prestatie een rustvermeerdering van 11u05 naar 13u met zich meebrengt, blijft de rust van 1 1u05 behouden.</p> <p>c) Indien de reële prestatie een rustvermeerdering van 13u naar 15u met zich meebrengt, blijft de rust van 13u behouden.</p> <p>Het gebrek aan rust, vermenigvuldigd met 4, wordt bijgevoegd bij de individuele teller van de verlofbank.</p> <p>In alle gevallen is de nieuwe STD = ATA + 10u of 1 1u05 of 13u.</p> <p><b>C. Compensatie voor de jaarlijkse flat rates :</b></p> <p>Bij afloop van het IATA-seizoen, zal het totaal aantal individuele uren, die gebaseerd zijn op de geprogrammeerde uren, gecorrigeerd worden door een coefficient, dat berekend zal worden per vliegtuigtype.</p> <p>Deze coefficient, die momenteel geraamd wordt op 1.06, zal naar boven of naar onder toe herzien worden in functie van de realiteit.</p> <p><b>D. Berekening van het effectief.</b></p> <p>1. De berekeningen van het effectief zullen gebaseerd worden op de waarden opgenomen onder punt 1 van deze overeenkomst, behalve voor de B.737 voor dewelke de waarde 640u zal gebruikt worden.</p>
--	--

*[Handwritten signatures and initials]*

<p>2. En outre il sera procédé, à l'issue de chaque saison IATA, à une adaptation des coefficients de rendement entrant dans le calcul de l'effectif pour tenir compte des jours de compensations dus et non octroyés sur l'année IATA écoulée dans le cadre de la présente annexe.</p>	<p>2. Daarenboven zal, bij afloop van elk IATA-seizoen, een aanpassing van de rendementscoëfficiënten toegepast worden in de berekening van het effectief, teneinde rekening te houden met de, in het kader van onderhavige bijlage, verdiende en nog niet toegekende compensatiedagen tijdens het voorbije IATA-jaar.</p>
---	--

*[Handwritten signatures and initials]*

ANNEXE III

Convention collective de travail relative aux prestations et repos du personnel navigant de maîtrise affecté au réseau **long** courrier exploité au moyen d'appareils à réaction subsonique.

Art.1. La présente convention collective de travail s'applique aux employeurs ressortissant à la Sous Commission Paritaire de l'aviation commerciale SABENA ainsi qu'aux travailleurs appartenant à la catégorie du personnel navigant de maîtrise qu'ils occupent.

Par "travailleurs", on entend les travailleurs et les travailleuses.

Art.2 Le régime des prestations et repos du personnel navigant de maîtrise affecté au réseau long courrier exploité au moyen d'appareils à réaction subsonique sont celles reprises dans l'annexe I de la présente convention.

Art.3. § 1. Sous réserve des dispositions transitoires contenues dans l'annexe I et des dispositions du paragraphe 2 du présent article, la présente convention collective de travail entre en vigueur le 14 octobre 1996 à 19 heures 30 et est conclue pour une durée indéterminée.

§ 2. En ce qui concerne l'avion B.747, la négociation relative à l'exploitation de TOKYO (N.R.T.) devra être terminée pour le 27 octobre 1996.

En ce qui concerne l'avion DC.10, les dispositions autres que celles relatives au flat rate et au seuil mensuel de compensation ne s'appliquent qu'à partir du 27 octobre 1996 avec octroi de dérogations en Commission d'Etude des Prestations. Ces dérogations ont pour buts d'éviter des frais d'entraînement supplémentaires ainsi que toute influence sur le plan d'entraînement. Ces dérogations sont accordées pour autant que la date de sa sortie complète de flotte fixée au 05 mai 1997 soit confirmée aux organisations représentatives avant le 31 décembre 1996.

BIJLAGE III

Collectieve arbeidsovereenkomst betreffende het stelsel van prestaties en rust van het vliegend meesterpersoneel aangesteld op het lange afstandsnet dat uitgebaat wordt door middel van subsonische straalvliegtuigen.

Art.1. Deze collectieve arbeidsovereenkomst is van toepassing op de werkgevers die onder het Paritair Subcomité voor de luchtvaartmaatschappij SABENA ressorteren alsook op de werknemers behorend tot de categorie van het vliegend meesterpersoneel die zij tewerkstellen.

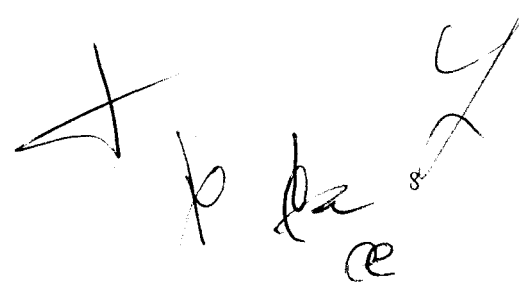
Onder "werknemers" worden bedoeld de werknemers en de werknemsters.

Art.2. Het stelsel van prestaties en rust van het vliegend meesterpersoneel aangesteld op het lange afstandsnet dat uitgebaat wordt door middel van subsonische straalvliegtuigen zijn deze opgenomen in bijlage I van deze overeenkomst.

Art.3. § 1. Onder voorbehoud van de in bijlage I opgenomen overgangsbepalingen en van de bepalingen vervat in paragraaf 2 van dit artikel heeft deze collectieve arbeidsovereenkomst uitwerking met ingang op 14 oktober 1996 om 19h30 en is gesloten voor onbepaalde duur.

§ 2. Voor wat het vliegtuig B.747 betreft, moeten de onderhandelingen betreffende de uitbating van TOKYO (N.R.T.) beëindigd worden ten laatste op 27 oktober 1996.

Voor wat het vliegtuig DC.10 betreft, hebben de andere bepalingen dan deze met betrekking tot de flat rate en de maandelijkse compensatiedrempel uitwerking met ingang op 27 oktober 1996 met toekenning van afwijkingen in de schoot van de Commissie voor de studie van de dienstverrichtingen. Deze afwijkingen hebben tot doel bijkomende trainingskosten alsook elke invloed op het trainingsprogramma te vermijden. Deze afwijkingen worden toegekend op voorwaarde dat de datum van zijn volledige uitvlootstelling op 5 mei 1997 tegen 31 december 1996 aan de representatieve werknemersorganisaties wordt bevestigd.





En ce qui concerne l'avion A.310, les dispositions autres que celles relatives au flat rate et au seuil mensuel de compensation ne s'appliquent qu'à partir du 27 octobre 1996 avec octroi de dérogations en Commission d'Etude des Prestations. Ces dérogations ont pour but d'éviter des frais d'entraînement supplémentaires ainsi que toute influence sur le plan d'entraînement. Ces dérogations sont octroyées pour autant que la date de sa sortie complète de flotte soit communiquée aux organisations représentatives avant le 31 décembre 1996 et que cette date de sortie de flotte se situe dans le courant de l'année 1997.

Pour être encore d'application à partir du 01 janvier 1997, les dérogations octroyées en application des deux alinéas précédents doivent être confirmées en réunion extraordinaire de la Commission d'Etude des Prestations au plus tard le 31 décembre 1996.

§ 3. La présente convention collective de travail peut être dénoncée par chacune des parties signataires moyennant notification, par lettre recommandée à la poste adressée au Président de la Sous Commission Paritaire, d'un délai de préavis de six mois venant à échéance au début soit de la saison d'été soit de la saison d'hiver.

La partie qui prend l'initiative de dénoncer la présente convention doit préciser les raisons pour lesquelles la procédure de modification prévue au paragraphe 4 du présent article ne peut être suivie.

§ 4. Chacune des parties signataires peut demander la modification de la présente convention collective de travail dans le respect de la procédure précisée dans le présent paragraphe.

La partie qui souhaite obtenir la modification de la présente convention doit en informer par lettre recommandée à la poste le Président de la Sous Commission Paritaire et les autres parties signataires.

La lettre doit contenir les propositions de modification.

Le Président de la Sous Commission Paritaire est tenu de convoquer les parties signataires dans un délai de 14 jours à dater de la réception de la lettre recommandée.

Voor wat het vliegtuig A.310 betreft, hebben de andere bepalingen dan deze met betrekking tot de flat rate en de maandelijkse compensatiedrempel uitwerking met ingang op 27 oktober 1996 met toekenning van afwijkingen in de schoot van de Commissie voor de studie van de dienstverrichtingen. Deze afwijkingen hebben tot doel bijkomende trainingskosten alsook elke invloed op het trainingsprogramma te vermijden. Deze afwijkingen worden toegekend op voorwaarde dat de datum van zijn volledige uitvlootstelling tegen 31 december 1996 aan de representatieve werknemersorganisaties wordt medegedeeld en dat de datum van uitvlootstelling zich in de loop van het jaar 1997 bevindt.

Om nog uitwerking te hebben vanaf 01 januari 1997, moeten de in toepassing van de twee vorige alinea's toegekende afwijkingen bevestigd worden in buitengewone vergadering van de Commissie voor de Studie van de dienstverrichtingen ten laatste op 31 december 1996.

§ 3. Deze collectieve arbeidsovereenkomst kan opgezegd worden door iedere ondertekenende partij mits betekening, per aangetekende brief gericht aan de Voorzitter van het Paritair Subcomité, van een opzeggingstermijn van zes maanden verstrijkend op de aanvangsdatum van ofwel het zomerseizoen ofwel het winterseizoen.

De partij die het initiatief neemt deze overeenkomst op te zeggen moet de redenen vermelden die de procedure tot wijziging zoals voorzien in paragraaf 4 van dit artikel beletten.

§ 4. Iedere ondertekenende partij kan de wijziging van deze collectieve arbeidsovereenkomst aanvragen mits naleving van de procedure omschreven in deze paragraaf.

De partij die de wijziging van deze overeenkomst wenst, is ertoe gehouden de Voorzitter van het Paritair Subcomité en de andere ondertekenende partijen per aangetekende brief ervan op de hoogte te brengen.

De brief moet de voorstellen tot wijziging bevatten.

De Voorzitter van het Paritair Subcomité is er toe gehouden de ondertekenende partijen bijeen te roepen binnen de veertien dagen te rekenen vanaf de ontvangst van de aangetekende brief.

