

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1166
van **ANNICK DE RIDDER**
datum: 8 mei 2015

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Haven van Antwerpen - Staking loodswezen (2)

Tijdens de stakingsdagen op 24 november en 15 december 2014 was er een grote werkwillegheid bij de loodsdiensten. Toch slaagden enkelingen er in om de scheepvaart op de Schelde plat te leggen. Dit is nefast voor onze economie, jobs en het imago van Antwerpen. Nadat de haven van Antwerpen op maandag 24 november al eens was afgesloten, slaagde men er in om op 14 en 15 december nog meer schade te berokkenen.

De schepen werden tegen gemaakte afspraken in al stilgelegd vanaf zondagochtend. Bovendien waren er duidelijk afspraken gemaakt met de vakbonden voor een gegarandeerde dienstverlening. Dat de duur van de staking voor de haven van Antwerpen substantieel werd verlengd, is onaanvaardbaar en was bijzonder schadelijk: niet enkel in strikt economische termen, maar ook inzake betrouwbaarheid en imagoschade.

Op 24 november staakten van de 118 loodsen slechts 10 personen. Bij de scheepvaartbegeleiders staakten 8 personeelsleden en waren 135 aan het werk. Bij de bemanningsleden staakten slechts 9 bemanningsleden tegenover 556 werkwilligen. Dit blijkt uit cijfers van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). Op maandag 15 december ging het respectievelijk om 4 en 97 loodsen, 13 en 130 scheepvaartbegeleiders en 51 en 514 bemanningsleden.

In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr.421 van 19 december 2014 deelde de minister mee dat hij de opdracht gegeven heeft aan het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust om in het kader van de vergadering van de Schelddirecteuren de procedures, die binnen de GNA (Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit) gelden, te onderzoeken en bij te sturen. De bevoegdheid voor het uitvaardigen van een algemeen opvaart- en afvaartverbod moet zich volgens de minister immers op het strategisch en niet op het operationeel niveau situeren. Daarnaast zou er een evaluatieoverleg komen tussen het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en de representatieve vakbonden.

1. Wat waren de resultaten van het bovenvermelde evaluatieoverleg? Welke mogelijkheden zijn er besproken om negatieve effecten op de dienstverlening bij stakingen in de toekomst te beperken?
2. Zijn de procedures die binnen de GNA gelden ondertussen bijgestuurd? Zo ja, kan de minister hierover meer uitleg geven? Zo neen, waarom niet?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 1166 van 8 mei 2015

van **ANNICK DE RIDDER**

1. Door mijn administratie werd met de secretarissen van de representatieve vakbonden overleg gepleegd over de impact van de voorbije acties. Er werd door mijn administratie benadrukt om in de toekomst door de vakorganisaties tijdig en afdoende over de inhoud van geplande acties te worden geïnformeerd.
2. In januari 2015 heeft de Vlaamse PC (Permanente Commissie) commissaris overleg gepleegd met zijn Nederlandse collega, de PC commissaris van Rijkswaterstaat, over de te nemen maatregelen.
Op een volgend overleg dat doorging op 9 februari 2015, werd een ontwerp van procedures overgemaakt aan het Vlaamse en Nederlandse hoofd van de GNA (Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit) om dit met het personeel van de GNA te Vlissingen te bespreken.
Ondertussen werden de procedures, ondertekend door beide hoofden van de GNA, aan de personeelsleden verstuurd.
De 'Procedure GNA syndicale actie' bevat zowel een nautisch-technisch luik, als een communicatie luik.
Er werd tevens bepaald dat binnen de GNA tijdens het verloop van syndicale actie veelvuldig de toestand wordt herbekeken. Gewijzigde omstandigheden en informatie worden telkenmale zo snel als mogelijk naar de belanghebbenden gecommuniceerd.