

het VTS-gebied - © Scheepvaartbegeleiding

## Schepen vlot en veilig naar en van Vlaamse en Zeeuwse zeehavens met afdeling Scheepvaartbegeleiding

Het MRCC is hét centrale meldpunt voor alle incidenten op zee. 24 uur per dag, zeven op zeven, beluistert men er continu de internationale noodfrequenties.

**I**n dit tweede artikel in onze reeks over de Kustwachtpartners focussen we op de afdeling Scheepvaartbegeleiding. Deze afdeling behoort tot het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust van het departement Mobiliteit en Openbare werken, op zijn beurt ressorterend onder de Vlaamse Overheid. Dit voor het geval u van organigrammen houdt. Ook nuttig om weten is wat Scheepvaartbegeleiding precies doet. En misschien is dat wel het best te vergelijken met de taken van de luchtverkeersleiding op een luchthaven. Zowel visueel, auditief als elektronisch

vangt Scheepvaartbegeleiding het scheepvaartverkeer op vanaf de Frans-Belgische grens tot Zeeland en in de hele Westerschelde en zorgt er vervolgens voor dat die scheepvaart vlot en veilig de Vlaamse en Zeeuwse zeehavens in en uit kan.

De actieradius van Scheepvaartbegeleiding is een uitgestrekt gebied, van de Frans-Belgische grens over de havengebieden van Zeebrugge en Oostende tot de drukke as Gent-Terneuzen, en van Vlissingen over de Westerschelde tot in de haven van Antwerpen. In 1978 al beslisten de Belgische en Nederlandse

overheid om samen de veiligheid voor de scheepvaart in het hele Scheldegebied te verbeteren. In 1991 gingen de eerste radartorens van de Schelderadarketen in dienst - voordien was er nl. de Schelde Informatiedienst - en sindsdien is het aantal scheepvaartongevallen systematisch afgenomen. Vandaag telt de Schelderadarketen (SRK) vijf bemande verkeerscentrales (Vlissingen, Hansweert, Zeebrugge, Terneuzen en Zandvliet), een uitkijk in Zelzate en 21 onbemande radartorens. De komende jaren zal deze Schelderadarketen nog gevoelig uitbreiden.

### Vessel Traffic Services (VTS)

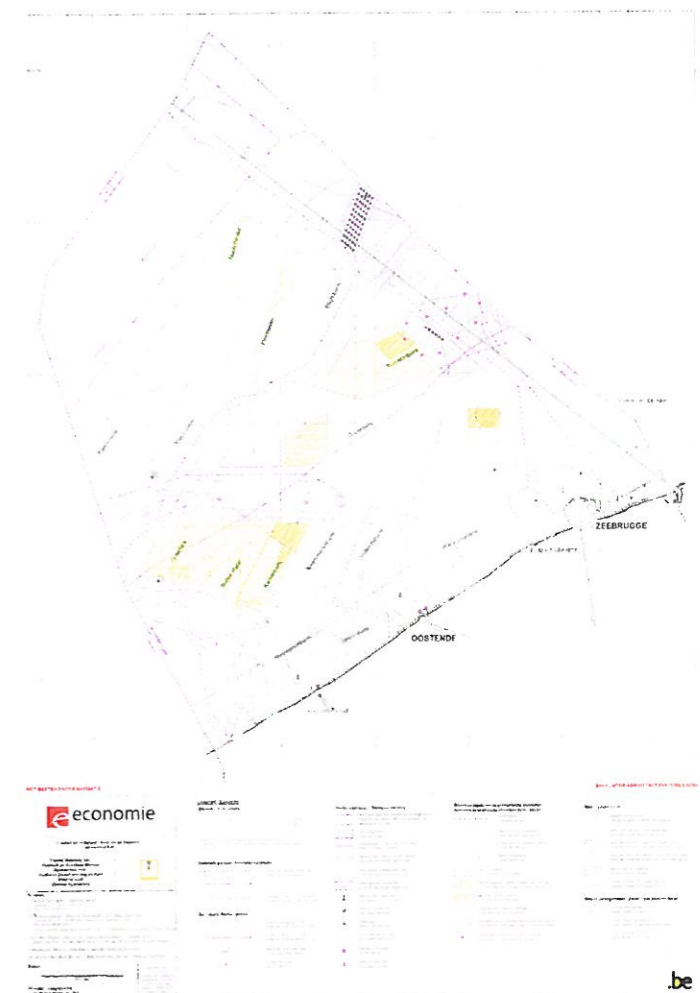
Een eerste belangrijke opdracht van Scheepvaartbegeleiding is het letterlijk begeleiden van schepen. In vaktermen spreekt men over Vessel Traffic Services (VTS). Deze Engelstalige term is er omdat het internationaal is verankerd dat elke kuststaat deze dienstverlening moet kunnen aanbieden. Onder de noemer 'Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied' bundelen de Vlaamse overheid (Agentschap Dienstverlening en Kust) en de Nederlandse overheid (Rijkswaterstaat) hun krachten.

Elk land vult VTS in op zijn eigen manier. Sommigen maken gebruik van een camerasysteem, maar België en Nederland kozen voor radars. In elk geval moet het systeem klantvriendelijk zijn. De klant (de vaarweggebruiker, kapitein of loods) mag nergens de indruk krijgen dat hij naargelang zijn positie in een andere procedure of methodiek terecht komt. Zo is de verkeerscentrale van Zeebrugge qua uitzicht en systematiek verbonden met die van Terneuzen. Van waar komt het schip? Waar gaat het heen? Wat is de lading? Via de radars, marifonie en het informatieverwerkend systeem (IVS) gaat deze belangrijke informatie - zeg maar de 'black box' van het schip - mee van centrale naar centrale. Als de centrale van Zeebrugge uitvalt, door een stroompanne bijvoorbeeld, dan kan die van Vlissingen overnemen. De visuele informatie van de radars, gekoppeld aan de scheeps- en reisinformatie uit het IVS, vormen samen het complete verkeersbeeld van het Scheldegebied. Elke verkeerscentrale clustert een aantal onbemande radarposten die samen het werkingsgebied van die centrale dekken.

Marifonie zei u? Jawel, dit is een acroniem voor maritieme telefonie. Over speciale VHF-kanalen (Very High Frequency) kunnen schepen met de wal communiceren. De VHF-zenderontvangers zijn zodanig verspreid dat het hele werkingsgebied volledig radiotechnisch gedekt is. Elk schip dat langer is dan tachtig meter heeft zelfs een meldplicht! Scheepvaartbegeleiding heeft zelf geen mandaat om blindgangers te verbaliseren, maar geen nood. De samenwerking met de Scheepvaartpolitie is positief en stevig verankerd. Het schip meldt zich dus aan de verkeerscentrale en geeft het vermoedelijk tijdstip van aankomst bij het beloodsings- of passagepunt door. De verkeersdienst informeert de loods- en havendiensten. De havendiensten geven sluis- en ligplaatsinfo door aan het IVS en de loodsdiensten voeden het informatieverwerkend systeem met geplande beloodsingstijd, loods aan boord en loodswissel. Deze uitwisseling van informatie is dus vierrichtingsverkeer dat doorgaat tot en met de ankerinfo van de haven.



marifonie - © Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied



het werkingsgebied van het MRCC (EEZ) - © FOD Economie



De verkeerscentrale van Zandvliet – © Katrien Vermeire

Het 'Central Broker System' is de draaischijf voor de uitwisseling van zeevaart- en nautische berichten. In 2014 zijn er bijna 1 miljoen berichten per maand.

#### Samenwerking met Nederland

We hadden het al over het 'Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied' van Vlaanderen en Nederland. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit en het beheer- en exploitatieteam werken vanuit Vlissingen aan de veiligheid. De Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit werkt rond het toelatingsbeleid voor diepstekende schepen in het Scheldegebied. Het beheer- en exploitatieteam waakt over de technologie van de Schelderadarketen. Sinds 1991 zijn er heel wat technische tools bijgekomen. Zo is de SRK o.a. ook de provider van nautische informatie naar alle stakeholders in de nautische keten: de havens, de waterwegbeheerders, de loodsdiens, Europa met SafeSeonet en verschillende Maritieme Reddings- en Coördinatiecentra. Een scheepsreis is

een ondeelbaar proces. Elke instantie die ermee verband houdt, voedt het 'Central Broker System' (CBS) met informatie en het CBS geeft die informatie op zijn beurt vorm via de ketenwerking met alle informatiesystemen die er deel van uitmaken. Dat zijn de haveninformatiesystemen, het Loodswezen Informatie Systeem (LIS) en het informatieverwerkend systeem (IVS) van de verkeerscentrales.

Het 'Central Broker System' is de draaischijf voor de uitwisseling van zeevaart- en nautische berichten. In 2014 zijn er bijna 1 miljoen berichten per maand. Dit is een spectaculaire stijging tegenover 2005. Met deze berichten wisselen de ketenpartners informatie uit, gaande van passagemeldingen, wijzigingen in vermoedelijke aankomsttijd, toewijzingen van

een ligplaats tot sluisplanningen, vermoedelijk tijdstip van vertrek, enz... De onderlinge uitwisseling van al deze informatie bepaalt in grote mate de interne werkmethodes van de verschillende nautische partners.

#### Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC)

In het Belgische gedeelte van de Noordzee, een gebied van 3.600 vierkante kilometer en qua oppervlakte dus te vergelijken met een provincie, zijn er heel wat verschillende bewegingen. Jaarlijks wordt binnen dit gebied meer dan 200 miljoen ton goederen vervoerd van en naar de havens, inclusief die van Antwerpen, Zeeland en zelfs Rotterdam. Er zijn ferry's en cruiseschepen, er is recreatievaart, er zijn yachten, zeilers

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**

VOOR NIET-NOODGEVALLEN / FOR NON-EMERGENCIES  
**+ 32 (0) 59 25 54 90**



agentschap  
Maritieme Dienstverlening  
en Kust

**VHF CH 16/67**

en vissers maar evengoed baggeraars, duikers en surfers. En laat ons de windmolenparken niet vergeten.

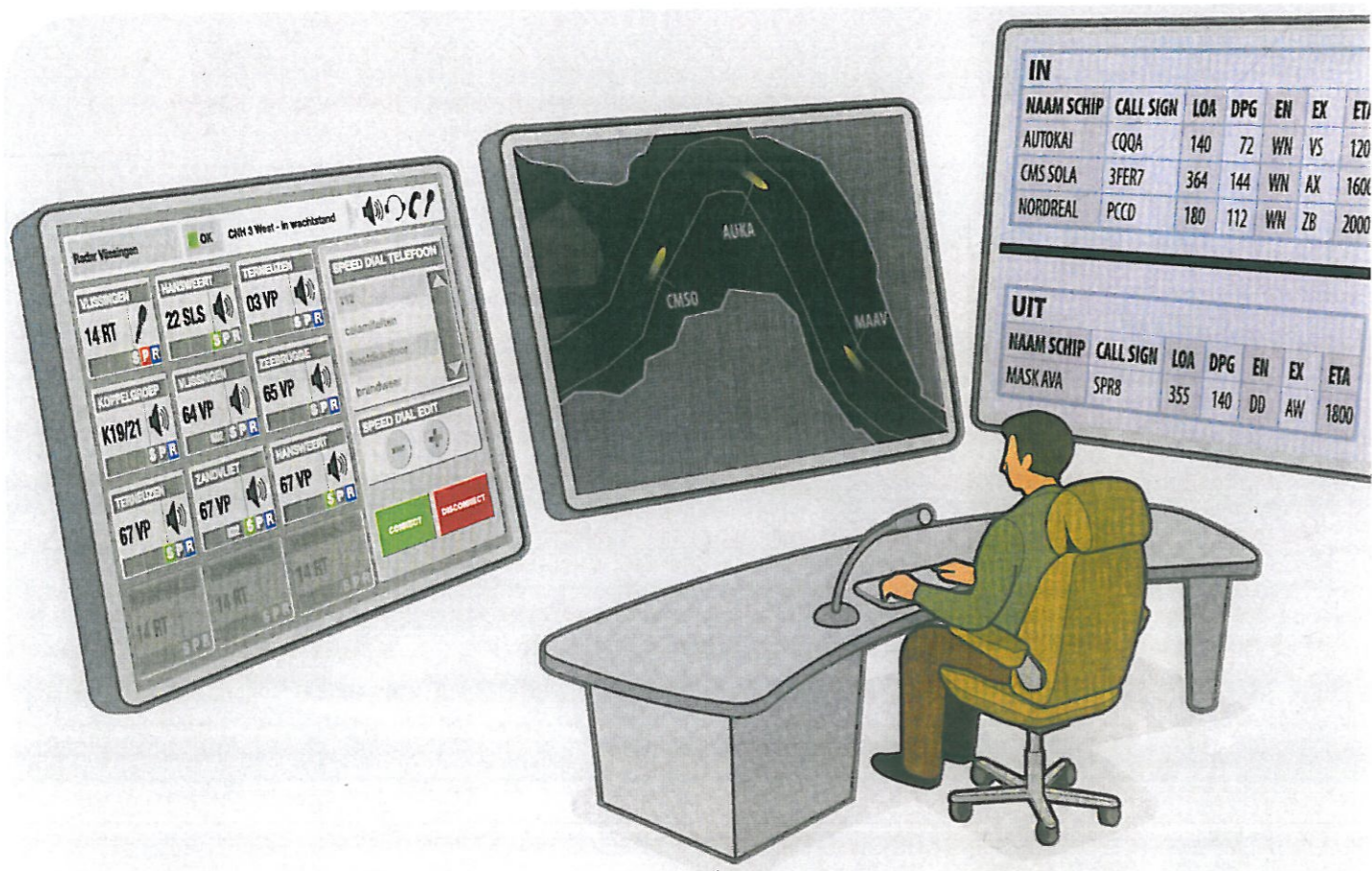
Scheepvaartbegeleiding stelt met de VTS alles in het werk om de scheepvaart vlot en veilig te laten verlopen, maar ondanks de nauwkeurige identificatie en begeleiding van de vaartuigen, kan het fout gaan. Er zijn tal van mogelijke scenario's. Die gaan van ernstige rampen door bijvoorbeeld een aanvaring met een enorme olieverontreiniging tot gevolg, of een gekapseisd cruiseschip met 6.000 passagiers aan boord, tot kleinschaliger problemen zoals de melding van een man-overboord of een recreant in nood. In geval van nood, treedt het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in actie.

Net zoals dit met VTS het geval is, is elke kuststaat internationaal verplicht om een MRCC te hebben. Bij ons bevindt het MRCC zich in Oostende. Zijn actieradius is de Belgische Exclusieve Economische Zone van de Noordzee. Het MRCC is hét centrale meldpunt voor alle incidenten op zee. 24 uur per dag, zeven op zeven, beluistert men er continu de internationale noodfrequenties zodat een noodoproep onmiddellijk wordt opgevangen. Zodra een oproep bij het MRCC binnenkomt, analyseert de nautische verkeersleider het probleem. Hoewel ieder incident uniek is, heeft het MRCC voor vrijwel alle typeproblemen een draaiboek en procedures om snel en adequaat tot een gecoördineerde hulpactie over te kunnen gaan.

Er zijn verschillende manieren om het MRCC te contacteren. De professionele maritieme wereld maakt gebruik van de VHF-kanalen 16 en 67 of de middengolf 2182 kHz. Elk schip heeft Epirbs aan

boord. Een Epirb (Emergency Position Indicating Radio Beacon) is een baken dat via satelliet een noodsignaal naar het reddingscentrum zendt. Het wordt automatisch geactiveerd wanneer het met zeewater in contact komt, maar kan ook manueel worden ingeschakeld. Het is geprogrammeerd met het MMSI-nummer van het schip (Maritime Mobile Service Identification). En er zijn ook de oranje-rode noodvuurpijlen die een vaartuig in nood afschiet, waarop iemand die dit waarneemt het MRCC contacteert. Die iemand kan ook u zijn! Of u kunt vanaf de kust een ongeval op zee, iets ongewoons of iets verdachts opmerken. Of... u geniet met uw gezin van een gezellig weekend aan zee tot plots... uw kleinste spruit spoorloos is. In al deze gevallen is het MRCC het eerste meldpunt. U kunt de noodcentrale van het MRCC telefonisch bereiken op +32 59 70 10 00. Bij deze uitgave van Neptunus vindt u trouwens een sticker met de contactinformatie van het MRCC. We adviseren u ten zeerste om deze niet thuis op uw koelkast te kleven...

Het MRCC is dus ook een integraal onderdeel van de afdeling Scheepvaartbegeleiding en is in wezen vergelijkbaar met een 100-centrale. Alleen hebben ze geen eigen ambulances maar werken ze voor 'search and rescue' dynamisch samen met verschillende varende en vliegende eenheden: DAB-Vloot (Oostende), de Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingsdienst, Ship Support in Nieuwpoort, de Scheepvaartpolitie, het 40ste smaldeel van de Luchtmachtbasis in Koksijde met de ondertussen legendarische Seaking-helikopters, de Marine met haar 'ready duty schepen' en indien nodig zelfs buitenlandse MRCC's en hun middelen.



de radarcentrale - © Scheepvaartbegeleiding

Zodra een oproep bij het MRCC binnenkomt, analyseert de nautische verkeersleider het probleem. Hoewel ieder incident uniek is, heeft het MRCC voor vrijwel alle typeproblemen een draaiboek en procedures om snel en adequaat tot een gecoördineerde hulpactie over te kunnen gaan.

En wat is nu de link tussen het MRCC in Oostende en het MIK (Maritiem Informatiekruispunt) in Zeebrugge? Wel, het MRCC gaat eerder over veiligheid op zee, terwijl het MIK instaat voor de beveiliging. Terrorisme, drugsmokkel en illegale visserij - bijvoorbeeld - zijn dus duidelijk het werkdomein van het MIK, maar uiteraard is er een intense onderlinge communicatie tussen MIK en MRCC.

#### Ondersteunende activiteiten

Scheepvaartbegeleiding volgt bovendien de overeenkomsten tussen het Vlaams Gewest en de vier Vlaamse havenkapiteindiensten op, voor wat betreft het Havendecreet. De Vlaamse overheid subsidieert de havens trouwens opdat ze het gegeven 'vlot en veilig' zelf zouden kunnen organiseren. Eens een schip de zee verlaat en het de sluisen van de haven voorbij is, wordt 'vlot en veilig' immers een bevoegdheid van de haven. Zo kregen de havens van Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen een combinatie van een radar- en cameranetwerk.

Al deze informatie over de werking van Scheepvaartbegeleiding - inclusief de MRCC-stickers - is ons ter beschikking gesteld door Eva



het MRCC in Oostende - © Grafilius

Descamps, hoofd van de communicatiecel van Scheepvaartbegeleiding. Tot slot van een zeer informatief gesprek, polsen wij nog even naar de grootste uitdagingen van de afdeling. "De grootste moeilijkheid is de besparingsronde die de Vlaamse overheid heeft doorgevoerd," zegt Eva. Maar ongetwijfeld kan het niet anders of een dienst als Scheepvaartbegeleiding blaakt van fierheid over een verwezenlijkt huzarenstuk. Eva Descamps beaamt dit met een anekdote: "De laatste tijd zijn er enkele uitzonderlijke gevallen geweest, waarvoor geen rampenscenario of -draaiboek bestond. Zo herinner ik me nog een telefoon die vorig jaar rond deze tijd binnenliep over een solozeiler die de oversteek van de Atlantische Oceaan maakte. Van Uruguay naar Antwerpen. In de buurt van het eiland Ascension (dat is Brits overzees gebied) was hij in de problemen geraakt. Zijn Epirb bleek niet geregistreerd en gaf

een verkeerd signaal. In paniek belde hij via de satelliettelefoon zijn vriendin in Gent. Evenzeer in paniek belde zij het MRCC. De operator contacteerde gezien de ligging van Ascension de kustwacht van Brazilië maar kreeg geen gehoor. Hij is dan zelf beginnen onderzoeken welke schepen zich in die buurt bevonden en kon contact maken met een Brits militair schip. Naar goed zeemanschap heeft dat schip onmiddellijk zijn koers gewijzigd, op zoek naar de zeiler. Als bij wonder en op het nippertje hebben ze die gevonden en gered. Enkele ogenblikken later zonk die zeilboot. We hebben die mens hier nadien nog ontvangen op het MRCC. Dit zijn verhalen die ons bijblijven, maar... in alle eerlijkheid... het geeft ons evenzeer voldoening wanneer de Seaking erin slaagt om een onfortuinlijke surfer, verrast door de effecten van zon en wind, weer veilig aan land te brengen.

Franky Bruneel



passagepunt in Zelzate (verboden af te meren over een afstand van 100 meter) - © Scheepvaartbegeleiding