



IN ZEE MET ...

afdeling Scheepvaartbegeleiding

Havendag 2008: ook Scheepvaart-
begeleiding stelt de deuren open
voor het grote publiek



+ INLEIDING +

+ AGENTSCHAP MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST +

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) van de Vlaamse overheid streeft naar een veilig en vlot scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens. Ook het integrale kustzonebeheer neemt ze voor haar rekening.

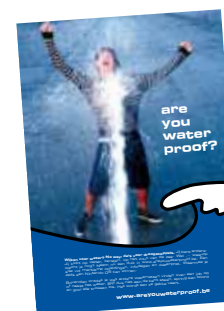
MDK bestaat uit:



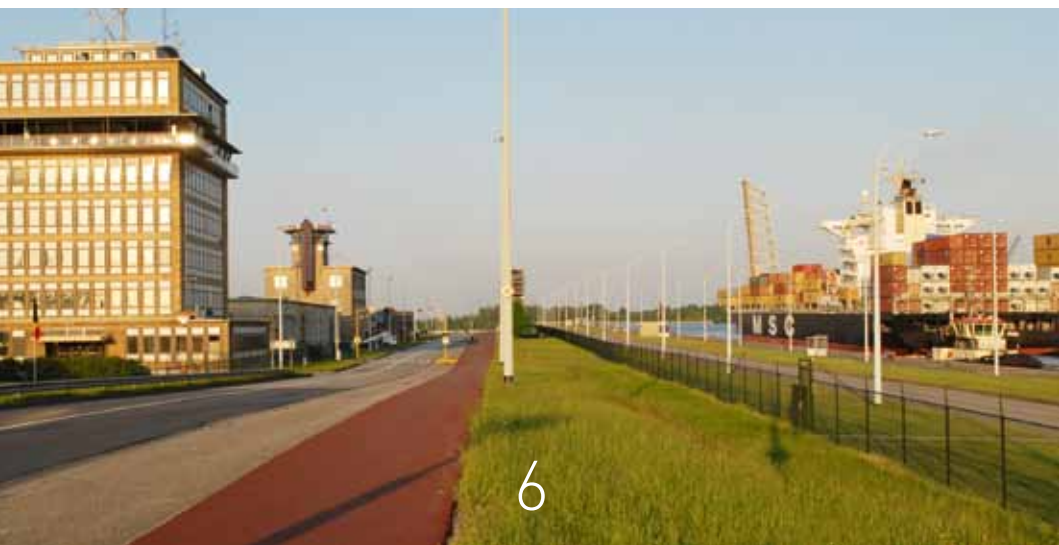
- dab Loodswezen: vlot en veilig loodsen en beloodsen tegen aanvaardbare prijs
- afdeling Scheepvaartbegeleiding: begeleidt samen met Nederlandse collega's schepen vanaf de wal. Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee
- dab Vloot is dé reder van de overheid
- afdeling Kust beveiligt de bevolking en het patrimonium tegen het geweld van de zee en ondersteunt de vlotte en veilige scheepvaart vanuit haar Vlaamse Hydrografie.

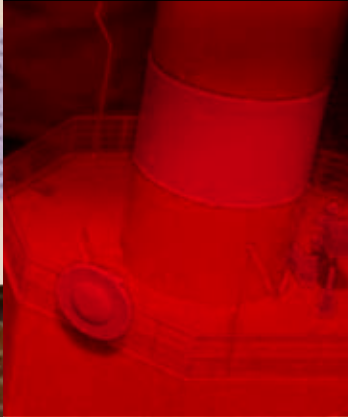


Scheepvaartbegeleiding is een partner in de structuur Kustwacht.



De afdeling werkt ook mee aan het project **Areyouwaterproof**.





+ AFDELING SCHEEPVAARTBEGELEIDING +

Missie

'De scheepvaart vlot en veilig laten verlopen op de maritieme toegangswegen.'

Visie

- Dienstverlening aan de vaartuigen vanaf de wal door het leveren van:
 - Informatie
 - Navigatieassistentie
 - Verkeersordening
- Coördinatie van maritieme reddingsoperaties.

Kerntaken

- De scheepvaart vlot en veilig laten verlopen op de maritieme toegangswegen via Vessel Traffic Services (VTS);
- Gemeenschappelijk Nautische Beheer (GNB) met Nederland;
- Beheren en opvolgen van de overeenkomsten tussen het Vlaams Gewest en de vier Vlaamse havenkapiteinsdiensten in het kader van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet;
- Investeren, beheren en exploiteren van de Schelderadarketen (SRK);
- Ondersteuning en coördinatie van reddings- en sleepactiviteiten op zee als SAR-autoriteit (Search And Rescue) vanuit het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) Oostende.

+ I. VESSEL TRAFFIC SERVICES +

+ VESSEL TRAFFIC SERVICES +

DE SCHEIDERADARKETEN ALS OOG, OOR EN GEHEUGEN VAN DE SCHEEPVAART VAN VOLLE ZEE TOT IN DE HAVEN

Wat is VTS?

De internationale definitie van VTS:

‘Diensten ingesteld door een bevoegde overheid, bedoeld om de veiligheid en de doeltreffendheid van het scheepvaartverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen. Deze diensten moeten kunnen communiceren met het verkeer, reageren en anticiperen op gevaarlijke verkeerssituaties die zich in een VTS-gebied ontwikkelen.’

VTS in het Scheldegebied

Om het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied effectief te kunnen begeleiden, werd in samenwerking met Nederland een gemeenschappelijke en grensoverschrijdende radarketen gebouwd. Deze Schelderadarketen (SRK) verleent VTS aan de vaartuigen om een veilige en vlotte scheepvaart mogelijk te maken.

De huidige Schelderadarketen bestaat uit vijf bemande verkeerscentrales en 21 onbemande radartorens. De bemande verkeerscentrales zijn gevestigd in Zeebrugge (VI), Vlissingen (NL), Terneuzen (NL), Hansweert (NL) en Zandvliet (VI). De SRK functioneert op continue basis, de klok rond, alle dagen van het jaar. Technologisch wordt de radarketen voortdurend geüpdatet en de operationele beschikbaarheid benadert 100 procent. Sinds de SRK in gebruik werd genomen, is het aantal ongevallen in het VTS-gebied sterk gedaald.

VTS heeft bij de Schelderadarketen een viervoudige invulling:

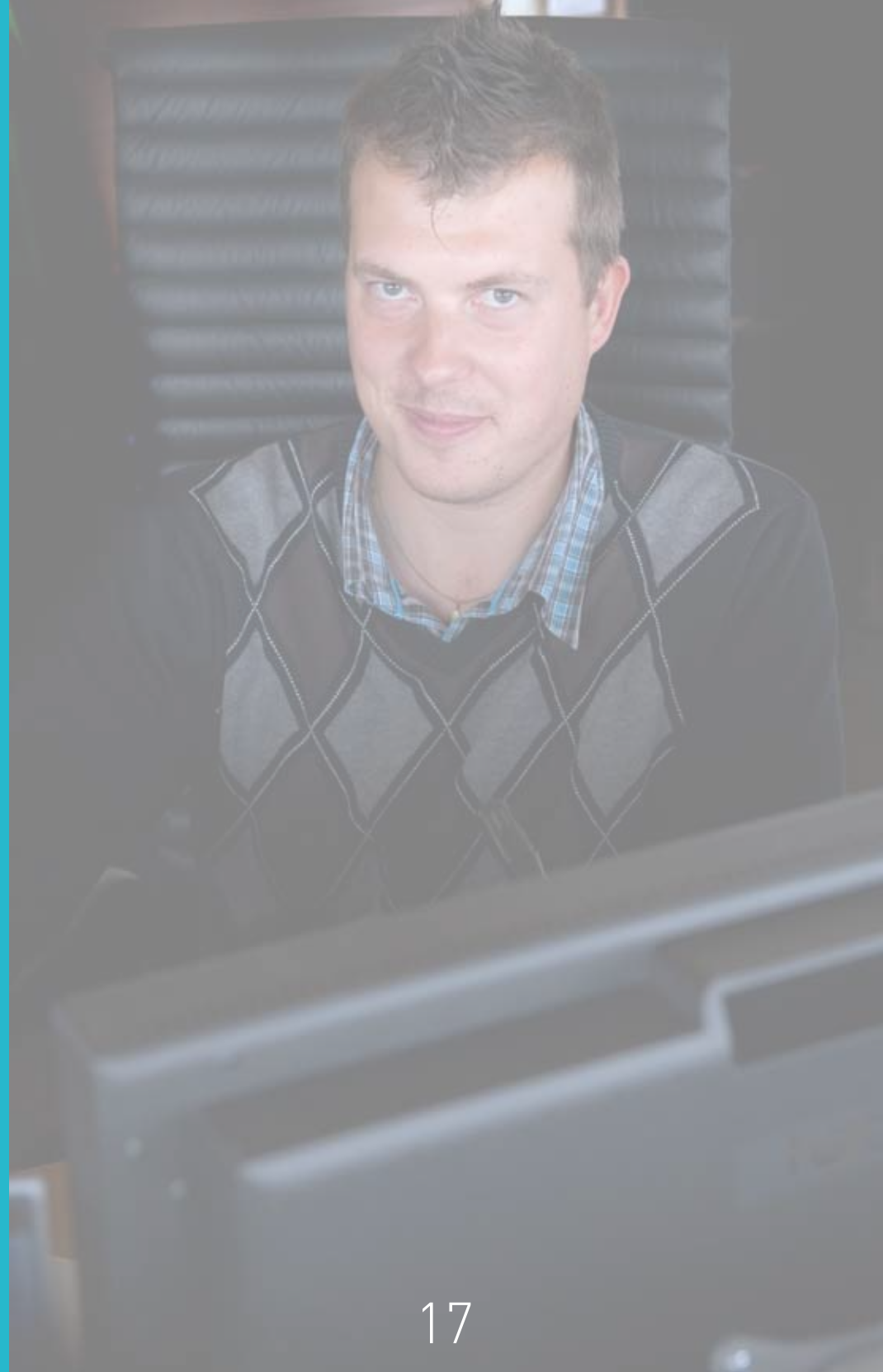
1. **Radarobservatie:** het doelvolger-systeem;
2. **Telecommunicatie:** tussen wal en schip;
3. **Informatieverwerkend systeem (IVS):** opslaan van informatie in databanken.
4. **Automatisch identificatie Systeem (AIS)**

Deze vier aspecten laten toe om vaartuigen te identificeren, om rapporteringen over posities te ontvangen en om beperkingen op te leggen. Bovendien is het mogelijk assistentie te verlenen aan schepen, bijvoorbeeld bij calamiteit of slechte weersomstandigheden met als doel de verkeersstromen beter te beheersen.

Hierdoor is de Schelderadarketen het oog, oor en zelfs geheugen om de scheepvaart te organiseren van volle zee tot in de haven. Want deze vier aspecten laten toe om vaartuigen te identificeren, om rapporteringen over posities te ontvangen en door te sturen, om informatie te krijgen of beperkingen op te leggen over voorgenomen trafiek en manoeuvres en om gevaren tijdig te onderkennen.

"Mijn werk is zoals het
uitzicht van op de
verkeerscentrale:
prachtig!"

FRANKY STANDAERT • CENTRALE ZEEBRUGGE



HERLES: HERINRICHTING LESSENAARS

+ Nieuwe operationele werkplekken voor de Schelderadarketen +

De vijf bemande radarcentrales van de Schelderadarketen zijn helemaal opnieuw ingericht.

Hiervoor ontwikkelen we nieuwe ergonomische werkplekken waar alle apparatuur die nodig is voor de uitvoering van de operationele taken kan worden ondergebracht.

Deze werkplekken zijn voorzien van de nieuwste technieken waaronder hoogteverstelling van het werkblad zodat de gebruiker de werktafel in de gewenste positie kan zetten. Bij een aantal werkplekken is het zelfs mogelijk om het werkblad tot een hoogte van 126 cm zodat er ook staande kan worden gewerkt.

We besteden ook speciale aandacht aan een zonweringsysteem om lichtweerkaatsing tegen te gaan. Hiermee voldoen de werkplekken aan de actuele normen en richtlijnen wat beeldschermwerk betreft.

Als bijkomstig onderdeel van het project wordt ook een nieuw Nautisch Informatiesysteem (NIS) geplaatst. Hierbij kan de operator op elke werkplek het NIS-beeldscherm raadplegen om de verschillende parameters zoals waterstanden, hydrometeo, windrichting en -snelheid aflezen of eventuele seinlichten bedienen.



Met de herinrichting van de lessenaars kunnen de verkeersleiders zittend en ook stand werken.



Uitkijk Zelzate

Het Gentse havengebied verwerkt jaarlijks zowat 24 miljoen ton aan goederen. Een groot deel van deze bevoorrading gebeurt via de Noordzee en is dus aangewezen op het goed functioneren van de sluis van Terneuzen en de brug van Zelzate. Deze brug is de poort tot de haven van Gent. Een poort die breed genoeg is om schepen tot 80.000 ton doorgang te verlenen.

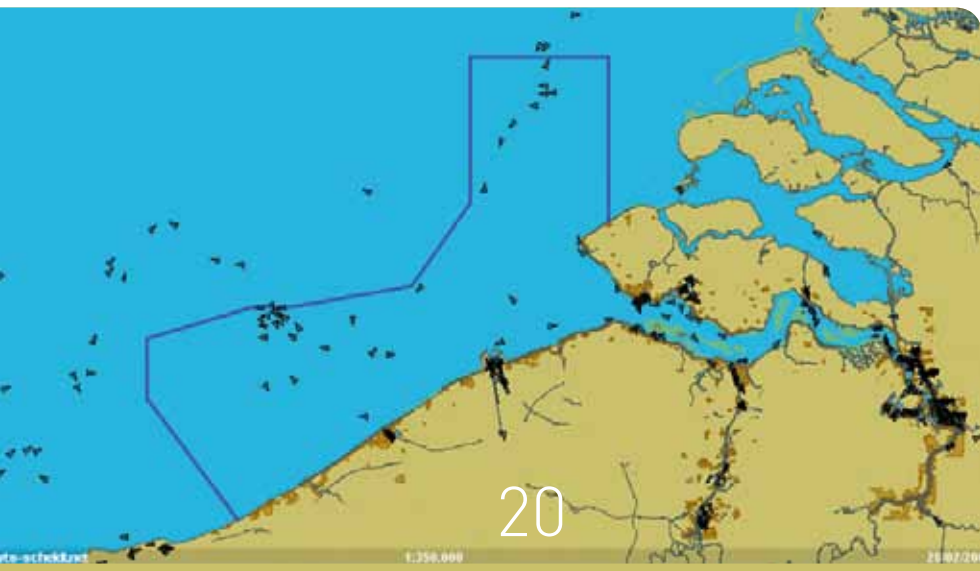
Uitkijk Zelzate groeit langzaamaan uit tot een echte VTS-centrale. De personeelsleden krijgen bijscholing zodat ze de taken van verkeersleider steeds beter kunnen uitvoeren en met de nieuwe apparatuur leren omgaan. In 2009 laten we het gebouw renoveren en zal ook de werkvloer volledig vernieuwd worden. Met de vernieuwing zal ook de console ergonomischer worden. Bovendien zal nieuwe apparatuur en een beter uitzicht vanuit de toren zorgen voor een meer optimale begeleiding van de scheepvaart. Ook de bediening van de brug wordt veiliger. Omdat Zelzate strategisch gelegen is voor de afdeling, zullen we er een multifunctionele vergaderzaal inrichten, zodat vergaderingen in de toekomst vaker op deze locatie kunnen plaatsvinden.

Werkingsgebied

Vessel Traffic Services (VTS) in het Scheldegebied strekt zich uit over een gebied van 150 kilometer: van de Belgisch-Franse grens over de Westerschelde tot de sluis van Kallo. Het is een gebied dat zeeschepen in ongeveer acht uur doorvaren, afhankelijk van getijbewegingen.

Het grensoverschrijdende karakter, de historische achtergrond en de infrastructuurle beperkingen maken het VTS-gebied van de Franse grens tot Antwerpen zeer complex.

VTS-werkingsgebied



De onbemande radartoren in de Oostdyckbank staat in zee en vangt de blinde vlek op die er vroeger was tussen de Franse en Belgische grens



"Als zo'n groot zeeschip
voorbijkomt, voel ik me
telkens in een andere
wereld.

Ik hou van het maritieme
waarmee ik via m'n werk
in contact kom."

MARC VAN DEN BOSCH • UITKLIJK ZELZATE



Opleiding

Voor de opleiding van Vessel Traffic Services (VTS) operatoren beschikken we over een VTS-simulator in Kallo, als één van de subsystemen van de Schelderadarketen. Deze simulator is voor 50 procent van Vlaanderen en voor 50 procent van Nederland, waardoor er ook op gebied van opleiding met elkaar wordt samengewerkt.

Deze simulator biedt consoleplaatsen aan die een exacte kopie zijn van de operationele systemen en maken gebruik van realtime verkeersinformatie. De instructeur volgt de cursisten tijdens de training op vanuit een afzonderlijke ruimte. Bovendien kan de instructeur levensechte situaties simuleren en de telecommunicatie van de schepen nabootsen. Na de training ontvangen de cursisten met behulp van de opgenomen gesprekken en radarbeelden een uitgebreide debriefing.

Simulator oefeningen vormen slechts een onderdeel van de opleiding. Er worden ook theorie lessen, on-the-job trainingen, praktijkstages aan boord van koopvaardijsschepen... voorzien, waardoor de verkeersleider voldoende jobspecifieke kennis verkrijgt.

Op 23 juli 2008 behaalde afdeling Scheepvaartbegeleiding de internationale accreditatie volgens de IALA V-103 norm. Hiermee voldoet de VTS operator opleiding aan de 'Recommendations': Manual on the Training of VTS Personnel. Daarnaast is de VTS operator opleiding ISO 9001:2000 gekwalificeerd.

Er wordt een gevarieerd en op maat aangepast pakket cursussen en opfrissingstrainingen aangeboden aan (regio)verkeersleiders van de Schelderadarketen. Hieronder een overzicht:

- basisopleiding VTS-operator;
- regionale opleiding VTS-operator;
- herhalingsstrainingen (refreshment);

LOODSEN OP AFSTAND - LOA

Als het weer te slecht is en de loods niet aan boord van een schip kan, zelfs niet met helikopterbeloodsing, dan stelt de afdeling de nodige apparatuur en informatie ter beschikking aan de loods, zodat deze het schip vanuit de verkeerscentrale in Zeebrugge toch kan binnenloodsen.

Verklaringhouders

Kapiteins die op regelmatige basis en op hetzelfde schip een haven aandoen, kunnen een vrijstelling van loodsplicht krijgen. Dit 'Pilot Exemption Certificate' of 'Verklaring van Vrijstelling' wordt uitgereikt door de afdeling Scheepvaartbegeleiding in samenwerking met de DAB Loodswezen. De vrijstelling is gebonden aan een bepaald traject en aan één of meer schepen. Bovendien moet de kandidaat houder zijn van het Kapiteinsbrevet. Om het certificaat te verkrijgen, moet de deelnemer een schriftelijke aanvraag afgeven en slagen in een examenprogramma. Een examencommissie beoordeelt mondeling de theoretische kennis van de kandidaat en toetst via proefreizen of er voldoende praktische vaardigheden bij de kandidaat aanwezig zijn. Het certificaat heeft een geldigheidstermijn van 12 maanden die kan worden verlengd mits de kapitein op zijn traject binnen de termijn 24 aanlopen en 24 afvaarten aflegt. Slaagt hij hier niet in dan wordt de verklaring ingetrokken. Een soortgelijke vrijstelling bestaat ook voor kapiteins die op regelmatige basis via Vlissingen de havens van Gent of Antwerpen aandoen.

Havenkapiteindiensten

Scheepvaartbegeleiding zorgt voor veilig en vlot scheepvaartverkeer op de maritieme toegangswegen van en naar de Vlaamse havens. In de Vlaamse zeehavens is de havenkapiteindienst hiervoor verantwoordelijk. Een samenwerking tussen beide autoriteiten is hiervoor nodig.

Daarom kent de afdeling subsidies toe aan de havenbedrijven voor werking van de havenkapiteindiensten.

Het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende (AGHO), de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen N.V. in Zeebrugge (MBZ), het Havenbedrijf Gent en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen hebben hiervoor met de Vlaamse overheid een samenwerkingsovereenkomst ondertekend.

De concrete voorwaarden en de te volgen procedure voor het ontvangen van de subsidies zijn uitgewerkt in het besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2001 betreffende de bepalingen betreffende het toekennen van subsidies aan deze havenbedrijven. Op grond van dit uitvoeringsbesluit werden, met tussenkomst van de afdeling Scheepvaartbegeleiding, overeenkomsten opgesteld tussen het Vlaamse Gewest en elk van de vier havenbedrijven.

Deze overeenkomsten worden momenteel afgesloten voor een periode van 3 jaar. De eerste overeenkomst had betrekking op de periode 2001-2003, de tweede op de periode 2004-2006 en de huidige overeenkomst loopt van 1 januari 2007 tot en met 31 december 2009.

In de toekomst zullen de voorwaarden en procedures voor het ontvangen van de subsidies geregeld worden in een nieuw uitvoeringsbesluit van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, waarbij één van de voornaamste wijziging is dat de overeenkomsten niet meer verplicht voor een periode van 3 jaar moeten worden afgesloten, maar voor maximum drie jaar. Ze zullen dus jaarlijks kunnen worden aangepast.

"Tijdens mijn opleiding
vond ik de werkvloer met
alle schermen
indrukwekkend. De
opleiding was alvast
uitdagend en vol
afwisseling, de job zal
dat ook wel zijn"

+ BELANGRIJKSTE INVESTERINGEN IN DE VLAAMSE HAVENS +

(PERIODE 2003-2008)

ANTWERPEN

2003: aansluiting op het Centrale Broker Systeem

2006: vernieuwing havenradar

GENT

2003: aansluiting op het Centrale Broker Systeem

2004: cameranetwerk (CCTV-netwerk)

2007: vernieuwing radiocommunicatie

OOSTENDE

2003: aansluiting op het Centrale Broker Systeem

2004: CCTV-netwerk

ZEEBRUGGE

2003: aansluiting op het Centrale Broker Systeem

2007: console loodsdienstcoördinator, VHF-apparatuur, sluisconsole vervangen door PC, inlezen peilmeters, CCTV (cameranetwerk)

2008: inrichting serverlokaal op zesde verdieping (gemeenschappelijke werkvloer volgens filosofie ketenbenadering)





+ II. GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEER (GNB) +



Op nautisch vlak werken Vlaanderen en Nederland samen in het Scheldegebied. De evolutie naar een Gemeenschappelijk Nautisch Beheer is een uiting van het besef dat zowel Vlaanderen als Nederland belang hebben bij aspecten als milieuzorg, veilige scheepvaart en toenemende veiligheid voor oeverbewoners in Zeeland en Vlaanderen.

Het GNB biedt vele kansen en voordelen. Samenwerking neemt mogelijke spanningsvelden weg tussen het Nederlandse en Vlaamse nautisch beleid en de uitvoering ervan in het Scheldegebied. Bovendien voorkomt een gemeenschappelijke werkwijze dat er wrijving ontstaat bij het stellen van voorwaarden voor schepen die gebruik willen maken van deze vaarweg. Ook draagt GNB bij aan het creëren van één nautische regeling voor alle schepen in dat gebied.

GNB-gebied

Volgende vaarwegen vallen onder het geografische werkingsgebied:

- de aanlooproutes naar de Westerschelde;
- de Westerschelde zelf;
- de Beneden-Zeeschelde en het Kanaal Gent-Terneuzen.

Alle schepen in het geografische werkingsgebied vallen onder het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB), dus zowel Scheldevaarders (bestemming Vlaamse Scheldehavens) als Nederlandse Wetschepen (bestemming Nederlandse Scheldehavens) en zowel beroeps- als recreatievaart.

Juridisch kader

In de loop der jaren zijn vele afspraken tussen Vlaanderen en Nederland juridisch verankerd. Zonder volledig in detail te treden zijn dit enkele mijlpalen:

Op 5 februari 2001 ondertekenden de ministers in Kallo het Memorandum over onderlinge samenwerking in het Schelde-estuarium, waarin afspraken zijn opgenomen over de ontkoppeling van de loodstarieven op de Schelde en de Maas, de samenwerking van de loodsdiensten en de oprichting van een Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB). Met de oprichting van de cel Nautisch Beheer op 3 september 2001 in Vlissingen heeft de afdeling Scheepvaartbegeleiding uitvoering gegeven aan de intentie van beide landen om te komen tot een Gemeenschappelijk Nautisch Beheer. Sinds die datum zijn zeven nautisch dienstchefs van de afdeling in continudienst toegewezen aan het Scheldecoördinatiecentrum (SCC).

"De samenwerking op de werkvloer met de Nederlander verloopt optimaal"

EDDY TITECA (rechts) • WOUT VASTRICK • GNA VLISSINGEN

34



35

Op 21 december 2005 tekenden Vlaanderen en Nederland vier verdragen over het Scheldegebied. Deze verdragen garanderen de verdieping van de Westerschelde en beklemtoont de langetermijn visie voor de Westerschelde. Ook is er een verdrag over het GNB. Dit vormt de juridische grondslag voor de Vlaams-Nederlandse nautische samenwerking. In het verdrag worden formele afspraken gemaakt over:

- de doelstellingen van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer;
- het toepassingsgebied;
- de taken en opdrachten van de Permanente Commissie;
- de taken en opdrachten van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit;
- de nautische ketenbenadering;
- de wijzigingen aan het Scheldereglement.

Ondertussen zijn de parlementaire ratificatieprocedures achter de rug.

GNB-ORGANISATIE

Permanente Commissie

De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) is het hoogste orgaan in de organisatie van het GNB. Ze is verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de Schelderegio. De PC is opgericht in uitvoering van artikel 9, § 2 van het verdrag van 19 april 1839 dat de scheiding tussen Nederland en België regelde. Dit artikel bepaalt dat voor de Scheldevaart het loodswezen en de betonning worden onderworpen aan een gemeenschappelijk toezicht, uitgeoefend door wederzijdse commissarissen.

Toekomst

Gezien haar taak staat de PC in voor het ontwikkelen van een gezamenlijk nautisch beleid dat is afgestemd op de specifieke kenmerken van de vaarwegen en het scheepsaanbod in de Scheldegebied. Als beleidsorgaan stelt de PC met betrekking tot nautische materies ook regels vast die de wederzijdse Vlaamse en Nederlandse regelgeving vervangen. Het GNB-verdrag verankert de nieuwe taken en bevoegdheden van de PC.

Samenstelling

Uit de praktijk is gegroeid dat de Belgische (vanaf 1990 de Vlaamse) en Nederlandse regering elk twee commissarissen benoemen.

Schelde Directeuren Vergadering

De Schelde Directeuren Vergadering (SDV) is het voorportaal van de PC. De vergadering bereidt de beslissingen van de PC voor en staat in voor de door de PC opgedragen studies en projecten. Voor de uitvoering daarvan kan de SDV werkgroepen oprichten. Daarnaast is zij ook het forum voor het nemen van beleidsbeslissingen over operationele problemen die zich voordoen bij de uitoefening van het GNB. De SDV bestaat uit een Vlaamse en een Nederlandse vertegenwoordiging. De SDV vergadert onder wisselend voorzitterschap.

Beheer- en Exploitatie Team (BET)

Het operationele, functionele en technische beheer van de systemen van de Schelderadarketen (SRK) wordt uitgevoerd door het gemeenschappelijk Vlaams-Nederlands Beheer- en Exploitatie Team (BET).

Het technische beheer van alle radar-, marifonie- en ICT-systemen van de SRK omvat:

- het uitvoeren van onderhoud en systeem- en netwerkbeheer om een hoge beschikbaarheid te handhaven;
- het zorgen voor een optimale functionaliteit en kwaliteitsbeheer van de SRK, die aansluit bij de behoefte van de gebruikers en rekening houdt met nationale wetgeving en internationaal overeengekomen regelgeving en richtlijnen;
- het plannen, coördineren en realiseren van migratieprojecten met betrekking tot de deelsystemen om de SRK technologisch op peil te houden;
- het aanpassen en uitbreiden van de SRK als gevolg van nieuwe initiatieven van het beleid en/of gewijzigde functionele- en operationele eisen.

Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit GNA

Het uitoefenen van het dagelijkse verkeersmanagement gebeurt door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) vanuit het Scheldecocoördinatiecentrum (SCC): zeven hoofdverkeersleiders van de Nederlandse Waterdistrict Westerschelde geven samen met zeven nautisch dienstchefs van de afdeling Scheepvaartbegeleiding (in ploegen van twee personen) de toelating tot opvaart en afvaart van de Westerschelde. Voor buitenmaatse (marginale) schepen en vaartuigen met gevaarlijke lading aan boord maken ze vaarplannen. Het aantal mislukte vaarplannen neemt zeer sterk af.

Ketenbenadering

De ketenbenadering streeft een optimale organisatie van de verkeersstroom na: van volle zee tot de kade en omgekeerd. De organisatie van de scheepsreis is als een ondeelbaar proces gezien. Het vaartuig kan slechts de reis beginnen, wanneer met quasi zekerheid kan worden aangenomen dat het traject zonder onderbreking kan worden doorvaren. Dit is het voordeur- achterdeur- principe: een schip mag slechts aan zijn reis beginnen (voordeur) als de ligplaats bij zekerheid vrijkomt (achterdeur).

Ankermanoeuvres, het ten anker liggen of bijzonder traag varen omwille van slechte planning worden als erg onveilig ervaren.

Om de ketenbenadering te realiseren is de medewerking van alle mogelijke actoren noodzakelijk. Daarom werkt de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Havenbedrijf Gent GAB, nv Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ), Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende (AGHO), Zeeland Seaports, DAB Loodswezen, het Nederlandse Loodswezen, Private Havenbedrijven en Sleepdiensten.

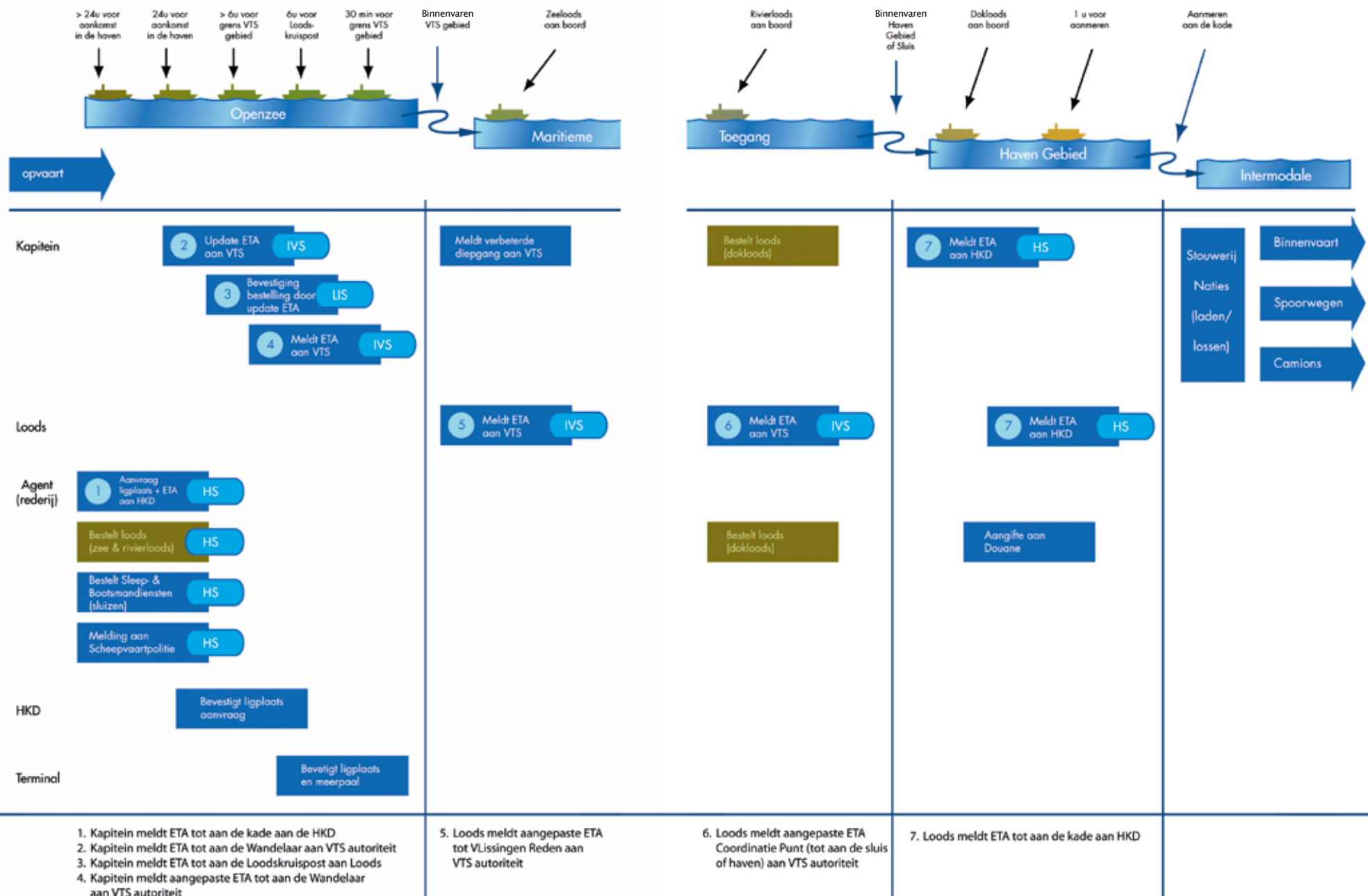
De groei van containervaart levert een concentratie van de scheepvaart bij hoogwater op. Een nauwgezette organisatie is nodig om verzadiging te voorkomen. Naast de diepstekende vaartuigen, vraagt ook het resterende scheepsaanbod de aandacht. Bovendien moeten we rekening houden met het bijzonder groot aantal binnenschepen in het deelgebied van Terneuzen tot Antwerpen en ook het Deurganckdok.

Het is duidelijk dat concept 'ketenbenadering' de hoogste vorm van dienstverlening nastreeft.

VTS-Scheldemonden is hiertoe uitstekend uitgerust en met migratieprojecten wordt de technologie voortdurend aangepast aan de nieuwste middelen.



Ketenbenadering



+ III. MARITIEM REDDINGS- EN COÖRDINATIECENTRUM OOSTENDE +

Wat gebeurt er als een bemanningslid over boord valt? Of als een schip olie verliest? In geval van nood treedt het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) als eerste op. Dit centrum in Oostende is hét meldpunt voor alle incidenten op de Belgische Noordzee. Nadat het alarm is binnengekomen, waarschuwt het MRCC verschillende kustwachtpartners die een rol te vervullen hebben bij de afhandeling van het incident. Het MRCC is partner van de Kustwachtstructuur. Deze structuur waakt over de zee en bestaat uit 17 overheidsinstanties met bevoegdheden op zee (acht Vlaamse en negen federale). De structuur Kustwacht coördineert de samenwerking tussen de 17 kustwachtpartners om efficiënter en kostenbesparend samen te werken op zee.

Het MRCC heeft dan ook een grote verantwoordelijkheid voor de coördinatie van al deze betrokken instanties bij reddingsacties of milieu-incidenten. Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) en de verkeerscentrale van Zeebrugge beluisteren continu de noodfrequenties.

Het werkingsgebied of het Search And Rescue (SAR-) gebied van MRCC Oostende is de volledige Belgische Exclusief Economische Zone (EEZ). Deze zone is geografisch een klein gebied in de Noordzee, maar behoort tot de drukst bevaren gebieden ter wereld.

Gemiddeld zijn er in deze regio 50 000 scheepsreizen voor de zeescheepvaart, 40 000 voor de ferryboten, 25 000 bewegingen voor recreatie en circa 15 000 bewegingen van visservaartuigen. Jaarlijks wordt meer dan 200 miljoen ton goederen vervoerd binnen dit gebied. Een aantal van die goederen wordt als gevaarlijk en/of verontreinigend gecatalogeerd. Bovendien omvat dit gebied de toegangsheiden tot de Vlaamse en Zeeuwse zeehavens, die ook bijzondere aandacht vereisen om dit verkeer vlot én veilig te laten verlopen.

Het verkeersbegeleidingssysteem of VTS- systeem van de Schelderadarketen volgt binnen de territoriale zee het scheepvaartverkeer. Het deel van het VTS- gebied op Belgisch grondgebied is slechts een deel van het totale SAR-gebied, omwille van de beperking van het radar- of VHF-bereik vanaf de kust of vanaf het offshore radarplatform op de Oostdyckbank.

Deze activiteiten worden in continuïteit 24/24u vervuld door twee werkplekken ingevuld door personeel van de afdeling Scheepvaartbegeleiding. Recent is een verkeersleider van AGHO verantwoordelijk voor het afhandelen van de Port Control Oostende.

Het takenpakket en de verantwoordelijkheid van het MRCC Oostende is zo toegenomen, onder invloed van de Europese en internationale context, dat de verhuis naar een ruimere locatie en een vernieuwing van de technische infrastructuur, communicatieapparatuur en specifieke software ten behoeve van een moderne Kustwacht eenheid conform de internationale voorschriften zich opdrong. Het MRCC beschikt over een operationele ruimte die permanent bemand is, een wcrisisvergaderzaal om dringende beslissingen te nemen en een aparte ruimte voor de pers.

"Van een snelle en succesvolle reddingsoperatie krijg ik veel voldoening, deze zomer was er onder andere de redding van een zeiljacht. Vier personen werden door de seaking gered. Het gebeurde voor de kust van Bredene en ik kon zelfs alles met de verreijker volgen"

EDDY DEWACHTER
MARITIEM
REDDINGS- EN
COÖRDINATIE-
CENTRUM
OOSTENDE



Het MRCC moet bij de uitvoering van de taken samenwerken met diverse internationale, federale, gewestelijke of lokale instanties en organisaties. Daartoe is het MRCC gekoppeld met diverse (externe of interne) databanken en voorzien van een Incident Management Systeem voor het opvolgen, coördineren en rapporteren van calamiteiten.

Het datacentrum van het MRCC staat ook op elektronische wijze en 24/24u in voor de automatische informatie uitwisseling met het Safe Sea Net netwerk, een Europees platform voor maritieme informatie-uitwisseling zoals voorzien in de Europese richtlijn 2002/59/EG (de zogenaamde Monitoring richtlijn).

MRCC-SAR Oostende

Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
Maritime Rescue Coordination Centre

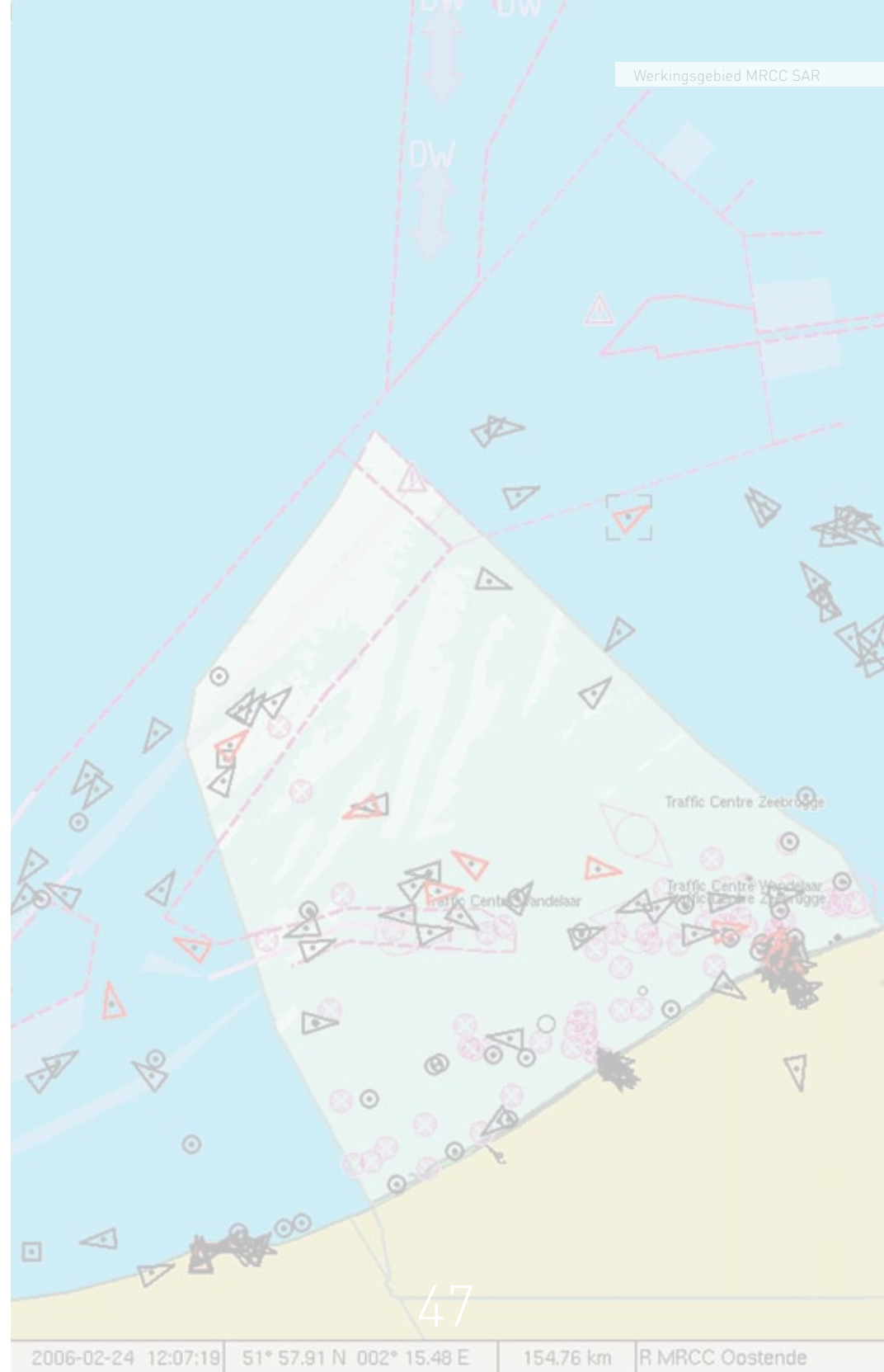
SEARCH AND RESCUE

eerste meldpunt voor ongevallen op zee
first point of contact for incidents at sea

IN NOOD | EMERGENCY

+ 32 (0) 59 70 10 00

VHF CH 9/16/67



+ ADMINISTRATIE +

De administratie ondersteunt al deze operationele diensten, doet aan beleidsvoorbereidend en strategisch werk. De afdelingszetel is gevestigd in Oostende. Er zijn verschillende cellen, met aparte taken, celoverschrijdende samenwerking en overleg.

Afdelingshoofd

- leiding en coördinatie van de afdeling

Secretariaat

Opleidingen

- Opleiding volcontinudiensten
- Basisopleiding
- Accreditatie (internationale erkenning)
- Refresh

Juridisch

- Scheepvaartbegeleidingsdecreet en uitvoeringsbesluiten
- Samenwerkingsovereenkomsten
- Regeling geschillen
- Klachtenmanagement

Nautisch Beheer

- Nautisch advies
- Adviseur SDV

Technisch Beheer

- Beheer en onderhoud MRCC-apparatuur
- VTS-investeringsprojecten in de havengebieden
- Europese projecten Safe Sea Net

VTS

- Link tussen werkvloer en beleid
- Verklaringhouders

MRCC SAR

- Coördinatie en verdere afhandeling van incidenten op het Belgische gedeelte van de Noordzee

BET (Vlissingen)

- Technologisch up-to-date houden van de SRK
- Vlaams hoofdbeheerder BET

HRM & administratieve ondersteuning

- Personeelsdossiers
- Onkosten en vergoedingen
- Kwaliteitsmanagement

Financieel en logistiek management

- Begroting
- Subsidiedossiers
- Logistieke ondersteuning

Interne en externe Communicatie

- Intern en extern informatiebeheer
- Perscontacten
- Publicaties

"Ik weet hier altijd wel wat gedaan. Vroeger werkte ik op het secretariaat. Daar is het soms echt hectisch. Nu werk ik in de cel VTS, ik hou van de afwisseling en om eens naar de verschillende centrales te gaan."

DEBORAH BAERT • AFDELINGSZETEL



+ AFKORTINGEN +

AGHO	Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende
AIS	Automatic Identification System
BET	Beheer- en Exploitatieteam
CCTV	Closed-circuit television/ cameranetwerk
CBS	Centraal Broker Systeem
DAB	Dienst Afzonderlijk Beheer
EEZ	Exclusief Economische Zone
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
FOD	Federale Overheidsdiensten
GNA	Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
HazMat	Hazardous Material
HKD	Havenkapiteindienst
Hymedis	Hydro Meteo Distributie Systeem
IALA	International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities
IAMSAR	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue
IMO	International Maritime Organization
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
IVS	Informatieverwerkend-systeem
LIS	Loodseninformatiesysteem
LOA	Loodsen op afstand
MRCC	Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
MIK	Maritiem Informatiekruispunt
NCA	National Competent Authority
PC	Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart
RWS	Rijkswaterstaat
SAR	Search and Rescue
SCC	Scheldecoördinatiecentrum
SRK	Schelderadarketen
VHF	Very High Frequency
VTMIS	Vessel Traffic Management and Information Services
VTs	Vessel Traffic Services
WESP	Westerscheldeplanner

www.scheepvaartbegeleiding.be



