

SECTORCOMITE XVIII
VLAAMSE GEMEENSCHAP EN VLAAMS GEWEST

protocol nr. 206.648



PROTOCOL HOUDENDE DE CONCLUSIES VAN DE ONDERHANDELINGEN VAN
9 FEBRUARI 2003 DIE GEVOERD WERDEN IN HET SECTORCOMITE XVIII
VLAAMSE GEMEENSCHAP EN VLAAMS GEWEST

Over

- Nota's DAB Loodsen :
 - L.o.a. - helicoptercoördinatie;
 - Meevaren en halen van schepen in vreemde havens;
 - Aanpassing coëfficiënten;
 - GSM - belprofiel loodsen;
 - Procedures meevaren naar en/of halen van schepen in vreemde havens
- OVEREENKOMST van 9 februari 2004 inzake aanpassing van bepaalde loodscoëfficiënten

door de afvaardiging van de overheid, samengesteld uit:

vaste leden

1. de heer Bart Somers, minister-president van de Vlaamse regering, voorzitter;
2. de heer Paul Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Cultuur, Jeugd en Ambtenarenzaken, ondervoorzitter;
3. de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie;
4. de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare werken en Energie.

enerzijds,

en de afvaardigingen van de drie representatieve vakbonden:

- de Algemene Centrale der Openbare Diensten, vertegenwoordigd door:
de heer Hilaire Berckmans
- de Federatie van de Christelijke Syndicaten der Openbare Diensten die onder meer de Christelijke Centrale van de Openbare Diensten en de ACV-Transport en Communicatie groepeerd, vertegenwoordigd door:
de heer Jan François
- het Vrij Syndicaat van het Openbaar Ambt, vertegenwoordigd door:
de heer Jos Mermans

anderzijds,

I. Werd vastgesteld wat volgt over bijgaande nota's van de DAB Loodsen m.b.t.:

- L.o.a. - helicoptercoördinatie;
- Meevaren en halen van schepen in vreemde havens;
- Aanpassing coëfficiënten;
- GSM - belprofiel loodsen;
- Procedures meevaren naar en/of halen van schepen in vreemde havens

Bijgaande documenten maken integraal deel uit van dit protocol.

1. De afvaardiging van de overheid en de afvaardigingen van de Algemene Centrale der Openbare Diensten en de Federatie van de Christelijke Syndicaten der Openbare Diensten gaan akkoord met bijgaande nota's.
2. De afvaardiging van het Vrij Syndicaat van het Openbaar Ambt gaan niet akkoord om volgende redenen:
 - de kustloodsen moeten ook op de kotter als stuurman worden ingezet;
 - zelfde verloning kustloodsen en andere korpsen
 - niet akkoord met Zeebruggerегeling.


II Tussen de afvaardiging van de overheid en de afvaardigingen van de drie representatieve vakbonden werd een overeenkomst inzake aanpassing van bepaalde loodscoëfficiënten afgesloten.

Bijgaand document maakt integraal deel uit van dit protocol.

Brussel, **05-04-2004**

DE AFVAARDIGING VAN DE
REPRESENTATIEVE
VAKORGANISATIES:

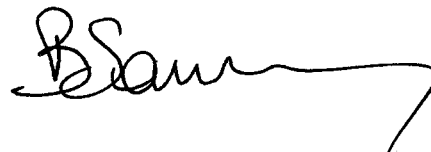
Voor de Algemene Centrale der
Openbare Diensten:



Hilare Beckmans

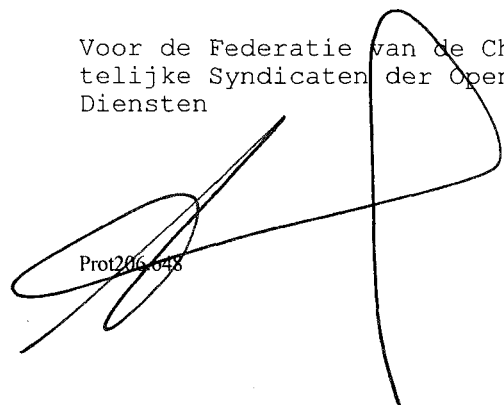
DE AFVAARDIGING VAN DE OVERHEID

De Voorzitter,



Bart Somers
Minister-president van de Vlaamse
regering

Voor de Federatie van de Christelijke
Syndicaten der Openbare
Diensten



Prot206.648

~~Paul Van Grembergen~~

Paul Van Grembergen

Paul Van Grembergen
Vlaams minister van Binnenlandse
Aangelegenheden, Cultuur, Jeugd en
Ambtenarenzaken

Voor het Vrij Syndicaat van het
Openbaar Ambt

Dirk Van Mechelen
Vlaams minister van Financiën en
Begroting, Ruimtelijke Ordening,
Wetenschappen en Technologische In-
novatie

~~Gilbert Bossuyt~~

Gilbert Bossuyt
Vlaams minister van Mobiliteit,
Openbare werken en Energie

OVEREENKOMST van 9 februari 2004
inzake aanpassing van bepaalde loodscoëfficiënten

1. De coëfficiënten voor extra-prestaties worden als volgt aangepast:
 - 1.1. Voor het meevaren buiten de loodskruispost (A1 of Steenbank) en haalreizen wordt per twaalf uur immobilisatie of gedeelte daarvan een coëfficiënt van 1,00 toegekend;
 - 1.2. Voor de L.O.A. wacht van 3 uur of gedeelte ervan op de radarcentrale te Zeebrugge en voor helicoptercoördinator wordt de coëfficiënt bepaald op 0,75. Deze prestaties worden steeds vergoed naar rato van de toelagen die voor de kustloodsen gelden;
 - 1.3. Voor de ankerwachters op de rede van Vlissingen, Terneuzen of Everingen, opgelegd door de Rijkshavenmeester en in het Belgisch gedeelte door het Gemeenschappelijk Nautisch beheer en voor de overige ankerwachters vanaf 3 uur per 6 uur of gedeelte ervan, en op voorwaarde dat er commerciële operaties worden uitgevoerd of wanneer de gezagvoerder het om veiligheidsredenen eist wordt de coëfficiënt bepaald op 0,5.
2. De coëfficiënten voor loodsprestaties worden aangepast zoals hierna weergegeven:

traject	coëfficiënt
1) rivierloodsen	
Terneuzen - Antwerpen (met loodswissel en verplaatsing over land van of naar Terneuzen)	0.85
Antwerpen - Vlissingen Rede	1.0
Antwerpen Rede - stroomopwaarts (Bovenschelde)	0.60
Bovenschelde - Antwerpen haven alle sectoren	0.80
Verhaling in de haven van Antwerpen	0.50
2) kanaallootsen	
Gent - Vlissingen Rede	1.0
Terneuzen - Gent met loodswissel en verplaatsing over land van of naar Terneuzen	0,85
Verhaling in de haven van Gent	0.50
3) Scheldemondenloodsen	
Noord in - Westrond - Vlissingen	1.70
Verhalen, kalibreren en compenseren op de rede van Vlissingen	0.50
4) kustloodsen	
A1 boei - rede kusthaven	0.65
A1 boei - rede Vlissingen	1.0
Rede Zeebrugge - rede Vlissingen	0.95

3. Een nieuw GSM - belprofiel voor de loodsen wordt aanvaard zoals uiteengezet in de nota van de DABL van 8 september 2003.
4. Voor het volgen van opleiding wordt geen coëfficiënt toegekend.
5. Deze overeenkomst geldt maar bij intrekking van de actieaanzegging van de ACOD;
6. De ACOD en ACV-Transcom gaan akkoord om gedurende 2 jaar vanaf datum van deze overeenkomst bij ongewijzigde arbeidsomstandigheden de sociale rust te bewaren;
7. De aanpassing van de coëfficiënten zoals hierboven voorzien treden in werking op het ogenblik van de ondertekening van de omzendbrief terzake, behalve de aanpassing van de coëfficiënten voor de Westrond en Zeebruggeregeling, die uitwerking hebben vanaf 1 mei 2003. Het gaat m.a.w. om volgende coëfficiënten:
 - * Scheldemondenloodsen:
 - Noord in - Westrond - Vlissingen : 1,7
 - * Kustloodsen:
 - Al-boei - rede kusthavens: 0,65;
 - Al boei - rede Vlissingen : 1,0
 - rede Zeebrugge - rede Vlissingen: 0,95

Getekend te Brussel, 9 februari 2004

Namens de ACOD

Namens ACV-Transcom

Namens de Vlaamse overheid

Paul Van Grembergen
Vlaams minister van Binnenlandse
Aangelegenheden, Cultuur, Jeugd en
Ambtenarenzaken

Jacques D'Havé
Algemeen directeur DABL

NOTA

Aan: de voorzitter en leden van het Sectorcomité
 Van: Kapt. Willem Van Poucke
 Datum: versie van donderdag 29 januari 2004
 Betreft: L.o.a. – helicoptercoördinatie

LOODSEN OP AFSTAND

1. Situering:

Na de ingebruikstelling van de Schelde radarketen werd het loodsen op afstand op proef opgestart in 1988 bij slechte weersomstandigheden en goed zicht. Bij de ingebruikstelling van de nieuwe radartoren te Zeebrugge op 1 maart 1991 werd het loodsen op afstand verder op proef verleend. De bedoeling was de wachttijden voor de scheepvaart te verminderen wanneer de loods door slechte weersomstandigheden op de loodskruispost Wandelaar niet aan boord kon. Het betrof een maatregel naar de klant toe waarvoor geen loodsgeld of vergoeding kon gevraagd worden omdat geen enkele regelgeving het loodsen op afstand behandelde. De uitgangspunten tot het invoeren van het loodsen op afstand waren:

- Het loodsen op afstand richt zich op loodsplichtige schepen, alsook op zeeschepen, die vrijwillig van de diensten van een loods gebruik willen maken;
- Het loodsen op afstand wordt slechts in de loodsvaarwateren verleend;
- Het loodsen op afstand wordt slechts toegepast wanneer het door weersomstandigheden niet mogelijk is een loods aan boord van het vaartuig te zetten. In principe geldt dit dus enkel voor inkomende vaart. Wanneer echter de redden dienst op Vlissingen Rede gestaakt is en er zodoende geen loodswisseling plaats kan vinden, kan het loodsen op afstand ook aan uitgaande vaart gegeven worden.¹

Wegens de beperkingen van de apparatuur van het Schelde radarketen wordt het loodsen op afstand slechts bij goed zicht verleend. Teneinde het loodsen op afstand te optimaliseren heeft het College van afdelingshoofden op haar 3^{de} bijeenkomst op 29 juni 1998 de uitbreiding van de radarketen goedgekeurd. De werken, betreffende een extra toren in zee, zijn thans aan de gang. In het contract wordt het vernieuwen van de apparatuur eveneens voorzien. De testen van zowel de nieuwe dekking en de nieuwe apparatuur zullen aantonen of de LOA – filosofie herzien moet / kan worden.

Ondertussen werd werk gemaakt om de bestaande regelgevingen aan te passen om het verlenen van het loodsen op afstand daadwerkelijk mogelijk te maken. In het decreet van 19 april 1995 van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap werd de definitie van het loodsen op afstand als volgt opgenomen in artikel 2, subpunt 5:

“Het loodsen op afstand of LOA: het verstrekken van inlichtingen en raadgevingen bij de navigatie van een vaartuig vanaf de wal of van op een ander varend of stilliggend vaartuig, door een loods, met behulp van radiocommunicatiemiddelen en eventueel van radarbeelden”.

In het Herziene Scheldereglement werd het loodsen op afstand eveneens opgenomen en gedefinieerd. In de uitvoeringsbesluiten van beide regelgevingen werden onder meer de vergoedingen verschuldigd bij het genieten van het loodsen op afstand vastgelegd. Deze uitvoeringsbesluiten worden nog dit jaar van kracht.

¹ Deze passage is volgens de vakorganisaties overbodig vermits het beloodsen door een loods aan boord van een schip steeds voorrang geniet t.o.v. het loodsen op afstand. In de uitzonderlijke omstandigheid dat de redden dienst te Vlissingen langdurig zou gestaakt worden moet de mogelijkheid om Scheldemondeloodsen naar Terneuzen of Antwerpen uit te sturen gebruikt worden, in dat uitzonderlijke geval zouden rivier en kanaalloodsen kunnen meevaren.



Loodswezen-Pilotage

Nota GWG endversie datum 08.09.03

wyp C:\TEMP\1_opteliding_.doc

Om het loodsen op afstand op de werkvloer vlot te laten verlopen werd de uitvoering er van vastgelegd in een Gezamenlijke bekendmaking van de Scheldedirecteuren.

Het inzetten en de logistieke ondersteuning van de LOA – loodsen werden in interne procedures vastgelegd. Deze nota beoogt het uitlokken van een beslissing inzake bepaalde wijzigingen in de Vlaamse procedures.

2. Huidige procedures:

Vanaf 1 november 1997 om 00u.00 zijn de laatste uitgegeven LOA – procedures bij gestaakte loodsdienst loodskruispost Wandelaar van kracht. Voor alle duidelijkheid citeer ik hierna deze procedures:

1. Opstarten LOA:

1.1. *Inlichten scheepvaart – gestaakte loodsdienst loodskruispost Wandelaar.*

1.2. *Beschikbaarheid LOA - loodsen*

De cheffloods RCZB, zal bij ontvangst van de melding dat de loodsdienst Wandelaar gestaakt is voor kleine schepen of voor alle schepen, contact opnemen met de cheffloods BEC, de cheffloods loodsdienst Zeebrugge of de loods van wacht, de scheepsleiding van de kotter en de tender om de beschikbaarheid van LOA – loodsen vast te stellen. De cheffloods RCZB neemt onmiddellijk de nodige initiatieven om LOA te starten. In overleg wordt besloten wanneer de LOA – loodsen in de RCZB moeten zijn.

Bij het bepalen van de beschikbaarheid van de LOA – loods (Scheldemonden), zal de cheffloods BEC rekening houden met de afvarende scheepvaart vanaf boei 32.

Bij het bepalen van de beschikbaarheid van de LOA – loodsen (Kust) zal de cheffloods ZB of de loods van wacht nagaan dat de beloddingen van de schepen naar en van de kusthavens niet in het gedrang komen.

1.3. *Inlichten scheepvaart – beginuur.*

De cheffloods RCZB licht de maritieme verkeersleiding te Oostende in omtrent het beginuur van LOA. De maritieme verkeersleiding te Oostende zal de scheepvaart hiervan op de hoogte brengen met een DBZ via Oostende radio.

2. Oproep LOA – loodsen.

2.1. *De LOA – loodsen (Kust) worden bij hoogdringendheid opgeroepen voor de eerste wacht.*

2.2. *Bij ontstentenis van 1 of 2 LOA – loodsen (Kust), worden LOA – loodsen (Scheldemonden) per taxi naar de RCZB gebracht. In principe worden deze LOA – loodsen naar Breskens overgebracht met de veerboot. Indien niet mogelijk wordt de redeboot ingezet.*

2.3. *De LOA – loodsen (Scheldemonden) voor de volgende wachten vervoegen Zeebrugge met de tender indien deze beschikbaar is. De eerste LOA – loods oefent de functie uit van stuurman. Na zijn taak krijgt hij de laatste beurt van de aan boord zijnde LOA – loodsen.*

2.4. *De LOA – loodsen (Kust) kunnen bij tekort aan LOA – loodsen (Scheldemonden) worden opgeroepen voor een LOA – wacht.*

2.5. *Op de dag dat de LOA – loodsen (Scheldemonden) van de beurt gaan is de laatste LOA – wacht 08-12.*

2.6. *Op de dag dat de LOA – loodsen (Kust) van de beurt gaan is de laatste LOA – wacht 12-16.*

2.7. *De LOA – loodsen (Kust en Scheldemonden) kunnen op de dag dat ze aan de beurt komen om 08u.00 verwittigd worden dat ze reeds vanaf 12u.00 in de RCZB zullen ingezet worden. De andere LOA – loodsen (Scheldemonden) vervoegen altijd eerst het station Vlissingen.*

2.8. *De LOA – loods (Kust) wordt na zijn LOA – wacht als laatste op de beurtrol ingeschreven. Bij het verlaten van de RCZB meldt hij zich telefonisch aan de loods van wacht.*

2.9. *De cheffloods RCZB verwittigt tijdig de cheffloods BEC en / of de cheffloods loodsdienst te Oostende om in de vervanging van LOA – loodsen te voorzien.*

2.10. *Bij gestaakte rededienst te Vlissingen, verwittigt de cheffloods BEC de cheffloods RCZB dat de LOA – procedures mag gestart worden voor de uitvarende scheepvaart.*

3. LOA – richtlijnen.

3.1. *Bij de aanmeldingsprocedures op marifoonkanalen 65 en 4, zal de cheffloods RCZB de kapitein erop wijzen dat LOA kan worden aangeboden (op proef).*

3.2. *Bij aanmelding is de cheffloods RCZB verantwoordelijk voor de marifoonverbinding op kanaal 65 tussen het schip dat LOA wenst en de RCZB.*



AGENDAPUNT I SECTORCOMITE 9 FEBRUARI 2004

- 3.3. *De cheffloods RCZB vult de checklist in en beslist of het schip voldoet aan de basisvoorwaarden om in aanmerking te komen voor LOA.*
- 3.4. *Indien het schip aan de basisvoorwaarden voldoet worden de volgende procedures toegepast:*
- 3.4.1. Schepen met bestemming Vlissingen (Scheldevaarders, Nederlands wetschepen)
De cheffloods RCZB legt de checklist voor aan de LOA – loods te Zeebrugge en via telefax aan de LOA – loods te Vlissingen (die conform de artikelen van de Scheepvaartverkeerswet handelt, Staatsblad 88, nr. 395 hoofdstuk III).
- 3.4.2. Schepen met bestemming Zeebrugge (Ribzand)
*De cheffloods RCZB legt de checklist voor aan de LOA – loods te Zeebrugge en via telefax aan de loods van wacht te Zeebrugge. De loods van wacht zal nagaan of het schip in het Ribzand kan worden beloodst. Hij zal tevens nagaan bij Port Control dat het schip onmiddellijk mag binnen varen en dat de benodigde sleepboten ter beschikking zullen zijn.
Indien de loods van wacht niet bevoegd is om het schip te loodsen of indien de beloodsing buiten zijn wacht zal vallen, zal hij onmiddellijk na ontvangst van de fax de bevoegde loods of vervangende loods bij hoogdringendheid oproepen. Deze zal dan kennis nemen van de checklist, de omstandigheden buitengaats, de invaartmogelijkheden enz.
De beslissing wordt via fax aan de cheffloods RCZB kenbaar gemaakt en in het LOA – journaal genoteerd.*
- 3.4.3. Schepen met bestemming Zeebrugge via Vlissingen
*De cheffloods RCZB legt de checklist voor aan de LOA – loods te Zeebrugge en via telefax aan de loods van wacht te Zeebrugge en de LOA – loods te Vlissingen (die handelt conform de artikelen van de Scheepvaartverkeerswet).
De loods van wacht te Zeebrugge handelt conform het vermelde 3.4.2. maar moet tevens nagaan indien het mogelijk is een bevoegde kustloods naar Vlissingen te sturen.
Hij verwittigt hiervan de cheffloods RCZB met het tijdstip van aankomst van de loods te Vlissingen.*
- 3.5. *Na consultatie van beide LOA – loodsen (en eventueel de loods van wacht te Zeebrugge), wordt het schip ingelicht of het al dan niet in aanmerking komt voor LOA.*
- 3.6. *De cheffloods RCZB blijft het marifooncontact met het schip verzekeren tot LOA begint.*
- 3.7. *Indien de scheepsleiding gebruikt maakt van LOA, neemt de LOA – loods vanaf passage van de AZ – boei of de Westpit contact met schip.*
- 3.8. *LOA wordt gegeven op de verkeerskanalen.*
- 3.9. *Bij LOA wordt enkel het Nederlands of het Engels als voertaal gebruikt.*
- 3.10. *Het marifoonverkeer gebeurt volgens de regels van de IMO (Resolutie A.578 van 20.11.1985).*
- 3.11. *Wanneer LOA – schepen worden doorgespeeld aan de Nederlandse LOA – loods ter hoogte van de lijn W4-W5, zullen de LOA – loodsen in de radarcentrale Zeebrugge ervoor waken dat deze schepen op regelmatige afstand van elkaar op de rede van Vlissingen komen.*
4. Verblijf van de LOA – loodsen (Scheldemonden) te Zeebrugge.
- 4.1. *De LOA – loodsen (Scheldemonden) worden opgeroepen voor een maximale periode van 48 uur.*
- 4.2. *Gedurende hun rustperiode verblijven de LOA – loodsen (Scheldemonden) op de tender.*
- 4.3. *Wanneer de tender bij hoogdringendheid toch Zeebrugge moet verlaten, worden de LOA – loodsen (Scheldemonden) ontscheept en kunnen zij verder gebruik maken van de voorzieningen in het Loodsengebouw Zeebrugge.*
- 4.4. *Indien de tender Zeebrugge moet verlaten om een opdracht uit te voeren, wordt de eerste beurt van de aan boord zijnde LOA – loodsen aangeduid als stuurman en wordt hij onmiddellijk vervangen door LOA – opdrachten door een andere LOA – loods.*
5. Einde LOA.
- 5.1. *Bij het hervatten van de loodsdienst voor alle schepen, vaart de tender in principe terug naar Vlissingen met de aan boord zijnde LOA – loodsen. De eerste beurt van de aan boord zijnde LOA – loodsen (Scheldemonden) voert de taak uit van stuurman.*
- 5.2. *Bij het hervatten van de loodsdienst buitengaats, werken de LOA – loodsen de reeds aangevangen LOA af.*
- 5.3. *De LOA – loodsen (Scheldemonden) die nog te Zeebrugge zijn na afvaart van de tender, worden na het beëindigen van de LOA per taxi naar Breskens gebracht tot de laatste verbinding met de veerboot. Zoniet vervoegen ze s' anderdaags per taxi Vlissingen.*



Loodswezen-Pilotage

Nota GWG endversie datum 08.09.03

wvp C:\TEMP\1_opleiding_.doc

AGENDAPUNT 1 Sectorcomite 9 februari 2004

- 5.4. *Bij tekort aan loodsen op de kotter en te Vlissingen, kunnen de LOA – loodsen met de tender rechtstreeks naar de kotter gebracht worden.*
- 5.5. *De LOA – loodsen (Scheldemonden) krijgen de laatste beurt op de beurtrol bij aankomst in de centrale te Vlissingen of op de Westpost.*
- 5.6. *De LOA – loodsen (Kust) krijgen de laatste beurt na het beëindigen van de LOA – wacht.*
6. *Richlijnen voor de tender.*
 - 6.1. *De tender staat in voor het vervoer van de LOA – loodsen van Vlissingen naar Zeebrugge en omgekeerd.*
 - 6.2. *Indien de tender niet beschikbaar is te Vlissingen bij aanvang van de LOA, zal de cheffloods BEC zich op de hoogte stellen omtrent het uur dat de tender te Vlissingen beschikbaar zal zijn, en het vermoedelijke tijdstip van aankomst van de tender te Zeebrugge.
De LOA – loodsen welke reeds een LOA – wacht moeten aanvangen voor dit tijdstip, zullen per taxi naar Zeebrugge worden gestuurd. De overige LOA – loodsen worden met de tender nagestuurd.*
 - 6.3. *De aanvraag voor een ligplaats te Zeebrugge gebeurt aan Port Control op kanaal 71.*
 - 6.4. *De tender verblijft gedurende de ganse LOA – procedure te Zeebrugge liggen en verzekert de logistieke steun voor de LOA – loodsen (logies en voeding).*
 - 6.5. *Eventuele aanvullingen van voeding voor de tender te Zeebrugge, wordt aangevraagd aan de afdeling Vloot te Oostende. Deze zal eveneens het vervoer ervan naar Zeebrugge verzekeren.*
 - 6.6. *Het inzetten van de tender voor ondersteuning van beloodsingen, begeleiding, zoek – en reddingsacties heeft voorrang op het inzetten van de tender voor vervoer en logies van de LOA – loodsen.*
 - 6.7. *Zo de tender wordt ingezet voor prioritaire opdrachten zoals vermeld in punt 6.6. worden de LOA – loodsen ontscheept en begeven ze zich naar het Loodswezengebouw Zeebrugge.*
 - 6.8. *Indien bij het beëindigen van de LOA, de tender niet beschikbaar is voor het vervoer van de loodsen van Zeebrugge naar Vlissingen, vervoegen de loodsen per taxi hun station Vlissingen.*
 - 6.9. *Het vervoer van de LOA – loodsen te Zeebrugge gebeurt per taxi.*
 - 6.10. *Op vrijdag zal de tender Zeebrugge verlaten en zich naar Oostende begeven, om afgelost te worden door de aan de beurt komende tender. De LOA – loodsen zullen zich in functie van dit vertrek naar het Loodswezengebouw Zeebrugge begeven tot de aankomst van de aan de beurt komende tender te Zeebrugge.*

Bij het doornemen van deze procedures valt onmiddellijk op dat deze laatste voorbijgestreefd zijn.

Gelet op de volgende, niet limitatieve, vaststellingen moeten de procedures van het loodsen op afstand onverwijld aangepast te worden aan de huidige situatie:

- De invoering van de VTMS – functie te Zeebrugge;
- De invoering van de helikopterbeloodsingen;
- Het niet optimaal inzetten van de kustloodsen als opstartende LOA – loodsen;
- Het niet meer bestaan van de functie van cheffloods BEC;
- Het aanwenden van radio Oostende voor het verspreiden van DBZ;
- Het bestaan van de kustwacht in plaats van de maritieme verkeersleiding te Oostende;
- De beslissing van de Vlaamse regering van 23 juni 1998 inzake de aankoop van snelle redebotten en de daarbij horende afschaffing van de tender;
- De aangepaste procedures voor het aanvullen van voeding voor de LOA – loodsen;
- De nieuwe wervingsvoorwaarden voor de loodsen met de algemene functie;
- De herverdeling van de taken en bevoegdheden tussen de afdelingen Scheepvaartbegeleiding, Vloot en het Loodswezen DAB;
- Het verdwijnen van de functie van loods van wacht aan de kust;
- De nieuwe LNG regelgeving;
- Enz.....

Gelet op het feit dat het inzetten van de LOA – loodsen zo snel mogelijk moet worden geoptimaliseerd stel ik voor om de nota te beperken tot de punten die in aanmerking komen inzake de inzet en de logistieke ondersteuning van de LOA – loodsen.

Eenmaal een consensus moet een project – verantwoordelijk aangesteld worden om de bestaande procedures inzake het verlenen van het loodsen op afstand uit te werken.

3. Knelpunten betreffende de huidige procedures inzake het inzetten van de



Loodswezen-Pilotage

Nota GWG endversie datum 08.09.03

wvp C:\TEMP\1_opleiding_doc

LOA – loodsen

3.1. Het inzetten van de kustloodsen als startende LOA – loodsen:

Zoals eerder vermeld worden de kustloodsen per hoogdringendheid verwittigd om het loodsen op afstand zo vlug mogelijk op te starten. De gemiddelde wachttijd tussen het staken van de loodsdienst buitengaats en het opstarten van het loodsen op afstand bedraagt 1u.40.

Tijdens dienstjaar 2001 werden zij in 57 wachten op een totaal van 300 ingezet. Bovendien zijn de wachten van eerder korte duur vermits zij heden slechts ingezet worden om het loodsen op afstand op te starten. Hierdoor wordt het moeilijk om ervaring op te doen, laat staan de opgelopen ervaringen van het loodsen op afstand op peil te houden. Ik stel hierbij voor om de kustloodsen slechts bij ontstentenis van Scheldemondeloodsen te laten inspringen

In afwachting van de oprichting van een coördinatiecentrum te Vlissingen en de invoering van het l.o.a. gegeven binnen het L.I.S. wordt de beurtrol "Loodsen op afstand" bijgehouden door de chefloods / VTMS loods te Zeebrugge. Na elke sessie wordt een afschrift aan de nautisch dienstchef te Zeebrugge voorgelegd.

De werkwijze moet ondubbelzinnig in procedures beschreven worden.

3.2. De logistieke ondersteuning van de LOA – loodsen:

De Scheldemondeloodsen worden in principe gedurende 48 uren ingezet om het loodsen op afstand te verzorgen. De tender wordt vanuit Vlissingen naar Zeebrugge gestuurd om voor de logistieke ondersteuning te zorgen. Hieronder wordt verstaan slaapgelegenheid en voeding. Voor het traject met de tender van Vlissingen naar Zeebrugge ontvingen de Scheldemondeloodsen de normale vergoeding voor tenderen en passagieren.

Te Zeebrugge is een som geld beschikbaar om extra voeding voor de tender aan te kopen.

Op vrijdag morgen worden de loodsen in de vroege uren ontscheept omdat de tender zich voor de aflos naar Oostende moet begeven. Hiervoor zijn drie LOA – slaapkamers voorzien in het P&O gebouw te Zeebrugge. Middag- en avondmaal is voorzien in de vorm van diepvriespakketten. Voor het ontbijt is niets voorzien.

Verwijzend naar de brief van de BvL inzake de eisen en grieven van de loodsen werd onder punt 2.1.5 de noodzaak om degelijk ingerichte werkvloer en slaapgelegenheid voor de VTS - en LOA –loodsen aangehaald. Uit de gesprekken met de vertegenwoordigers van de loodsen bleek dat de huidige logistieke ondersteuning niet meer voldoen aan hun eisen. Uit het onderzoek om een aantal kamers te huren in een nabij gelegen hotel bleek dit een moeilijk haalbaar oplossing.

Om uit de impasse te komen stel ik voor om de Scheldemondeloodsen slechts voor één LOA – wacht van zes uur in te zetten. Nadien worden zij per dienstvervoer en voetveer – redeboot naar Vlissingen gebracht en komen aldaar op de beurtlijst te staan. Voor het uitvoeren van dit traject heen en terug ontvangen de Scheldemondeloodsen de normale vergoeding tenderen en passagieren.

4. Voorstel tot wijziging van de procedures inzake het inzetten van de LOA – loodsen:

- ✓ Na een LOA – sessie kan betrokken loods op eigen verzoek gedurende 24 uur, te rekenen vanaf het tijdstip einde LOA – wacht, niet meer ingezet worden voor een volgende LOA – of helicoördinator² wacht;
- ✓ De verloning van een LOA – wacht wordt gebracht op een prestatiecoëfficiënt van 0,75 per drie uur wacht, of gedeelte daarvan, in de radarcentrale Zeebrugge;
- ✓ De wachten worden zoveel mogelijk door Scheldemondeloodsen uitgevoerd. Bij ontstentenis worden kustloodsen ingezet. Er worden per wacht steeds 4 loodsen voorzien, drie loodsen voor de LOA functie 1 loods als helicoördinator¹. Deze loodsen zullen onderling het werk zodanig verdelen dat een loods nooit langer dan 4 uur na elkaar continu beeldschermwerk uitvoeren, dit in overeenstemming met ARAB - reglementeringen

² Zie volgende nota



- ✓ Teneinde alle LOA – loodsen gelijk te verlonen wordt bovendien bepaald dat de prestatiecoëfficiënt verrekend wordt aan het tarief van de kustloodsen. Zoals voor de andere extra prestaties gebeurt de betaling van de LOA toelagen via het groepsfonds.
- ✓ Teneinde de wachttijden voor de scheepvaart tot een minimum te herleiden kan bij verslechtering van de weersomstandigheden pro-actief een LOA – sessie gestart worden.
- ✓ De mogelijkheid tot het bekomen van een maaltijd wordt in de procedures “Loodsen Op Afstand” opgenomen.

Het geheel wordt in nieuwe LOA – procedures ingelast.

5. Wijzigingen van de omzendbrief PEBE/MVG/2002/1:

- 5.1. Omzendbrief PEBE/MVG/2002/1, Deel II, subpunt II.3.2, vijfde item wordt als volgt gewijzigd:

“L.O.A. wacht van drie uur of gedeelte daarvan op de radarcentrale te Zeebrugge 0,75”

- 5.2. Omzendbrief PEBE/MVG/2002/1, Deel II, subpunt II.3.2., derde alinea wordt als volgt gewijzigd:

Toevoegen van een bepaling die als volgt luidt:

De voornoemde extra prestatie van LOA – loods in de radarcentrale Zeebrugge wordt steeds vergoed naar rato van de toelagen die voor de kustloodsen gelden.

6. Budgettaire impact:

- 6.1. Meerkost door bijkomende prestaties:

Het inzetten van loodsen in een zes uren systeem (2 opeenvolgende wachten van drie uur) met toepassing van het prestatiecoëfficiënt van 0,75 per drie uur en aan tarief kustloodsen en de kostprijs van het vermeerderd over en weer zenden van Scheldemondenloodsen heeft logischer wijze een budgettaire impact.

De Recapitulatie tabel in bijlage gebaseerd op de statistieken van het loodsen op afstand – dienstjaar 2001 / 23 LOA sessies heeft een simulatie van de bijkomende kostprijs:

Dit geeft voor de Loodstoelage een meerkost van 36.091,76 euro (geïndexeerd).³

- 6.2. Meerkost door bijkomende landvervoer:

Het is evident dat het vervoer over land van de LOA – loodsen een meeruitgave met zich zal meebrengen. De kosten voor het vervoer zijn berekend voor vervoer vanuit Zeebrugge. Met ander woorden Zeebrugge – Vlissingen - Zeebrugge. Wordt er echter gewerkt met een contract vanuit Vlissingen dan moet het bedrag gehalveerd worden. Het is zo dat eerst de aflos loodsen te Vlissingen gehaald moeten worden vooraleer de loa – loodsen van wacht terug te vervoeren naar Vlissingen.

Het cijfermateriaal is deze die heden aangerekend wordt aan het Loodswezen voor het vervoer over land te Vlissingen en aan de kust. Een taxirit van Vlissingen naar Zeebrugge (en omgekeerd) wordt geraamd op 57.80 euro.

Meerkost vanuit Zeebrugge: 8.781,62 euro.

- 6.3. Kosten in mindering te brengen door het niet gebruiken van de tender:

De basis - uitgaven van de tender inzake beheer en exploitatie zijn deze voor de eerste zes maanden van 2001. Deze uitgaven bedroegen samen 823.681,8 euro. Deze uitgaven veronderstellen het in standhouden van de tender zoals deze nu ingezet wordt. Er is geen factuur voor droogzetting in de berekeningen meegenomen.

Aangezien het financieel niets uitmaakt of de tender te Vlissingen of te Zeebrugge ligt worden deze kosten niet meegenomen in het kostenplaatje.

Daarentegen moeten de kosten geleden tijdens het varen naar en van Zeebrugge en de logistieke ondersteuning van de LOA – loodsen wel meegenomen worden.

³ de berekeningen werden uitgevoerd met een gemiddelde loodstoelage voor de kustloodsen en een gemiddelde loodstoelage voor de Scheldemondenloodsen



AGENDAPUNT SECTORCOMITE 9 FEBRUARI 2004

- 6.3.1. Meerkosten varen tender: 11.258, 50 euro (jaarbasis 2001).
6.3.2. Meerkosten voeding: 2.106, 81 euro (jaarbasis 2001).
6.3. Balans budgettaire impact voorstel zes uur systeem:

	Vervoer over land vanuit Zeebrugge	
Kosten tender (varen en voeding)	- 13.364,31	
Vervoer over land:		8.781,62
Bijkomende LT betalingen geïndexeerd		36.091,76
Maaltijden (77 maaltijden)		PM
Balans		-31.508,07

De nota "Helikoptercoördinator 6 uur" moet aanzien worden als een onderdeel van deze nota.



NOTA INZET HELIKOPTERCOÖRDINATOR.

1. Situering:

Op het overleg tussen de administratie en de varende loodsen inzake de stiptheidsactie van oktober 2001 werd beslist om de functie van helikoptercoördinator per 1 november 2001 in te voeren.

De helikoptercoördinator wordt uit het korps van Scheldemonden- en kustloodsen gerecruteerd. De loodsen van loodstoelagegroep 1 met twee jaar anciënniteit en de loodsen van de loodstoelagegroepen 2, 3 en 4 komen in aanmerking voor deze opdracht.

In afwachting van de nodige aanpassingen aan het Vlaams personeelsstatuut wordt de functie conform een LOA wacht van vier uur vergoed.

- Hij wordt bij gestaakte diensten van de loodskruispost Wandelaar ingezet op de radarcentrale te Zeebrugge gedurende één wacht van vier uur. Het vastleggen van de wachten worden in de procedures opgenomen en moeten samenvallen met deze van de LOA – loodsen.

Na zijn wacht wordt de helikoptercoördinator per dienstvervoer terug naar Vlissingen gebracht.

De helikoptercoördinator staat onder meer in voor de volgende taken:

- ✓ voor de inkomende vaart tijdig een loods en de helikopter bestellen;
- ✓ voor de uitgaande vaart tijdig de helikopter bestellen;
- ✓ opmaken van vluchtplannen en toezien dat de helikopter deze stipt opvolgt;
- ✓ begeleiden van de helikopter naar het te beloodsen schip;
- ✓ begeleiden van het te beloodsen schip tot de loods aan boord is of nadat de loods van boord is tot voorbij de positie van de loodskruispost;
- ✓ afwerken van de administratieve taken inzake het inzetten van de helikopter (journaal en vluchtplannen);
- ✓ in samenwerking met de loodsdienstcoördinator toezien dat er voldoende bevoegde loodsen aanwezig zijn te Oostende.

Alvorens ingezet te worden krijgt de loods een opleiding betreffende het gebruik van de ARAMIS schermen, het gebruik van het loodsen informatie systeem en het toepassen van de procedures.

Met kennisgeving E01/113 dd. 8 november 2001 werd een oproep gedaan onder de varende loodsen om een kader van vrijwilligers op te richten. Heden zijn 27 loodsen (26 Scheldemondenloodsen en 1 kustloods) volledig opgeleid en kunnen de functie van helikoptercoördinator uitoefenen.

De vrijwillige Scheldemondenloodsen zijn echter niet op een billijke wijze gespreid over het korps. Vooral in de ploegen D tot en met K zijn weinig vrijwilligers aanwezig. Er ontstaan bijgevolg tekorten bij het starten van de helikopterbeloodsingen wanneer deze ploegen aan de beurt zijn.

Deze nota beoogt een consensus uit te lokken betreffende de nodige wijzigingen inzake de procedures om het inzetten van de helikoptercoördinator conform het loodsen op afstand uit te werken.

2. Voorstel inzetten van de helikoptercoördinator:

De helikoptercoördinator wordt uit de korpsen van de Scheldemondenloodsen en van de kustloodsen gerekruteerd. Alle helikopterloodsen moeten helikoptercoördinator zijn. Teneinde de continuïteit van de dienstverlening te garanderen worden zij over beide korpsen op een billijke wijze gespreid.

- De helikoptercoördinator wordt ingezet voor twee opeenvolgende wachten van drie uur en wordt nadien per dienstvervoer teruggebracht naar zijn station. Hij wordt aldaar terug op de beurtlijst met de laatste beurt geplaatst.
- De verloning geschiedt als volgt:
 - Per wacht van drie uur (3) of gedeelte daarvan: 0,75 prestatiecoëfficiënten verrekend aan het tarief van de kustloodsen.

Gelet op de duidelijke meerwaarde voor de veiligheid van de loodsen en de scheepvaart worden de loodsen die deze belangrijke functie opnemen en teneinde alle helikoptercoördinatoren gelijk te verlonen wordt deze prestatiecoëfficiënt steeds vergoed aan het tarief van de kustloodsen.



Loodswezen-Pilotage

Nota GWG endversie datum 08.09.03

wvp C:TEMP1_opleiding_.doc

AGENDAPUNT Sectorcomite 9 februari 2004

De berekening en betaling van de loodstoelagen gebeuren ook hier, zoals voor de andere extra-prestaties, via het groepsfonds.

- De wachten worden zo geregeld dat het vervoer over land samen met de LOA – loodsen gebeurt.
- Na een wacht als helikoptercoördinator kan betrokken loods op eigen verzoek gedurende 24 uur, te rekenen vanaf het tijdstip “einde wacht helikoptercoördinator”, niet meer ingezet worden voor een volgende wacht. De wachten worden onder beide korpsen verdeeld naargelang de beschikbaarheid van een helikopter coördinator op de beurtrol.

In afwachting van de oprichting van een coördinatiecentrum te Vlissingen en de invoering van dit gegeven in het LIS wordt de beurtrol “helikoptercoördinatie” bijgehouden door de chefloots / VTMS – loods te Zeebrugge. Na elke sessie wordt een afschrift van de beurtrol aan de nautisch dienstchef te Zeebrugge voorgelegd.

3. Budgettaire impact:

De functie werd pas in november gestart. Vrijwilligers werden per hoogdringendheid opgeleid. Wegens het tekort aan helikoptercoördinatoren werden de reeds opgeleide vrijwilligers op ad hoc wijze ingezet. Bepaalde mensen werden soms gedurende twaalf uren ingezet. Soms moesten de aanwezige cheflootsen / VTMS – loods de taak overnemen omdat er geen vrijwilligers beschikbaar waren.

De huidige informatie is ontoereikend om een degelijk budgettaire impact te berekenen.

In het excel – blad als bijlage wordt op basis van de gegevens voor het l.o.a. van 2001 (23 sessies) een kostprijs geraamd op **41.628,73** per jaar

Voor de budgettaire compensatie verwijs ik U door naar de tabel op het einde van de volgende deelnota die de regeling voor het beloodsen tussen Zeebrugge en Vlissingen Rede beschrijft.



Loodswezen-Pilotage

Nota GWG endversie datum 08.09.03

wvp C:\TEMP1_opleiding_doc

NOTA

Aan: de voorzitter en leden van het sectorcomité

Van: Kapt. Willem Van Poucke

Datum: versie van maandag 15 maart 2004

Betreft: Westrond en Zeebruggeregeling

WESTROND

1. Situering

De Scheldemondenloodsen worden voornamelijk vergoed naargelang de lengte van het traject waarop zij beloodsen. Onder de verschillende trajecten van de Scheldemondenloodsen rekent men ook het traject van de Loodskruispost ter hoogte van de Steenbank via de NE – Akkaert boei naar Vlissingen Rede. Dit traject wordt gebruikt door vaartuigen afkomstig uit Noordelijke richting die om operationele redenen lengte, diepgang, manoeuvreerbaarheid en dergelijke niet door het vaarwater Oostgat Vlissingen Rede kunnen vervoegen; dit traject wordt Westrond genoemd. De afstand afgelegd op dit traject bedraagt 44 zeemijl de afstand afgelegd op het traject A1 – Vlissingen Rede bedraagt 26 zeemijl. Het traject A1 Vlissingen Rede wordt vergoed a rato van 1 prestatie, het traject Westrond wordt vergoed a rato van 1,5 prestatie.

2. Voorstel

Voorgesteld wordt de toelage voor het traject Westrond aan te passen aan de verhouding tussen de beloodste afstanden namelijk $44 / 26 = 1.694/1$ dit betekent dat het traject Westrond zou vergoed worden a rato van 1,7 prestaties. Tevens werd dit in het overleg met de vakorganisaties gekoppeld aan een aanpassing van de bezoldiging van het traject Zeebrugge Rede – Vlissingen Rede. Samen met het dossier van de kustloodsen leidde deze discrepantie reeds tot informele acties. Het invoeren van de loodsensplicht en de eraan gekoppelde vrijstellingen leidde door het continu tekort aan loodsens, het feit dat bepaalde vrijgestelde schepen een loods blijven gebruiken, en het gegeven dat het aantal 'verklaringhouders' beperkt is, niet tot een verlaging van de werkdruk. Daarbij komt nog dat de verhoopte aanwervingen niet gerealiseerd worden door een chronisch tekort aan zeevarenden. Om die redenen en omwille van de budgettaire ruimte gecreëerd door de afschaffing van de redebeldingsingen lijkt het opportuun om deze aanpassing door te voeren.

3. Knelpunt:

Het feit dat er momenteel effectief een 20 % Scheldemondenloodsen te weinig zijn voor de opdracht die zij moeten volbrengen, noopt de dienstleiding tot het uitwerken van oplossingen. Het is voornamelijk de bedoeling om hierbij de specifieke niet loodsentaken te reduceren.



Loodswezen-Pilotage

Nota GWG endversie datum 08.09.03

wvp C:TEMP1_opleiding_doc

AGENDAPUNT Sectorcomite 9 februari 2004

4. Budgettaire impact

Maand	Traject	Ldsen	Aantal Bld.	LT nu	LT nieuw	Verschil LT	Kostprijs	Kostprijs Voorstel	Verschil
mei/02	In	20	22	33,00	37,40	4,40	2.838,00	3.216,40	378,40
mei/02	Uit	4	5	7,50	8,50	1,00	645,00	731,00	86,00
jun/02	In	13	13	19,50	22,10	2,60	1.677,00	1.900,60	223,60
jun/02	Uit	20	25	37,50	42,50	5,00	3.225,00	3.655,00	430,00
jul/02	In	22	24	36,00	40,80	4,80	3.096,00	3.508,80	412,80
jul/02	Uit	6	7	10,50	11,90	1,40	903,00	1.023,40	120,40
aug/02	In	19	24	36,00	40,80	4,80	3.096,00	3.508,80	412,80
aug/02	Uit	29	39	58,50	66,30	7,80	5.031,00	5.701,80	670,80
sep/02	In	34	45	67,50	76,50	9,00	5.805,00	6.579,00	774,00
sep/02	Uit	19	23	34,50	39,10	4,60	2.967,00	3.362,60	395,60
okt/02	In	32	36	54,00	61,20	7,20	4.644,00	5.263,20	619,20
okt/02	Uit	26	33	49,50	56,10	6,60	4.257,00	4.824,60	567,60
nov/02	In	34	42	63,00	71,40	8,40	5.418,00	6.140,40	722,40
nov/02	Uit	34	40	60,00	68,00	8,00	5.160,00	5.848,00	688,00
dec/02	In	37	48	72,00	81,60	9,60	6.192,00	7.017,60	825,60
dec/02	Uit	29	39	58,50	66,30	7,80	5.031,00	5.701,80	670,80
jan/03	In	32	37	55,50	62,90	7,40	4.773,00	5.409,40	636,40
jan/03	Uit	28	33	49,50	56,10	6,60	4.257,00	4.824,60	567,60
feb/03	In	31	39	58,50	66,30	7,80	5.031,00	5.701,80	670,80
feb/03	Uit	29	36	54,00	61,20	7,20	4.644,00	5.263,20	619,20
mrt/03	In	32	41	61,50	69,70	8,20	5.289,00	5.994,20	705,20
mrt/03	Uit	33	40	60,00	68,00	8,00	5.160,00	5.848,00	688,00
apr/03	In	32	39	58,50	66,30	7,80	5.031,00	5.701,80	670,80
apr/03	Uit	31	40	60,00	68,00	8,00	5.160,00	5.848,00	688,00
Totalen		626		1155,00	1309,00	154,00	99.330,00	112.574,00	13.244,00



Loodswezen-Pilotage

Nota GWG endversie datum 08.09.03

wvp C:\TEMP\1_opleiding_.doc

ZEEBRUGGE REGELING

De hierna vermelde nota werd aanvaard op de Gemengde Werkgroep loodsen door de volgende vakorganisaties:

ACOD
ACV – Transcom
BVL

VSOA had in verband met deze nota de volgende opmerking:

VSOA kan deze nota niet aanvaarden omwille van het feit dat de verloning van de kustloodsen en Scheldemondeloodsen voor de trajecten die beide groeperingen bedienen ongelijk is en dat deze regeling deze ongelijkheid nog versterkt. VSOA kan slecht akkoord gaan met deze regeling indien de overheid een aanpassing uitvoert in de prestatieregeling van de Scheldemondeloodsen die deze 'Zeebruggeregeling' compenseert.

Daarenboven vervullen momenteel de Scheldemondeloodsen uitsluitend alle neventaken, die ook tot het pakket van de kustloodsen als "loodsen met operationele functie" behoren.

- neventaken zijn o.a. stuurman kotter, helico en chefloods VTSZ.
- deze taken dienen in het vervolg ook uitgevoerd te worden door de kustloodsen.

De Algemeen directeur van het Loodswezen DAB engageert zich om ter gelegenheid van het invoeren van de nieuwe beloodsingsmiddelen de betoelaging op een zodanige wijze aan te passen dat tegemoet gekomen wordt aan het principe van gelijk loon voor gelijk werk dat aan de basis ligt van de verzuchting van het VSOA. **Ook wat betreft het invullen van de neventaken zal de Algemeen Directeur streven naar een meer evenwichtige oplossing.** Op basis van dit engagement kon het VSOA akkoord zijn met het agenderen van deze nota.

1. Situering:

Op 1 oktober 2002 kwam de verscherpte loodsplicht tot stand. Vermits de verscherpte loodsplicht de schepen die eraan onderworpen zijn de verplichting oplegt een loods te nemen voor het volledige traject werden de redden diensten op de kusthavens overbodig. Deze dienstverlening werd dan ook vanaf oktober 2002 afgebouwd. Deze operatie moet resulteren in een besparing van de noodzakelijk vervoerkosten over water voor de DAB Loodswezen..

De afschaffing van de redden diensten had als bijkomend effect dat voor een vaartuig bestemd voor of komend van een Nederlandse haven langs de Schelde de kustloods moet meevaren tot of moet aan boord komen op de rede van Vlissingen, hetzelfde geldt voor de schepen van en naar Belgische havens langs de Schelde. Dit resulteert in een verhoging van het aantal reizen van de kustloodsen tussen Vlissingen Rede en de kusthavens. Bij de onderhandelingen voor de verloning van de verschillende kusttrajecten werd een relatief laag cijfer in rekening gebracht voor het traject naar de Rede van Vlissingen, dit was gekoppeld aan het tarief dat hiervoor aan de klant werd doorgerekend. Op dit ogenblik nemen echter het aantal beloodsingen op dit traject toe. Objectief kan vastgesteld worden dat de lengte van het traject tussen Zeebrugge Rede en Vlissingen Rede vergelijkbaar is met het traject Zeebrugge Rede – KB

Uiteindelijk is de gemiddelde werk – prestatie – inbreng van een kustloods voor dit traject voor 100 % vergelijkbaar met dat voor het traject naar de KB boei. De verloning voor het traject Zeebrugge - KB boei bedraagt thans 1, 3 prestaties terwijl de verloning voor het traject Zeebrugge – Vlissingen Rede 0,7 prestaties bedraagt. Deze discrepantie leidde reeds in het verleden tot informele acties van de kustloodsen acties die dreigden te escaleren.

2. Voorgestelde wijzigingen:

Voorgesteld wordt om

- de verloning van de kustloodsen op het traject tussen Zeebrugge rede en Vlissingen op te trekken naar 0,95 eenheid op voorwaarde dat de kustloods op het traject loodsadvies geeft. Het is anderzijds niet de bedoeling



Loodswezen-Pilotage

Nota GWG endversie datum 08.09.03

wvp CA7EMPA1_opleiding_.doc

AGENDAPUNT SECTORCOMITE 9 FEBRUARI 2004

het traject Volle zee Vlissingen op te waardenen .Daarom dient het traject Vlissingen – A1 verder vastgelegd op 1,0 eenheden.

Deze verhoging van de bezoldiging voor dit traject kan slechts ongecompenseerd doorgevoerd worden mits het akkoord van een meerderheid van de representatieve vakorganisaties waarbij de afschaffing van de redebeloedingsen formeel wordt bevestigd (zie ook knelpunt verder). Tevens werd dit in het overleg met de vakorganisaties gekoppeld aan een aanpassing van de bezoldiging van het traject Westrond bij de Scheldemondenloodsen Zie hiervoor de nota Westrond.

Voor beide loodsen korpsen leidde de afschaffing van de redebeloedingsen tot een beperking van de trajecten:

- Bij ontstentenis van kustloodsen sprongen de Scheldemondenloodsen in voor de kustloodsen op het traject naar de Rede van de Kusthavens.
- Alle rede trajecten werden voor de kustloodsen afgeschaft.

Dit gegeven resulteert uiteraard in een verlaging van het globaal aantal trajecten en verhoogt het relatief gewicht van marginale trajecten zoals de vaart op Vlissingen van de kustloodsen en het Westrond varen voor de Scheldemonden loodsen. Door het continu tekort aan loodsen, het feit dat bepaalde vrijgestelde schepen een loods blijven gebruiken, en het gegeven dat het aantal 'verklaringhouders' beperkt is, blijft echter de werkdruk voor de loodsen van beide groepen groeien. Daarbij komt nog dat de verhoopte aanwervingen niet gerealiseerd worden door een chronisch tekort aan zeevarenden. Om die redenen en omwille van de budgettaire ruimte gecreëerd door het inbaar maken van loodsgeld voor het loodsen op afstand lijkt het opportuun om deze aanpassingen door te voeren.



Loodswezen Pilotage

Nota GWG endversie datum 08.09.03

wvp C:\TEMP\1_opleiding_.doc

3. Budgettaire impact

Budgettaire dienen de volgende punten in rekening gebracht te worden:

- De besparing gerealiseerd door het afschaffen van de redediensten enkel Zeebrugge wordt pro memorie in rekening gebracht vermits er geen belodsingen vanuit Nieuwpoort naar Vlissingen worden uitgevoerd. De rededienst te Oostende wordt thans voor het transport naar de Westpost ingezet zodat dit geen effect heeft op deze berekening.
- De opbrengst die vanaf 1 oktober 2002 gerealiseerd wordt voor het loodsen op afstand, hierbij wordt rekening gehouden met het aantal loodsprestaties op afstand gerealiseerd gedurende de 3 laatste jaren.
- De kostprijs van de bijkomende verloning van het traject naar Vlissingen Rede.
- De kostprijs van de toezeggingen die in de andere punten in deze nota werden opgenomen.
- De inkomsten uit het invullen van het traject van schepen naar Nederlandse havens langs de Schelde, wordt pro memorie vermeld vermits dit nog moet onderhandeld worden.

4. Vervolgtraject

Aanpassingen Omzendbrief PEBE/MVG/2001/1 . Deze aanpassingen kunnen samengenomen worden met de voorstellen tot

- Aanpassing coëfficiënten traject tussen Antwerpen en Terneuzen
- Aanpassing coëfficiënten Verhalingen voor Kanaal, - Rivier en zeeloodsen.
- Aanpassing coëfficiënten Ankerwacht.

Alle aanpassingen worden op het volgend blad **gemarkeerd en vet aangegeven**

Gezien het feit dat de aanpassing van de regelgeving die deze bijkomende uitgaven voor de loodsen motiveren in gaan op 1 oktober 2002 lijkt het opportuun deze aanpassingen in werking te doen treden op 1 mei 2003



II.3 COËFFICIËNTEN LOODSPRESTATIES:

Op grond van artikel XIII 63 van het VPS heeft de Vlaamse minister bevoegd voor de ambtenarenzaken de bevoegdheid de coëfficiënten te bepalen waarmee de in artikel XIII 62, §1 bepaalde loodstoelagen moeten vermenigvuldigd worden.

II.3.1. Coëfficiënten per loodsprestaties volgens af te leggen traject (ook in omgekeerde richting):

II.3.1.1. Tabel Rivierloodsen

<i>Traject</i>	<i>coëfficiënt</i>
♦ Vlissingen rede – Terneuzen / Everingen	0.25
♦ Terneuzen / Hansweert – Antwerpen	0.75
♦ Terneuzen – Antwerpen (met loodswissel en verplaatsing over land van of naar Terneuzen)	0.85
♦ Antwerpen – Vlissingen Rede	1.0
♦ Antwerpen Rede – stroomopwaarts (Bovenschede)	0.60
♦ Bovenschede – Antwerpen haven alle sectoren	0.80
♦ Verhaling in de haven van Antwerpen	0.50

II.3.1.2. Tabel Kanaalloodsen

<i>Traject</i>	<i>coëfficiënt</i>
♦ Vlissingen rede – Terneuzen / Everingen	0.25
♦ Terneuzen – Gent	0.75
♦ Gent – Vlissingen Rede	1.0
♦ Terneuzen – Gent met loodswissel en verplaatsing over land van of naar Terneuzen	0.85
♦ Verhaling in de haven van Gent	0.50

II.3.1.3. Tabel Scheldemondoeloodsen

<i>Traject</i>	<i>coëfficiënt</i>
♦ A1 boei – Wielingen – Vlissingen	1.00
♦ A1 boei – Duinkerke	1.00
♦ A1 boei – rede kusthavens	0.50
♦ Noord in – Oostgat – Vlissingen	1.00
♦ Noord in – Westrond – Vlissingen	1.70
♦ Vlissingen – Terneuzen / Everingen	0.50
♦ Vlissingen – rede Zeebrugge	0.75
♦ Vlissingen – rede Oostende	1.00
♦ Verhalen, kalibreren en compenseren op de rede van Vlissingen	0.50
♦ A1 boei – Kwintebank	0.20

II.3.1.4. Tabel Kustloodsen

<i>Traject</i>	<i>coëfficiënt</i>
♦ A1 boei – rede kusthaven	0.65
♦ A1 boei – rede Vlissingen	1.0
♦ Rede – haven	0.35
♦ Rede Zeebrugge – rede Oostende	0.35
♦ Rede Zeebrugge – rede Nieuwpoort	0.65
♦ Rede Zeebrugge – Duinkerke	1.00
♦ Rede Zeebrugge – rede Vlissingen	0.95
♦ Rede Oostende – rede Nieuwpoort	0.35
♦ Rede Nieuwpoort – Duinkerke	0.35
♦ A1 boei – Kwintebank	0.30
♦ Verhalen, kalibreren, compenseren op de rede van kusthaven	0.50



- §1 Indien een loodsprestatie over verschillende trajecten verloopt, worden deze als deeltrajecten beschouwd en wordt de loodsprestatie bezoldigd door de som te maken van de coëfficiënten van deze deeltrajecten. **Dit op voorwaarde dat het globale traject niet expliciet wordt aangegeven**
- §2 Indien een belodsing evenwel zonder ontscheping van de loods voorafgegaan of gevolgd wordt door een verhaling of een belodsing op de Bovenschelde met hetzelfde schip, wordt voor deze bijkomende prestatie de helft van de coëfficiënt toegekend

II.3.2. Coëfficiënten voor extra prestaties opgelegd door de loodsdienst:

<i>Traject</i>	<i>coëfficiënt</i>
◆ Meevaren buiten de loodskruispost (A1 of Steenbank)	0.50
◆ Haalreizen	0.50
◆ Tenderen of passagieren kustloodsen ⁴	0.50
◆ Tenderen of passagieren Scheldemondenloodsen ²	1.00
◆ L.O.A. –wacht van 3 uur of gedeelte ervan op de radarcentrale te Zeebrugge	0,75
◆ Ankerwacht op de rede van Vlissingen, Terneuzen of Everingen, opgelegd door de Rijkshavenmeester in het Belgische gedeelte door de Gemeenschappelijke Nautische autoriteit per 6 uur of gedeelte ervan	0.50
◆ Overige ankerwachten vanaf 1 uur per 6 uur of gedeelte ervan Op voorwaarde dat er commerciële operaties worden uitgevoerd of wanneer de gezagvoerder het om veiligheidsredenen eist.	0,5
◆ Inspring stuurman tender	1.00
◆ Peil- en proefreizen	1.00
◆ Voorloodsen vanop een geloodst schip, ongeacht het aantal voorgeloodste schepen	0.40
◆ Nautisch advies in de radarcentrale te Zandvliet bij zicht < 2000m, per 4 uur	0.50
◆ Verplaatsing naar de helihaven Koksijde en overbrenging per heli naar het te beloodsen schip	
- voor de Scheldemondenloodsen	1.00
- voor de rivier-, kanaal- en kustloodsen	0.50
◆ inspring stuurman kotter, per wacht	1.10
◆ per 4 uur wacht als VTMS – loods	0.40
◆ per 4 uur loodslesgever	0,5

- §1 De voornoemde extra prestatie van inspring stuurman kotter, is uitsluitend van toepassing:
- in geval van een vacature of tijdens de stageperiode van loods met de functie van stuurman, en voor zover de inspringende loods met operationele functie voor de taak van stuurman aangewezen wordt voor de hele vaarbeurt;
 - bij vervanging wegens ziekte van de loods met de functie van kapitein of stuurman, en voor zover de inspringende loods met operationele functie de taak van stuurman overneemt voor de resterende gedeelte van de vaarbeurt.

⁴ Onder tenderen en passagieren worden ook verstaan het uitvoeren van trajecten over en weer tussen Zeebrugge en Vlissingen t.b.v. l.o.a. en helicoördinatie voor de Scheldemondenloodsen en t.b.v. belodsingen voor de kustloodsen.



AGENDAPUNT SECTORCOMITE 9 FEBRUARI 2004

- §2 De voornoemde vermelde extra prestatie van VTMS – loods, die in principe per maand toegewezen wordt, wordt steeds vergoed naar rato van de toelagen die voor de rivierloodsen gelden.
De voornoemde vermelde extra prestatie voor de Loa – wacht wordt steeds vergoed naar rato van de toelagen die voor de kustloodsen gelden
- De voornoemde extra prestatie voor loodslesgever wordt steeds vergoed naar rato van de toelagen die voor de rivierloodsen gelden. Het aantal prestaties per loods wordt per etmaal beperkt tot $2 \times 0,5 = 1,00$ prestatie. Deze verloning is niet cumuleerbaar met de toelage zoals vastgesteld in artikel XIII 62, §5 van het VPS**
- §3 Voor de kanaalloods met de algemene functie die uitsluitend verhalingen in de haven van Gent verricht, geldt de coëfficiënt van 0.15 in plaats van 0.40



AGENDAPUNT Sectorcomite 9 februari 2004

Omschrijving	Kostprijs of aantal	Kostprijs /opbrengst per beloodsing	Totale Kostprijs/ Opbrengst	Indexering 1.3195
Opbrengst bijkomende trafiek Gent Antwerpen	140 beloodsingen	349 €	48,755.30	48,755.30
Extra kosten taxivervoer	225 km	0,659 €	-20,714.02	-20,714.02
Opbrengst verhalingen	PM	PM	0.00	
Opbrengst l.o.a.	312	600 €	187,200.00	187,200.00
Kosten redebeloosingen (Zeebrugge)	225.000,00 €			
Aantal redebeloosingen (Zeebrugge)	822	273,72 €	225,000.00 €	
Aantal beloodsingen Rede Zeebrugge – Rede Vlissingen	175	225.000,00 € 175=1285,71€		
Opbrengst wetschepen	PM	PM	(PM ⁴)	
Traject Zeebrugge Vlissingen⁵				
Kostprijs traject huidige situatie	= 138,75 x 0,35	48,56€	8498.43€	
Kostprijs traject voorstel	= 138.75 x 0,95	131.81€	-23067.19€	
<i>Verschil</i>	= 138.75 x 0,6	43,00 €	-14,568.75	-19223.47
Westrond				
Kostprijs Westrond			-13,244.00	-17475.46
Loodsen op Afstand				
Kostprijs loa 6 uur	Zie balans (6.3 loa beloodsing)		-31,508.07	-31,508.07
Helicoördinator				
Kostprijs helikoptercoördinator	Zie Recapitulatietabel		-41,628.73	-41,628.73
Antwerpen – Gent	Belgische Wetschepen			
Bijkomende Kostprijs Antwerpen Terneuzen	254	37.98€	- 4,823.06	-6372.94
Bijkomende Kostprijs Gent Terneuzen	295	35.12€	- 5,180.20	-6835.04
Verhalingen				
Bijkomende kostprijs verhalingen Vlissingen	19	8,6 €	-163.40	-215.6063
Bijkomende kostprijs verhalingen Antw.	1579	18.99 €	-29,982.74	-39562.23
Bijkomende kostprijs verh.na Bovenscheldereis	73	37.98 €	-15,760.40	-20795.85
Bijkomende kostprijs verhalingen Gent	413	17.56€	-7,252.28	-9569.383
Ankerwachten				
Bijkomende kostprijs ankerwachten Kanaal	5	175.60 €	-878.00	-1158.521
Bijkomende kostprijs ankerwachten Antwerpen	8.5	189.88 €	-1,492.60	-1969.486
Bijkomende kostprijs ankerwachten Kust	Nil	0	0.00	
Bijkomende kostprijs ankerwachten Zee	Nil	0	0.00	
			Saldo	18,935.17

⁴ De uitsparingen die het afschaffen van de redebeloosingen veroorzaken worden thans deels door de DAB Vloot gebruikt voor de realisatie van het Pip/ Pep Vloot en zullen in de toekomst gebruikt worden voor de investering in nieuwe beloodsingsmiddelen.



Loodswezen-Pilotage

Nota GWG endversie datum 08.09.03

wvp C:\TEMP\1_opleiding_.doc

AGENDAPUNT SECTORCOMITE 9 FEBRUARI 2004

⁵ Het eventueel inzetten van kustloodsen op het traject Zeebrugge rede Vlissingen rede voor wetschepen zou een netto opbrengst voor de overheid kunnen genereren dit moet echter met de Nederlandse overheid nog verder onderhandeld worden.

<i>Traject</i>	<i>Datum</i>	<i>Wie doet wat?</i>	
Nota opmaken	29 april 2003	Willem Van Poucke & Ronald Delaporte	
Consensus loodsen	29 april 2003 14 oktober 2003	Gemengde werkgroep loodsen	
Nota Overlegcomité 18			



Loodswezen-Pilotage

Nota GWG endversie datum 08.09.03

wvp C:\TEMP\1_opleiding_.doc

NOTA

Aan: kapitein Jacques D'HAVE
Van: kapitein Ronald P.J. DELAPORTE
Datum: maandag 12 mei 2003/ eindversie
C.C.
Betreft: Meevaren en halen van schepen in vreemde havens.

1. Situering:

Naar aanleiding van de helikoptercrash op 4 februari 2003 werden de helikopterbeloofingen voor onbepaalde tijd geschorst. Teneinde de toegang tot de Vlaamse havens te verzekeren tijdens de periodes van gestaakte loodskruispost Wandelaar moeten een aantal maatregelen op korte termijn genomen worden. Vooral het meevaren naar vreemde havens moet zo optimaal mogelijk gecoördineerd worden teneinde de beschikbaarheid van de loodsen te kunnen garanderen.

Wanneer de loodsdienst gestaakt is wegens slechte weersomstandigheden en de loods niet met helikopter kan ontscheept worden, moet betrokken loods aan boord blijven totdat hij wordt ontscheept in de volgende bestemmingshaven of afgehaald wordt op de rede van een beschutte haven, zoals de havens van Dover en Brixham. Na zijn ontscheeping moet de loods zijn standplaats zo vlug mogelijk vervoegen.

In uitzonderlijke gevallen beslist de kapitein om de loods niet te ontschepen op de kruispost en hem mee te nemen naar een volgende haven om bijvoorbeeld een tij te halen in de volgende haven.

Het meevaren, ontschepen en de terugkeer van de loods veroorzaken de volgende kosten:

- ✓ Kosten voor het immobiliseren van de loods
De kosten voor het immobiliseren van de loods worden geregeld door zowel het Decreet als het Herziene Scheldereglement (*1). Vanaf het beëindigen van de loodsreis tot de terugkeer van de loods op de standplaats wordt de som van 1.272 euro per etmaal of gedeelte daarvan. Deze kosten worden via de facturatie op de factuur aangerekend.
- ✓ Kosten voor het ontschepen van de loods
Wanneer een schip geen nabij gelegen haven meer aandoet, wordt de loods op een beschutte rede afgehaald door middel van een redeboot. De kosten worden rechtstreeks door het bedrijf dat de loods heeft afgehaald gefactureerd aan de agent in de Vlaamse vertrekhaven.
- ✓ Reiskosten, verblijfkosten en maaltijdvergoedingen:
Heden wordt er gebruik gemaakt van forfaitaire bedragen. Deze forfaits werden in het verleden in overleg tussen de dienstleiding en de loodsen per haven van ontscheeping vastgelegd. Bij de vastlegging van deze forfaits werd rekening gehouden met de prijs van treinreizen 1^{ste} klasse, overnachtingen in twee sterren hotels en een vergoeding voor eetmalen.

(*1) Dit zijn de nieuwe bedragen opgenomen in de uitvoeringsbesluiten van HSR en het Decreet.



Loodswezen-Pilotage

Nota / nota meevaren en halen
ZIP DRPJ 022 / Meevaren versie van maandag 12 mei 2003

AGENDAPUNT GEMENGDE WERKGROEP LOODSEN VAN 14 OKTOBER 2003

Deze bedragen en de regelgeving inzake het meevaren en het halen van schepen in vreemde havens werden vastgelegd in een handleiding voor de Scheldemondeloodsen uitgegeven op 1 februari 1981 en voor de kustloodsen uitgegeven op 1 oktober 1988. De forfaitaire bedragen kunnen door de loods op verschillende manieren geïnd worden. Zo kunnen de forfaitaire bedragen door de kapitein of de agent in de haven van ontscheping aan de loods uitbetaald worden. Daarentegen kan de loods met eigen middelen terug naar zijn standplaats reizen en de forfaitaire bedragen vorderen bij SSS of de agent in de Vlaamse haven.

Een andere mogelijkheid bestaat erin dat de agent van de haven van ontscheping de reisbiljetten (vliegtuig en / of trein) en eventueel het hotel betaalt en dat de loods slechts de forfait int vanaf de luchthaven of station van aankomst.

- ✓ Conform de omzendbrief PEBE/MVG/2002/1, zoals gewijzigd door omzendbrief PEBE/MVG/2003/1, punt II, DEEL XIII, subpunt II.3 coëfficiënt loodsprestaties, II.3.2. coëfficiënten voor extra – prestaties opgelegd door de loodsdienst wordt voor het meevaren buiten de loodskruispost (A1 of Steenbank) een prestatiecoëfficiënt van 0,50 toegekend.

2. Voorstel:

Overwegend dat

- ✓ dat de prijzen van modernere en snellere vervoersmodi niet opgenomen zijn in de handleidingen waardoor loodsen soms langer wegblijven dan noodzakelijk;
- ✓ dat de administratieve afhandeling voor de agent van de vertrekhaven niet doorzichtig is, stelt de dienstleiding voor om de regelgeving inzake het meevaren en het halen van schepen aan te passen aan de huidige situatie.

In afwachting van de mogelijkheid om het gebruik van een “corporate credit card” in te voeren wordt de bestaande regelgeving gewijzigd rekening houdend met de volgende richtlijnen:

- ✓ De vergoeding voor halen van schepen in vreemde havens of het meevaren buiten de loodskruisposten wordt bezoldigd met een loodstoelage in verhouding van een prestatiecoëfficiënt van 1.00 per twaalf uur (12) of gedeelte daarvan immobilistatie.
- ✓ Er wordt gebruik gemaakt van de voorschriften die gelden voor het maken van buitenlandse reizen – meer in het bijzonder de maximale kosten voor hotels
- ✓ De reiskosten voor de terugkeer van de loods worden met voorlegging van de stavende bewijsstukken integraal terugbetaald. Voor wat het vervoer betreft wordt rekening gehouden met de tegenwaarde van een treinkaartje 1^{ste} klasse. Vliegtuigreizen worden in “Economy Class” aangevraagd.
- ✓ De middag- en avondmaalvergoedingen worden samengevoegd in een dagvergoeding voor de loods en uitbetaald per kalenderdag reisduur.
- ✓ De loods moet geen geld voorschieten.
- ✓ De gemaakte kosten worden door de dienstleiding gecontroleerd op grond van de overlegging van de stavende stukken of uitzonderlijk op grond van een verklaring op eer waaruit blijkt dat die kosten werkelijk gedragen werden en een bewijsstuk terzake moeilijk of niet te krijgen is. Deze kosten met bewijsstukken worden op een overzichtelijke wijze via de facturatie op de factuur van betrokken schip verrekend.
- ✓ Meevaarreizen worden wanneer mogelijk gecombineerd met haalreizen.



Loodswezen-Pilotage

Nota / nota meevaren en halen
ZIP DRPJ 022 / Meevaren versie van maandag 12 mei 2003

AGENDAPUNT GEMENGDE WERKGROEP LOODSEN VAN 14 OKTOBER 2003

3. Budgettaire impact:

In bijlage 01 van deze nota worden de financiële gevolgen van de invoering van 1.00 prestatie per twaalf uur immobilisatie berekend. Onder immobilisatie wordt verstaan:

Voor haalschepen: de duur van afwezigheid van de loods tussen het tijdstip dat de loods zijn standplaats verlaat en het tijdstip dat het schip is aangekomen op de plaats waar de kapitein in normale omstandigheden een loods aan boord had kunnen nemen.

Voor meevaren: de duur van afwezigheid van de loods tussen het tijdstip dat de loods het zeegat in kwestie verlaat en het tijdstip van aankomst op zijn standplaats.

Zonder afbreuk te doen aan de werking van het loodsens informatie systeem zijn de bekomen gegevens voor Scheldemondenloodsen niet zo nauwkeurig als deze van de kustloodsen. Voor de kosten baten analyse werden de berekeningen gesplitst. Deze gegevens werden opgemeten gedurende 12 maanden te beginnen per 1 juli 2001.

Aan de hand van de gegevens werd de duur van immobilisatie voor elke reis berekend. Met de bekomen resultaten worden de huidige immobilisatiekosten en loodstoelagen berekend. Dezelfde formule wordt toegepast voor de berekening van de nieuwe bezoldiging en immobilisatiekosten.

De meerkosten voor de aanrekening van een bezoldiging van 1.00 prestatie per twaalf uur wordt geraamd op:

<i>Per korps</i>	<i>Meerkosten LT</i>	<i>meer inkomsten immob.</i>	<i>Saldo</i>
Kustloodsen	-50.536 euro	+186.075 euro	+135.539 euro
Scheldemondenloodsen	-69.553 euro	+423.029 euro	+353.476 euro
Totaal	-120.089 euro	+609.104 euro	+489.015 euro

Het aanwenden van het voorstel inzake het toekennen van een prestatiecoëfficiënt van 1.00 per 12 uur of gedeelte daarvan meevaren of halen heeft een meerkost van 120.089 euro op jaarbasis. Daartegenover brengt de invoering van de nieuwe tarieven inzake immobilisatie een extra inkomst van 609.104 euro. De berekeningen vindt u in bijlage 01 van deze nota.

Het positief punt van deze zienswijze is dat men komaf maakt van een verouderde en onoverzichtelijke werkwijze. Hierdoor kan het Loodswezen zich klantvriendelijker opstellen ten aanzien van de havengebruikers.

4. Wijzigingen :

De omzendbrief PEBE/MVG/2002/1, zoals gewijzigd bij omzendbrief PEBE/MVG/2003/01, punt II, DEEL XIII, subpunt II.3 coëfficiënt loodsprestaties, II.3.2. coëfficiënten voor extra – prestaties opgelegd door de loodsdienst voor het meevaren buiten de loodskruispost (A1 of Steenbank) en haalreizen wordt als volgt gewijzigd:

Meevaren buiten de loodskruispost (A1/KB of Steenbank) 1.00 per twaalf uur immobilisatie of gedeelte daarvan.
Haalreizen..... 1.00 per twaalf uur immobilisatie of gedeelte daarvan..

5. Ontwerp van nieuwe richtlijnen voor het meevaren en halen van schepen in vreemde havens.

In bijlage 02 van deze nota vindt U een ontwerp van richtlijnen.

6. Status:

<i>Item</i>	<i>Wie</i>	<i>Tijdstip</i>
Opmaken nota	Kapitein Ronald P.J. DELAPORTE	Juli 2002/ feb 2003
Consensus loodsens (GWL)		14 oktober 2003
Sectorcomité 18	RIK VAN DER PLAS	
In voege		ASAP



Loodswezen-Pilotage

Nota / nota meevaren en halen
 ZIP DRPJ 022 / Meevaren versie van maandag 12 mei 2003

AGENDAPUNT GEMENGDE WERKGROEP LOODSEN VAN 14 OKTOBER 2003

Aanpassingen Omzendbrief PEBE/MVG/2002/1 zoals gewijzigd bij omzendbrief PEBE/MVG/2003/01.

II.3 COËFFICIËNTEN LOODSPRESTATIES:

Op grond van artikel XIII 63 van het VPS heeft de Vlaamse minister bevoegd voor de ambtenarenzaken de bevoegdheid de coëfficiënten te bepalen waarmee de in artikel XIII 62, §1 bepaalde loodstoelagen moeten vermenigvuldigd worden.

II.3.1. Coëfficiënten per loodsprestaties volgens af te leggen traject (ook in omgekeerde richting):

II.3.1.1. Tabel Rivierloodsen

<i>Traject</i>	<i>coëfficiënt</i>
♦ Vlissingen rede – Terneuzen / Everingen	0.25
♦ Terneuzen / Hansweert – Antwerpen	0.75
♦ Antwerpen – stroomopwaarts (Bovenschede)	0.60
♦ Verhaling in de haven van Antwerpen	0.40

II.3.1.2. Tabel Kanaalloodsen

<i>Traject</i>	<i>coëfficiënt</i>
♦ Vlissingen rede – Terneuzen / Everingen	0.25
♦ Terneuzen – Gent	0.75
♦ Verhaling in de haven van Gent	0.40

II.3.1.3. Tabel Scheldemondenloodsen

<i>Traject</i>	<i>coëfficiënt</i>
♦ A1 boei – Wielingen – Vlissingen	1.00
♦ A1 boei – Duinkerke	1.00
♦ A1 boei – rede kusthavens	0.50
♦ Noord in – Oostgat – Vlissingen	1.00
♦ Noord in – Westrond – Vlissingen	1.50
♦ Vlissingen – Terneuzen / Everingen	0.50
♦ Vlissingen – rede Zeebrugge	0.75
♦ Vlissingen – rede Oostende	1.00
♦ Verhalen, kalibreren en compenseren op de rede van Vlissingen	0.40
♦ A1 boei – Kwintebank	0.20

II.3.1.4. Tabel Kustloodsen

<i>Traject</i>	<i>coëfficiënt</i>
♦ A1 boei – rede	0.65
♦ Rede – haven	0.35
♦ Rede Zeebrugge – rede Oostende	0.35
♦ Rede Zeebrugge – rede Nieuwpoort	0.65
♦ Rede Zeebrugge – Duinkerke	1.00
♦ Rede zeebrugge – rede Vlissingen	0.35
♦ Rede Oostende – rede Nieuwpoort	0.35
♦ Rede Nieuwpoort – Duinkerke	0.35
♦ A1 boei – Kwintebank	0.30



AGENDAPUNT GEMENGDE WERKGROEP LOODSEN VAN 14 OKTOBER 2003

♦ Verhalen, kalibreren, compenseren op de rede van Zeebrugge	0.50
--	------

- §1 Indien een loodsprestatie over verschillende trajecten verloopt, worden deze als deeltrajecten beschouwd en wordt de loodsprestatie bezoldigd door de som te maken van de coëfficiënten van deze deeltrajecten.
- §2 Indien een beloodsing evenwel zonder ontscheping van de loods voorafgegaan of gevolgd wordt door een verhaling of een beloodsing op de Bovenschelde met hetzelfde schip, wordt voor deze bijkomende prestatie de helft van de coëfficiënt toegekend.

II.3.2. Coëfficiënten voor extra prestaties opgelegd door de loodsdienst:

<i>Traject</i>	<i>coëfficiënt</i>
♦ Meevaren buiten de loodskruispost (A1 of Steenbank) per twaalf uur (12) immobilisatie of gedeelte daarvan:	1.00
♦ Haalreizen per twaalf uur immobilisatie of gedeelte daarvan:	1.00
♦ Tenderen of passagieren kustloodsen	0.50
♦ Tenderen of passagieren Scheldemondenloodsen	1.00
♦ L.O.A. –wacht van 4 uur op de radarcentrale te Zeebrugge	1.00
♦ Ankerwacht op de rede van Vlissingen, Terneuzen of Everingen, opgelegd door de Rijkshavenmeester per 6 uur of gedeelte ervan:	0.50
♦ Inspring stuurman tender	1.00
♦ Peil- en proefreizen	1.00
♦ Voorloodsen vanop een geloodst schip, ongeacht het aantal voorgeloodste schepen	0.40
♦ Nautisch advies in de radarcentrale te Zandvliet bij zicht < 2000m, per 4 uur	0.50
♦ Verplaatsing naar de helihaven Koksijde en overbrenging per heli naar het te beloodsen schip	
- voor de Scheldemondenloodsen	1.00
- voor de rivier-, kanaal- en kustloodsen	0.50
♦ inspring stuurman kotter, per wacht	1.10
♦ per 4 uur wacht als VTMS – loods	0.40
♦ per 4 uur loods - lesgever	0.50

- §1 De voornoemde extra prestatie van inspring stuurman kotter, is uitsluitend van toepassing:
- in geval van een vacature of tijdens de stageperiode van loods met de functie van stuurman, en voor zover de inspringende loods met de algemene functie voor de taak van stuurman aangewezen wordt voor de hele vaarbeurt;
 - bij vervanging wegens ziekte van de loods met de functie van kapitein of stuurman, en voor zover de inspringende loods met de algemene functie de taak van stuurman overneemt voor de resterende gedeelte van de vaarbeurt.
- §2 - De voornoemde vermelde extra prestatie van VTMS – loods, die in principe per maand toegewezen wordt, wordt steeds vergoed naar rato van de toelagen die voor de rivierloodsen gelden.
- §3 Voor de kanaalloods met de algemene functie die uitsluitend verhalingen in de haven van Gent verricht, geldt de coëfficiënt van 0.15 in plaats van 0.40
- §4 De voornoemde extra-prestatie voor de loods lesgever wordt steeds vergoed naar rato van de toelagen die voor de rivierloodsen gelden. Het aantal prestaties per loods wordt per etmaal beperkt tot $2 \times 0.5 = 1.00$ prestatie. Deze verloning is niet cumuleerbaar met de toelage zoals vastgelegd in artikel XIII 62, §5 van het VPS.



Loodswezen-Pilotage

Nota / nota meevaren en halen
ZIP DRPJ 022 / Meevaren versie van maandag 12 mei 2003

AGENDAPUNT GEMENGDE WERKGROEP LOODSEN VAN 14 OKTOBER 2003

Algemene opmerkingen inzake de wijzigingen in omzendbrief PEBE/MVG/2002/1 zoals gewijzigd bij omzendbrief PEBE/MVG/2003/1:

- In het VPS spreekt men niet meer van de loods met de algemene functie maar wel van de loods met de operationele functie. Het is misschien best dezelfde formulering in de omzendbrief te gebruiken. Zie onderlijnde formulering.
- In de tekst is de lay-out ietwat duidelijker gemaakt (gebruik van gedachtestreepjes en paragraaftekens).
- In de tabel van extra prestaties, meer bepaald onder de 11^{de} gedachtestreepje wordt nog steeds gesproken over de overbrenging naar de helihaven van Koksijde. Sedert de invoering van het contract met Noordzee helikopters Vlaanderen wordt er gevlogen vanaf de luchthaven van Oostende. Het is misschien best deze formulering te wijzigen in **“Verplaatsing naar de helihaven en overbrenging per heli naar het te beloodsen schip”**.



Loodswezen-Pilotage

Nota / nota meevaren en halen

ZIP DRPJ 022 / Meevaren versie van maandag 12 mei 2003

NOTA

Aan: de voorzitter en leden van het sectorcomité
 Van: Willem Van Poucke
 Datum: 29 september 2003
 Betreft: 1.Aanpassing coëfficiënten traject tussen Antwerpen en Ternuizen
 2.Aanpassing coëfficiënten Verhalingen voor Kanaal en Rivierloodsen.
 3. Aanpassing coëfficiënten Ankerwacht.

1. Aanpassing coëfficiënten traject tussen Antwerpen en Ternuizen

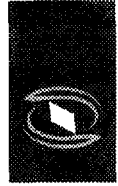
1. Situering:
 Ten gevolge van het Herziane Scheldereglement valt de scheepvaart van Gent naar Antwerpen thans volledig ten laste van het Vlaamse Loodswezen de schepen die dit traject volgen worden aanzien als Belgische wetschepen. Waar in het verleden slechts 72,5 % van deze schepen door Vlaanderen dienden belooft te worden betreft het thans de volle 100 % samen met een duidelijke intensivering van het verkeer resulteert dit in een weinig efficiënte inzet van de loodsen Het nieuwe aan de situatie is dat het thans immers essentieel gaat om enkele trajecten zodat de loods thans per traject gedurende langere tijd bezig is dan in het verleden toen de coëfficiënten werden opgesteld. Het is de bedoeling om dit in de prestatievergoeding voor het traject in te werken. Het invoeren van een nieuwe prestatie voor het nieuwe pendel vervoer zou immers een sneeuwal effect te weegbrengen dat in se niet wenselijk is.

2. Voorgestelde wijzigingen:
 Het voorstel is om het traject tussen Antwerpen en Ternuizen en van Ternuizen naar Gent op te trekken van 0,75 naar tot 0,85 eenheden voor Ternuizen Antwerpen, op dat ogenblik dient analoog het traject Gent Ternuizen opgetrokken naar 0,85. Als bijkomende randvoorwaarde dient er gesteld dat het hier gaat om het enkelvoudige trajecten naar of van Ternuizen met daaropvolgend of daarvoor loodswissel en respectievelijk terugkeer of uitzenden naar Ternuizen.

3. Knelpunten
 Uiteraard geeft dit een bijkomend budgetair effect. Het is echter wel zo dat het hier gaat om een verhoging van het verkeer die dus ook leidt tot een bijkomende inkomst dit wordt in de budgettaire balans in rekening gebracht. Deze verhoging wordt door meerdere vakorganisaties gekoppeld aan de Zeebrugge – en Westvlietregelingen.

4. Voorstel tot wijziging
 Aanpassing van de Omzendbrief PBE/MVG/2002/1

Rivierloodsen Ternuizen/Hansweert – Antwerpen	0,75
Kanaalloodsen: Ternuizen – Gent	0,75
Verangen door: Rivierloodsen Hansweert – Antwerpen	0,75
Ternuizen – Antwerpen (met loodswissel Kanaalloodsen: Ternuizen – Gent	0,85
Ternuizen – Gent met loodswissel en verplaatsing over land van of naar Ternuizen	0,85



5. Budgettaire impact

De budgettaire impact van deze verhoging wordt in de excelbladen als bijlage toegelicht en komt naar op een jaarlijkse meeruitgave van:

Voor de rivierloodsen	4,823.06€
Voor de kanaalloodsen	5,180.20€

II. Aanpassing van de coëfficiënten voor verhalingen voor Rivier, Kanaal en Zeeloodsen

1. Situering:

In de haven van Antwerpen worden thans op de rechteroever slechts 3 sluizen meer gebruikt. Als gevolg hiervan wordt er regelmatig met zeeschepen van de sluizen van de ene oever naar de andere oever verhaald. Tevens wordt algemeen vastgesteld dat de wachttijden aan de Kallosluis steeds meer toenemen. Zodat de Rivierloodsen bij verhalingen veel langer moeten presteren bij deze bewegingen. Ook het traject tussen de Bovenschelde en de haven van Antwerpen sluizen en kaden van alle sectoren is hierdoor sterk toegenomen. In de excel berekeningen in bijlage blijkt dit ook in de duurtijd van de verschillende trajecten

In de haven van Gent is de gemiddelde tonnemaat en /of lengte van de verhaalde vaartuigen sedert 1995 nagenoeg verdubbeld. Hiermee gepaard gaat de verlenging van de duur van de verhalingen.

Omwille van de billijkheid, en eenvormigheid van reglementering lijkt het logisch dat ook de Zeeloodsen voor het kalibreren, compenseren en verhalen voor 0,5 eenheden zouden worden vergoed. De kustloodsen werden reeds vroeger a rato van 0,5 eenheden per verhaling vergoed.

2. Voorgestelde wijziging:

Verhoging van de coëfficiënt toegekend voor verhalingen van 0.4 prestatie naar 0.5 prestatie voor de Rivier, Kanaal en zeeloodsen.

3. Knelpunten

Dit heeft een meerkost waarvan de compensatie op het einde van dit document wordt uitgewerkt.

4. Voorstel tot wijziging

Aanpassing van de Omzendbrief PEBE/MVG/2002/1

Verhaling in de haven van Antwerpen	0,5 i.p.v. 0,4
Bovenschelde – Antwerpen Rede	0,6 blijft ¹
Bovenschelde – Antwerpen haven alle sectoren	0,8 i.p.v. 0,6
Verhaling in de haven van Gent	0,5 i.p.v. 0,4
Verhalen, compenseren of calibreren op de rede van Vlissinge,	0,5 i.p.v. 0,4

5. Budgettaire impact

De voorgestelde oplossing heeft als meerkost:

Verhalingen Antwerpen	29.982,74 €
Bovenschelde – haven Antwerpen	15,760.40 €
Verhalingen Gent	7.252,28 €
Verhalingen Vlissingen	163,40 €

¹ Ter verduidelijking ingevoerd.



III. Aanpassing coëfficiënten Ankerwacht

1. Situering:

Het niet vergoeden van ankerwachten die niet opgelegd worden door de overheid bij commerciële activiteiten worden uitgevoerd leidt tot het afstappen van de loods bij het ten anker liggen van deze vaartuigen. In dat geval moet er vervoer voorzien worden van en naar het schip hetgeen meer kost dan het uitbetalen van de prestatie van de loods. Tevens is het niet klantvriendelijk om een vaartuig ten anker te laten gaan en het dan een nieuwe loodsbestelling te laten maken. Dit resulteert voor de klant in extra kost en vertraging voor het vaartuig. Deze regeling verhoogt dan ook specifiek de aanloopkost voor dit vaartuig. Vermits het een strategische doelstelling is van de Administratie om de globale aanloopkost naar de Vlaamse havens te beperken lijkt het vergoeden van de aanwezigheid van een loods op een vaartuig ten anker in lijn met deze strategische doelstelling. Ook wanneer de veiligheid van het schip naar de inschatting van de gezagvoerder in gedrang komt zou de aanwezigheid van een loods moeten kunnen georganiseerd worden.² Het is sé ook de bedoeling van de DAB Loodswezen om hier een blinde vlek in de dienstverlening op te vangen; in een aantal situaties is de aanwezigheid van de loods op een tuig ten anker gevraagd, in het verleden werden dergelijke opdrachten vaak hierom aan het Nederlands Loodswezen overgelaten, hetgeen leidde tot absurde situaties zoals :

Bij het leggen van pijpleidingen en kabels over de Vaarwaters binnen de Vlaamse wateren worden Nederlandse loodsen ingezet

Deze maatregel is ook ingegeven door veiligheidsoverwegingen; commerciële activiteiten houden risico's in waarbij de aanwezigheid van een loods tot resultaat heeft dat eventuele hulp bij ongevallen vlugger en op een meer efficiënte wijze ter plaatse kan gebracht worden.

2. Voorstel

Het uitbetalen van alle ankerwachten waarbij commerciële operaties worden uitgevoerd of wanneer de gezagvoerder het uit veiligheidsoverwegingen nuttig acht en die langer duren dan één uur a rato van 0.5 prestaties per zes uur of deel ervan. Een minimumtijd van één uur dient te worden ingebouwd om het ankergooien om manoeuvre – technische redenen niet te laten meetellen als ankerwacht.

3. Knelpunten

Zelfs met deze regeling is het financieel voor de loods niet zo gunstig om ankerwachten te lopen. De nodige maatregelen moeten getroffen worden opdat het aantal loodsen dat ankerwacht loopt gelijkelijk verdeeld wordt onder de verschillende bevoegdheidsgroepen en de verschillende korpsen dit moet gebeuren door een aanpassing van de dienst – en beurtregeling.

4. Voorgestelde wijziging

Aanpassing van de Omzendbrief PEBE/MVG/2003/1

II.3.2. Coëfficiënten voor extra-prestaties opgelegd door de loodsdienst:

Ankerwacht op de rede van Vlissingen,	0.5
Terneuzen of Everingen, opgelegd door de Rijkshavenmeester en in het Belgisch gedeelte door het Gemeenschappelijk Nautisch beheer	
Overige ankerwachten vanaf 3 uur per 6 uur of gedeelte ervan	0,5

Op voorwaarde dat er commerciële operaties worden uitgevoerd of wanneer de gezagvoerder het om veiligheidsredenen eist.

5. Budgettaire impact

De voorgestelde oplossing heeft als meerkost

Rivier :	1492.60 € per jaar
Kanaal	878,00 € per jaar
Andere korpsen	0 € per jaar

Dit in de veronderstelling dat iedere ankerwacht die thans bijkomend werd vastgesteld en aangerekend ook in aanmerking komt voor deze vergoeding dit is wellicht slechts voor 50 % van de gevallen waar.

² Deze vergoeding is volledig gedekt door het uit te betalen bijkomend loodsgeld.



AGENDAPUNT Sectorcomité 9 februari 2004

Omschrijving	Kostprijs of aantal	Kostprijs /opbrengst per beloodsing	Totale Kostprijs/ Opbrengst	Indexering 1.3195
Opbrengst bijkomende trafiek Gent Antwerpen	140 beloodsingen	349 €	48,755.30	48,755.30
Extra kosten taxivervoer	225 km	0,659 €	-20,714.02	-20,714.02
Opbrengst verhalingen	PM	PM	0.00	
Opbrengst l.o.a.	312	600 €	187,200.00	187,200.00
Kosten redebeloodsingen (Zeebrugge)	225.000,00 €			
Aantal redebeloodsingen (Zeebrugge)	822	273,72 €	225,000.00 €	
Aantal beloodsingen Rede Zeebrugge – Rede Vlissingen	175	225.000,00 € 175=1285,71€		
Opbrengst wetschepen	PM	PM	(PM ⁴)	
Traject Zeebrugge Vlissingen⁵				
Kostprijs traject huidige situatie	= 138,75 x 0,35	48,56€	8498.43€	
Kostprijs traject voorstel	= 138.75 x 0,95	131.81€	<u>-23067.19€</u>	
<i>Vershil</i>	= 138.75 x 0,6	43,00 €	-14,568.75	-19223.47
Westrond				
Kostprijs Westrond			-13,244.00	-17475.46
Loodsen op Afstand				
Kostprijs loa 6 uur	Zie balans (6.3 loa beloodsing)		-31,508.07	-31,508.07
Helicoördinator				
Kostprijs helikoptercoördinator	Zie Recapitulatietabel		-41,628.73	-41,628.73
Antwerpen – Gent				
Belgische Wetschepen				
Bijkomende Kostprijs Antwerpen Terneuzen	254	37.98€	- 4,823.06	-6372.94
Bijkomende Kostprijs Gent Terneuzen	295	35.12€	- 5,180.20	-6835.04
Verhalingen				
Bijkomende kostprijs verhalingen Vlissingen	19	8,6 €	-163.40	-215.6063
Bijkomende kostprijs verhalingen Antw.	1579	18.99 €	-29,982.74	-39562.23
Bijkomende kostprijs verh.na Bovenscheldereis	73	37.98 €	-15,760.40	-20795.85
Bijkomende kostprijs verhalingen Gent	413	17.56€	-7,252.28	-9569.383
Ankerwachten				
Bijkomende kostprijs ankerwachten Kanaal	5	175.60 €	-878.00	-1158.521
Bijkomende kostprijs ankerwachten Antwerpen	8.5	189.88 €	-1,492.60	-1969.486
Bijkomende kostprijs ankerwachten Kust	Nil	0	0.00	
Bijkomende kostprijs ankerwachten Zee	Nil	0	0.00	
			Saldo	18,935.17



Loodswezen-Pilotage

Nota / GWGL1410vNOTATerneuzen

AGENDAPUNT Sectorcomité 9 februari 2004

Traject	Datum	Wie doet wat?
<i>Nota opmaken</i>	<i>29 april 2003</i>	<i>Willem Van Poucke & Ronald Delaporte</i>
<i>Consensus loodsen</i>	<i>29 april 2003 14 oktober 2003</i>	<i>Gemengde werkgroep loodsen</i>
<i>Nota Overlegcomité 18</i>	<i>9 februari 2004</i>	



Loodswezen-Pilotage

Nota / GWGL1410vNOTATerneuzen

NOTA

Aan: kapitein Jacques D'HAVE
Van: Willem Van Poucke
Datum: maandag 8 september 2003
C.C. Directiecomité
Betreft: GSM – belprofiel loodsen

1. Situering:

Bij de onderhandelingen i.v.m. het belprofiel van de loodsen werd het belprofiel 1 A aanvaard op voorwaarde dat er in Vlissingen een goedkope munttelefoon zou ter beschikking gesteld worden van de loodsen. Dit is omwille van de huidige telecom – tariefstructuur niet meer mogelijk. De loodsen weigeren in afwachting van een te gronde regeling een aanpassing van de beurtregeling die het porren via de GSM mogelijk maakt. Ondertussen hebben allen reeds een GSM ontvangen en wordt er wel voor de DAB Loodswezen nuttig gebruik van gemaakt. Tevens werd door de dienstleiding vastgesteld dat het uitzonderlijk gebruik van de dienst GSM uiterst beperkt is

2. Voorgestelde wijzigingen:

Om die reden werd het volgend voorstel door de dienstleiding op tafel gelegd:

- De loodsen behouden hun huidig VIP belprofiel.
- Bij overschrijding van een maximum – bedrag van 100 € (150€ voor de zeeloodsen omdat zij hun gehele beurt in Vlissingen verblijven) per maand wordt de loods aangeschreven met het verzoek de overschrijding te motiveren of de eventuele persoonlijke communicaties terug te betalen.

Deze regeling sluit de mogelijkheid van misbruik in de praktijk uit.

In feite wordt door de voorgestelde regeling enerzijds een groot vertrouwen in de loods gesteld , anderzijds bestaat de mogelijkheid om uitzonderlijk telefoongesprekken voor privé aangelegenheden te voeren aan een voordelig tarief.

Het principe is duidelijk: **privé – communicaties over de dienst GSM kunnen niet door de DAB Loodswezen betaald worden.** Roaming en bepaalde gevallen van overmacht hebben echter tot gevolg dat een aantal persoonlijke communicaties toch door de werkgever zouden kunnen betaald worden. In dat geval worden de loodsen verondersteld dit vrijwillig terug te betalen. Het gebruikte tarief is hierbij zeer voordelig.

Praktisch wordt enkel in geval van uitzonderlijke privé gesprekken een betaling van de loodsen verwacht.

Anderzijds dient de overheid ook niet verder tussen te komen alle noodzakelijk ingrepen worden volautomatisch binnen de DAB uitgevoerd.

3. Knelpunten

Tijdens de vorige Werkgroep loodsen kon de vertegenwoordiger van AZF zich bij deze oplossing aansluiten als de controle door DAB Loodswezen geen bijkomende inzet vereiste en dit niet leidt tot oneigenlijk gebruik van de GSM's . De vakorganisaties anderzijds vroegen een verduidelijking van de procedure en een statistiek van de thans gemaakte onkosten. Het huidig document is een poging om hieraan te voldoen. Hierbij wordt een statistiek voor 2003 gegeven. Bijkomende uitleg m.b.t. de procedure kan nog tijdens Gemengde Werkgroep worden gegeven en zo nodig in het verslag van de Gemengde Werkgroep worden opgenomen.

4. Voorstel tot wijziging

Aanvaarding door alle vakorganisaties van de wijzigingen in de beurtregeling van de vermelding semafoon naar GSM en vastleggen door de dienstleiding van een procedure tot automatische aanschrijving.

✓ Punt 5.1.1.3. op pagina Hoofdstuk V / 1 van 12

wordt geschrapt en vervangen door:

- Punt 5.1.1.3. Er wordt aan alle loodsen, loodsen in stage, chefloodsen, chefloodsen in stage en nautisch dienstchefs in persoonlijke verstrekking een gsm toestel ter beschikking gesteld.



Loodswezen-Pilotage

Activiteit	Prestaties	Aangepast voorstel	Verschil	Verschil per beloodsing	Kostprijs Verschil	Aantal Bld.	Duur Bld.	Gem.Duur
Antwerpen Terneuzen	190,5	215,9	25,4	18,99	4.823,06	254	953,77	3,76
Verhalingen Antwerpen	631,6	789,5	157,9	18,99	29.982,74	1579	2187,49	1,39
Terneuzen Gent	221,25	250,75	29,5	17,56	5.180,20	295	798,01	2,71
Verhalingen Gent	165,2	206,5	41,3	18,99	7.252,28	413	472,95	1,15
Verhaling Scheldemonde	19	9,5	1,9	8,6	163,40			
Ankerwachten Kanaal		5	5	87,8	878,00			
Ankerwachten Rivier		8,5	8,5	94,94	1.492,60			
Windham	249	332	83	37,98	15.760,40	415	747,74	1,80
Ankerwachten kust + SM	geen bijkomende in laatste half jaar				0			
Totalen					65.532,68	2541	4412,22	1,74

Berekening kostprijs loodstoelage

Antwerpen	LT	# loodsen	
Loodstoelage 1	137	31	4247
Loodstoelage 2	164	34	5576
Loodstoelage 3	195	26	5070
Loodstoelage 4	232,5	56	13020
Gemiddelde toelage	189,88	147	27913

Kanaal

Loodstoelage 1	137	12	1644
Loodstoelage 2	164	6	984
Loodstoelage 3	195	4	780
Loodstoelage 4	232,5	8	1860
Gemiddelde toelage	175,6	30	5268

Nieuwe regeling voor de ankerwachten:

Ankerwachten van langer dan 3 uur worden per begonnen periode van 6 uur vergoed.

Loodstoelage ankerwacht per uur	12,15 €
Geïndexeerd 1,3195	16,03 €
Loonkost Loods per uur	32,20 €
Totaal	48,23 €
Loodsgeld aangerekend per uur	53 €

Berekening	Rivier	Kanaal	Totaal	27,5 % Bijkomend	Bij gem. Diepg. 6,0 m	Bruto	- Taxi	Netto
Aantal bijkomende schepen	254	295	508	140	Opbrengrst @ 349	48.755,30	20.714,02	28.041,28

Berekening inkomst L.O.A.

Aantal Loa beloodsingen	312,00	Gemiddelde 2001 2002 2003
Opbrengst bij 6 m diepgang	750,00 €	
Vlaams aandeel	600,00 €	
Ontvangst	187.200,00 €	



BIJLAGE 02 AAN NOTA MEEVAREN EN HALEN VAN SCHEPEN IN VREEMDE HAVENS.

**PROCEDURES
MEEVAREN NAAR EN / OF
HALEN VAN SCHEPEN IN VREEMDE HAVENS**

1. Meevaren en halen van schepen in vreemde havens.

1.1. Meevaren naar vreemde havens:

Het meevaren naar een vreemde haven is niet toegelaten, tenzij de loods door omstandigheden van overmacht gedwongen wordt zulks te doen.

Deze overmacht kan ontstaan uit oorzaak van plaatselijke omstandigheden of van de houding van de gezagvoerder.

In een situatie van meevaren moet de loods proberen te ontschepen in de dichtstbijzijnde vreemde haven. In een situatie van meevaren moeten de procedures "meevaren naar een vreemde haven" strikt nageleefd worden.

1.2. Halen van schepen in vreemde havens:

Onder haalschip wordt verstaan: een gezagvoerder van schip dat een loods verlangt in een vreemde haven, niet gelegen langs de Schelde of het Kanaal van Gent naar Terneuzen met uitzondering van Nederlandse Wetschepen.

De dienstleiding oordeelt of er al dan niet, en zo ja op welke manier, gevolg wordt gegeven aan een vraag om een schip te halen.

1.3. Combinatie van meevaren en halen van een schip in vreemde haven:

Het meevaren naar een vreemde haven en het halen in een vreemde haven worden als volgt gecombineerd. Een loods die in een vreemde haven wordt geland zal het coördinatiecentrum van zijn station telefonisch raadplegen of hij ter plaatse moet blijven of mag terugreizen. Indien binnen de zes (6) uur na landing in de vreemde haven een vaartuig aldaar zijn loods kan inschepen wordt betrokken loods weerhouden. Bij het weerhouden van een loods wordt uiteraard rekening gehouden met de ETA in de vreemde haven van loodsen die nog aan het meevaren zijn.

Een combinatie kan eveneens plaatsvinden tussen twee vreemde havens die niet te ver van elkaar zijn gelegen. De totale duur tussen het landen en het bemannen mag de zes uren niet overschrijden.

Bij het ontvangen van een vraag tot halen van een schip in een vreemde haven zal de coördinatie onderzoeken indien er in de vreemde haven geen Vlaamse loods beschikbaar is of zal zijn tegen de aankomst van het te beloodsen schip. Zoniet wordt onderzocht of een loods per hoogdringendheid kan uitgestuurd worden.

2. Vergoedingen en gelden aan te rekenen bij medevaren of halen van schepen in vreemde havens:

Als er voor het aan boord brengen of ontschepen van een loods extra kosten moeten worden gemaakt, moeten die door de kapitein van het schip worden betaald.

2.1. Immobilisatievergoeding:

Als een loods niet op de gebruikelijke beloodsingsplaats wordt ontscheept, maar door de kapitein mee op zee wordt genomen, ongeacht of op die zeereis loodsdienst wordt of kan worden verricht moet de kapitein het bedrag van de immobilisatievergoeding per etmaal of gedeelte daarvan, zoals vermeld in de uitvoeringsbesluiten van het herziene Scheldereglement en van het Decreet, betalen.

De duur van afwezigheid van de loods wordt berekend vanaf het tijdstip van het passeren van die gebruikelijke beloodsingsplaats tot dat van terugkeer op de gebruikelijke plaats van waaruit hij zijn dienst aanvangt.

Voor een haalschip moet eveneens de immobilisatievergoeding betaald worden. De duur van afwezigheid van de loods wordt berekend vanaf het tijdstip dat betrokken loods zijn standplaats heeft verlaten tot het tijdstip waarop het schip is aangekomen op de plaats waar de kapitein in normale omstandigheden een loods aan boord had kunnen nemen, ongeacht of op de zeereis loodsdienst is of kon worden verricht.

2.2. De ontschepingskosten of inschepingskosten in de vreemde haven:

Deze kosten worden door de plaatselijke dienstverlener rechtstreeks verrekend aan de agent van de Vlaamse haven van herkomst of bestemming.

Bij een combinatie worden de kosten over beide schepen verdeeld zoals hierna vermeld.

2.3. De dagvergoedingen van de loods:

De maaltijdvergoedingen (middag- en avondmaal) worden samengevoegd in de dagvergoeding van de loods. Per kalenderdag dienstreis ontvangt de loods een dagvergoeding van 50 euro aan 100%.

Onder dienstreis wordt verstaan:

- ✓ Bij haalschepen: de duur tussen tijdstip van vertrek standplaats tot het tijdstip van inscheping aan boord van het vaartuig ;
- ✓ Bij medevaren: de duur tussen het tijdstip van ontscheping en het tijdstip van aankomst standplaats.

Bij een combinatie vallen alle dagvergoedingen vanaf het landen van een loods in een vreemde haven ten laste van het schip dat zijn loods in een vreemde haven wenst.

2.4. Hotelkosten:

Onder de term "hotelkosten" wordt verstaan de kosten voor overnachting en ontbijt. De hotelkosten worden berekend aan de hand van de schaal die geldt bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken en zijn opgenomen in de onzendbrief PEBE/DVR/2001/7 van 17 september 2001 inzake de reis- en maaltijdvergoedingen . In uitzonderlijke gevallen en mits een degelijke motivatie kan afgeweken worden van de geldende schalen.

Bij een combinatie vallen de hotelkosten ten laste van het schip dat zijn loods in een vreemde haven wenst.

2.5. Reiskosten:

De reiskosten zijn de effectieve kosten die de loods moet dragen om terug zijn standplaats te vervoegen of deze om een schip in een vreemde haven te vervoegen. Zij worden terugbetaald naar rato van de tegenwaarde van een treinkaartje 1^{ste} klasse of een vliegticket in "economy class".

2.6. Vrijstelling van betaling van de vergoedingen:

Vrijstelling van betaling van de vergoedingen vermeld onder de punten 2.1, 2.2, 2.3 ,2.4 en 2.5 wordt verleend als het medevaren ten laste kan gelegd worden aan een tekortkoming van de loodsadministratie.

De vrijstelling geldt voor zover de loods niet verder dan Calais, Dover, Rotterdam/IJmuiden wordt meegenomen. Wordt de loods verder dan genoemde havens meegenomen zijn alle kosten te laste van de rederij te rekenen vanaf het tijdstip van voorbijvaren van de loodskruispost. Om alle betwistingen te vermijden worden de loodsen opgedragen de kapiteins uitdrukkelijk te verzoeken ontscheept te worden op het dichtst bijgelegen loodsstation na het voorbijvaren van het kruisstation.

Onder tekortkomingen ten laste van de loodsadministratie wordt onder meer verstaan: defecten aan de loodsboot op de loodskruispost, het medevaren van loodsen – passagieren, loodsen in stage.

2.7. Bij een combinatie van meevaren en halen worden de kosten als volgt verdeeld tussen beide schepen:

2.7.1. Combinatie in één vreemde haven:

- ✓ Voor het schip waarmee de loods is meegevoerd zullen de immobilisatiekosten aangerekend worden vanaf het tijdstip van passage loodskruispost tot het moment dat de loods in de vreemde haven wordt geland. De ontschepingskosten in de vreemde haven komen ten laste van het schip waarmee meegevoerd werd
- ✓ Voor het te beloodsen schip in de vreemde worden de volgende kosten aangerekend:
 - De dagvergoeding(en) van de loods (zie punt 2.3)

- De verblijfskosten van betrokken loods in de vreemde haven;
- De eventuele inschepingskosten voor het aan boord brengen van de loods;
- De immobilisatiekosten te rekenen vanaf het tijdstip van landen in de vreemde haven tot het moment van passage van de loodskruispost.

2.7.2. Combinatie in twee verschillende vreemde havens:

Bij een combinatie van meevaren en halen in twee verschillende havens worden de kosten tussen beide schepen verdeeld zoals in punt 2.7.1. beschreven.

Wanneer echter de tweede haven op de terugweg tussen de eerste vreemde haven en het station van betrokken loods gelegen is worden de kosten als volgt verdeeld:

- ✓ Eerste schip:
 - Voor het schip waarmee de loods is meegevoerd worden de immobilisatiekosten aangerekend vanaf het tijdstip van passage van de loodskruispost tot het moment dat de loods in de tweede vreemde haven aankomt.
 - De ontschepingskosten in de eerste vreemde haven;
 - De reiskosten van de eerste vreemde haven naar de tweede vreemde haven;
- ✓ Tweede schip:
 - Voor het haalschip worden de immobilisatiekosten aangerekend vanaf het tijdstip dat de loods in de tweede vreemde haven aankomt tot op het moment van passage van het punt waar de gezagvoerder normaal de loods aan boord had moeten nemen.
 - Eventuele inschepingskosten;
 - Eventuele bijkomende kosten.

2.8. Voorschieten van reis- en verblijfskosten:

De reiskosten, de hotelkosten en mogelijke andere bijkomende kosten zijn de effectieve kosten die de loods moet dragen om enerzijds bij meevaren terug zijn standplaats te verwoegen of anderzijds een schip in een vreemde haven te halen. Zij worden integraal terugbetaald mits voorlegging van de bewijsstukken of uitzonderlijk op grond van een verklaring op eer waaruit blijkt dat die kosten werkelijk gedragen werden en een bewijsstuk terzake moeilijk of niet te verkrijgen is.

De loods mag de effectieve kosten voorschieten.

Indien noch de kapitein, noch de loods over genoeg geld beschikken om de kosten te dekken, moet de kapitein verzocht worden een telegram naar de plaatselijke scheepsagent te sturen om het reisgeld of reisbiljetten van de loods, bij aankomst van het schip, rechtstreeks aan boord en voor de ontschepping te ontvangen.

Een loods die in een situatie van meevaren ontscheept wordt in een haven of op een plaats waar het schip zelf niet aanlegt moet aan de kapitein vragen op zijn / haar reisgeldformulier de naam van de scheepsagent in de Vlaamse haven van herkomst te vermelden.

Dit om onnodige moeilijkheden te besparen aan de makelaar, die eventueel het reis- en verblijfsgeld voorschiet.

3. Formulieren:

3.1. Pilot's immobilisation note:

Wordt zo snel mogelijk aan de kapitein voorgelegd en wordt eigenhandig door de kapitein ingevuld en ondertekend. (zie bijlage 01)

Bij een combinatie wordt de "Pilot Immobilisation Note" ingevuld door zowel de gezagvoerder van het schip waarmee meegevoerd werd als de gezagvoerder van het schip dat gehaald wordt.

3.2. Formulier “meevaren of halen van schepen in vreemde havens”.

Op de achterkant van het formulier “pilot’s immobilisation note” staat bovenvermelde formulier afgedrukt. De loods vult het formulier zorgvuldig in met vermelding of het over een haalschip of een meevaren situatie gaat.
(zie bijlage 01 achterzijde)

3.3. Formulier “Reis- en verblijfkosten” (model 318).

De voorzijde van model 318 bestaat uit twee delen, namelijk een kwijting en een strook of hiel.
(zie bijlage 02)

3.3.1. Het kwijtschrift:

De loods vult de kwijting in en overhandigt deze voorzien van zijn handtekening aan de reder of makelaar, tegen ontvangst van het desbetreffende voorschot.

3.3.2. De strook of hiel:

Dient ingevuld en door de uitbetalende reder of makelaar van zijn firmastempel voorzien.
De keerzijde van het formulier dient door de gezagvoerder van het schip ingevuld en ondertekend te worden. Het vormt aldus het betalingsformulier voor de reder of makelaar om het voorziene voorschot uit te betalen.

3.4. Kostenstaat:

Terug op zijn standplaats vult de loods het formulier “kostenstaat” in en overhandigt deze, samen met de “pilot’s immobilisation note”, de ingevulde formulier “meevaren of halen van schepen in vreemde havens”, de hiel van model 318 en de verschillende stavingen der onkosten (reis- en hotelkosten) bij de chefloods van zijn standplaats in.
(zie bijlage 03)

De uitgaven dienen na afloop van de reis afgerekend te worden met voorlegging van de stavende bewijsstukken. De te veel ontvangen voorschotten moeten, conform de omzendbrief reis- en maaltijdvergoeding, binnen de tien (10) werkdagen terugbetaald worden aan de administratie van het station of door storting op de rekening van het Loodswezen.

Wanneer de loods onvoldoende voorschot heeft gevraagd wordt het saldo binnen de tien (10) werkdagen, na ontvangst van de bescheiden, teruggestort. Kleine bedragen kunnen onmiddellijk door de administratie van het station van betrokken loods uitbetaald worden.

4. Modaliteit meevaren en halen:

4.1. Algemeen meevaren en combinatie meevaren en halen:

De loods moet zodra hij kennis heeft of vermoeden heeft dat ontscheping buitengaats niet mogelijk is of zou kunnen zijn, of van zodra hij de intentie van de kapitein tot meenemen van de loods verneemt, hem het formulier “Pilots Immobilisation Note” ter ondertekening voorleggen. Hierdoor verklaart de gezagvoerder kennis te hebben genomen van de kosten voor hem verbinden aan het meevaren van de loods en met betaling ervan in te stemmen.

De loods zal dan onmiddellijk het coördinatiecentrum van zijn station telefonisch oproepen met vermelding van meevaren, bestemmingshaven en ETA vreemde haven.
De loodsdienstcoördinatie zal nakijken en meedelen aan de loods of hij al dan niet weerhouden wordt in de vreemde haven voor een combinatie van meevaren en halen.

Enmaal geland in een vreemde haven zal de loods, vooraleer zijn terugreis aan te vangen, de loodsdienstcoördinatie van zijn station telefonisch vragen of de situatie dezelfde is gebleven.

Is er geen combinatie mogelijk dan vangt de loods zijn terugreis aan. Hij zal zo vlug mogelijk en via de snelste weg zijn standplaats vervoegen.

Is er een combinatie in dezelfde vreemde haven mogelijk dan spreekt de loods met de lokale dienstverlener af inzake vervoer, hotel, tijdstip inscheping,

Is er een combinatie mogelijk in twee verschillende vreemde havens, zal de loods met de lokale dienstverlening afspreken inzake vervoer naar de volgende vreemde haven.
Aangekomen in de tweede vreemde haven zal de loods contact opnemen met de lokale dienstverlener aldaar en afspraken maken betreffende het vervoer de verblijfsmogelijkheden en het tijdstip van inscheping.

4.2. Bijzondere gevallen:

4.2.1. Regeling loodsen in situatie van einde zeebeurt:

Een loods die is meegevaren en in situatie "einde zeebeurt" vertoeft wordt, op eigen verzoek, niet meer weerhouden voor een haalschip indien hij niet meer voor het tijdstip "van de beurt gaan" zijn standplaats kan vervoegen (voor Scheldemondenloodsen is dit 11u.00 op de zesde dag en voor kustloodsen is dit 16u.00 op de zesde dag).

Zijn verzoek om niet meer weerhouden te worden wordt bij het eerste contact met de loodsdienstcoördinatie van zijn station (melding meevaren en ETA vreemde haven) medegedeeld.

Een loods die is meegevaren en zijn standplaats niet meer kan bereiken om op het normale uur van de beurt te gaan, mogen zij van de onschepingshaven rechtstreeks hun woonplaats vervoegen. Hij meldt zich telefonisch bij de loodsdienstcoördinatie van zijn station met opgaven van zijn aankomsttijdstip woonplaats. Het loodscertificaat en de formulieren van meevaren worden zo snel mogelijk aan de administratie overgemaakt.

4.2.2. Aankomst na meevaren in Rotterdam, Ijmuiden, Calais, Boulogne of Duinkerke of na aankomst te Oostende, Zeebrugge of Calais na een onscheping in het Verenigd Koninkrijk.

De loods bestelt via de loodsdienstregelaar van zijn standplaats, na eventuele overnachting, dienstvervoer naar Vlissingen / Antwerpen / Gent of Zeebrugge.

Niettegenstaande dat er hier sprake is van dienstvervoer zijn de kosten ten laste van de gezagvoerder. De loods zal bijgevolg een attest vragen aan betrokken bestuurder. Op het attest staat ondermeer de datum, de vertrekplaats, de aankomstplaats en het bedrag van de rit vermeld. Het attest wordt samen met het formulier "Kostenstaat" ingediend bij de administratie.

5. Halen van schepen in vreemde havens niet aan de Schelde gelegen.

In tegenstelling met medevaren is het halen van een schip een operatie die op voorhand kan gepland en georganiseerd worden. De makelaar bestelt, wanneer mogelijk, het vliegtuigticket en/of verzorgt het vervoer over land.

De loods krijgt via de agent voldoende fondsen ter beschikking om het niet georganiseerd gedeelte van de reis te bekostigen.

De loods laat model 318 door de kapitein ondertekenen voor de dagvergoeding(en).