



SEATALK

Narcis & Vlaardingen
samen richting
Middellandse Zee
—
ensemble vers
la Méditerranée

MSC Virtuosa

Kerstshopping per cruise
Shopping de Noël en croisière

Blue economy

Onze elfde provincie
Notre onzième province

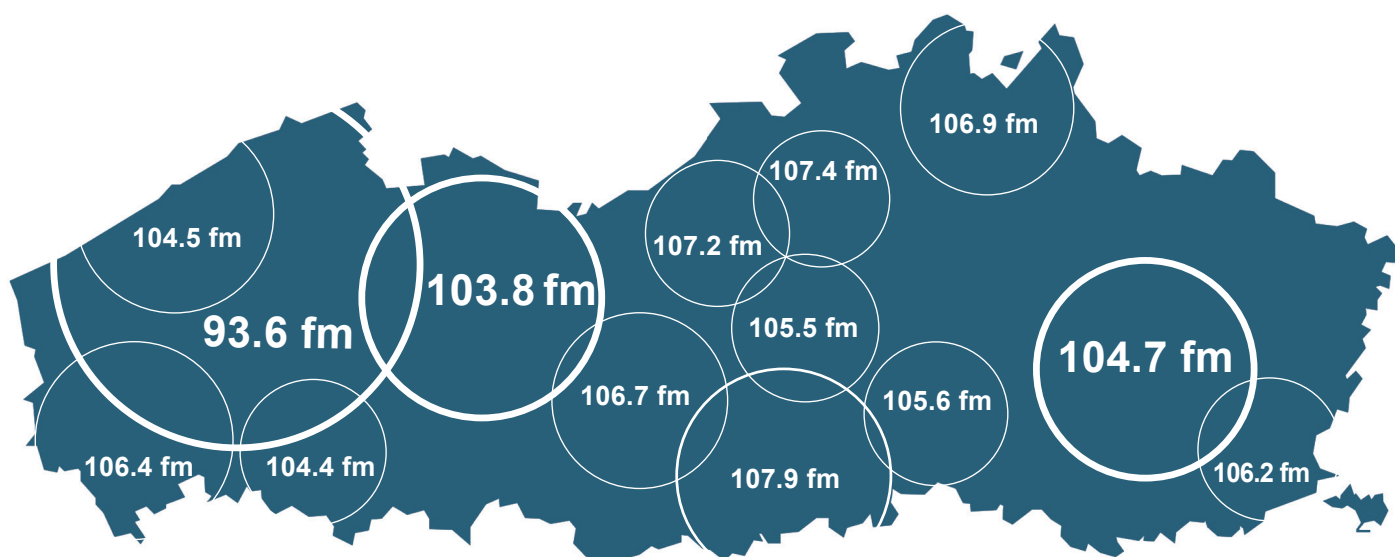
De radio van jouw stad!

Voor radiopubliciteit, bel 0495/38.39.39



Aalst	106.7 fm
Brussel	107.9 fm
Leuven	105.6 fm
Mechelen	105.5 fm
Antwerpen	107.4 fm
Waasland	107.2 fm
Turnhout	106.9 fm
Tongeren	106.2 fm

W-Vlaanderen	93.6 fm
Gent	103.8 fm
Hasselt	104.7 fm
Oostende	104.5 fm
Ieper	106.4 fm
Kortrijk	104.4 fm



De beste hits aller tijden!

www.stadsradiovlaanderen.be



- 01 VOORWOORD
- 02 BRIEFING
- 06 ONZE BLAUWE PROVINCIE
NOTRE PROVINCE BLEUE
- 10 EURONAV
RUDI VANDER EYCKEN
- 14 EXPEDITION :
ROBBY CLERINX

20 MARITIEM ICOON UNE ICÔNE MARITIME PATRICK VAN DEN BULCK



- 24 TRAVEL: MSC VIRTUOSA
- 30 NAVO | OTAN
NARCIS & VLAARDINGEN
- 36 LEGISLATION: PLEZIERVAART |
LA NAVIGATION DE PLAISANCE
- 42 SPECIAL JOBS: HAVENDOKTER |
MÉDECIN PORTUAIRE
- 46 BENESAM
- 50 NEWSFEED

52 HISTORY: RED STAR LINE



- 58 CHARITY:
ANN ZICCARDI
- 62 AGENDA
- 64 SEATALK COMMUNITY
COLOFON | COLOPHON



Beste lezer

‘Daar in dat kleine café aan de haven’ doofde dit jaar het licht. Zo zie je dat aan alles een einde komt, ook aan 2022. En laat ons eerlijk zijn, zo fraai was het het afgelopen jaar niet. De oorlog in Oekraïne, de hoge inflatie... uitdagingen waarmee we zowel in het bedrijfsleven als privé geconfronteerd worden. We hebben er met zijn allen toch wel enkele lesjes uit geleerd.

We moeten terug meer inzetten op zelfvoorzienende economie. We moeten aandacht hebben voor blauwe economie, groene scheepvaart... zo kan onze toekomst er rooskleuriger uitzien. Belgische bedrijven zijn trouwens trendsetters op gebied van innovaties op en rond het water. Essentieel voor onze welvaart en ook voor onze profilering op wereldniveau. We mogen fier zijn op de realisaties in onze elfde provincie. SeaTalk zal het voor jou in de toekomst van dichtbij volgen en er zelfs een rubriek aan wijden.

Nu de dagen korter worden en de kerstlichtjes de sfeer in de huiskamer bepalen, kunnen we al aftellen naar een nieuw jaar. Maar eerst de kerstgeschenkjes uitdelen die we ‘per cruise’ gingen shoppen en nu onder onze kerstboom liggen.

Laat ons samen ook klinken, op wat is geweest en wat zal komen. Misschien moeten we dat wel doen begin 2023 in Oostende, tijdens het vernieuwde galabal van de Marine? Je leest er meer over in deze SeaTalk.

Ik wens je, beste lezer, veel leesgenot tijdens de eindejaarsperiode en een voorspoedig 2023.

Chère lectrice, cher lecteur

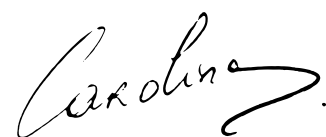
Cette année, la lumière s’est éteinte, là-bas dans ce petit café du port, comme le fredonne un chanteur néerlandais dans sa chanson Daar in dat kleine café aan de haven. C’est ainsi que l’on se rend compte que tout a une fin, et l’année 2022 n’y fait pas exception. Il faut rester honnête, on ne peut pas dire que cette année a été magnifique. La guerre en Ukraine, l’inflation galopante... des défis auxquels nous devons faire face, tant dans la vie économique que dans notre vie privée. Mais nous en avons tous tiré plusieurs leçons.

Il faut à nouveau miser sur l’autarcie économique. Il faut être attentif à l’économie bleue, au transport maritime écologique... pour pouvoir voir davantage l’avenir en rose. Les entreprises belges sont d’ailleurs des locomotives dans le domaine des innovations sur et autour de l’eau. Ce qui est essentiel pour notre prospérité mais aussi pour notre visibilité au niveau mondial. Nous pouvons être fiers des réalisations dans notre onzième province. SeaTalk s’engage à les suivre de près et à y consacrer une rubrique.

Maintenant que les jours raccourcissent et que les illuminations de Noël définissent l’ambiance dans nos maisons, nous pouvons lancer le compte à rebours pour le Nouvel An. Mais d’abord distribuer les cadeaux de Noël, que nous avons achetés au fil de l’eau et qui se trouvent maintenant sous le sapin.

Trinquons ensemble, à ce qui a été et à ce qui viendra. Peut-être fêtons-nous le début de l’année 2023 à Ostende, à l’occasion du Bal de gala de la Marine, qui adopte cette année un nouveau look? Ce numéro de SeaTalk vous dit tout.

Cher lecteur, chère lectrice, je vous convie à une agréable lecture en cette période de fêtes et vous souhaite une chaleureuse année 2023.



CAROLINE OSTYN
UITGEVER - ÉDITEUR

01
BRIEFING

Op naar het vernieuwde marine Galabal

Nouveau look pour le Bal de gala de la Marine

Corona zorgde tot tweemaal toe voor uitstel, maar nu is het Galabal terug van nooit weggeweest! Op de eerste vrijdag van februari, traditioneel zo dicht mogelijk bij de oprichtingsdatum van de toenmalige Zeemacht zullen de deuren van Hippodroom Oostende zich voor je openen. Hippodroom hoor ik je denken?

Hilde Viane van de dienst public relations & events geeft toelichting: "Op 3 februari 2023 zal het Galabal van de Marine plaatsvinden in de ACEG Wellington hippodroom te Oostende. Hier kunnen we tot 1200 mensen in een aangename setting ontvangen, een serieuze verhoging van de capaciteit!

De Hippodroom is de grootste groene long in het Westerkwartier. De Wellingtonrenbaan, met inbegrip van de oefenbanen, is een beschermd monument en stadsgezicht. Elk jaar in juli en augustus zijn er negen rendagen onder de noemer 'Oostende Koerse'. De renbaan is gebouwd op de terreinen van het voormalige Fort Royal (1811) uit de Napoleontische periode. Later kreeg dat fort de naam Fort Wellington, naar de hertog van Wellington, die Napoleon versloeg bij Waterloo. Wellington zelf bezocht het fort in 1818. Exact 65 jaar later kreeg het fort een nieuwe functie als toegangsgebouw van de paardenrenbaan. Het startschot van de eerste wedstrijd werd gegeven in 1883. Nadat alle 19de-eeuwse gebouwen in WO II vernield werden, kreeg de hippodroom vanaf 1947 zijn huidige uitzicht. De modernistische witte tribunegebouwen zijn ontworpen door de Oostendse architecten Fobert, Boutelier en Vanbeginne.

Betalende parkeermogelijkheden zijn voldoende beschikbaar en er bevinden zich meerdere hotels binnen een straal van 500 meter.

Het bal zal wat anders verlopen: het walking diner gaat namelijk door in dezelfde zaal als het bal, de ACEG Arena, waardoor elkaar ontmoeten meer dan ooit centraal staat. Om de sociale contacten te



Suite à la crise covid, le Bal de gala a dû être reporté à deux reprises, mais il fait enfin son grand retour cette année ! Le premier vendredi de février, traditionnellement le plus près possible de la date de la constitution de la Force Navale de l'époque, l'hippodrome d'Ostende ouvrira ses portes aux invités. Hippodrome, dites-vous ?

Hilde Viane du service public relations & events nous donne quelques explications : « Le 3 février 2023 aura lieu le Bal de gala de la Marine à l'hippodrome ACEG Wellington d'Ostende. Nous pourrions y accueillir 1 200 invités dans un cadre convivial, ce qui représente une augmentation importante de la capacité ! »

L'hippodrome est le plus grand poumon vert du quartier ouest. Le champ de course Wellington, en ce compris les pistes d'exercice, est un monument et site urbain classé. Chaque année, en juillet et en août, neuf journées de course sont organisées, sous la dénomination Oostende Koerse. La piste de course a été construite sur les terrains de l'ancien Fort Royal (1811) datant de la période napoléonienne. Plus tard, le fort a été rebaptisé Fort Wellington, du nom du duc de Wellington, qui a battu Napoléon près de Waterloo. Wellington a lui-même visité le fort en 1818. 65 ans plus tard exactement, le fort s'est vu attribuer une nouvelle fonction au titre de bâtiment d'entrée de l'hippodrome. Le signal de départ de la première course a été donné en 1883. Suite à la destruction de tous les bâtiments du 19e siècle pendant la Seconde Guerre mondiale, l'hippodrome a acquis son esthétique actuelle dès 1947. Les bâtiments blancs des tribunes, d'allure moderne, ont été conçus par les architectes ostendais Fobert, Boutelier et Vanbeginne.

Des possibilités de stationnement payant sont disponibles en suffisance, ainsi que différents hôtels dans un rayon de 500 mètres.

Le bal se déroulera un peu différemment : en effet, le walking dinner se tiendra dans la même salle que le bal, l'ACEG Arena,

bevorderen zijn de gereserveerde plaatsen afgeschaft. Enkel de VIP's en de sponsors hebben een vaste plaats.

Hierna zal de Belgian Navy bigband tot middernacht het beste van zichzelf geven. Bijna alle muziek-als dansstijlen komen aan bod. Het bal stopt niet abrupt voor de tombolatrekking: enkel een beperkt aantal ereprijzen worden overhandigd. Vervolgens treedt de coverband The Green Onions op. Bijna parallel, doch wat later, in de bagatelle zaal, start de party met DJ Dr. T. die doorgaat tot in de vroege uren.

Reeds gewonnen voor de nieuwe formule of enthousiaste trouwe gast? De kaartenverkoop start vanaf 15 december online. Het Galabal, dat georganiseerd wordt door de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, wil meer dan louter een bedrijfsfeest zijn, hierom is iedereen welkom! ■

Auteur: Jens Van Herck
Foto's: Jorn Urbain

faisant la part belle aux rencontres. Pour encourager les contacts sociaux, il n'y aura plus de places réservées. Seuls les VIP et les sponsors auront une place désignée.

Le Belgian Navy Big Band se produira ensuite jusque minuit, en proposant tous les genres de musique et styles de danse. Le bal ne s'interrompra pas brusquement pour la tombola : seul un nombre limité de prix d'honneur seront décernés. Puis viendra le cover band The Green Onions. Presque simultanément, dans la salle Bagatelle, le DJ Dr. T. lancera la soirée qui se poursuivra jusqu'aux petites heures du matin.

Vous avez envie de découvrir cette nouvelle formule ou vous êtes un participant habituel à ce gala ? La vente des cartes débutera en ligne le 15 décembre. Le Bal de gala, qui est organisé par Association d'Entraide de la Marine, entend être bien plus qu'une simple fête d'entreprise, c'est la raison pour laquelle tout le monde est le bienvenu ! ■





ANGLO BELGIAN CORPORATION
We power your future

**NEW DISCOVER
EVOLVE 20EV23**



Tell us your plans, we'll be proud to power your future.

DOWNLOAD BROCHURE



SCAN ME

Anglo Belgian Corporation
Wiedauwkaai 43 T. +32 (0)9 267 00 00
9000 Gent, BELGIUM E. info@abc-engines.com



FOLLOW US

OPV POM MCMV



02
BRIEFING

Studenten LUCA verlichten Antwerps havenerfgoed

Des étudiants de la LUCA illuminent le patrimoine portuaire d'Anvers

#LUCAschoolofarts

#WeArt



Tien studenten van de Brusselse Luca School of Arts gingen in november aan de slag met de Fresnellens in het Antwerpse havengebied. Hun fotoreportage bewijst dat met de juiste lens het Antwerps maritiem erfgoed een lichtpuntje kan zijn tijdens de lange, donkere nachten.

Voor een hogeschoolworkshop over lichtontwerp, hebben laatstejaarsstudenten Interieurvormgeving van LUCA School of Arts enkele maritieme erfgoedsites op het Antwerpse eilandje verlicht: Erfgoedproject Droogdokken, Stormkop en de erfgoedboten West-Hinder (lichtschip) en Oudenaarde (mijnneveger) van de Stichting Maritiem Patrimonium.

De studenten experimenteerden met onder meer actuele toepassingen van de Fresnellens: deze vuurtorenlenzen werden 201 jaar geleden uitgevonden en zorgden vanaf dan voor een veilige vaart op zee. De interieurstudenten maakten na zonsondergang foto's van hun lichtrealisaties wat prachtige beelden van het havenerfgoed opleverde.

De fotoreportage met een selectie van de sfeerbeelden kan je bekijken op de website van de school. ■

www.luca-arts.be/maritiemlicht



Dix étudiants de la Luca School of Arts bruxelloise se sont mis à l'œuvre en novembre avec la lentille de Fresnel dans la zone portuaire d'Anvers. Leur reportage photo prouve qu'avec le bon objectif, le patrimoine maritime d'Anvers peut être un point lumineux pendant les longues nuits noires.

Dans le cadre d'un atelier universitaire sur la conception d'éclairage, des étudiants en dernière année de design d'intérieur de la LUCA School of Arts ont illuminé certains sites du patrimoine maritime de l'île d'Anvers : le Projet patrimonial Droogdokken, Stormkop et les bateaux patrimoniaux West-Hinder (bateau-phare) et Oudenaarde (dragueur de mines) de la Fondation du patrimoine maritime.

Les élèves ont expérimenté avec les applications actuelles de la lentille de Fresnel : cette lentille de phare fut inventée il y a 201 ans et a permis de sécuriser la navigation en mer dès lors. Ils ont pris des photos de leurs réalisations lumineuses après le coucher du soleil, produisant ainsi de belles images du patrimoine portuaire.

Le reportage photo avec une sélection d'images d'ambiance peut être consulté sur le site web de l'école. ■



03
BRIEFING

Oudgedienden van de Marine in Ronse

Les Anciens de la Marine à Renaix



Op 15 oktober 2022 was het de afdeling van Ronse die de eer kreeg om het jaarlijks Nationaal Diner van de Oudgedienden van de Marine te organiseren. Voorzitter Rik Roggeman ontving samen met Fregatkapitein buiten dienst Maryse Van Bussel, de nationale voorzitter van de Oudgedienden, de vele genodigden waaronder ook divisieadmiraal Jan De Beurme. De nieuwe burgemeester van de stad Ronse, de Heer Ignace Michaux, was eveneens present.

Na een uitgebreide receptie en diner nam admiraal De Beurme het woord: "Als Commandant van de Marine vind ik het belangrijk om contact te houden met onze voorgangers, onze leermeesters. De Marine van vandaag is moeilijk te vergelijken met die van vroeger, maar die van morgen zal in geen enkele mate te vergelijken zijn met die van nu." Admiraal De Beurme lichtte de toekomstplannen van de Marine toe: "De schepen zullen tegen 2030 allemaal vervangen worden met nieuwe mijnenbestrijdingsvaartuigen (MCMv) en twee onderzeebootbestrijdingsfregatten. Vroeger voeren we op een mijnenveld, morgen blijven we daar weg, door drones te gebruiken die autonoom zullen werken. De kazerne van Sint-Kruis zal op termijn verdwijnen en alles zal geïntegreerd worden in nieuwe gebouwen van de Navy Academy in Oostende. Zeebrugge gaat met de verdieping en verbreding van beide dokken en een nieuw stafgebouw ook een nieuwe toekomst tegemoet. Na 30 jaar gaat de Marine terug naar Antwerpen, waar een trainingscenter opgericht zal worden, dat zowel door de Marine als de koopvaardij gebruikt zal kunnen worden."

Le 15 octobre 2022, la section de Renaix a eu l'honneur d'organiser le dîner national annuel des Anciens de la Marine. Son président Rik Roggeman, assisté du capitaine de frégate en retraite Maryse Van Bussel, présidente nationale des Anciens, a accueilli de nombreux invités, dont l'amiral de division Jan De Beurme. Le nouveau bourgmestre de la ville de Renaix, Monsieur Ignace Michaux, était également présent.

Après la réception et le dîner, l'amiral De Beurme a pris la parole : « En tant que commandant de la Marine, j'estime qu'il est important de garder le contact avec nos prédécesseurs, nos maîtres-enseignants. Il est difficile de comparer la Marine d'aujourd'hui à celle d'hier et celle de demain ne sera pas non plus comparable à celle d'aujourd'hui. » L'amiral De Beurme a ainsi commenté les projets d'avenir de la Marine : « D'ici 2030, tous les navires seront remplacés par de nouveaux navires de lutte contre les mines (MCMv) et par deux frégates de lutte anti-sous-marin. Autrefois, nous naviguions sur des champs de mines, demain nous en resterons à distance en utilisant des drones autonomes. La caserne de Sint-Kruis est vouée à terme à disparaître et tout sera intégré dans les nouveaux bâtiments de la Navy Academy à Ostende. Grâce à l'approfondissement et à l'élargissement des deux docks ainsi qu'au nouveau bâtiment d'état-major, Zeebrugge est également appelée à s'ouvrir à un nouvel avenir. Après trente ans, la Marine retournera à Anvers, où elle créera, un centre d'entraînement qui pourra être utilisé tant par la Marine militaire que par la marine marchande. »



Ook de burgemeester van Ronse nam het woord: "Ik ben verheugd dat er gekozen is voor de stad Ronse om dit evenement te organiseren. Het stemt mij fier dat de afdeling Ronse zo energiek is. Ronse was de eerste Vlaamse stad die bevrijd werd tijdens de Tweede Wereldoorlog, Doornik als eerste aan Waalse zijde. Om de vijf jaar houden wij samen met Doornik een plechtigheid." De burgemeester suggereerde de admiraal om Defensie nauw te betrekken bij de organisatie van de volgende editie van deze plechtigheid.

De oudgedienden en hun familieleden hebben duidelijk genoten van het samenzijn en van de herinneringen die ze ophaalden over hun carrière bij de Marine - of Zeemacht - zoals zij die gekend hebben. ■

Auteur & fotograaf: Luc Vermeersch



Le bourgmestre de Renaix a lui aussi pris la parole : « Je me réjouis que la ville de Renaix ait été choisie pour organiser cet événement. Je suis fier de constater que la section de Renaix est aussi dynamique. Renaix a été la première ville flamande à être libérée pendant la Seconde Guerre mondiale, et Tournai la première ville wallonne. À cette occasion, nous organisons tous les cinq ans une cérémonie avec la ville de Tournai. » Le bourgmestre a suggéré à l'amiral d'associer étroitement la Défense à l'organisation de la prochaine édition de cette cérémonie.

Les Anciens et leurs familles ont clairement profité de ces retrouvailles. Ils ont échangé des souvenirs de leur carrière à la Marine – ou Force Navale, comme ils l'appelaient à l'époque. ■

SPECIAL
OFFER

MARINE SHOP

Coin Hulpbetoon
Coin Entraide
€ 7 i.p.v. € 7,5

Muts met wapenschild
Bonnet avec écusson
€ 6,5 i.p.v. € 8

Heupfles met drinkbeker
Flacon avec gobelet
€ 13 i.p.v. € 15

hulpbetoonmarine@gmail.com

Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine v.z.w. – Association d'Entraide de la Marine a.s.b.l.

Graaf Jansdijk 1 – 8380 Zeebrugge

Promoprijs geldig t.e.m. 28 februari 23 - Gratis verzending in BE
Promotion valable jusqu'au 28 février 23 – Livraison gratuite en BE

ONZE BLAUWE PROVINCIE NOTRE PROVINCE BLEUE



Een overzicht van de indeling van ons deel van de Noordzee in zones.

Brochure aanvragen?
marienruimtelijkplan.be



Slechts 0,5% van de Noordzee behoort tot ons land. Het Belgische stuk is 3.454 km² groot, wat overeenkomt met de grootte van een gemiddelde Belgische provincie. Onze elfde provincie, zo wordt ons deel van de Noordzee vaak benoemd.

Ons deel van de Noordzee is één van de drukst gebruikte marine gebieden ter wereld. Om alle activiteiten op zee met en naast elkaar te combineren, zijn er duidelijke regels nodig. Wie mag een windmolen bouwen en waar mag hij dat doen? Mag je zomaar zand ontginnen? Welke regels moeten in acht genomen worden ter bescherming van het milieu? Hoe garandeert men de veiligheid aan bewoners en bezoekers van deze elfde provincie?

De Belgische federale overheid zorgde voor een duidelijke hand-leiding aan de hand van het marien ruimtelijk plan. Hierin worden de spelregels vastgelegd. En die zijn zeker nodig als je weet dat de blauwe economie een segment is dat steeds belangrijker wordt voor tewerkstelling en welvaart in ons land. Het Belgisch deel van de Noordzee dient trouwens vaak als expertisecentrum voor innovatieve technologieën waarvan de Belgische knowhow wereldwijd gerenommeerd is.

Seulement 0,5% de la Mer du Nord appartient à notre pays. La partie belge a une superficie de 3454 km², soit l'équivalent de la taille d'une province belge moyenne. Parfois, on appelle notre part de la Mer du Nord notre onzième province.

Notre section de la Mer du Nord est l'une des zones maritimes les plus fréquentées au monde. Pour combiner toutes les activités en mer les unes à côté des autres, des règles claires sont nécessaires. Qui a le droit de construire une éolienne, et où peut-il le faire? A-t-on le droit d'extraire du sable sans permis? Quelles règles faut-il respecter pour préserver l'environnement? Comment garantir-on la sécurité des habitants et des visiteurs de cette onzième province?

Le gouvernement fédéral belge a fourni un guide clair en utilisant le plan spatial marin, où les règles du jeu sont définies. Et ces derniers sont certainement nécessaires lorsqu'on sait que l'économie bleue est un segment de plus en plus important pour l'emploi et la prospérité dans notre pays. D'ailleurs, la partie belge de la mer du Nord sert souvent de centre d'expertise pour des technologies innovantes dont le savoir-faire belge est reconnu dans le monde entier.

Bevoegd minister van Noordzee Vincent Van Quickenborne bouwt zijn Noordzeebeleid op rond vijf blauwe thema's: blauwe energie, blauwe economie, blauwe natuur, blauwe scheepvaart en meer blauw op zee. In zijn beleidsnota voor 2023 benadrukte hij opnieuw het belang van onze Noordzee en de minister zal dan ook blijven inzetten op de bescherming van mariene milieu met respect voor iedereen die aan de zee woont, erop werkt of ervan geniet.

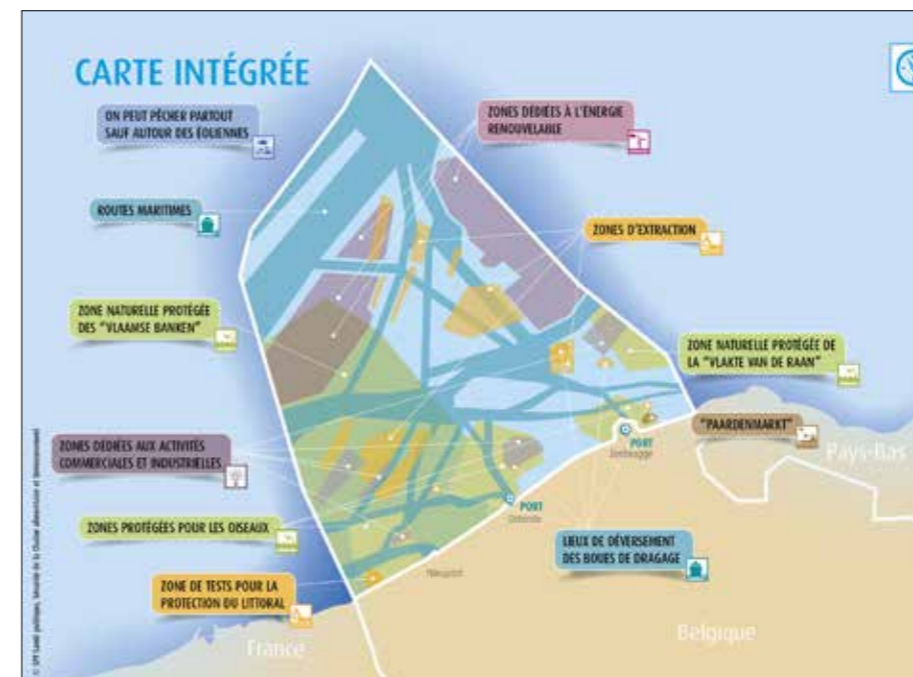
Maar blauwe economie, wat omvat dat eigenlijk? In ieder geval veel te veel om in één editie van SeaTalk te overzien. Daarom zullen we in onze komende nummers telkens aandacht besteden aan bedrijvigheid en innovaties op en rond de zee.

De topic waarmee we starten en die wel nog vaker aan bod zal komen is de blauwe scheepvaart: op internationaal niveau wordt gepleit voor de vermindering van de uitstoot van schepen met 55 % tegen 2030 en het streven naar klimaatneutraliteit in 2050. SeaTalk bracht hiervoor een bezoek aan Euronav. Benieuwd hoe zij deze uitdaging aanpakken. ■

Le ministre chargé de la mer du Nord, Vincent Van Quickenborne, construit sa politique de la mer du Nord autour de cinq thèmes bleus : l'énergie bleue, l'économie bleue, la nature bleue, la navigation bleue et plus de bleu en mer. Dans sa note d'orientation pour 2023, il a de nouveau souligné l'importance de notre mer du Nord. Le ministre continuera donc à œuvrer à la protection de l'environnement marin dans le respect de tous ceux qui vivent, travaillent ou profitent de la mer.

Mais, qu'est-ce donc, l'économie bleue? Eh bien, en tout cas beaucoup trop pour traiter en une seule édition de SeaTalk. C'est pourquoi, dans nos prochains numéros, nous prêterons à chaque fois attention aux activités et aux innovations sur et autour de la mer.

Le sujet par lequel nous commençons et qui reviendra probablement plus souvent est la navigation bleue : au niveau international, des appels ont été lancés pour réduire les émissions des navires de 55 % d'ici 2030 et viser la neutralité climatique d'ici 2050. Dans ce contexte, SeaTalk visita Euronav, curieux de voir comment ils s'attaquent à ce défi. ■



Un aperçu de la façon dont notre section de la mer du Nord est divisée en zones.

Obtenir une brochure?
amenagementdesespacesmarins.be



WIST JE DAT...

- HET BELGISCH DEEL VAN DE NOORDZEE ZICH UITSTREKT TOT ONGEVEER 83 KM VER IN ZEE (45 ZEEMIJL)?
- DE DIEPTE GAAT VAN 20 METER TOT MAXIMUM 45 METER?
- ONZE KUST ONGEVEER 65 KM LANG IS?
- ONZE ELFDE PROVINCIE 3454 KM² GROOT IS?

LE SAVIEZ-VOUS ...

- LA SECTION BELGE DE LA MER DU NORD S'ÉTEND ENVIRON 83 KM DANS LA MER (45 MILES NAUTIQUES)?
- LA PROFONDEUR VARIE DE 20 MÈTRES JUSQU'À 45 MÈTRES?
- NOTRE CÔTE A UNE LONGUEUR D'ENVIRON 65 KM?
- NOTRE ONZIÈME PROVINCE A UNE SUPERFICIE DE 3454 KM²?



DE AANPAK BIJ EURONAV L'APPROCHE D'EURONAV

SeaTalk interviewde Rudi Vander Eyken, hoofd van IT en Innovatie bij de tankerredery Euronav, een bedrijf dat zichzelf omschrijft als "jong, dynamisch en snelgroeiend".

Rudi werkt al 36 jaar in de maritieme transportsector, waarvan 25 jaar in IT en innovatie. Hij werkt nu 7 jaar bij Euronav en spreekt met enthousiasme over de innovatieve technologieën waarmee de rederij verschillende problematieken in de scheepvaart wil aanpakken: "Enkele jaren geleden werden innovatie en digitale transformatie integraal deel van de strategie en visie van Euronav. Het zit in ons DNA." Het bedrijf investeert vooral in technologieën met voldoende Return On Investment, maar werkt ook in beperkte mate samen met startup en scale-up bedrijven in onderzoek naar Proof Of Concepts van nieuwe technologieën.

Euronav spitst zich toe op drie uitdagingen die het met nieuwe technieken wil aangaan. De eerste die Rudi aanhaalt is crew safety en crew welfare, oftewel de veiligheid en het welzijn van de bemanning. "Zeker met het COVID-verhaal in het achterhoofd is het welzijn van ons personeel waarborgen een belangrijke missie van Euronav", verklaart hij.

Rudi vermeldt dronetechnologie als een nuttige tool: "We onderzoeken de mogelijkheden om drones in te zetten bij

SeaTalk s'est entretenu avec Rudi Vander Eyken, responsable IT et Innovation auprès de la compagnie maritime pétrolière Euronav, une entreprise qu'il décrit lui-même comme 'jeune, dynamique et en plein développement'.

Rudi travaille depuis 36 ans dans le secteur du transport maritime, dont 25 ans en IT et innovation. Il travaille depuis 7 ans chez Euronav et parle avec enthousiasme des technologies innovantes que l'entreprise veut employer pour aborder les différents problèmes du transport maritime : « Il y a quelques années, l'innovation et la transformation numérique sont devenues une partie intégrante de la stratégie et de la vision de Euronav. Cela fait partie de notre ADN. » La société investit principalement dans des technologies dont le retour sur investissement est considérable, mais elle collabore également, dans une mesure limitée, avec des entreprises 'start-up' et 'scale-up' dans le cadre de recherches sur les preuves de concept de nouvelles technologies.

Euronav se concentre sur trois défis qu'elle entend relever grâce aux nouvelles technologies. La première citée par Rudi est crew safety et crew welfare, ou bien la sécurité et le bien-être des équipages. « Surtout avec l'histoire du COVID en tête, assurer le bien-être de nos équipages est une mission importante de Euronav », explique-t-il.



tankinspecties, zodat de bemanning dit soort taken veiliger kan uitvoeren." Euronav gaat dit project aan in Europees verband en in samenwerking met DNV. "Vandaag testen we het gebruik van drones in gasvrije tanks, maar het doel is om die in een niet-gasvrije tank te kunnen gebruiken in de toekomst. Het is niet evident om een drone ATEX-gecertificeerd en niet-ontvlambaar te maken, zodat die veilig in een niet verluchte tank stalen kan afnemen. Euronav stelt in dit project haar schepen ter beschikking in een droogdok om testen uit te voeren."

Daarnaast streeft Euronav naar "decarbonisatie" door de prestatie, het verbruik en de uitstoot van haar vloot nauwkeurig op te volgen. Het reduceren van de CO₂-uitstoot in de scheepvaartsector of "groene scheepvaart" vormt een belangrijke bijdrage in het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Euronav's derde doel is operationele kosten reduceren door middel van digitale innovatie. Hierbij is het in kaart brengen van de prestatie van de vloot cruciaal.

De twee laatste doelstellingen hangen nauw samen in hun technische implementatie. Het verzamelen, visualiseren en analyseren van de prestatie van de vloot gebeurt namelijk op één platform genaamd "FAST".



Rudi mentionne la technologie des drones comme un outil utile: « Nous explorons les possibilités d'utiliser des drones pour l'inspection des citernes, afin que les équipages puissent effectuer ce type de tâche de manière plus sûre. » C'est un projet que Euronav entreprend dans un contexte européen et en collaboration avec DNV. « Pour le moment, nous testons l'utilisation de drones dans des réservoirs sans gaz, mais l'objectif est de pouvoir les utiliser dans un réservoir contenant du gaz à l'avenir. Il n'est pas évident de fabriquer un drone certifié ATEX et ininflammable pour qu'il puisse prélever des échantillons en toute sécurité dans un réservoir non ventilé. Dans le cadre de ce projet, Euronav met ses navires à disposition dans une cale sèche pour effectuer des tests. »

En outre, Euronav vise à 'décarboniser' en surveillant de près les performances, la consommation et les émissions de sa flotte. La réduction des émissions de CO₂ dans le secteur du transport maritime, ou bien la 'navigation verte', représente une contribution importante à la réalisation des objectifs climatiques.

Le troisième objectif de Euronav est la réduction des coûts opérationnels à l'aide de l'innovation numérique. Ici, la cartographie des performances de la flotte est cruciale.

Ces deux derniers objectifs sont étroitement liés dans leur mise en œuvre technique. La collection, la visualisation et l'analyse des performances de la flotte se font notamment sur une plateforme unique, appelée 'FAST'.

FAST signifie Fleet Automatic Statistics and Tracing (Statistiques et traçage automatiques de la flotte). « Ici, les mesures de tous les navires sont rassemblées sur une plateforme transparente qui peut être consultée aussi bien à bord des navires que dans les bureaux », explique Rudi.

FAST permet de suivre les performances et la consommation de tous les navires et de décider ainsi des actions à mettre en œuvre pour améliorer ces données. « On peut entreprendre des actions tant opérationnelles que techniques. Il est aussi important de

BLUE ECONOMY

“Door alle metingen van de ganse vloot en van de acties die we erop uitvoeren samen te voegen, kunnen we aan data driven decision making doen.”

FAST staat voor Fleet Automatic Statistics and Tracking. Hier worden de metingen van alle schepen samengevoegd in een transparant platform dat zowel aan boord van de schepen, alsook in de kantoren geconsulteerd kunnen worden,” legt Rudi uit.

FAST laat toe de performantie en het verbruik van alle schepen op te volgen en zo te beslissen welke acties kunnen worden uitgevoerd om die toestand te verbeteren. “Je kunt zowel operationele als technische acties uitvoeren. Het is belangrijk dat die acties ook gemeten worden om de invloed ervan op de performantie van het schip te kennen. Zo is de cirkel rond en kunnen we op basis van al deze metingen aan data driven decision making doen.” Dat is niet alleen nuttig om het verbruik van de vloot te verlagen, maar ook het onderhoud wordt gemakkelijker en hiermee goedkoper. Door vroegtijdig een gedegradeerde toestand van technische onderdelen op te sporen, kan het onderhoud tijdig ingepland en uitgevoerd worden om eventuele gebreken en onvoorziene kosten te vermijden.

FAST is de basis voor heel wat technische verbeteringen. Je kan op basis van dit data platform bijvoorbeeld “Voyage Optimization” en “Port Call Optimization” implementeren. Vele rederijen werken aan iets gelijkaardigs. Euronav heeft ervoor gekozen een eigen onafhankelijk platform op te richten, om vrijer te zijn in haar ontwikkeling,” vervolledigt Rudi.

Het is duidelijk waarom er bij Euronav zo enthousiast gepraat wordt over digitalisering en technische innovatie in de scheepvaart. De brede waaier aan toepassingen van een dataverzamelings- en analyseringsplatform zoals FAST biedt vele mogelijkheden. Het geeft de groene scheepvaart een enorm élan en maakt het onderhoud van de vloot efficiënter. Ook het welzijn en de veiligheid van de bemanning van Euronav op de schepen worden door innovatieve technieken verbeterd. Zulke engagementen kunnen we alleen maar toejuichen. ■

Auteur: Lucie Vandemaele

Foto's: Euronav

Illustraties: FOD Volksgezondheid, veiligheid v/d voedselketen en Leefmilieu

« En agrégeant les données des mesurages de la flotte entière et des actions que nous y entreprenons, nous pouvons pratiquer la data driven decision-making. »

mesurer ces actions, afin de constater leur influence sur les performances du navire. Ainsi, le cercle est bouclé, et nous pouvons pratiquer la data driven decision-making (prise de décisions sur la base de données), en fonction de toutes ces mesures. » Cela permet non seulement de réduire la consommation de la flotte, mais aussi de faciliter l'entretien et de le rendre moins coûteux. En traçant à temps un état dégradé des composants techniques, la maintenance peut être programmée et effectuée à temps, dans le but d'éviter les défauts éventuels et les coûts imprévus.

FAST est la base d'un grand nombre d'améliorations techniques. Par exemple, on sait mettre en œuvre 'Voyage Optimization' (l'optimisation des voyages) et 'Port Call Optimization' (l'optimisation des escales) sur la base de cette plateforme de données. Beaucoup de compagnies maritimes développent des outils semblables. « Euronav a choisi de mettre en place sa propre plateforme indépendante afin d'être plus libre dans son développement », ajoute Rudi.

On comprend très bien pourquoi la numérisation et l'innovation technique dans le secteur du transport maritime font l'objet d'un tel enthousiasme à Euronav. Le large éventail d'applications d'une plateforme de collecte et d'analyse de données telle que FAST offre de nombreuses possibilités. Cela fournit un élan considérable à la navigation verte et rend l'entretien de la flotte plus efficace. En outre, les techniques innovantes aident à améliorer la sécurité et le bien-être des équipages sur les navires de Euronav. On ne peut que se féliciter de tels engagements. ■



Koninklijke
Belgische
Redersvereniging

OVER EURONAV:

Euronav is 's werelds grootste onafhankelijke beursgenoteerde tankerrederei actief in het zeevervoer en de opslag van ruwe aardolie. De Vennootschap, opgericht in België, heeft haar hoofdkantoor in Antwerpen en heeft kantoren in heel Europa en Azië. Wereldwijd heeft Euronav ongeveer 200 vaste medewerkers aan wal en werken er ongeveer 3.200 mensen op de schepen. Het bedrijf is geëvolueerd van een familiebedrijf met 17 schepen tot een sterke internationale speler die genoteerd is op Euronext Brussels en op de NYSE onder het symbool 'EURN'. www.euronav.com

À PROPOS D'EURONAV :

Euronav est la plus grande compagnie maritime pétrolière indépendante cotée en bourse au monde, active dans le transport maritime et le stockage de pétrole brut. La société, fondée en Belgique, a son siège social à Anvers et dispose de bureaux dans toute l'Europe et en Asie. Dans le monde entier, Euronav compte environ 200 collaborateurs permanents à terre et quelque 3200 personnes travaillant sur les navires. La société est passée d'une entreprise familiale de 17 navires à un acteur international fort, coté sur Euronext Bruxelles et sur le NYSE sous le symbole 'EURN'.

NIEUWE 100% ELEKTRISCHE FORD E-TRANSIT.*



DE POWER DIE U NODIG HEEFT OM DE KLUS TE KLAREN.

Met de Ford E-Transit rijdt u zonder uitstoot en zonder compromissen op vlak van flexibiliteit, werkkraft of robuustheid. Het rijbereik tot 317 km** en een laadvermogen tot 1,7 ton en tot 15,1 m² maken van uw bestelwagen een echt elektrisch werkpaard. De lage verbruiks- en onderhoudskosten, samen met de handige Ford Pro™ tools, geven uw productiviteit een boost. Kom langs in onze showroom voor meer info, wij helpen u met plezier verder.



Uw Ford verdeler voor
West-Vlaanderen

Brugge | Diksmuide | Ieper | Kortrijk | Oostende | Roeselare

unicars

€ 21 KWH/100 KM (GECOMBINEERD) WLTP.

*Enkel beschikbaar bij EV-ready Transit centers. **317 km is gebaseerd op een volledige lading met gebruik van WLTP. Geldt voor L2H2 Cargo Van, 390 Series, snelheid beperkt tot 90 km/u. De Ford voertuigen worden gehomologeerd volgens de WLTP ('World Harmonised Light Vehicle Test Procedure'), waardoor op een gestandaardiseerde wijze, in een testlabo, brandstofverbruik, CO₂-uitstoot en elektrisch rijbereik/actieradius van het voertuig worden gemeten. De WLTP-waarden zijn geen 100% correct weergave van de autonomie, het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van de voertuigen. Optionele uitrustingen, de rijstijl, de verkeersomstandigheden of bepaalde omgevingsfactoren zoals de buitentemperatuur kunnen de totale CO₂-emissies van het voertuig, zijn verbruik of zijn autonomie beïnvloeden. Het daadwerkelijke verbruik en CO₂-uitstoot alsmede de werkelijke autonomie van het voertuig (met name de afstand die u kunt rijden tussen oplaadbeurten) kunnen dan ook (soms sterk) verschillen van de WLTP-waarden. De verkopende concessiehouder en Ford wijzen elke aansprakelijkheid hieromtrent af. Daarbij heeft de invoering van de WLTP-test gevolgen voor de belastingheffing in verband met de aankoop en het gebruik van het voertuig. Adverteerder: Ford Motor Company (Belgium) NV - Hunderenveldlaan 10 - 1082 Brussel - BTW BE0404.955.204 - RPR Brussel - Bank: Fortis 220-0040000-72 - Tel. 02/482 20 00 - custfobe@ford.com. Contacteer ons of bezoek onze website <https://www.nl.ford.be/> om meer informatie te krijgen over de fiscaliteit van het voertuig, zijn verbruik, zijn CO₂-uitstoot of zijn autonomie.

♦ GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. ford.be

ARCTISCHE UITWISSELING TUSSEN DE BELGISCHE EN DE CANADESE MARINE

UN ÉCHANGE ARCTIQUE ENTRE LES MARINES BELGE ET CANADIENNE



Luitenant-Ter-Zee Robby Clerinx is de expert van onze Belgische Marine inzake ijsnavigatie. Als dusdanig was hij de eerste Belgische officier die als onderdeel van een vernieuwde samenwerking met de Canadese Marine, mocht inschepen aan boord van een Canadees Arctic Offshore Patrol Vessel. In dit artikel vertelt hij het relaas van twee maanden operaties in het Hoge Noorden aan boord van HMCS Margaret Brooke.

Toen ik in 2002 voor de Marine koos, was het avontuur één van de grootste aantrekkingskrachten. In die zin, ben ik dan ook altijd gefascineerd geweest door plekken waar niet iedereen zomaar even komt of geraakt. De poolgebieden van onze planeet zijn daar een uitstekend voorbeeld van; op zich erg onherbergzaam, best gevaarlijk maar tegelijkertijd fascinerend mooi.

Ik was dan ook enorm tevreden met deze unieke kans om twee maanden in te schepen aan boord HMCS Margaret Brooke tijdens Operation Nanook 2022. Dit is een jaarlijkse internationale patrouille van het Canadees Arctisch gebied, waar in de beginfase (nog ijsvrij) eveneens buitenlandse marineschepen aan deelnemen. Het schip zelf is nog gloednieuw en was bij aanvang van de operatie zelfs officieel nog niet gecommisioneerd. HMCS Margaret Brooke is het tweede Arctic Offshore Patrol Vessel (AOPV) uit een reeks van zes, waarmee Canada zich in staat wil stellen te kunnen opereren in haar gehele territoriale wateren. Daarvoor heeft het schip meerdere aanpassingen die het toelaten in de meeste ijsomstandigheden veilig te kunnen varen.

Nadat ik de ijsnavigatie-cursus volgde aan de Hogere Zeevaartschool, kon ik in 2015 ook de Antarctische navigatiecursus van de Argentijnse marine afronden, maar qua praktijkervaring kwam ik nog niet heel ver; een inscheping op een Finse ijsbreker en natuurlijk meerdere operaties in Noord-Scandinavië met onze eigen Marine. De omstandigheden in het Canadees arctisch gebied zijn toch van een andere orde dan die in haar Europese tegenhanger, waar we dankzij de warme Golfstroom geen echt zware ijsomstandigheden kennen.

Le lieutenant de vaisseau Robby Clerinx est l'expert de la Marine belge en matière de navigation dans les glaces. À ce titre, il fut le premier officier belge autorisé à embarquer à bord d'un patrouilleur arctique hauturier canadien (Arctic Offshore Patrol Vessel), dans le cadre d'une coopération renouvelée avec la Marine canadienne. Dans cet article, il nous raconte l'histoire de deux mois d'opération dans l'Arctique à bord du HMCS Margaret Brooke.

Lorsque j'ai choisi la Marine en 2002, l'aventure était l'un de ses principaux attraits. En ce sens, j'ai toujours été fasciné par les endroits que les gens ordinaires n'ont pas l'habitude de visiter ou de toucher. Les régions polaires de notre planète en sont un excellent exemple ; elles sont très inhospitalières en elles-mêmes, assez dangereuses, mais en même temps d'une beauté fascinante.

J'ai donc été extrêmement heureux de cette occasion unique d'embarquer pendant deux mois à bord du HMCS Margaret Brooke lors de l'opération Nanook 2022. Il s'agit d'une patrouille annuelle internationale dans l'Arctique canadien, à laquelle dans une première phase (encore libre de glace) participent également des navires militaires étrangers. Le navire lui-même est encore tout neuf et n'a même pas été officiellement mis en service au début de l'opération. Le HMCS Margaret Brooke est le deuxième Arctic Offshore Patrol Vessel (AOPV) d'une série de six, que le Canada entend utiliser pour se donner les moyens d'opérer dans l'ensemble de ses eaux territoriales. À cette fin, le navire a subi plusieurs modifications qui lui permettent de naviguer en toute sécurité dans la plupart des conditions de glace.

Après avoir suivi le cours de navigation dans les glaces à l'École Supérieure de Navigation, j'ai également pu suivre le cours de navigation antarctique de la marine argentine en 2015. Mais en termes d'expérience pratique, je ne suis pas allé très loin : un embarquement sur un brise-glace finlandais et, bien sûr, plusieurs opérations dans le nord de la Scandinavie avec notre propre Marine. Il est certain que les conditions dans l'Arctique canadien sont d'un autre ordre que celles de son homologue européen, où nous ne

EXPEDITION



HMCS Margaret Brooke in het pakijis. | Le NCSM Margaret Brooke dans la banquise.

Het was dan ook bijzonder om in de Baffin-baai de eerste ijsbergen tegen te komen. In alle soorten en maten die ik ooit op foto gezien had; sommige zo groot als hele appartement-complexen. 's Nachts en in de mist was het vaak spannend want de kleinere bergen kwamen niet zomaar op de radar tevoorschijn, hoewel ze nog steeds de grootte kennen van een klein huis. Ijsbergen zijn afgebroken stukken van gletsjers op land en zijn beenhard, in tegenstelling tot de ijslaag die zich boven zee kan vormen. Die laatste wordt gevormd uit zout zeewater en is daarom minder sterk, waardoor ijsbrekers zich er een weg door kunnen banen.

Na de passage in de Baffin-baai, stond het AOPV er alleen voor. Andere schepen die tot dan toe mee waren gevaren, waren niet bestand tegen het zee-ijs verderop. Er werd in dat ijs een weg gezocht richting Noord, naar plekken waar de Canadese Marine nog niet was geraakt. Na het doorbreken van wat jonger ijs, kwam HMCS Margaret Brooke aan bij de poolkap. Dit is een gebied van oud en hard ijs, waar het schip niet voor gemaakt is. Met het bereiken van bijna 79 graden Noorderbreedte werd een nieuw record gevestigd.

Het bereiken van nieuwe records betekent echter ook dat de ijsgebieden steeds kleiner worden, en dat betekent heel wat voor deze gebieden. Er is natuurlijk een impact op klimaat en natuur, maar het creëert ook nieuwe uitdagingen. Zowel de Noordelijke (via de Russische kust) als de Noordwestelijke doorvaart (via de Canadese Arctic) zullen de volgende jaren beter toegankelijk worden voor zeeschepen. Beide maritieme routes verkorten de reistijd tussen belangrijke economische gebieden aanzienlijk, en het is dus maar een kwestie van tijd vooraleer de economische belangen van tijds- en brandstofbesparing deze handelsroutes héél wat couranter zullen maken.

connaissions pas de conditions de glace vraiment dures, grâce aux températures modérées du Gulf Stream.

Il était donc spécial de rencontrer les premiers icebergs dans la baie de Baffin. De toutes les formes et de toutes les tailles que je n'avais jamais vues en photo, certaines aussi grandes que des complexes d'appartements entiers. La nuit et dans le brouillard, c'était souvent palpitant, car les icebergs plus petits n'apparaissent simplement pas sur le radar, bien qu'ils aient toujours la taille d'une petite maison. Les icebergs sont des morceaux de glaciers détachés de la terre ferme et sont durs comme de la pierre, contrairement à la couche de glace qui peut se former au-dessus de la mer. Cette dernière est formée d'eau de mer salée et est donc plus faible, ce qui permet aux brise-glaces de s'y frayer un chemin.

Après avoir traversé la baie de Baffin, l'AOPV est resté seul. Les autres navires qui nous avaient accompagnés jusque-là n'étaient pas aptes à résister à la banquise. Nous cherchions une route dans cette glace vers le Nord, vers des endroits que la Marine canadienne n'avait pas encore pu atteindre. Après avoir brisé de la banquise plus jeune, le HMCS Margaret Brooke arriva à la calotte glaciaire. C'est une zone de glace ancienne et dure, pour laquelle le navire n'a pas été conçu. En atteignant près de 79 degrés de latitude nord, un nouveau record a été établi.

Toutefois, l'atteinte de nouveaux records signifie également que les régions glaciaires sont de plus en plus petites, et cela signifie beaucoup pour ces régions. Il y a bien sûr un impact sur le climat et la nature, mais cela crée aussi de nouveaux défis. Le passage du Nord (par la côte russe) et le passage du Nord-Ouest (par l'Arctique canadien) deviendront plus accessibles aux navires de haute mer dans les prochaines années. Ces deux routes maritimes réduisent considérablement la durée des voyages entre des



Een grote 'tafelvormige' ijsberg. | Un grand iceberg en forme de table.

Het was dan ook erg bijzonder aan te komen in het afgelegen Cambridge Bay, slechts enkele dagen na het bezoek van NATO Secretaris-Generaal Jens Stoltenberg en de Canadese Premier Justin Trudeau ter plekke. De Secretaris-Generaal had er net aangehaald dat NATO zijn voeling met het Noordpoolgebied moet uitbreiden, omwille van de opkomende strategische relevantie. Met mijn aanwezigheid op dit Canadese schip kreeg ik toch het gevoel dat België met deze kleine stap probeerde die boot niet te missen.

In Cambridge Bay bezocht ik net zoals de voornoemde hoogwaardigheidsbekleders het High Arctic Research Center. Door hun moeilijke toegankelijkheid zijn de poolgebieden één van de minst bestudeerde gebieden op Aarde, maar ook daar komt nu verandering in. Een mooi voorbeeld vinden we ook dicht bij huis terug; het nieuwe onderzoeksschip Belgica heeft enkele eigenschappen die het toelaten Noordelijker te opereren dan haar voorganger. Dit is iets waar we in de volgende jaren zeker meer over zullen horen en waar ik met de opgedane kennis, graag ooit aan zou willen bijdragen.

Op dit moment is de Noordwestelijke Doorvaart nog geen sinecure voor onvoorbereide schepen. Ijsbrekers van de Canadese Coast Guard staan paraat om schepen te helpen die gevangen raken in het ijs. Voornamelijk de passage van de Victoria Strait is een moeilijk punt. Dit stuk op de route is nog nooit helemaal ijsvrij gebleken in de zomerperiode, en de moeilijkheidsgraad is afhankelijk van hoe streng de winter was en eveneens van de meteorologische omstandigheden in de lente. Schepen zonder ijsaanpassingen komen er ook de volgende jaren nog niet zonder escorte doorheen.

zones économiques importantes. Ce n'est donc qu'une question de temps avant que les intérêts économiques liés aux économies de temps et de carburant ne rendent ces routes commerciales beaucoup plus fréquentées.

Il était donc très spécial d'arriver dans la région reculée de Cambridge Bay, quelques jours seulement après la visite du secrétaire général de l'OTAN, Jens Stoltenberg, et du Premier ministre canadien, Justin Trudeau. Le Secrétaire général venait d'évoquer la nécessité pour l'OTAN d'étendre son contact avec l'Arctique en raison de sa pertinence stratégique émergente. Avec ma présence sur ce navire canadien, j'ai quand même eu le sentiment que la Belgique essayait de ne pas rater le coche avec ce petit pas.

À Cambridge Bay, comme les dignitaires susmentionnés, j'ai visité le Centre de recherche du Haut-Arctique (High Arctic Research Center). En raison de leur accessibilité difficile, les régions polaires sont l'une des zones les moins étudiées de la planète, mais cela aussi est en train de changer. Un bon exemple peut également être trouvé plus près de chez nous ; le nouveau navire de recherche Belgica possède certaines caractéristiques qui lui permettent d'opérer plus au nord que son prédécesseur. C'est un sujet dont nous entendrons sûrement parler davantage dans les prochaines années et, avec les connaissances acquises, j'aimerais y contribuer un jour.

À l'heure actuelle, le passage du Nord-Ouest n'est toujours pas une évidence pour les navires non préparés. Les brise-glaces de la Coast Guard canadienne sont en attente pour aider les navires pris dans la glace. En particulier, le passage du détroit de Victoria est un point difficile. Cette partie de l'itinéraire n'a jamais été complètement libre de glace en été, et le niveau de difficulté dépend de la rigueur de l'hiver et des conditions météorologiques au printemps.

EXPEDITION



Een ijsbeer probeert het zog van het schip over te steken. | Un ours polaire tente de traverser le sillage du navire.



Op bezoek bij het Arctisch onderzoekscentrum. | Visite du Centre de recherche arctique.



“Door hun moeilijke toegankelijkheid zijn de poolgebieden één van de minst bestudeerde gebieden op aarde, maar ook daar komt nu verandering in.”

Voor de HMCS Margaret Brooke was het een erg interessante passage. Door de mix van oud, hard ijs met jonger en minder dik ijs dienden we als wachtofficieren erg op te letten welke route er gekozen werd. Deze moest dan ook constant bijgesteld worden door de waarnemingen op de brug. Maar wanneer ik even de aandacht kon verleggen, kon ik ook zien hoe mooi en ongerept deze gebieden nog zijn; op de rand van de ijsschotsen lagen zeehonden te slapen, tussen de schotsen kwam een narwal ademen en heel af en toe kwamen we in oog in oog te staan met de absolute Koning van deze regio; een Nanook (ijsbeer in het 'Inuit'). ■

Auteur & fotograaf: Robby Clerinx

“Les régions polaires sont l'une des zones les moins étudiées de la planète, mais cela aussi est en train de changer.”

Même dans les années à venir, les navires non adaptés à la glace ne passeront pas toujours sans escorte.

Pour le HMCS Margaret Brooke, ce fut un passage très intéressant. En raison du mélange de vieille glace dure et de glace plus jeune et moins épaisse, nous, les officiers de quart, avons dû faire très attention à la route que nous choissions, et que nous devions constamment ajuster par des observations sur la passerelle. Mais lorsque j'ai pu déplacer mon attention un instant, j'ai pu voir à quel point ces régions sont encore belles et vierges; des phoques dormaient au bord de la banquise, un narval venait respirer entre les blocs de la banquise et, très occasionnellement, nous nous sommes retrouvés face à face avec le roi absolu de cette région: un Nanook (ours polaire en inuit). ■



Scheepskarakteristieken HMCS Margaret Brooke (AOPV-431)

- Harry DeWolff-klasse patrouilleschip
- Gecommissioneerd: 2022
- Afmeting: 103,6m – 6600 ton
- Bemanning: 65 (16 officieren)

Bijzonderheden:

- Polar Class 5 (tot 1,20m dik zee-ijs)
- ijsversterkte romp
- autonomie tot +30 dagen

Bewapening:

- 1x 25mm elektro-optisch gestuurd kanon
- 2x .50 Browning
- 1x CH-148 'Cyclone' helikopter

Sensoren:

- navigatie- en helikopterdirectieradars
- ijsnavigatie-radar
- forward looking echosounder

Voorstuwing:

- 4x diesel-elektromotoren (3600kW)
- snelheid: 15,9 knopen

Fiche technique du HMCS Margaret Brooke (AOPV-431)

- Patrouilleur de la classe Harry DeWolff
- Mise en service : 2022
- Dimensions : 103,6 m – 6600 tonnes
- Équipage : 65 (16 officiers)

Spécificités :

- Polar Class 5 (jusqu'à une épaisseur de 1,20 m de banquise)
- Coque renforcée contre les glaces
- Jusqu'à plus de 30 jours d'autonomie

Armement :

- 1x canon de 25 mm à commande électro-optique
- 2x .50 Browning
- 1x hélicoptère CH-148 'Cyclone'

Capteurs :

- Radars de navigation et de guidage d'hélicoptères
- Radar de navigation dans les glaces
- Forward looking echosounder

Propulsion :

- 4x moteurs diesel-électriques (3600 kW)
- Vitesse : 15,9 nœuds

MARITIEM ICOON: UNE ICÔNE MARITIME :

PATRICK VAN DEN BULCK

Een zwangere vrouw wandelt langs de oevers van de Schelde. Was het door het sein van een scheepshoorn dat de baby op 2 juli 1950 besloot het vruchtwater te verlaten? Geboren in Antwerpen zet de jongen zijn eerste stappen in de maritieme wereld bij de zeescouts. Het water zal een onafgebroken blauwe lijn vormen doorheen het leven van Patrick Van den Bulck.

“Bij de zeescouts is het allemaal begonnen,” vertelt Patrick, “je krijgt er een goede opleiding en leert wat discipline betekent. Doorheen mijn hele carrière zie ik oud-zeescouts opduiken, een ideale opstap naar een job in de maritieme wereld.”

Als tiener koos Patrick voor de Zeevaartschool in Oostende. Het was aan boord van het schoolschip, de oude loodsboot Commandant Fourcault, dat hij de praktijk leerde: navigatie, wachtlopen en zeezieken zijn.

Zijn eerste werkervaringen deed hij op in de koopvaardij aan boord van de schepen van CMB en Belgulf. Enige tijd later arriveerde hij als kandidaat reserveofficier bij de Marine, de plek waar hij zich pas echt als een vis in het water voelde. Samen met andere reservisten bemande hij een ondiepwater mijnenveger en leerde hij de kunst van het mijnenvegen en navigatie. Later voer hij ook mee aan boord van andere marineschepen waaronder het fregat Westdiep.

EERST BENOEMDE RESERVIST

In 1997 moest er een persoon aangeduid worden als opvolger van de commandant van het Marinedetachement te Antwerpen. Omdat geen enkele beroepsmilitair beschikbaar was voor de functie, nam Patrick de positie waar als reservist. Het zou tijdelijk zijn, tot de toenmalige admiraal Verhulst besloot dat ook reservisten deze functie met vaste benoeming mochten opnemen. Het was de eerste keer dat een reservist commandant werd van een actieve eenheid.

WATERSPORT OP DE SCHELDE

Intussen was Patrick in 1993 ook gestart met de reorganisatie van de vzw Royal Yacht Club van België (RYCB). Gelegen op een toplocatie aan de Schelde met een adembenemend zicht op de Antwerpse skyline, was de vereniging in slaap gedommeld. Een verouderde infrastructuur en administratie, drie schepen op het

Une femme enceinte se promène le long des bords de l'Escaut. Était-ce à cause du signal d'une corne de brume que le bébé se décida à quitter la sécurité du ventre de sa mère, ce 2 juillet 1950 ? Né à Anvers, le gosse fit ses premiers pas dans le monde maritime chez les scouts marins. L'eau constituera une ligne bleue continue tout au long de la vie de Patrick Van den Bulck.

« Tout a commencé chez les scouts marins », nous raconte Patrick. « On y reçoit une bonne formation et on y apprend la valeur de la discipline. Tout au long de ma carrière, je vois partout d'anciens scouts marins, c'est le tremplin idéal pour un emploi dans le monde maritime. »

Adolescent, Patrick choisit la Zeevaartschool (Académie nautique) d'Ostende. Il apprit la pratique à bord du navire-école, l'ancien bateau-pilote, le Commandant Fourcault : la navigation, monter la garde, le mal de mer ...

Il acquit ses premières expériences professionnelles dans la marine marchande, à bord de navires de la CMB et de Belgulf. Quelque temps après, il entre dans la Marine en tant qu'aspirant officier de réserve, et c'était l'endroit où, pour la première fois, il s'est vraiment senti comme un poisson dans l'eau. Avec d'autres réservistes, il équipa un dragueur de mines côtier et apprit l'art du déminage et de la navigation. Plus tard il fit partie de l'équipage d'autres navires de la marine, comme la frégate Westdiep.

PREMIER RÉSERVISTE À NOMINATION PERMANENTE

En 1997, il fallait désigner quelqu'un comme successeur du commandant du détachement de la Marine à Anvers. Comme il n'y avait aucun militaire professionnel de disponible pour la fonction, Patrick assumait la position en tant que réserviste. Ce poste devait être temporaire, jusqu'au moment où l'amiral Verhulst décida que les réservistes pouvaient également avoir accès à cette fonction à nomination permanente. Ce fut la première fois qu'un réserviste devint commandant d'une unité active.

SPORTS NAUTIQUES SUR L'ESCAUT

Entre-temps, Patrick avait commencé en 1993 la réorganisation de l'ASBL Royal Yacht Club van België (RYCB). Située dans un endroit privilégié aux bords de l'Escaut, avec une vue captivante





terrein omdat deze goedkoper waren dan een grasmaaier. Er was nauwelijks een boot te bespeuren.

Patrick bracht vernieuwing wat snel zorgde voor een heropleving van de club. Stad Antwerpen was danig tevreden over zijn aanpak dat hij werd gevraagd om de aanpalende jachthaven die met faillissement was bedreigd erbij te nemen. Daarna komt ook het voorstel om het Willemdok uit te baten, het oudste dok gelegen aan het MAS. Patrick richtte het bedrijf Jachthaven Antwerpen Willemdok bv op met als aandeelhouders de vier Antwerpse clubs (RYCB, KLYC, VVW en SRNA) en de jachtclub van Hoboken. Met de haven Wolphaartsdijk werden destijds uitwijkmogelijkheden gecreëerd voor het toenemende scheepvaartverkeer op de Schelde.

PATRICK, DOE UW BEST!

Toen Patrick het management van de Antwerpse jachthavens in handen nam, zei Schepen Leo Delwaide hem: 'Patrick, doe uw best'. En of hij dat deed! Naast de heropleving van de watersport in Antwerpen, nam hij ook de organisatie van The Tall Ships Race deels in handen. In 1996 begeleidde hij koning Albert II en koningin Paola aan boord van het fregat Wielingen bij de start van de race.

Sinds 1 januari 2012 mag de kapitein ter zee dan wel buiten dienst zijn, toch blijft hij de referentie binnen de Antwerpse maritieme wereld, ook als rechter in handelszaken in de Maritieme kamer van de Rechtbank van Koophandel in Antwerpen.

AMBASSADEUR

Zijn voorliefde voor de nautische sector uit zich op alle vlakken. In tal van watersportverenigingen neem hij de functie van voorzitter, bestuurslid of lid waar. Hij was medeorganisator van verschillende nationale, Europese en wereldkampioenschappen zeilen. Daarnaast is hij ook een van de bezielers van de vzw MPM (Maritiem Patrimonium – Patrimoine Maritieme) die verantwoordelijk is voor het lichtschip Westhinder, de MSI Oudenaarde en de

de la ligne d'horizon anversoise, l'association s'était quelque peu assoupie. Une infrastructure et une administration désuètes, avec trois moutons sur le terrain, parce que c'était moins cher qu'une tondeuse à gazon. On y voyait à peine un bateau.

Patrick apporta un renouveau qui relança rapidement le club. La ville d'Anvers fut tellement satisfaite de son approche, qu'elle lui demanda de s'attaquer également au port de plaisance avoisinant, à l'époque menacé de faillite. Ensuite vint la proposition d'exploiter le Willemdok, le plus ancien bassin, tout près du MAS (Museum aan de Schelde - Musée aux bords de l'Escaut). Patrick fonda la Jachthaven Antwerpen Willemdok bv (la SA Port de plaisance Anvers Willemdok), une société avec comme actionnaires les quatre clubs anversois (RYCB, KLYC, VVW et SRNA) et le club de yachting de Hoboken. À l'époque, le port de Wolphaartsdijk offrait des possibilités de détournement pour le trafic maritime croisant sur l'Escaut.

PATRICK, FAITES DE VOTRE MIEUX !

Lorsque Patrick reprit la gestion des marinas anversoises, l'échevin Leo Delwaide lui dit : « Patrick, faites de votre mieux. » Et s'il l'a fait ! Outre la relance des sports nautiques à Anvers, il reprit également le contrôle partiel de l'organisation de la Tall Ships Race. En 1996, il accompagna le roi Albert II et la reine Paola à bord de la frégate Wielingen à l'occasion du départ de l'événement.

Bien que le capitaine de vaisseau ait quitté le service au 1er janvier 2022, il reste l'homme de référence dans le monde maritime anversois, y compris en tant que juge des affaires commerciales à la Chambre maritime du Tribunal de commerce d'Anvers.

AMBASSADEUR

Sa prédilection pour le secteur nautique s'exprime dans tous les domaines. Il assume la fonction de président, de membre du conseil ou de membre simple dans nombre d'associations de sports nautiques. Il a co-organisé plusieurs championnats de voile nationaux, européens et mondiaux. Il est également l'un des

IJslandvaarder Musin. "Ik heb ontzettend veel respect voor alle vrijwilligers die terug leven in de schepen blazen. Op de West-Hinder zorgden elektriciens en mecaniciens ervoor dat alles aan boord opnieuw werkt. De generatoren en de hoofdmotor draaien terug. Ook de grote misthoorn werd terug opgestart maar de burens hebben gevraagd niet te vaak op te zetten. Radio-amateurs werken nu volop aan radiokamer. De Westhinder is gebouwd in 1950, ik weet dat dat goede kwaliteit is, want ik ben van hetzelfde jaar!"

Ook voor het koningshuis bleef de indrukwekkende carrière van Patrick niet onopgemerkt. Tijdens de Dag der Zeelieden in Antwerpen in 2010 werd hij afgevaardigd als vertegenwoordiger van de koning.

UITBOLLEN

Patrick is ervan overtuigd dat het op zijn einde loopt: "Er mag stilaan een plaatsvervanger komen om de leiding over de vzw RYCB over te nemen, alsook voor de twee bedrijven Jachthavens Antwerpen. Die leidinggevende functies wil ik naast me neerleggen, maar mijn inzet voor de watersport en het patrimonium van onze zeevaartnatie zal blijven voortbestaan." Aan de manier waarop de man over zijn verwezenlijkingen spreekt, is het moeilijk te geloven dat hij een punt zou zetten achter die blauwe lijn doorheen zijn leven. ■

Auteur & fotograaf: Mike Louagie

inspirateurs de l'ASBL MPM (Maritiem Patrimonium – Patrimoine Maritime), qui est responsable du bateau-phare West-Hinder, du MSI Oudenaarde et du pêcheur d'Islande Musin. « J'ai un énorme respect pour tous les bénévoles qui redonnent vie à ces navires. Sur le West-Hinder, des électriciens et des mécaniciens sont à l'œuvre dans le but de remettre tous les systèmes à bord en état de marche. Le générateur et le moteur principal fonctionnent à nouveau. La grande corne de brume a également été remise en marche, mais les voisins ont demandé de ne pas l'utiliser trop souvent. Des radioamateurs travaillent actuellement d'arrache-pied sur la salle de radio. Le West-Hinder fut construit en 1950, je sais que c'est de la bonne qualité, puisque je suis aussi de cette année-là ! »

L'impressionnante carrière de Patrick ne passa pas inaperçue non plus auprès de la famille royale. Lors de la Journée des marins à Anvers en 2010, il fut délégué en tant que représentant du roi.

NE PAS SE LA COULER DOUCE

Patrick est convaincu que sa carrière s'approche de sa fin : « Il est temps qu'un remplaçant vienne reprendre la gestion de l'ASBL RYCB, ainsi que celle des deux sociétés de marinas à Anvers. J'aimerais prendre ma retraite de ces fonctions de direction, mais mon engagement envers les sports nautiques et l'héritage maritime de notre nation ne s'arrêtera jamais. » À entendre l'homme parler de ses réalisations, il est difficile de croire qu'il puisse jamais mettre un terme à cette ligne bleue qui a défini sa vie entière. ■

We zorgen de klok rond voor **veilig scheepvaart**. We staan in voor de **kustbescherming**. Met onze veerdiensten en De Waterbus kan je **vlot het water over**.

We zoeken enthousiaste collega's! **Check onze vacatures** op de website.









AGENTSCHAPMDK.BE

KERSTSHOPPING IN STIJL, KIES VOOR EEN CRUISE

FAITES VOTRE SHOPPING DE NOËL AVEC STYLE, OPTEZ POUR UNE CROISIÈRE



De dagen worden korter en kouder. Maar in plaats van je terug te trekken in je eigen huis en je - dure - verwarming op te zetten, kan je tegenwoordig voor een prikje met vakantie. De bestemmingen klinken misschien niet exotisch, toch zal je tijdens de zevendaagse cruise langsheen de Parels van het Noorden warme en knusse momenten beleven. Begin november ging SeaTalk aan boord van de MSC Virtuosa om kerstgeschenken te shoppen in de gezellige stadscentra van Le Havre, Southampton, Hamburg en Rotterdam. Kerstshopping in vier verschillende landen, België buiten beschouwing gelaten, op zeven dagen zonder het gesleur met bagage, dat is zalig, niet?

Les jours raccourcissent et se refroidissent. Mais au lieu de vous retrancher chez vous et de monter le chauffage — coûteux —, vous pouvez aujourd'hui prendre des vacances pour un prix vraiment pas cher. Bien que les destinations n'aient peut-être rien d'exotique, vous vivrez tout de même des moments chaleureux au cours de cette croisière de sept jours le long des Perles du Nord. Début novembre, SeaTalk a embarqué sur le MSC Virtuosa pour faire son shopping de Noël dans les centres-villes accueillants du Havre, de Southampton, Hambourg et Rotterdam. Le shopping de Noël dans quatre pays différents — sans compter la Belgique —, en sept jours et sans avoir à traîner des bagages, un vrai bonheur, non ?

We zijn nog niet goed en wel ingescheept in Zeebrugge of de eerste lunch (10) inclusief bijhorende dranken wordt al geserveerd. Het begin van een week genieten van alle service en luxe die de Virtuosa te bieden heeft. De Virtuosa is het tweede Meraviglia-plus schip in de MSC-vloot en is in de vaart sinds april 2021. Een mastodont van negentien dekken hoog met tien restaurants, 21 bars en lounges, vijf zwembaden (6) en een aquapark aan boord. Er wordt een internationale keuken geserveerd en het entertainment is van wereldklasse. Het pronkstuk van het schip is ongetwijfeld de iconische 112 meter lange promenade met een verbluffend LED-plafond (1). Niemand geraakt er voorbij zonder snel een filmpje te maken van het indrukwekkende spektakel dat zich boven je hoofd afspeelt en meermaals per dag van thema verandert.

Nous sommes à peine embarqués à Zeebrugge, que l'on nous sert déjà le premier lunch, boissons comprises. C'est le début d'une semaine pleine de tous les services et de tout le luxe que le Virtuosa peut offrir. Le Virtuosa est le deuxième navire Meraviglia-plus de la flotte MSC, en service depuis avril 2021. Un mastodonte de 19 ponts avec 10 restaurants, 21 bars et salons, cinq piscines et un parc aquatique. On y sert une cuisine internationale et les divertissements sont de classe mondiale. La pièce maîtresse du navire est sans aucun doute la promenade emblématique de 112 mètres de long, munie d'un superbe plafond LED. Personne ne passe sans prendre une vidéo rapide de l'impressionnant spectacle qui se déroule au-dessus de sa tête et qui change de thème plusieurs fois par jour.

TRAVEL

Bureau Veritas kende het schip maar liefst 11 Golden Pearls toe voor de MSC geavanceerde milieutechnologie waarover het schip beschikt. Een reeks innovatieve aspecten, waaronder milieubescherming, gezondheid en veiligheid.

LE HAVRE

Na een nacht varen ontwakten we in Frankrijk. Het comfort in onze kajuit (2) is prima en eigenlijk voel je nauwelijks dat je aan boord bent van een schip. Vanop ons balkon is de Eglise Saint-Joseph het eerste gebouw dat we zien, een vuurtoren is hierdoor zelfs overbodig om te navigeren. Le Havre staat bekend voor de moderne architectuur in het stadscentrum. Wij kiezen voor een excursie naar de abdij van Mont-Saint-Michel (3) om geschiedenis en Normandische zeelucht op te snuiven. Het eiland is na Parijs de meest bezochte toeristische bestemming in Frankrijk. Na een rondleiding in het stadje dat momenteel amper zestien inwoners telt, kan je genieten van de wereldberoemde omelet van la mère Poulard. Je moet wel 29,95 euro neertellen voor het eiergerecht inclusief een koffie. Beroemdheden uit de hele wereld die het eiland bezochten schoven hun voeten onder tafel om de delicatessen van de Mont-Saint-Michel te proeven. Van kerstfeer is er op het eiland nog geen sprake, maar dat betekent niet dat de kassa's niet rinkelen in de vele souvenirwinkels (4). Met een shuttlebus rijden we terug richting Le Havre. Nu alle passagiers terug aan boord zijn en genieten van een overvloed aan dranken en maaltijden, shows en entertainment, zet de Virtuosa om 21u koers richting Engeland.

SOUTHAMPTON

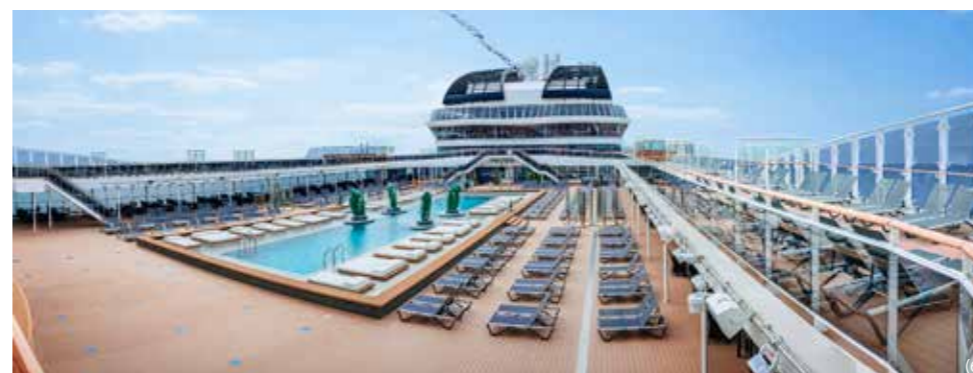
In het buffetrestaurant met panoramisch uitzicht op zee zien we tijdens ons ontbijt de haven van Southampton verschijnen. Zoals voorzien op schema meren we aan om 9u. Je kunt ook vandaag gerust op het schip blijven, maar wij raden toch aan om op deze bestemming van boord te gaan. Deze haven is een must voor liefhebbers van maritieme geschiedenis en iedereen die van de film Titanic hield. Het havenmuseum is gewijd aan het schip en het drama.

Vanaf deze haven wordt er ook een dagtrip aangeboden naar Londen. Wie zich laat verleiden door de pracht en praal van de kerstetalages in de Britse hoofdstad, zal zijn kerstboom bij thuiskomst rijkelijk kunnen voorzien van cadeautjes. Tijdens je bezoek aan Londen kan je ook aansluiten voor een gegendste tour langs de wereldberoemde bezienswaardigheden.

De afstand van Southampton en Hamburg bedraagt ongeveer 505 mijl. Er staat de volgende dag dus een zeedag op het programma. Je mag dan wel met meer dan vierduizend passagiers aan boord zijn, toch verloopt alles gemoedelijk en heb je niet de indruk als haringen in een ton te zitten. Eenmaal het schip 12 mijl van het vasteland is, worden ook het casino en de winkels aan boord geopend. Aan wal is dat niet toegelaten, omwille van de taks en belastingen.

@SEA

Op zondag zien we niks dan water om ons heen. Aan een snelheid van 22,8 knopen komt Duitsland dichterbij. Kerstshoppen kan vandaag ook, maar dan wel in het hart van het schip, langsheen de luxepromenade. Met 1168 m² winkelruimte biedt de MSC Virtuosa momenteel het grootste winkelparadijs op zee aan. In de luxewinkels en boetieks met kledij, juwelen, lederwaren en technologie van befaamde merken shop je overigens taksvrij. Omdat wij morgen Hamburg gaan bezoeken, kiezen wij vandaag voor de Aurea Spa (5). Na een Balinese massage en een saunabezoek,



Le Bureau Veritas a décerné au navire pas moins de 11 Golden Pearls pour la technologie environnementale avancée MSC dont il est doté, avec une série de caractéristiques innovantes, comme la protection de l'environnement, la santé et la sécurité.

LE HAVRE

Après une nuit de navigation, nous nous réveillons en France. Le confort de notre cabine est excellent et en fait, on a à peine l'impression d'être à bord d'un navire. Depuis notre balcon, l'église Saint-Joseph est le premier bâtiment que nous voyons ; pas besoin de phare pour naviguer. Le Havre est connu pour l'architecture moderne de son centre-ville. Nous optons pour une excursion à l'abbaye du Mont-Saint-Michel pour nous imprégner de l'histoire et de l'air marin normand. L'île est la deuxième destination touristique la plus visitée en France, après Paris. Après une visite guidée du site qui compte actuellement à peine 16 habitants, vous pourrez déguster la fameuse omelette de la mère Poulard, pour laquelle on vous débitera la forte somme de 29,95 euros, café inclus. Les célébrités du monde entier qui ont visité l'île ont glissé leurs pieds sous la table pour déguster la délicatesse du Mont-Saint-Michel. Il n'y a pas encore question d'esprit de Noël sur l'île, mais cela ne veut pas dire que les caisses restent muettes dans les nombreuses boutiques de souvenirs. Nous retournons au Havre en autocar-navette. Avec tous les passagers de retour à bord et se délectant d'une abondance de boissons et de repas, de spectacles et d'animations, le Virtuosa met le cap sur l'Angleterre à 21 heures.

SOUTHAMPTON

Dans le restaurant buffet avec vue panoramique sur la mer, nous voyons apparaître le port de Southampton pendant notre petit-déjeuner. Comme indiqué dans l'itinéraire, nous amarrons à 9 h. On pourrait passer cette journée tranquillement à bord, mais nous conseillons tout de même de faire un passage sur terre ferme à cette destination. Ce port est un incontournable pour les amateurs d'histoire maritime et pour tous ceux qui ont aimé le film Titanic. Le musée du port est consacré au navire et au drame. Outre les histoires sur le Titanic, vous en apprenez également davantage sur le QE2 et le Mayflower.

Une excursion d'une journée à Londres est également proposée depuis ce port. Ceux qui se laissent séduire par la splendeur des vitrines de Noël de la capitale britannique pourront, une fois rentrés chez eux, certainement garnir leur arbre de Noël avec plein de cadeaux. Lors de votre visite à Londres, vous pouvez également participer à une visite guidée des sites touristiques les plus célèbres.

La distance entre Southampton et Hamburg est d'environ 505 miles, donc le prochain jour en sera un passé en mer. Bien qu'on soit avec quatre mille passagers à bord, tout se passe dans une atmosphère de convivialité et on n'a pas l'impression d'être serré comme des harengs en caque. Une fois le bateau à plus de 12 miles de la côte, le casino et les boutiques sont ouverts au public. Cela n'est pas autorisé lorsque le bateau est amarré, à cause des taxes et des droits.

@SEA

Le dimanche, c'est la mer à perte de vue. Nous nous rapprochons de l'Allemagne avec une vitesse de ... Le shopping de Noël est également possible aujourd'hui, mais au cœur du navire, le long de la promenade de luxe. Avec des boutiques étalées sur une superficie de 1168 m², le Virtuosa offre momentanément le plus grand

TRAVEL

zijn we compleet in relaxmodus. Wat volgt is een aperitief aan de bar en een diner in het Indochine restaurant. Dit is één van de vijf verfijnde specialiteitenrestaurant die je mits betaling van een kleine meerprijs kunt boeken. De bediening die aan boord sowieso al subliem is, overtreft hier werkelijk alles.

RICHTING HAMBURG

Weihnachtsmarkt is een waar begrip in Duitsland. Jaarlijks zakken massa's toeristen af naar een van de grote kerstmarkten in Keulen, Aken, Dortmund... en ook Hamburg, waar liters glühwein rijkelijk stromen. Maar heb je het even gehad met het shoppen en wil je liever maritieme geschiedenis opsnuiven, kies dan voor het 'Internationales Maritimes Museum'. In een gerestaureerd pakhuis van tien verdiepingen en 12.000 m², wordt het verleden van de scheepvaart tot leven gebracht. Niet ver van dit museum kan je ook de onderzeeër U-434 vinden. Deze 92 meter lange Sovjet duikboot werd ingezet voor spionage tijdens de Koude Oorlog. De Sovjetmarine gebruikte dit type onderzeeërs om de Atlantische Oceaan binnen te dringen en de bewegingen van Amerikaanse vliegdekschepen te volgen. Spijtig dat de Virtuosa maar één dag blijft liggen in Hamburg, want als liefhebber van de maritieme wereld kun je je gerust meerdere dagen amuseren met beide musea.

@ SEA

Na terugkomst van ons bezoek aan Hamburg ligt het programma voor de volgende dag al klaar op ons bed. Het wordt een dag op zee. Wat doen we? Uitslapen, ontbijten, daarna naar de fitness en een show meepikken? Anderen volgen liever danses of wagen een gokje in het casino (10). Alles is mogelijk aan boord van de Virtuosa van de Italiaanse rederij MSC. 's Avonds kiezen we weer voor een specialiteitenrestaurant. Dit keer wordt het de Butcher's Cut. Met een malse steak op ons bord en als decor de langzaam wegzakkende zon doorheen de patrijspoort vertrekt de Virtuosa richting Nederland.

DE NOORDERBUREN

Nu we al enkele dagen aan boord zijn, vinden we goed onze draai op het grote cruiseschip. Trouwens, alle animatie en je persoonlijke agenda verschijnt in de MSC-app die je op je smartphone kunt downloaden. Voor veel reizigers staat vandaag een bezoek aan Rotterdam (8) gepland. Omdat het onze laatste dag is en omdat we de Nederlandse havenstad vrij goed kennen, blijven we aan boord van het schip. Er staat een rondleiding in de MSC Yacht Club op ons programma, ruimtes van het schip die we voorlopig nog niet hadden kunnen betreden. Exclusiviteit en privileges zijn hier de codewoorden. De voordekken van de MSC Virtuosa zijn omgetoverd tot een schip-in-een-schipconcept (7), waarbij luxe, rust en butlerservice centraal staan. De Yacht Club-gasten genieten van privacy, terwijl ze zich toch, als ze dat wensen, kunnen mengen tussen het publiek en deelnemen aan de animatie. Wat het zwembad, restaurant en solarium betreft, daar hebben ze terug hun gereserveerde dekken voor. Vergelijk het een beetje met de faciliteiten van first class-vliegen, dus ook het prijskaartje voor een weekje in een suite in de club is van een andere grootteorde.

ZEEBRUGGE

Onze cruiseweek is werkelijk voorbijgevlogen, of beter: voorbijgedreven. Voor 23u30 zetten we onze bagage voor onze hut, zodat deze netjes in de terminal op ons zal staan wachten als we ontschepen op onze eindbestemming. Omdat er bij elke halte

paradis du shopping en mer. Dans les magasins et boutiques de luxe proposant des vêtements, des bijoux, de la maroquinerie et de la technologie de marques renommées, on fait ses achats sans payer de taxes. Puisque nous comptons visiter Hambourg demain, nous optons aujourd'hui pour le Aurea Spa. Après un massage balinais et un passage au sauna, nous sommes complètement en mode détente. Nous continuons la journée avec l'apéritif au bar et un diner au restaurant Indochine. C'est l'un des cinq restaurants servant des spécialités raffinées où on peut réserver une table, moyennant un petit supplément. Le service, de toute façon déjà sublime à bord, surpasse vraiment tout ici.

DIRECTION HAMBURG

Le Weihnachtsmarkt est un véritable phénomène en Allemagne. Chaque année, une foule de touristes descend sur l'un des grands marchés de Noël de Cologne, Aix-la-Chapelle, Dortmund... et aussi de Hamburg, où le glühwein (du vin chaud) coule à flots. Mais si pour le moment vous en avez assez du shopping, et que vous préférez vous imprégner d'histoire maritime, alors optez pour le 'Internationales Maritimes Museum'. Dans un entrepôt restauré à dix étages et 12 000 m², on vous fait revivre l'illustre passé de la navigation maritime. À proximité du musée, vous retrouverez également le sous-marin U-434. Ce sous-marin soviétique avec une longueur de 92 mètres fut utilisé pour l'espionnage pendant la guerre froide. La marine soviétique utilisait ce type de sous-marin pour pénétrer dans l'Atlantique et suivre les mouvements des navires américains. Dommage que le Virtuosa ne reste qu'un jour à Hamburg, car en tant qu'amateur du monde maritime, on saurait facilement s'amuser pendant plusieurs jours avec les deux musées.

@SEA

De retour de notre visite à Hamburg, nous retrouvons le programme de la prochaine journée sur notre lit. Ce sera une journée en mer. Que faire ? Faire la grasse matinée, prendre le petit-déjeuner, puis aller au club de fitness et voir un spectacle ? D'autres préfèrent suivre un cours de danse ou tentent leur chance au casino. Tout est possible à bord du Virtuosa de la compagnie maritime italienne MSC. Au soir, nous optons à nouveau pour un restaurant de spécialités, à cette occasion le Butcher's Cut. Avec un steak tendre dans notre assiette et le soleil qui descend lentement à travers le hublot comme toile de fond, le Virtuosa part pour les Pays-Bas.

LES VOISINS DU NORD

Maintenant que nous sommes à bord depuis plusieurs jours, nous trouvons bien nos repères sur le grand navire de croisière. D'ailleurs, tous les divertissements et le calendrier personnel apparaissent dans l'application MSC qu'on peut télécharger sur son smartphone. Une visite à Rotterdam est prévue pour de nombreux voyageurs aujourd'hui. Comme c'est notre dernier jour et que nous connaissons assez bien le port néerlandais, nous resterons à bord du navire, avec au programme, une visite du MSC Yacht Club, des zones du navire auxquelles nous n'avions pas pu accéder jusque-là. Les mots-clés ici sont exclusivité et privilège. Les ponts avant du MSC Virtuosa ont été transformés en un concept de navire dans le navire, où le luxe, la tranquillité et le service du majordome occupent une place centrale. Les invités du Yacht Club bénéficient d'une certaine intimité, tout en pouvant, s'ils le souhaitent, se mêler au public et prendre part aux divertissements. Quant à la piscine, au restaurant et au solarium, ils disposent de leurs ponts réservés à cet effet. On pourrait comparer cela aux installations d'un vol en première classe, et le prix d'une semaine dans une suite au club est donc également d'une autre ampleur.



passagiers hun reis starten of stoppen, wijzigt het passagiersbestand dagelijks. We horen Duitsers aan de tafel naast ons enthousiast vertellen over de uitstap die ze plannen naar het historische Brugge. Opvallend zijn ook de vele Aziaten en Amerikanen aan boord.

Terwijl de Virtuosa 's ochtends aanmeert in de Belgische haven, genieten we van ons laatste ontbijtbuffet. We vonden het fantastisch: de reis, de service, de animatie, de luxe... perfect vergelijkbaar met een Europees 4*-hotel. Zelfs de weergoden stonden aan onze kant. Het was pas bij onze terugkomst in Zeebrugge dat we terug de regendruppels voelden.

Vertrekken vanuit Zeebrugge heeft een groot voordeel: je kunt je auto gratis op een bewaakte parking achterlaten gedurende je reis. De service in de cruiseterminal zelf, vooral bij terugkomst, is nog voor verbetering vatbaar. De bagage was er nog niet, er waren geen zitbanken beschikbaar en de securitycheck duurde minstens een uur. Dankzij de behulpzaamheid van het terminalpersoneel was dit minpuntje snel vergeten. ■

Auteur: CO
Foto's: MSC & SeaTalk



ZEEBRUGGE

Notre semaine de croisière a vraiment filé, ou plutôt dérivé. Avant 23 h 30, nous déposons nos bagages devant notre cabine afin qu'ils nous attendent bien rangés dans le terminal lorsque nous débarquerons à notre destination finale. Comme des passagers commencent ou arrêtent leur voyage à chaque escale, le public à bord change quotidiennement. À la table d'à côté, nous entendons des Allemands parler avec enthousiasme du voyage qu'ils prévoient de faire à la ville historique de Bruges. La présence de nombreux Asiatiques et Américains à bord est également évidente.

Le matin, alors que le Virtuosa accoste dans le port belge, nous profitons de notre dernier petit-déjeuner buffet. Nous avons adoré : le voyage, le service, le divertissement, le luxe... parfaitement comparable à un hôtel européen à 4*. Même les éléments étaient de notre côté. Ce n'est qu'à notre retour à Zeebrugge que nous avons ressenti à nouveau des gouttes de pluie.

Le grand avantage d'un départ à Zeebrugge, c'est qu'on peut y garer sa voiture gratuitement dans un parking gardé pendant la durée du voyage. Le service au terminal de croisière lui-même, notamment au retour, pourrait être amélioré. Les bagages n'étaient pas encore là, il n'y avait pas de bancs disponibles et le contrôle de sécurité a pris au moins une heure. Grâce à la serviabilité du personnel du terminal, cet inconvénient mineur a été rapidement oublié. ■

NARCIS & VLAARDINGEN

SAMEN RICHTING MIDDELLANDSE ZEE — EN MISSION CONJOINTE EN MÉDITERRANÉE



Samen vertrokken de mijnenjagers Narcis (M923) en Vlaardingen (M863) begin augustus richting Middellandse Zee, om zich aan te sluiten bij de Standing NATO Mine Counter Measures Group 2 (SNMCMG2). Met het oog op de tumultueuze situatie, 'om de hoek', in de Zwarte Zee, kon dit nog wel eens een interessant staartje krijgen. De taken die beide schepen uitvoeren zijn bekend. Als dit in het noorden was geweest, zou het bijna routine genoemd worden. Maar er is niets routineus aan de Middellandse Zee vandaag. De missie mag dan hetzelfde lijken, de context is heel anders.

Les chasseurs de mines Narcis (M923) et Vlaardingen (M863) ont appareillé début août à destination de la Méditerranée pour se joindre au Standing NATO Mine Counter Measures Group 2 (SNMCMG2). Vu la situation tumultueuse en mer Noire, non loin d'ici, cette mission pourrait avoir des retombées intéressantes. Les tâches que devront effectuer les deux navires sont connues et maîtrisées. Si les opérations s'étaient déroulées dans le Nord, on aurait pu qualifier la mission de simple routine, ou presque. Mais pour l'heure, il n'est guère question de routine en Méditerranée. Même si la mission paraît identique, le contexte est totalement différent.



INTERNATIONALE VRAAG OM INZET

De Belgische en Nederlandse Marines hebben de gewoonte om eerder noordelijk te opereren in de Baltische Zee, maar beide regeringen beslisten om elk eenzelfde type mijnenjager te laten aansluiten bij de SNMCMG2 vloot die voornamelijk in de Middellandse Zee opereert. Gelet op de situatie in de Zwarte Zee, waar zeemijnen werden gelegd, was dit een goede beslissing van Nederland en België. Zo voeren zowel de Nederlandse mijnenjager Vlaardingen als de Belgische Narcis af richting SNMCMG2. Voor beide eenheden was het na jaren afwezigheid een uitdaging om opnieuw ingezet te worden in het Zuiden. Bij een militaire dreiging is het steeds van belang om tijdig de juiste eenheden in de buurt te hebben.



“Wij zijn kort van tevoren aangewezen, op aandringen van de minister van Defensie”, vertelt luitenant-ter-zee der eerste klasse Dave de Kruijff, de commandant van de Vlaardingen. “Zij achtte het belangrijk om extra ondersteuning te leveren voor het geval

DEMANDE INTERNATIONALE DE DÉPLOIEMENT

Généralement, les marines belge et néerlandaise opèrent dans le nord en mer Baltique. Mais les deux gouvernements ont décidé d'affecter chacun un type identique de chasseur de mines à la flottille SNMCMG2, qui opère principalement en mer Méditerranée. Vu la situation en mer Noire, où des mines marines ont été posées, cela s'est avéré être une bonne décision de la part des Pays-Bas et de la Belgique. Le chasseur de mines néerlandais Vlaardingen et le belge Narcis ont ainsi appareillé de leur port d'attache pour se joindre au SNMCMG2. Après une absence de plusieurs années, c'était un défi pour les deux unités d'être à nouveau engagées dans le sud. En cas de menace militaire, il est toujours important de disposer d'unités appropriées dans les environs.

« Nous avons été désignés au dernier moment, sur les insistance de la ministre de la Défense », déclare le luitenant-ter-zee der eerste klasse (lieutenant de vaisseau de première classe) Dave de Kruijff, le commandant du Vlaardingen. « Elle a estimé qu'il était important de pouvoir offrir un soutien supplémentaire en cas de défaut de capacité en mer Noire. À ce jour, il n'existe pas encore de demande internationale, mais il est toujours pratique de se trouver déjà en opération dans les environs. »

Le grand avantage des marines militaires est effectivement leur flexibilité à pouvoir engager leurs navires à tout moment partout dans le monde. Entre-temps, ils s'entraînent, avec les autres navires présents de l'OTAN, à l'exécution correcte des procédures et des méthodes et aux nouveaux paramètres dans la chasse aux mines (des profondeurs impressionnantes et une variété de types de sol que nous n'explorons généralement pas souvent), ce qui met à l'épreuve tous les équipages, tout en augmentant leur niveau d'expérience. Cela fait longtemps que les deux pays ne se sont plus entraînés avec six autres navires, ce qui souligne d'autant plus la volonté politique des États membres de l'OTAN d'envoyer un signal fort.

er capaciteit nodig was in de Zwarte Zee. Vooral nog is daar internationaal nog geen vraag naar, maar het is toch alvast handig om in de buurt te opereren.”

Het grote voordeel van Marines is nu eenmaal de flexibiliteit om hun schepen op elk ogenblik waar ook ter wereld in te kunnen zetten. Door ze intussen onderling te laten trainen met de andere aanwezige NAVO-schepen in het correct uitvoeren van procedures, methodieken en met nieuwe parameters in de mijnenjacht (enorme dieptes en een variatie aan bodemtypes die wij normaal gezien niet vaak afspeuren) wordt de ervaring van alle bemanningen op de proef gesteld en bijgeschaafd. Het was lang geleden dat beide landen nog eens met zes andere schepen samen trainden, wat de politieke wil van de NAVO-lidstaten om een krachtig signaal te geven eens te meer onderstreept.

Dit bevestigt ook Luitenant-ter-zee eerste klasse Frédéric Boulanger, commandant van de Narcis: “Het is van jaren geleden dat Nederland een mijnenjager ter beschikking stelde aan SNMCMG2. Aanhaken bij SNMCMG1 is bijna standaard, in de noordelijke wateren. Ook voor België is het een bijzonderheid. Wij zijn samen met Nederland uitgezonden in een bijzondere context vanwege de mijnendreiging in de Zwarte Zee, door de oorlog in Oekraïne. Het werk blijft echter hetzelfde. Wij zijn altijd bezig met het ruimen van (oude) mijnen. Natuurlijk voelen we wel dat de geopolitieke situatie voor spanning zorgt.”

Commandant de Kruijff bevestigt: “Wij hebben voor ieder noodscenario alles klaarliggen. Mochten we daadwerkelijk die kant op gaan, dan wordt er ook nog gezorgd dat er in een strategische haven in de regio een forward logistic site wordt ingericht met onder andere extra beschermende middelen, zoals tegen CBRN-dreiging (Chemische, Biologische, Radiologische en Nucleaire dreiging). Ook krijgen we dan EOD- (Explosive Ordnance Device) en medische ondersteuning.”



Le lieutenant de vaisseau de première classe Frédéric Boulanger, commandant du Narcis, le confirme lui aussi : « Cela faisait plusieurs années que les Pays-Bas n'avaient pas mis un chasseur de mines à la disposition du SNMCMG2. Rejoindre le SNMCMG1 est quasi la norme dans les eaux septentrionales. Pour la Belgique aussi, il s'agit d'un cas particulier. Nous avons été détachés ici avec les Pays-Bas dans un contexte particulier en raison de la menace liée aux mines en mer Noire, provoquée par la guerre en Ukraine. Cependant, le travail reste le même. Nous nous occupons toujours de la destruction de (vieilles) mines. Mais nous sentons évidemment que la situation géopolitique engendre des tensions. »

Le commandant De Kruijff : « Nous sommes préparés à tous les scénarios. Si le plus sérieux se présente réellement, un forward logistic site sera également installé dans un port stratégique de la région, qui mettra notre disposition, entre autres, des moyens de protection supplémentaires comme des moyens contre une menace CBRN (menace Chimique, Biologique, Radiologique et Nucléaire). Dans ce cas, nous recevrons également un soutien EOD (Explosive Ordnance Device) et une assistance médicale. »





Het is de bedoeling dat de Navo-vloten voortdurend trainen, zodat zij zo nodig op korte termijn kunnen ingrijpen. En dat is precies wat er is gebeurd: de eenheden hebben verschillende mijnbestrijdingsoefeningen gehouden in Italië, Griekenland en Turkije waarbij ze samen trainden en technieken en procedures uitwisselden.

Het enige verschil met een normale operatie is de externe bedreiging. Buitenlandse schepen voeren regelmatig langs de groep. Een kat-en-muis spel, in een gespannen internationale context waarin de toegang tot voedsel en de vrijheid van scheepvaart op het spel staan. Dit blijkt uit de graancrisis waarover onlangs in de media werd bericht.

Il est prévu que les flottilles de l'OTAN s'entraînent en permanence, de sorte qu'au besoin, elles pourront intervenir à court terme. Et c'est exactement ce qu'il s'est passé : les unités ont participé à différents exercices de lutte contre les mines en Italie, en Grèce et en Turquie au cours desquels elles se sont entraînées ensemble et ont échangé des techniques et des procédures.

La seule différence entre cet exercice et une opération normale, c'est la menace externe. Des navires étrangers naviguent régulièrement près du groupe. Un jeu du chat et de la souris dans un contexte international tendu, où l'accès à la nourriture et la liberté de naviguer sont en jeu. Comme en témoigne la crise des céréales dont la presse a récemment parlé.

UNIEKE BINATIONALE SAMENWERKING

Al meer dan 70 jaar werken de Belgische en Nederlandse marines intensief samen, hetgeen in 1996 resulteerde tot een unieke vorm van Belgisch-Nederlandse marinesamenwerking op het gebied van maritieme operaties, opleidingen, trainingen, logistiek en onderhoud. Sindsdien worden alle operationeel inzetbare marineschepen van beide landen vanuit Den Helder aangestuurd onder het bevel van de Admiraal Benelux (ABNL).

In 2021 trainden meer dan 625 schepen en crews tesamen in een van de vier permanente vloten van de NAVO. De NAVO bewijst momenteel meer dan ooit dat ze een verzekeringsgarantie/polis is die te allen tijde gelicht kan worden in geval van een dreiging. De noodzaak om continu te trainen op het hoogste niveau van gereedheid werd door de situatie in Oekraïne duidelijk aangetoond. Vloten die continu samen trainen kunnen nu eenmaal makkelijk overal waar er zich een dreiging voordoet ingezet worden. ■

Auteurs: Charles Colot & Olivier Vogels
Foto's: Jorn Urbain

COOPÉRATION BINATIONALE UNIQUE

Depuis plus de 70 ans, les marines belge et néerlandaise coopèrent intensivement, ce qui a abouti en 1996 à une forme unique de collaboration entre ces deux forces navales sur le plan des opérations maritimes, des formations, des entraînements, de la logistique et de la maintenance. Depuis lors, tous les navires des deux pays pouvant être déployés en opérations sont gérés depuis Den Helder sous le commandement de l'Admiraal Benelux (ABNL).

En 2021, plus de 625 navires et équipages se sont entraînés ensemble pour constituer l'une des quatre flottilles permanentes de l'OTAN. Maintenant plus que jamais, l'OTAN démontre qu'elle est une garantie/une police d'assurance à laquelle on peut à tout moment faire appel en cas de menace. La nécessité de continuer à s'entraîner au plus haut niveau de préparation a été clairement confirmée par la situation en Ukraine. Les flottilles qui s'entraînent ensemble en permanence peuvent ainsi être facilement déployées partout où une menace surgit. ■



LEGISLATION

NIEUWE WETGEVING BRENGT MEER PLEZIER IN DE PLEZIERVAART

LA NOUVELLE LÉGISLATION APPORTE PLUS DE PLAISIR À LA NAVIGATION DE PLAISANCE

Na een gefaseerde uitrol is de wetgeving voor de pleziervaart volledig bij de tijd gebracht. Bart Wackener, Hoofd van de afdeling Pleziervaart bij de FOD Mobiliteit, geeft toelichting bij het vernieuwingsproces.

Après un déploiement progressif, la législation relative à la navigation de plaisance a été entièrement mise à jour. Bart Wackener, chef du département Navigation de plaisance au SPF Mobilité, explique le processus de renouvellement.

De wetgeving op de pleziervaart is in hoofdzaak een federale aangelegenheid, zegt Wackener. "Wij zijn bevoegd voor de inschrijving van het vaartuig, zodat er een duidelijke link is tussen het vaartuig en de eigenaar. Wij bepalen ook de vereisten waaraan een vaartuig moet voldoen en voor het deel van de vloot dat voor gebruik gecontroleerd moet worden omdat het wordt gebruikt voor het aanbieden van tochten met passagiers (tot maximum twaalf) plus voor de brevettingsplicht."

In de wetgeving wordt nl. bepaald waar je een brevet voor nodig hebt, en aan welke voorwaarden je moet voldoen, dit zowel voor binnen- als zeevaart. Specifiek voor wat de zee betreft, zijn er de vaarregels voor het veilig gebruik op zee en specifieke regels voor groepsactiviteiten en wedstrijden. "Beide laatste moeten door onze diensten worden vergund", zegt Wackener.

De bevoegdheid van de gewesten slaat voornamelijk op de vaarregels op de binnenwateren, waaronder het waterwegvignet, en de regels voor veilig gebruik op de binnenwateren. Wackener: "Wij onderhouden echter goede contacten met de gewesten en de sector. Binnen de FOD Mobiliteit is een Federaal Overlegplatform Pleziervaart (FOP) opgezet om zo dicht mogelijk bij de sector te staan. Uiteindelijk gaat het om een vrijetijdsbesteding die wij reguleren. We schenken uiteraard veel aandacht aan veiligheid, maar we willen ook sterk inzetten op communicatie."

LANG OVERLEGTRAJECT

De oude wetgeving was sterk versnipperd en niet meer up-to-date, zeker voor wat betreft de uitrusting, die geen rekening hield met de nieuwste technologie. "Er was bv. maar één lijst die voor iedereen gold", zegt Wackener. "Een meer genuanceerde aanpak was dus nodig en we hebben gekozen voor een lang overlegtraject. Binnen het FOP hebben we diverse werkgroepen opgericht, ondersteund door een brede publieksenquête die meer dan 1600 reacties heeft opgeleverd." We maken verder een onderscheid tussen 'privaat' en 'bedrijfsmatig'. Bij bedrijfsmatig gebruik is de lijst uitgebreid en bij privaat gebruik zijn sommige items verplicht en andere aanbevolen, maar uiteindelijk zelf in te schatten.

"We hebben een heel brede scope. We zorgen voor de brevetten, die we op een andere manier gereguleerd hebben, maar ook voor de uitrusting. Dan zijn er enerzijds de gebruikers, voor wie het allemaal behapbaar moet blijven, maar anderzijds geldt dat ook voor onze administratie, die nieuwe processen moet uitwerken. Uiteindelijk hebben we een product dat goed werkt en waarover we duidelijk willen communiceren. Dat vraagt allemaal tijd. Er zijn ICT-tools die daar achter zitten en we hebben ook een adviserende rol. Zo gaan we verder werken aan een app Pleziervaart die de gebruiker op zijn smartphone kan downloaden. Het gaat erom dat we de informatie zo eenvoudig en zo dicht mogelijk bij de gebruiker willen brengen."

PIJNPUNTEN

Volgens Wackener zijn er heel wat van die pijnpunten weggevoerd. "Er was één uitrustingslijst die voor iedereen gold. Er was de uitrusting die niet meer bij de tijd was. In het oude systeem waren er twee soorten registratie, een vlaggenbrief voor de zee en een immatriculatie voor de binnenvaart."



La législation sur la navigation de plaisance est essentiellement une affaire fédérale, dit M. Wackener. « Nous avons les compétences relatives à l'enregistrement du navire afin qu'il y ait un lien clair entre le navire et le propriétaire. Nous définissons également les exigences auxquelles un navire doit répondre et celles pour la partie de la flotte qui doit être contrôlée avant utilisation parce qu'elle est utilisée pour offrir des tours avec des passagers (jusqu'à un maximum de 12) et finalement pour l'obtention du brevet obligatoire. »

En effet, la législation définit quelles sont les activités qui nécessitent un

brevet et les conditions que vous devez remplir, tant pour la navigation intérieure que maritime. En ce qui concerne spécifiquement la mer, il existe des règles pour une navigation sûre en mer et des règles spécifiques pour les activités de groupe et les compétitions. « C'est notre service qui est responsable de l'octroi des deux derniers », nous explique M. Wackener.

La compétence des régions concerne principalement les règles de navigation sur les eaux intérieures, y compris la vignette fluviale, et les règles de sécurité sur les eaux intérieures. Wackener : « Nous maintenons cependant de bons contacts avec les régions et le secteur. Nous avons mis en place une Plateforme fédérale de concertation pour la navigation de plaisance (PCN) au sein du SPF Mobilité, afin d'être au plus près du secteur. En fin de compte, il s'agit d'une activité de loisirs que nous réglementons. Nous accordons évidemment beaucoup d'attention à la sécurité, mais nous voulons aussi mettre l'accent sur la communication. »

UN LONG PROCESSUS DE CONCERTATION

L'ancienne législation était très fragmentée et n'était plus à jour, notamment en ce qui concerne les équipements, où elle ne tenait pas compte des dernières technologies. « Il n'y avait par exemple qu'une seule liste, qui s'appliquait à tout le monde », dit Bart Wackener. « Une approche plus nuancée s'imposait donc et nous avons opté pour un long processus de concertation. Au sein de la PCN, nous avons mis en place plusieurs groupes de travail, soutenus par une vaste enquête publique qui a généré plus de 1600 réponses. » Nous faisons également la distinction entre 'privé' et 'commercial'. Pour la plaisance commerciale, la liste est plus étendue, tandis que pour le privé certains articles sont obligatoires et d'autres ne sont que recommandés, et finalement confiés à l'appréciation de l'utilisateur.

« Nous avons un champ d'action très large. Nous nous occupons des brevets, que nous avons réglementés d'une manière différente, mais aussi de l'équipement. Ensuite, d'une part, il y a les utilisateurs, pour qui tout doit rester gérable, mais d'autre part, cela vaut aussi pour notre administration, qui doit élaborer de nouveaux processus. En fin de compte, nous avons un produit qui fonctionne bien et sur lequel nous voulons communiquer clairement. Tout cela demande du temps. Il y a des outils TIC en support de tout cela, et nous avons également un rôle de conseiller. Ainsi, nous allons continuer le développement d'une appli Plaisance que l'utilisateur pourra télécharger sur son Smartphone. Ce qui importe, c'est de rendre l'information aussi simple que possible et aussi proche que possible de l'utilisateur. »

LEGISLATION

“Wij zijn gegaan naar één eenvoudige en goedkopere registratiebrief, die vijf jaar geldig blijft. Dit wil zeggen: de registratie zelf eindigt niet, maar de brief moet om de vijf jaar vernieuwd worden. Op die wijze blijven de gegevens op de registratiebrief overeenkomen met de werkelijkheid en behouden we een beeld van het soort vloot dat we hebben.”

“Vroeger waren er vier verschillende basisbrevetten: beperkt stuurbrevet, algemeen stuurbrevet, Yacht man en Yacht navigator. Dat hebben we modulair gemaakt. Je hoeft dus voor elk brevet niet meer telkens aan alle vereisten te voldoen, maar je kan verder bouwen op wat je al hebt.”

“Vroeger werd er een praktijkervaring vereist die niet werd getest en al zeker niet via een onafhankelijke toetsing van de praktische kennis. Ook was de inhoud van de praktijkcursus die ergens bij een vaarschool werd gevolgd niet uniform bepaald. Voor bedrijfsmatige pleziervaart was een STCW-brevet (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) nodig. Dat werd als te zwaar gezien voor het gebruik binnen de Belgische wateren en daar hebben we een oplossing voor gezocht. Dan was er nog de specifieke kwestie van de kleinzeilerij (pleziervaartuigen zonder motor, zonder kajuit, met zeil en een romplengte van 6,5m of minder), die beperkt was tot 3 à 4 beaufort. Die beperking is opgeheven.”

BEROEPSBREVETTEN



Modernisering en vereenvoudiging gingen in de nieuwe wetgeving hand in hand. De ene registratiebrief geldt zowel voor binnenvaart als voor zee- en binnenvaart. Wat de uitrusting betreft, is de wetgever uitgegaan van wat er logischerwijze aan boord van een vaartuig kan worden verwacht, met als parameters het type vaartuig, de zone waarin er mee gevaren wordt en of het varen voor privé- of bedrijfsmatige doeleinden is. Het voordeel is dat de FOD nu vlugger kan inspelen op de evolutie binnen de pleziervaart. Er is afgesproken dat het FOP om de twee jaar advies verleent.

Nog een pijnpunt lag in het feit dat de brevetten van mensen die beroepsmatig met binnen- of zeevaart waren betrokken, niet automatisch waren erkend voor de pleziervaart. “Daar was een wetswijziging voor nodig. Dat was een jarenlange en terechte verzuchting. Het werkt nu via een soort gelijkshakeling van de beroepsbrevetten.”

Qua modernisering is er ook een belangrijke stap gezet op het vlak van ‘band met België’. Voor een inschrijving moet de pleziervaarder wel kunnen aantonen dat het eigendom van het vaartuig voor

POINTS NÉVRALGIQUES

Selon Bart Wackenier, un grand nombre de points névralgiques ont déjà été éliminés. « Il y avait une seule liste avec les équipements, valable pour tout le monde, avec des équipements qui n'étaient plus actuels. Sous l'ancien système, il y avait deux types d'enregistrement, une lettre de pavillon pour la mer et un enregistrement pour la navigation intérieure. »

« Nous sommes passés à une seule lettre d'enregistrement, moins onéreuse et moins coûteuse, qui reste valable pendant cinq ans. C'est-à-dire : l'enregistrement ne se termine pas, mais la lettre doit être renouvelée tous les cinq ans. De cette manière, les données sur la lettre d'enregistrement restent à jour, et nous conservons une image du type de flotte active sur nos eaux. »

« Avant, il y avait quatre différents brevets de base : le brevet de conduite restreint, le brevet de conduite général, le Yacht man et le Yacht navigator, un système que nous avons rendu modulaire. Il ne faut donc plus remplir toutes les conditions pour chaque brevet, mais on peut s'appuyer sur ce qu'on a déjà obtenu. »

« Auparavant, il fallait avoir une expérience pratique, que personne ne vérifiait et certainement pas par le biais d'un test indépendant des connaissances pratiques. De même, le contenu du cours pratique suivi quelque part dans une école de navigation n'était



pas défini de manière uniforme. Les bateaux de plaisance commerciaux nécessitaient une licence STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping). Nous avons considéré ce système trop lourd pour être utilisé dans les eaux belges et nous avons cherché une solution à ce problème. Ensuite, il y avait encore la question spécifique de la petite voile (bateaux de plaisance sans moteur, sans cabine, avec une voile et une longueur de coque de 6,5 m ou moins), qui était limitée à 3 ou 4 Beaufort, une limitation qui a été abolie. »

BREVETS PROFESSIONNELS

Modernisation et simplification sont allées de pair dans la nouvelle législation. L'unique lettre d'enregistrement s'applique à la fois à la navigation maritime et intérieure. En matière d'équipement, le législateur s'est basé sur ce que l'on peut logiquement attendre à bord d'un navire, les paramètres étant le type de navire, la zone dans laquelle il navigue et le fait que la navigation soit à des fins privées ou professionnelles. L'avantage est que le SPF peut maintenant répondre plus rapidement à l'évolution de la navigation de plaisance, l'idée étant que la PCN donne ses conseils tous les deux

minstens 50% in Belgische handen is. Als je met 100% buitenlandse eigendom zit, is het allemaal moeilijker te traceren en is er een risico op witwaspraktijken die moeilijk te achterhalen zijn.

Bart Wackenier maakt zich sterk dat de overlegcultuur nu duidelijk ingebakken is in de nieuwe wetgeving. “Het FOP blijft een nuttig forum om te horen wat er leeft in de sector. Daarnaast fungeren er nog commissies voor de technische examens die zijn samengesteld uit mensen uit de administratie en experts uit de sector. We werken dus absoluut niet vanuit een ivoren toren. Er bestaat ook een commissie die zich buigt over de brevetten en ook in die wetgeving zit duidelijk de lijn van veiligheid, met een luisterend oor naar de sector. Verder zijn we ook sterk aanwezig op het terrein via sensibiliseringscampagnes en inspecties in de jachthavens. Op die manier zorgen we ervoor dat we ‘te velde’ beschikbaar zijn voor duiding, toelichting, sensibilisering - dicht bij onze gebruikers.”

EFFECTIEVE PRAKTIJKTEST

Op het vlak van veiligheid zijn er in de eerste plaats de brevetten zelf. De brevetverplichting gold enkel voor vaartuigen die langer zijn dan 15 m en/of sneller varen dan 20 km/u op de binnenwateren. Dat is nu doorgetrokken tot de zee en dat is een verhoging van de veiligheid. “Gezien het aantal gebruikers op de Noordzee was dat een stap die we moesten zetten.” Anderzijds, is - om een brevet te behalen - de praktijktest verplicht gemaakt, als een manier om een uniforme standaard te creëren. De praktijktests moeten bepalen welke basismanoeuvres beheerst moeten zijn. Ook dat is besproken binnen het FOP.

De tests worden niet afgenomen door de FOD, maar zijn uitbesteed aan door de FOD erkende praktijktestcentra. Die moeten voldoen aan bepaalde criteria op het gebied van procedures en hun examinatoren. Deze centra worden jaarlijks geauditeerd. “Aan de hand van dit systeem proberen we een gelijk speelveld te creëren”, zegt Wackenier.

Voor het beperkt en het algemeen stuurbrevet geldt één test, over de basismanoeuvres. Om mensen mee op zee te mogen nemen is het brevet van Yachtman vereist, maar de praktijktest daarvoor werd op een hoog niveau gebracht. Zo is er ondermeer de verplichting van nachttochten en een lange tocht. “Want op dat moment heb je te maken met iemand die verantwoordelijk is voor mensen die geen ervaring hebben met varen.” Dat is volgens Bart Wackenier een grote stap vooruit qua veiligheid.

REDDINGSVESTEN

Er is natuurlijk ook de uitrusting, met als belangrijk onderdeel de reddingsvesten. Volgens de eisen van de veiligheidsprocedures op zee moeten die verplicht aan boord zijn en zijn ook de omstandigheden waarin ze gebruikt moeten worden beschreven. Het dragen van reddingsvesten is verplicht gemaakt bij nachtvaart, bij kinderen, in de winter, bij grote golfhoogte en bij kleine vaartuigen, waar de risico's ook groter zijn.

Wackenier: “We hebben samen met de sector campagne gevoerd voor het dragen van reddingsvesten, want mensen overschatten hoe lang ze zich in het water drijvend kunnen houden, je hebt cold shocks, je kan met een klap op het water terecht komen en het bewustzijn verliezen.”

Nog een nieuw punt op veiligheidsvlak is dat ook vaartuigen die tochten aanbieden op de binnenwateren, om de vijf jaar

ans. Un autre point sensible résidait dans le fait que les brevets des personnes qui sont professionnellement impliquées dans la navigation intérieure ou maritime ne sont pas automatiquement reconnus pour la navigation de plaisance. « C'était un soupir de longue date et justifié, qui nécessitait un changement de la loi. Désormais, cela fonctionne par une sorte d'égalisation des brevets professionnels. » En termes de modernisation, une étape importante a également été franchie concernant 'le lien avec la Belgique'. Pour obtenir une immatriculation, le plaisancier doit pouvoir démontrer que la propriété du navire réside pour au moins 50% en Belgique. Si vous êtes avec une propriété étrangère à 100%, tout est plus difficile à suivre et il y a un risque de blanchiment d'argent qui est difficile à tracer.

Bart Wackenier fait valoir que la culture de la concertation est désormais clairement ancrée dans la nouvelle législation. « La PCN reste un forum utile pour entendre ce qui se passe dans le secteur. Ensuite, il existe également des comités pour les examens techniques, composés de personnes de l'administration et d'experts du secteur. Nous ne travaillons donc pas du tout depuis une tour d'ivoire. Il y a également un comité chargé d'examiner les brevets et cette législation est clairement axée sur la sécurité, tout en restant à l'écoute du secteur. Puis, nous sommes également très présents sur le terrain avec des campagnes de sensibilisation et des inspections dans les marinas. De cette façon, nous assurons une disponibilité sur le terrain pour l'explication, la clarification et la sensibilisation – à proximité de nos utilisateurs. »

UN TEST EFFICACE SUR LE TERRAIN

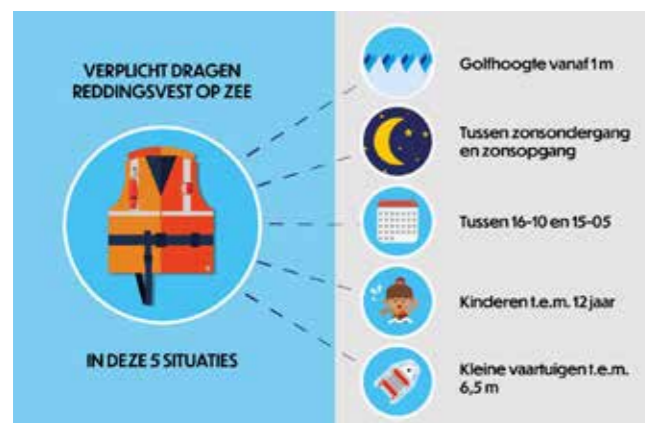
En ce qui concerne la sécurité, il y a en premier lieu les brevets. L'obligation d'obtenir un brevet ne s'appliquait qu'aux bateaux de plus de 15 m et/ou naviguant à plus de 20 km/h sur les voies navigables intérieures. Cette règle a maintenant été étendue à la mer, ce qui constitue une augmentation de la sécurité. « Vu le nombre d'utilisateurs en Mer du Nord, c'était une démarche qu'il fallait vraiment prendre. » D'autre part, l'examen pratique – pour obtenir le brevet – est devenu obligatoire, dans le but de créer une norme uniforme. Les examens pratiques doivent déterminer quelles manœuvres de base le plaisancier doit maîtriser, un sujet que nous avons également abordé au sein de la PCN. Ce n'est pas le SPF qui effectue les examens, ceux-ci étant confiés à des centres d'examen pratique agréés par le SPF. Ces centres doivent répondre à certains critères en termes de procédures et de leurs examinateurs, et ils sont audités annuellement. « À l'aide de ce système, nous essayons de créer des conditions de concurrence équitables », explique Bart Wackenier.

Pour le brevet de conduite restreint et général, il y a un seul test, avec les manœuvres de base. Pour emmener des personnes en mer, le permis de Yachtman est requis, mais nous avons poussé l'examen pratique à un niveau élevé, avec entre autres l'exigence de voyages de nuit et d'un long voyage. « Parce qu'à ce moment-là, vous avez affaire à quelqu'un qui est responsable de personnes sans aucune expérience de la navigation. » C'est un grand pas en avant en termes de sécurité, selon Bart Wackenier.

GILETS DE SAUVETAGE

Puis, il y a aussi la question de l'équipement, dont les gilets de sauvetage sont un élément clé. Selon les exigences des procédures de sécurité maritime, ils doivent obligatoirement être à bord et les circonstances dans lesquelles ils doivent être utilisés sont également décrites. Le port des gilets de sauvetage est dorénavant obligatoire pour la navigation de nuit, pour les enfants, en hiver,

LEGISLATION



gecontroleerd moeten worden. Vroeger was dat enkel voor zeevaart verplicht. "Alles bij elkaar genomen is er een breed spectrum aan zaken dat aangepast is", zegt Wackenier.

HANDELAARSPLAAT

Hiermee zitten we in de verkoopmarkt, waar ook het concept 'handelaarsplaat' is ingevoerd. Het gaat over handelaars die een boot willen verkopen en met hun potentiële klanten een proefvaart willen maken. Vaartuigen moeten altijd identificeerbaar zijn, maar de inschrijvingsprocedure is niet geschikt als een klant binnen de paar dagen een proefvaart wil maken. Nu kan de verkoper voor de proeftocht in kwestie een nummer aanvragen en hij moet dit nummer duidelijk herkenbaar op zijn vaartuig voorzien. "Een beetje vergelijkbaar met een garageplaat", zegt Wackenier. "Dan hebben we een duidelijke link tussen vaartuig en eigenaar of gebruiker. Dat was een pijnpunt vanuit de sector dat we opgelost hebben."

Uiteindelijk komt alles neer op een evenwichtsoefening tussen veiligheid en vrijheid. In deze context plaatst Wackenier ook de afschaffing van de windkrachtbeperking voor kleine vaartuigen. "Als de golfhoogte hoger is dan één meter, moeten kleine vaartuigen tot zes meter nog altijd binnen de twee zeemijl van de kust blijven. Maar dat biedt voor de kleinzeilerij voldoende ruimte om hun sport te kunnen beoefenen." ■

Auteur: Marcel Schoeters
Foto's: Marcel Schoeters & FOD Mobiliteit

en cas de vagues hautes et pour les petites embarcations, où les risques sont également plus élevés.

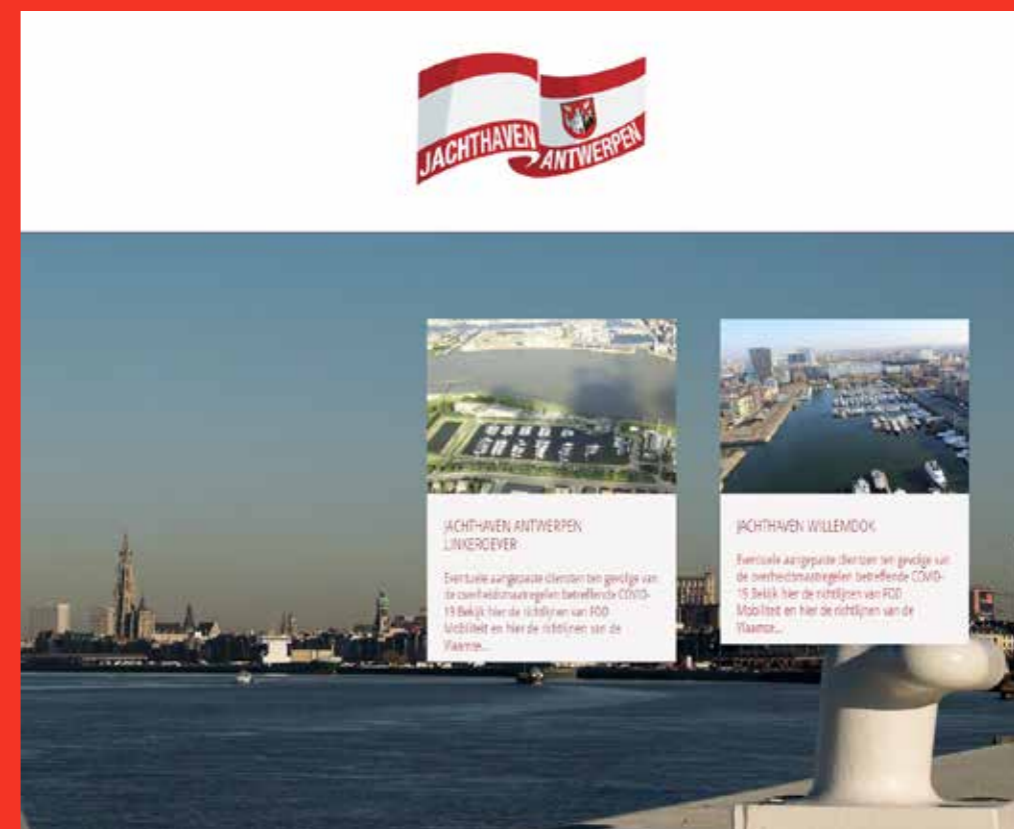
Wackenier : « Nous avons fait campagne avec le secteur sur le port du gilet de sauvetage, parce que les gens surestiment la durée pendant laquelle ils savent se maintenir à flot dans l'eau. Il y a les chocs de froid, ou la chute peut être tellement violente qu'on perd conscience. »

Autre nouveauté en matière de sécurité : les navires proposant des excursions sur les voies navigables intérieures doivent également être inspectés tous les cinq ans, une obligation qui n'existait auparavant que pour la navigation maritime. « Dans l'ensemble, il y a un large éventail de choses qui ont été ajustées », dit Bart Wackenier.

PLAQUE MARCHAND

Avec cela, nous entrons dans le monde commercial, où le concept de la plaque marchand a été introduit. Il s'agit de commerçants qui souhaitent vendre un navire et veulent faire un essai avec leurs clients potentiels. Les navires doivent toujours être identifiables, mais la procédure d'enregistrement n'est pas appropriée si un client veut faire un essai en quelques jours. Désormais, le vendeur peut demander un numéro pour le voyage d'essai en question et il doit mettre ce numéro sur son navire, clairement identifiable. « Un peu comme une plaque garage », dit Bart Wackenier. « Cela nous offre un lien clair entre le navire et le propriétaire ou l'utilisateur, un des points névralgiques apportés par le secteur, que nous avons ainsi résolu. »

En fin de compte, tout se résume à une question d'équilibre entre sécurité et liberté. C'est également dans ce contexte que Bart Wackenier place la suppression de la restriction de la force du vent pour les petits bateaux. « Si la hauteur des vagues dépasse un mètre, les petits navires de moins de six mètres sont toujours obligés de rester à moins de deux milles nautiques de la côte. Mais cela laisse suffisamment d'espace pour que les petits plaisanciers puissent pratiquer leur sport. » ■



www.jachthavenantwerpen.be
info: Patrick Van den Bulck management@jachthavenantwerpen.be



HERITA: BE 30 7440 8462 4611 met vermelding WEST HINDER (fiscaal attest vanaf € 40)

www.mpmstichting.be

MARITIEM PATRIMONIUM
NATIONAAL & GEWESTELIJK
Private Stichting

MPM

PATRIMOINE MARITIME
NATIONAL & REGIONAL
Fondation Privée

IS ER SOMS EEN DOKTER IN DE HAVEN?

Y A-T-IL UN MÉDECIN DANS LE PORT ?



Net zoals iedereen kunnen zeevarenden gewoon ziek worden en aan boord van een schip is een ongeval gauw gebeurd. Dan moet er soms een arts aan te pas komen. In het Antwerpse Mediport-centrum stuurt dokter Rob Verbist een team van havenartsen aan.

Dr. Verbist is in zekere zin in de Antwerpse haven opgegroeid. Hij is afkomstig uit het van de kaart geveegde polderdorp Wilmarsdonk, waar hij nog tot zijn achtste heeft gewoond. "Ik was één van de twee laatste eerstecommunicanten in het kerkje van Wilmarsdonk. Ik heb nog foto's van mijn vader en ik op de bodem van het Churchilldok dat ze toen aan het graven waren."

De dokter werkte 23 jaar samen met de in de Antwerpse haven wereldberoemde dr. Roland Van Cleempoel. "Ik studeerde voor huisarts en in het laatste jaar moesten wij stage lopen. Dat werd georganiseerd vanuit het presidium en de toenmalige preses wees mij erop dat er ook zoiets bestond als havenartsen. Dat wist ik helemaal niet. Het was eind 1983 en ik ben er maar ineens gebleven. Het is een combinatie van twee passies."

HUISARTS

Dr. Verbist is in feite de huisarts van de zeelieden, maar dat is hij ook nog altijd in de gewone zin van het woord, omdat Mediport ook als huisartsenpraktijk fungeert. "Ik heb er altijd een praktijk bij gehad. Door de band genomen is dat qua werkinspanning 50-50. Wij hebben altijd gevonden dat je om een goede havendokter te zijn, ook een goede huisarts moet zijn. De problematiek die je voor je krijgt is zeer breed en je moet dat in je vingers hebben, wat de problemen van de mensen zijn en wat ze nodig hebben. Maar als je mij vraagt naar wat ik doe, zeg ik toch altijd 'havenarts', en ook binnenschippers zijn welkom. Voor alles en iedereen die drijft dus."

Mediport werkt momenteel met tussen de vijf en acht artsen, die 24/7 bereikbaar zijn wat de haven betreft. Wij zijn alle zaterdagen open tussen 10 en 13u, voor de haven. Wij zijn dag en nacht bereikbaar per telefoon en werken ook nauw samen met de spoeddiensten."

'HUISBEZOEKEN'

'Huisbezoeken', d.w.z. aan boord gaan voor onderzoek, horen daar in principe ook bij, maar dat aspect is voor gewone huisartsen ook anders geworden, zegt de geneesheer. "De mensen zijn het niet meer gewend om iemand op te roepen, en in de scheepvaart stellen wij een gelijkaardige verschuiving vast. Een belangrijk bijkomend probleem in de haven is de ISPS (International Ship and Port Facility Security Code, de internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten). Vroeger kon je bij wijze van spreken met de wagen tot aan de gangway rijden, dat kan nu niet meer. Nu sturen mensen een email om hun komst aan te kondigen. Wij krijgen soms al mails enkele dagen van tevoren."

Echte scheepsartsen zijn er haast niet meer. "Vanaf meer dan twaalf passagiers moet je er een hebben als je verder van de kust gaat. Vanaf honderd moet je er altijd een hebben. In de vrachtaart heb ik dat nog geweten bij enkele Portugese rederijen en Braziliaanse, die daar cultureel wat bij aanleunen, en bij de Sovjets en andere communistische landen zoals de DDR."

Terwijl in een gewone huisartssituatie in verdere opvolging kan worden voorzien, is dat voor ambulante patiënten toch moeilijker, geeft de dokter toe. "We geven vaak een behandeling waar we

Comme tout le monde, les marins peuvent tout simplement tomber malades et, à bord d'un navire, un accident peut facilement se produire. Et dans ces cas, il faut faire appel à un médecin. Le docteur Rob Verbist est responsable d'une équipe de médecins portuaires à Anvers, dans le centre Mediport.

Le Dr Verbist a pour ainsi dire grandi dans le port d'Anvers. Il est originaire du village de polders désormais disparu de Wilmarsdonk, où il a vécu jusqu'à l'âge de huit ans. « J'ai été l'un des deux derniers gosses à faire sa première communion à l'église de Wilmarsdonk. J'ai encore des photos de mon père et moi au fond du dock Churchill qu'ils creusaient à l'époque. »

Le médecin travailla pendant 23 ans avec le Dr Roland Van Cleempoel, mondialement connu dans le port d'Anvers. « J'ai étudié pour devenir médecin généraliste et en dernière année, nous devions faire un stage. Cela fut organisé à partir du presidium, et le président de l'époque me fit remarquer qu'il existait aussi des médecins portuaires, ce que j'ignorais totalement. C'était fin 1983 et d'un seul coup, je suis resté sur place. C'est une combinaison de deux passions. »

GÉNÉRALISTE

Le Dr Verbist est en fait le médecin généraliste des marins, mais il l'est toujours au sens ordinaire du terme, car Mediport fonctionne également comme un cabinet de médecine générale. « J'ai toujours eu un cabinet sur place. En général, l'effort de travail est environ 50-50. Nous avons toujours pensé que, pour être un bon médecin portuaire, il fallait aussi être un bon généraliste. Il y a une vaste gamme de questions qui se posent à vous, et il faut avoir une idée claire des différents problèmes des gens et de ce dont ils ont besoin. Mais si vous me demandez ce que je fais, je réponds toujours «médecin portuaire», et les bateliers sont également les bienvenus. Je suis donc là pour tous ceux qui flottent. »

« Mediport travaille actuellement avec cinq à huit médecins, qui sont disponibles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 en ce qui concerne le port. Pour le port, nous sommes ouverts tous les samedis de 10 h à 13 h. On sait nous joindre par téléphone jour et nuit et nous travaillons également en étroite collaboration avec les services d'urgence. »

«VISITES À DOMICILE»

Les «visites à domicile», c'est-à-dire le fait de se rendre à bord pour des examens, en font en principe aussi partie, mais cet aspect a également changé pour les généralistes ordinaires, dit le médecin. « Les gens n'ont plus l'habitude d'appeler quelqu'un, et c'est une évolution que nous constatons également dans le monde maritime. Un facteur majeur supplémentaire dans le port est l'ISPS (International Ship and Port Facility Security Code, le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires). Avant, vous pouviez pour ainsi dire conduire la voiture jusqu'à la passerelle, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. De nos jours, les gens envoient un e-mail pour annoncer leur visite. Des fois, nous recevons des courriels plusieurs jours à l'avance. »

Il n'y a presque plus de vrais médecins de bord. « À partir de douze passagers, il faut en avoir un si vous vous éloignez de la côte. À partir de cent, il faut toujours avoir un médecin de bord. Dans la navigation commerciale, j'ai encore connu cela avec certaines compagnies maritimes portugaises et brésiliennes, qui sont culturellement semblables, et avec les Soviétiques et les autres pays communistes, comme la RDA. »



aan de wal wat langer mee zouden wachten. Wij schrijven ook een medisch verslag met aanbevelingen. Je moet ook de afweging maken van 'kan hij mee of niet en is dat veilig genoeg voor hem of voor de rest van de bemanning?'. Nu, de meeste schepen die Antwerpen aandoen, lopen daarna ook nog eens Le Havre of Rotterdam binnen. Vanuit onze opleidingen weten wij ook of ze het aan boord van dat schip al dan niet aankunnen."

MANNENKWALEN

"Daar staat tegenover dat ook alle officieren en de kapitein een medische opleiding hebben gehad. Die geef ik zelf ook aan de Hogere Zeevaartschool, nu Antwerp Maritime Academy. Ze worden opgeleid aan de hand van protocollen. De eerste stap is het contact met de wal. Die opleidingen zijn geregeld vanuit de IMO Model Course, bestaande uit drie onderdelen: First Aid, Advanced First Aid en Medical Care. Aan de HZS gaat het om 80 lesuren en 120 uren ziekenhuisstage. Na afloop daarvan hebben ze allemaal toch wel eens een zieke gezien, en weten ze hoe ze daarop reageren."

De aard van het zeemansvak leidt ertoe dat de dokter er vaak bij wordt gehaald bij ongevallen. "Zowat één derde is daaraan gerelateerd", zegt dr. Verbist. "Het gaat dan meestal over kwetsuren veroorzaakt door alles wat "uitsteekt": armen, benen, handen en voeten. Waar je tussen kan geraken, waar je over kan vallen en waar je een slag van kunt krijgen. Vaak zijn die feiten ernstiger omdat een schip voortdurend in beweging is. De ziektes zijn min of meer gelijklopend met die aan de wal, maar daar komt dan wel bij dat de overgrote meerderheid van de zeevarenden mannen zijn, met de daaraan gelinkte levensstijl van goed eten en drinken, én weinig beweging. Mannen gaan sowieso te weinig naar de dokter. Problemen kunnen ook cultureel bepaald zijn. De problemen zijn soms anders bij Aziaten, Afrikanen of Europeanen. Om een paar voorbeelden te geven: de bloeddruk behandelen

Si un suivi plus poussé peut être assuré dans une situation de généraliste ordinaire, cela reste plus difficile pour les patients ambulatoires, admet le médecin. « Nous donnons souvent un traitement pour lequel nous attendrions un peu plus longtemps sur terre ferme. Nous établissons également un rapport médical avec nos recommandations. Il faut aussi se demander si le patient peut rester à bord et si cela est assez sûr pour lui ou pour le reste de l'équipage. Enfin, la plupart des navires qui font escale à Anvers passent encore par Rotterdam ou Le Havre par la suite. Nos formations nous ont aussi appris à évaluer s'ils peuvent ou non gérer la situation à bord d'un certain navire. »

MALADIES MASCULINES

« D'autre part, tous les officiers et le capitaine ont également reçu une formation médicale, que je donne moi-même à l'École Maritime Supérieure, désormais l'Antwerp Maritime Academy. La formation se fait à l'aide de protocoles. La première étape, c'est le contact avec la terre ferme. Cette formation est réglementée à partir du IMO Model Course, qui se divise en trois parties : Premiers soins, Premiers soins avancés et Soins médicaux. À l'Antwerp Maritime Academy, il s'agit de 80 heures de cours et 120 heures de stage hospitalier. Après cela, ils ont tout de même tous vu une personne malade, et ils savent comment y réagir. »

La nature de la profession maritime fait que le médecin est souvent appelé pour un accident. « Cela représente presque un tiers des cas », raconte le Dr Verbist. « Il s'agit généralement de blessures causées par toute sorte « d'objet protubérant » : aux bras, aux jambes, aux mains et aux pieds. Des objets entre lesquels on peut se coincer, sur lesquels on peut trébucher, ou desquels on peut recevoir un coup. Le fait qu'un navire est constamment en mouvement, rend ces blessures souvent plus graves. Les maladies sont plus ou moins similaires à ce qu'on rencontre à terre, mais là encore, la grande majorité des marins sont des hommes, avec

bij een Afrikaan moet op een andere wijze gebeuren dan bij een Europeaan. Bij ons heb je als kind windpokken en daar wordt tegenwoordig ook tegen gevaccineerd, maar bij Filipijnse zeelui komen we dat soms nog tegen. Die verscheidenheid was echter één van de dingen die mij aanspraken."

TOONAANGEVENDE COVID-AANPAK

Covid-19 was een nooit eerder geziene situatie die ook bij Mediport tot alle hens aan dek heeft geleid. België en Antwerpen in het bijzonder heeft zich op dit vlak internationaal in de kijker geplaatst, door wereldwijd als eerste vaccinaties voor zeevarenden te zetten, zegt de arts niet zonder trots. "Onze collega's in Zeebrugge (twee artsen) hebben daar ook een rol in gespeeld. Ik denk dat we er tot nu toe twintigduizend hebben gevaccineerd. De zeelieden moesten ergens hun vaccin krijgen, maar alle maatregelen waren op nationale leest geschied. De Belgische overheid heeft daar een grote en positieve rol in gespeeld samen met de Belgische Redersvereniging en ook de omliggende landen zijn mee op de kar gesprongen."

Onder meer dankzij deze aanpak werd dr. Verbist in 2022 benoemd tot erelid van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege.

"Ik geef toe dat wij voordeel hebben kunnen halen uit het feit dat in ons gebouw ook het kantoor zit van de IMHA (International Maritime Health Association), waar ik in 1997 één van de medeoprichters van was en momenteel weer voorzitter. Daar zitten niet alleen artsen in, maar ook verpleegkundigen en mensen die instaan voor repatriëring. IMHA heeft een een raadgevende stem bij de Verenigde Naties, dat brengt ons in contact met de grote organisaties in de maritieme industrie."

KEURING

Mediport is in Antwerpen een onderdeel van het ruimere kader van de welfare, waar ook de zeemansmissies in zitten. De opdracht van het centrum is trouwens ruimer. Mediport zorgt ook voor medische keuringen, die nodig zijn voor vaardigheidsbewijzen. "De sector is ontzettend gediversifieerd", aldus de dokter; "Er is nu een groot aandeel van offshore, oil & gas, baggerbedrijven. Er waren vroeger geen windmolenparken op de Noordzee, nu wel en daar werken veel mensen."

Al bij al is de nood aan medische bijstand in de scheepvaart afgenomen, denkt de dokter. "Er is veel verbeterd in de sector. De keuringen leiden tot een betere selectie van gezonde mensen. Ook aan boord is de veiligheidssituatie over het algemeen sterk verbeterd."

De pieken en dalen in de medische noden gaan volledig mee met de conjunctuur. "We hebben veel Covid aan boord gehad en een enkel keer wel eens malaria. Maar als dat soort dingen gebeurt, zitten we meestal op de eerste rij." ■

Auteur & fotograaf: Marcel Schoeters

le mode de vie qui leur est associé, qui consiste à bien manger et boire, et à faire peu d'exercice. Et de toute façon, les hommes ne vont pas assez fréquemment voir le médecin. Les problèmes peuvent également être déterminés par la culture, et sont parfois différents chez les Asiatiques, les Africains ou les Européens. Par exemple : le traitement de la tension artérielle d'un Africain est différent de celui d'un Européen. Chez nous, les gens ont la varicelle au courant de leur enfance et nous vaccinons contre cela de nos jours, mais nous la rencontrons encore parfois chez les marins philippins. Cependant, cette diversité était l'une des choses qui m'attiraient. »

UNE APPROCHE COVID QUI SERT D'EXEMPLE

La COVID-19 était une situation sans précédent et à Mediport aussi, nous avons dû faire appel à toutes nos ressources pour y faire face. La Belgique, et Anvers en particulier, s'est placée sous les projecteurs internationaux dans ce domaine, en étant le premier pays au monde à introduire la vaccination des marins, dit le médecin non sans fierté. « Nos collègues à Zeebrugge (deux médecins) ont également joué un rôle dans cela. Je crois que, jusqu'ici, nous en avons vacciné environ vingt mille. Il fallait bien que les marins reçoivent leur vaccin quelque part, mais toutes les mesures étaient organisées au niveau national. Le gouvernement belge a joué un rôle majeur et positif dans ce domaine de même que l'Association des armateurs belges, et les pays voisins ont promptement suivi notre exemple. »

C'est notamment grâce à cette approche que le Dr Verbist a été nommé membre honoraire du Collège royal maritime belge en 2022.

« J'avoue que nous avons pu profiter du fait que notre bâtiment abrite également le bureau de l'IMHA (International Maritime Health Association – Association internationale de la santé maritime), dont j'ai été l'un des cofondateurs en 1997 et que je préside à nouveau actuellement. Elle n'abrite pas seulement des médecins, mais aussi des infirmiers et des personnes chargées du rapatriement. L'IMHA a une voix consultative aux Nations unies, ce qui nous met en contact direct avec les principales organisations du secteur maritime. »

EXAMEN MÉDICAL

À Anvers, Mediport fait partie du cadre plus large de l'aide sociale, qui inclut les missions des marins. En fait, le mandat du centre est plus large. Mediport prend également en charge les examens médicaux nécessaires à l'obtention des certificats de compétences. « Le secteur est incroyablement diversifié », déclare le médecin, « avec une grande participation d'entreprises offshore, de pétrole et de gaz, de dragage. Avant, il n'y avait pas de parcs éoliens en mer du Nord, maintenant il y en a, et beaucoup de gens y travaillent. »

Globalement, le besoin d'assistance médicale dans le monde maritime a diminué, estime le médecin. « Beaucoup de choses se sont améliorées dans le secteur. Les examens médicaux permettent de mieux sélectionner les personnes en bonne santé, et la situation en matière de sécurité à bord des navires s'est également nettement améliorée. »

Les pics et les creux des besoins médicaux suivent pleinement le cycle économique. « Nous avons eu beaucoup de cas de COVID à bord et une malaria occasionnelle. Mais, si ce genre de situation se produit, nous sommes généralement en première ligne. » ■



BELGISCH-NEDERLANDSE SAMENWERKING SUCCESVOL DANKZIJ VERTROUWEN

LE SUCCÈS DE LA COOPÉRATION BELGO-NÉERLANDAISE REPOSE SUR LA CONFIANCE

WIND IN DE ZEILEN ONDANKS GROTE UITDAGINGEN

Wat decennia geleden begon als verstandshuwelijk, is uitgegroeid tot een hechte verbintenis, gestoeld op een vertrouwensband binnen zo'n beetje alle domeinen. Dat stellen Commandant Zeestrijdkrachten vice-admiraal René Tas en zijn Belgische evenknie, divisieadmiraal Jan De Beurme. Ze maken de balans op van BENESAM: de Belgisch-Nederlandse samenwerking. Momenteel een groot voordeel: beide zeemachten hebben net als andere defensieonderdelen politiek én financieel de wind in de zeilen. Gelijkijdig staan de marines voor grote uitdagingen: de gereedheid moet worden verbeterd, personele schaarste opgelost en oefeningen en inzet aangepast aan de grimmige veiligheidsstand in de wereld.

LE VENT DANS LES VOILES MALGRÉ DES DÉFIS MAJEURS

Ce qui a commencé comme un mariage de raison il y a des décennies est devenu un engagement étroit et solide, basé sur un lien de confiance dans presque tous les domaines, comme l'indiquent l'amiral de division Jan De Beurme et son homologue néerlandais, le vice-amiral René Tas, commandant des forces navales néerlandaises. Ils dressent le bilan sur la BENESAM : la coopération belgo-néerlandaise. Atout majeur en ce moment: les deux marines, tout comme les autres unités de la Défense, ont le vent en poupe tant sur le plan politique que financier. Les deux marines doivent faire face en même temps à des défis majeurs : il faut améliorer l'état de préparation, résoudre le manque de personnel et adapter les exercices et l'engagement à la situation critique en matière de sécurité dans le monde.

BENESAM

WAT IS DE STAND VAN ZAKEN VAN BENESAM?

VADM Tas – “Op de schepen, op het hoofdkwartier van de Admiraal Benelux (ABNL) en aan wal in Zeebrugge en Den Helder lijkt de mix van collega’s uit beide landen inmiddels een vanzelfsprekendheid; maar zo zou ik deze samenwerking nooit noemen. Het is hartstikke bijzonder en zoals elke verbintenis moet ook deze permanent worden onderhouden.”

DAM de Beurme – “In de wereld is die uniek te noemen. Nederlandse schepen hebben vaker ruimte voor Belgische collega’s en die worden er betere zeemannen en –vrouwen van. Tijdens de tweejaarlijkse stuurgroep concludeerden we laatst dat we de samenwerking vooral willen verdiepen. Er zitten geen systematische fouten meer in; er is evenwicht. Zelfs als Den Haag anders beslist over inzet dan Brussel, is ons hoofdkwartier zo ingericht dat we elkaars operatie kunnen blijven ondersteunen.”

HOE GAAT HET MET DE GEZAMENLIJKE PROJECTEN?

VADM Tas – “België heeft de leiding over het Vervangingsproject Mijnenbestrijdingsvaartuigen en Nederland over dat van de nieuwe ASW-fregatten (fregatten voor onderzeebootbestrijding). We kunnen dit zo regelen, omdat we elkaar vertrouwen en elkaar kunnen aanspreken als er onduidelijkheden of meningsverschillen zijn.”

DAM de Beurme – “Ook kleinere projecten kunnen efficiënter en effectiever worden uitgevoerd, omdat we ze gezamenlijk aanlopen. Zo kochten we samen duikapparatuur en wisselden we onlangs personeel uit bij een duik oefening op Curaçao. Dat is ook voor personeel aantrekkelijk en dat mogen we vaker uitdragen.”

WAT MERKEN BEIDE MARINES VAN DE INVESTERINGEN IN DEFENSIE?

VADM Tas – “We waren al bezig met nieuwe projecten, maar nu met meer middelen. Sommige nieuwe capaciteiten zijn hierdoor toekomstbestendig en van andere vergroten we de slagkracht. Het extra geld voor het personeel is dubbel en dik verdiend. Een nota maakt ook betere oefenprogramma’s mogelijk en problemen met (verouderd) materieel zijn sneller op te lossen. Nog steeds geen luxe, want we komen veel collega’s tekort en de internationale veiligheidssituatie vraagt om een krijgsmacht die kan beschermen wat ons dierbaar is. Onze marines doen dat waar nodig wereldwijd. Onze veiligheid – nauw verbonden met onze waarden, welvaart en welzijn – begint niet aan de randen van Europa of het NAVO-verdragsgebied en staat wereldwijd onder druk.”

DAM de Beurme – “Ook politiek is België zich ervan bewust dat er grenzen zijn aan wat je kunt bezuinigen op Defensie. We maken een inhaalslag om aan de NAVO-norm te voldoen. Verder werken we net als Nederland met man en macht aan het boeien en binden van mensen om de capaciteit te verbeteren. Onze stip aan de horizon is een marine van 2.500 collega’s; dat zou een verdubbeling betekenen.”

HEEFT DE SITUATIE IN OEKRAÏNE INVLOED OP DE ZEEMACHTEN?

VADM Tas – “De situatie in Oekraïne bevestigt dat we met onze vernieuwingen het juiste pad zijn ingeslagen. Ook is het duidelijk dat afschrikking en geruststellende maatregelen geen luxe zijn.

QUEL ÉTAT DES LIEUX POUR LA BENESAM ?

Vice-amiral Tas : « Sur les navires, au quartier général de l’Amiral Benelux (ABNL) et à terre à Zeebrugge et à Den Helder, le mélange de collègues issus des deux pays semble une évidence; mais je ne qualifierais pas ainsi notre collaboration. C’est très particulier et, comme tout engagement, il faut en permanence l’entretenir. »

Amiral de division De Beurme : « C’est unique au monde. Aucun autre pays ne travaille à un niveau aussi large. Les navires néerlandais peuvent plus souvent accueillir des collègues belges, qui deviennent ainsi de meilleurs marins, qu’ils soient hommes ou femmes. Le groupe de pilotage biannuel vient d’avoir lieu et nous sommes arrivés à la conclusion qu’il fallait surtout approfondir cette collaboration. Elle ne contient plus d’erreurs systématiques, elle est bien équilibrée. Même si La Haye prend une autre décision que Bruxelles au sujet de l’engagement, notre quartier général est organisé de façon à ce que nous puissions encore soutenir nos opérations mutuelles. »

QU’EN EST-IL DES PROJETS COMMUNS ?

Vice-amiral Tas : « La Belgique dirige le projet relatif au remplacement des navires de lutte contre les mines et les Pays-Bas celui concernant les nouvelles frégates ASW (frégates de lutte anti-sous-marine). Nous pouvons agir de la sorte, parce que nous nous faisons confiance et que nous arrivons à nous parler en cas d’imprécisions ou de désaccords. »

Amiral de division de Beurme : « Comme nous travaillons ensemble, nous pouvons aussi exécuter plus efficacement les projets de plus faible ampleur. Nous avons par exemple acheté des équipements de plongée et avons échangé notre personnel lors d’un exercice de plongée à Curaçao. C’est aussi attrayant pour le personnel et nous devons certainement l’encourager. »

QUE PENSENT LES DEUX FORCES NAVALES DES INVESTISSEMENTS À LA DÉFENSE ?

Vice-amiral Tas : “Nous étions déjà en train d’élaborer de nouveaux projets, mais nous pouvons agir maintenant avec plus de moyens. Certaines nouvelles capacités sont évolutives et pour d’autres, nous augmentons la combativité. Les moyens supplémentaires dévolus au personnel sont bien mérités. Une note rend également possible de meilleurs programmes d’exercice et les problèmes liés à un équipement (obsolète) peuvent être résolus plus rapidement. Ce n’est pas du luxe, parce qu’il nous manque de nombreux collègues et la situation sécuritaire internationale requiert une force armée qui soit préparée à protéger tout ce qui nous est cher. Nos marines opèrent là où c’est nécessaire partout dans le monde. Notre sécurité, qui est étroitement liée à nos valeurs, notre prospérité et notre bien-être, ne commence pas aux frontières de l’Europe ou de la zone de l’OTAN, et elle est soumise à forte pression dans le monde entier. »

Amiral de division de Beurme: « Sur le plan politique aussi, la Belgique se rend compte qu’il y a des limites aux coupes budgétaires à la Défense. Nous faisons un effort de rattrapage pour satisfaire aux normes de l’OTAN. De plus, comme aux Pays-Bas, nous nous efforçons d’attirer et de fidéliser du personnel pour augmenter notre capacité. Nous visons une marine composée de 2 500 collègues, ce qui voudrait dire doubler nos effectifs. »

We werken daar met onze NAVO-bondgenoten intensiever aan dan voorheen. Dat betekent ook dat schepen langer op zee zijn en de paraatheid hoger is. Zoals gezegd: belangrijk dat we als Europa ook buiten het NAVO-verdragsgebied opereren.

De oorlog in Oekraïne is niet zomaar een lokaal conflict. Ik zie het ook als een strijd tussen systemen die onze veiligheid wereldwijd onder druk zet. We kennen geen grenzen op zee. Een verstoring van onze goederenstroom of van de aanvoer van versterkingen of hulpgoederen kan grote gevolgen hebben wereldwijd. Er moet een tandje bij om ons als NAVO en EU minder kwetsbaar te maken.”

DAM de Beurme – “Dat ben ik met u eens, ook de hoeveelheden goederen naar onze havens zijn fenomenaal. Denk bijvoorbeeld aan de gevolgen van het dwarsliggende containerschip in het Suezkanaal of aan het voedseltekort in Afrikaanse landen door de afsluiting en beschieting met Russische raketten van Odessa. Of aan de sabotage aan de Nord Stream-pijplijn. Zulke zaken kunnen hele economieën verstoren. Ik moet er niet aan denken dat de communicatiekabels naar Amerika niet meer werken. Er ligt veel op onze zeebodem om te beschermen. We moeten beter in staat zijn dat te doen.”

KIJKEND NAAR DE TOEKOMST, ZIJN ER NOG ZAKEN DIE DE PARTNERLANDEN VAN ELKAAR KUNNEN LEREN?

DAM de Beurme – “Als ik één ding heb geleerd is het om niet rond de pot te draaien. Belgen communiceren heel diplomatiek, maar er is 30 jaar aan een vertrouwensband gewerkt, dan mag je best recht voor je raap zijn. Met andere NAVO-partnerlanden ben ik wat voorzichtiger.”

VADM Tas, lachend – “Ik heb geleerd juist minder direct met de deur in huis te vallen. Maar het klopt dat we alles tegen elkaar kunnen zeggen; en soms is er wrijving, maar het is wel die wrijving die ook glans geeft.” ■

Tekst: KAP Djenna Perreijn
Foto’s: SM Maartje Roos

DANS QUELLE MESURE LA SITUATION EN UKRAÏNE A-T-ELLE UN IMPACT SUR LES FORCES NAVALES ?

La situation en Ukraine confirme que nous sommes sur la bonne voie en choisissant de nous moderniser. Il est également clair que les moyens de dissuasion et les mesures rassurantes ne sont pas un luxe. Nous y travaillons plus intensément qu’auparavant avec nos alliés de l’OTAN. Cela signifie aussi que les navires se trouvent plus longtemps en mer et que l’état de préparation est plus élevé. Comme déjà dit, il est important que l’Europe opère également au-delà des frontières de l’OTAN.

La guerre en Ukraine n’est pas juste un conflit local. Je la vois comme un conflit entre des systèmes qui menacent notre sécurité au niveau mondial. En outre, la mer ne connaît pas de frontières. Une perturbation du flux de nos marchandises ou de l’approvisionnement de renforts ou de secours peut avoir de lourdes conséquences dans le monde. Il y a des efforts à faire pour rendre l’OTAN et l’UE moins vulnérables. »

Amiral de division De Beurme : « Je suis d’accord avec vous. Les volumes de marchandises arrivant dans nos ports sont gigantesques. Citons simplement les conséquences du récent blocage du canal de Suez par un porte-conteneurs ou la pénurie de vivres dans les pays africains, due à la fermeture et au bombardement du port d’Odessa par des missiles russes. Ou encore le sabotage du gazoduc Nord Stream. De tels événements peuvent perturber des économies entières. Je ne peux pas imaginer que les câbles de communication vers l’Amérique puissent ne plus fonctionner. Il y a tellement de choses à protéger sur les fonds marins. Nous devons être en mesure de le faire. »

DANS UNE PERSPECTIVE D’AVENIR ? Y-A-T-IL ENCORE DES CHOSSES QUE LES PAYS PARTENAIRES PEUVENT APPRENDRE DE L’AUTRE ?

Amiral de division De Beurme : « Si j’ai appris une chose, c’est qu’il ne faut pas tourner autour du pot. Les Belges communiquent généralement de façon très diplomatique, mais cela fait 30 ans que nous cultivons ce lien de confiance, nous avons donc tout intérêt à nous exprimer franchement. Avec les autres partenaires de l’OTAN, je suis plus prudent. »

Vice-amiral Tas, en riant : « Personnellement, en revanche, j’ai appris à ne pas toujours aller droit au but. Mais il est vrai que nous pouvons tout nous dire. Il y a parfois quelques frictions, mais elles peuvent aussi être bénéfiques. » ■



28/11/22 @THEBELGIANNAVY #SEABLUE

Op de Marinebasis in Zeebrugge zijn de eerste nieuwe uniformen uitgedeeld. Na verloop van tijd zullen alle zee- en waleenheden hun nieuwe tenue ontvangen. Een bijzondere primeur in het kader van de binationale samenwerking met Nederland: deze outfit zal gedragen worden door Belgisch en Nederlands Marinepersoneel.

Les premiers nouveaux uniformes ont été distribués à la base navale de Zeebrugge. A terme, toutes les unités navigantes et à quai recevront leur nouvel uniforme. Une première spéciale dans le cadre de la coopération binationale avec les Pays-Bas : cette tenue sera portée par les personnels des marines belge et néerlandaise.



02/12/22 @ANNICK DE RIDDER

Dankzij Vlaamse subsidie krijgt havenerfgoed de aandacht die het verdient. Met veel groene openbare ruimte naast 9 historische droogdokken, 2 pomphuisen en een heus Havenbelevingscentrum wordt de herontwikkelde Droogdokkensite de plek waar de stad de haven omarmt.

Grâce à une subvention flamande, le patrimoine portuaire reçoit l'attention qu'il mérite. Avec de nombreux espaces verts publics, neuf cales sèches historiques, deux stations de pompage et un véritable centre d'expérience portuaire, le site réaménagé des 'Droogdokken' (Cales sèches) deviendra le lieu où la ville embrasse le port.



28/11/22 @PORT OOSTENDE @DIRK DECLKERCK

Port Oostende lanceert jaarkalender 2023 met afdrucken van schilderijen van Herr Seele, en 'het brein' als centraal thema. De zorg voor Veiligheid, Gezondheid en Milieu is ingebed in het DNA van Haven Oostende. #4brain

Le Port d'Ostende lance son calendrier annuel 2023 avec des impressions de peintures de Herr Seele, le thème central étant le cerveau. Le souci de la sécurité, de la santé et de l'environnement fait partie intégrante de l'ADN du Port d'Ostende. #4brain



24/11/22 @COLRUYT_GROUP @VLAIO

Echte Belgische mosselen, oesters en zeewier in combinatie met passieve visserij. Met de resultaten van het SYMAPA-project ziet de toekomst er veelbelovend uit. Op naar rendabele passieve visserij en aquacultuur op zee.

De vraies moules, huîtres et algues marines belges combinées à une pêche passive. L'avenir semble prometteur si l'on considère les résultats du projet SYMAPA. Vers une pêche passive et une aquaculture marine rentables.

#blueeconomy #aqua #future



26/11/22 @PROVINCIE_OVL

In Baasrode werd hulde gebracht aan Maurice Kaak. De man is een autoriteit op het vlak van historische scheepvaart. De Provincie Oost-Vlaanderen lanceerde een boek over het werk van Maurice.

À Baasrode, des hommages ont été rendus à Maurice Kaak, l'homme que tout le monde considère être une autorité en matière d'histoire maritime. La province de Flandre-Orientale a publié un livre sur l'œuvre de Maurice.



Dichtbij bankieren doe je bij Fintro



FINTRO
BNP PARIBAS GROEP
MIDDELKERKE

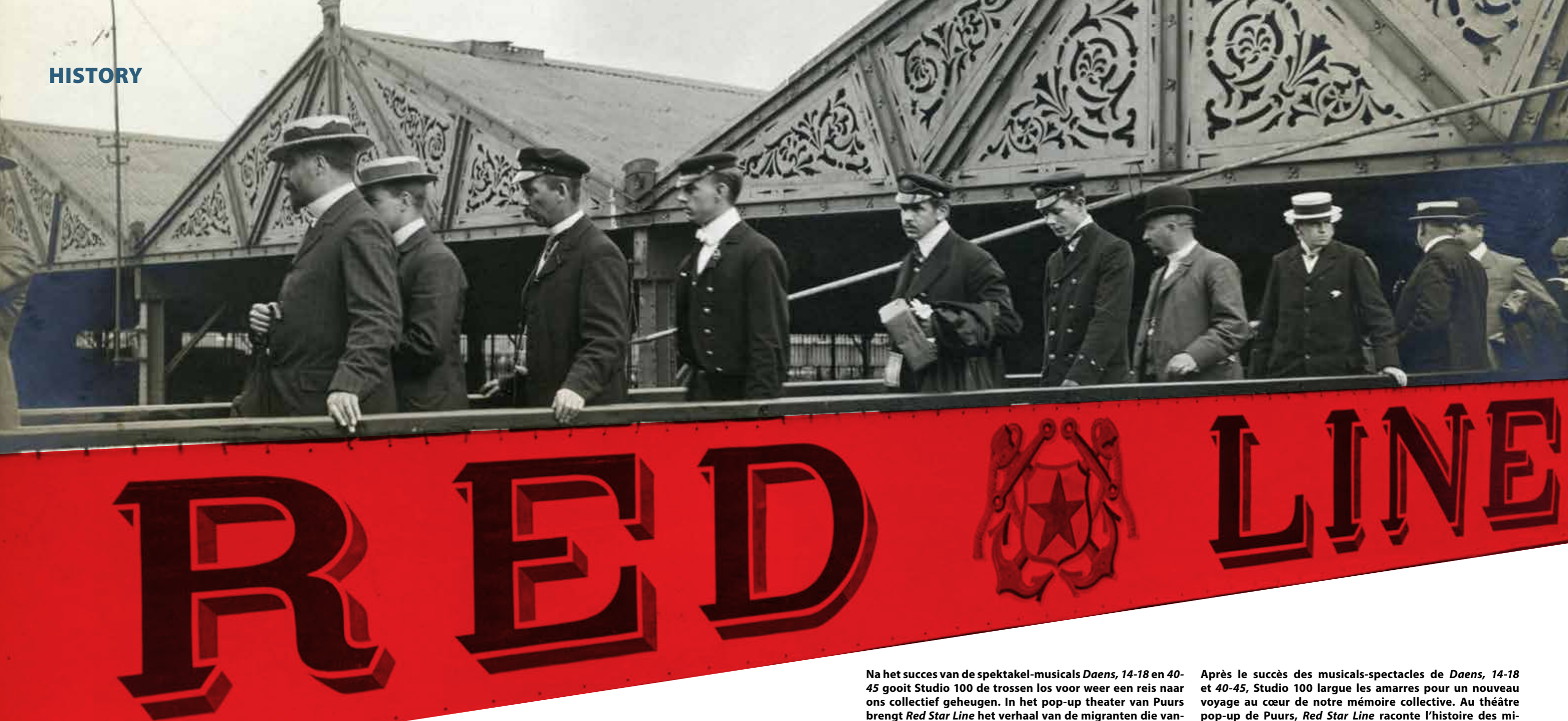


Dirk De Jonghe

Uw bankagent

Kerkstraat 2 - 8430 Middelkerke
T. 059 30 49 49
info@de-jonghe.be

WWW.DE-JONGHE.BE



RED STAR LINE

MIGRATIE EN MUSICAL

MIGRATION ET MUSICAL

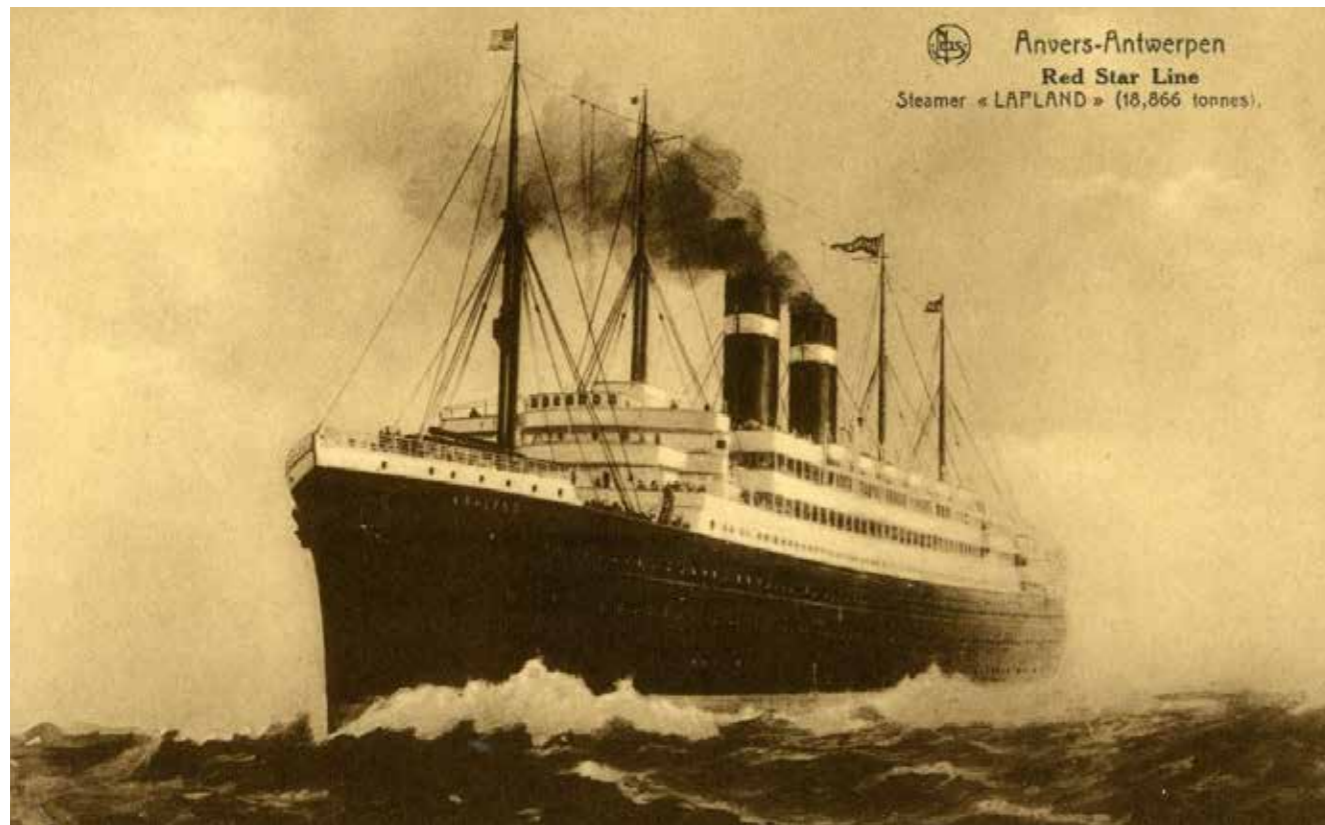
Na het succes van de spektakel-musicals *Daens, 14-18* en *40-45* gooit Studio 100 de trossen los voor weer een reis naar ons collectief geheugen. In het pop-up theater van Puurs brengt *Red Star Line* het verhaal van de migranten die vanuit Antwerpen een nieuwe toekomst in de Verenigde Staten zochten. De naam van de productie verwijst naar de rederij die van aan de Rijnkaai passagiers en hun koffers inscheepte. Anderhalve eeuw later staan de gebouwen er nog steeds, en sinds 2013 vertelt het Red Star Line Museum er het verhaal van migratie naar de Nieuwe Wereld. SeaTalk bladerde doorheen de geschiedenis.

In de 19de eeuw lagen de gebouwen nog wat afgelegen van het stadscentrum, dicht bij het Rijnstation. Europa had dorst naar olie, het brandbare goed dat in grote vaten vanuit de VS aangevoerd werd en van Antwerpen via het spoor richting de groeiende industrie gevoerd werd. Amerika daarentegen had nood aan arbeidskrachten, en zo ontstond bij enkele geldschieters de idee om met oceaanschepen emigranten westwaarts te brengen, en op de terugweg petroleum te vervoeren. Op 20 januari 1873 voer *de Vaderland* op zijn maidentrip de haven uit. Het nieuwe stoomschip bood plaats aan zo'n achthonderd passagiers, het overgrote deel derdeklas, in eerder armzalige omstandigheden. Op de Atlantische Oceaan kampte kapitein Theodore Vander Heyden met zware stormen, de kolenvoorraad raakte op en het zou vijf weken duren vooraleer de passagiers hun eindbestemming Philadelphia bereikten. Daar werden in het ruim van *de Vaderland* tonnen petroleum in hermetisch afgesloten tanks gepompt. De

Après le succès des musicaux-spectacles de *Daens, 14-18* et *40-45*, Studio 100 largue les amarres pour un nouveau voyage au cœur de notre mémoire collective. Au théâtre pop-up de Puurs, *Red Star Line* raconte l'histoire des migrants qui partaient d'Anvers à la recherche d'un nouvel avenir aux États-Unis. Le nom de cette production fait référence à la compagnie maritime qui embarquait les passagers et leurs bagages du Rijnkaai. Les bâtiments subsistent, un siècle et demi plus tard, et depuis 2013 le Red Star Line Museum y raconte l'histoire de la migration vers le Nouveau Monde. SeaTalk est allé fouiller dans ce passé.

Au 19e siècle, les bâtiments se trouvaient encore quelque peu éloignés du centre-ville, près de la gare «Rijnstation». L'Europe était assoiffée de pétrole, cette substance inflammable que l'on apportait des États-Unis et qu'on transférait du port d'Anvers par chemin de fer vers une industrie en pleine expansion. Les États-Unis, de leur côté, avaient besoin de main-d'œuvre, et c'est ainsi que quelques investisseurs eurent l'idée d'utiliser des paquebots pour emmener des émigrants vers l'ouest et transporter du pétrole au retour. Le 20 janvier 1873, *le Vaderland (La Patrie)* quitta le port pour son voyage inaugural. Le nouveau bateau à vapeur accueillit quelque 800 passagers, la grande majorité en troisième classe, dans des conditions plutôt minables. Sur l'Atlantique, le capitaine Theodore Vander Heyden dut faire face à de violentes tempêtes, les réserves de charbon s'épuisèrent et il fallut cinq semaines aux passagers pour atteindre leur destination finale, Philadelphie. Là, des tonnes de pétrole furent pompées dans des réservoirs

HISTORY



formule olie/passagiers leek even aan te slaan, tot de Amerikaanse overheid gecombineerd transport van brandbare petroleum en mensen verbood. De Société Anonyme de Navigation Belge-Américaine, kortweg SANBA, moest haar businessmodel bijsturen. De Belgische regering stak nog 100 000 dollar toe zodat een regelmatig tweewekelijkse passagiersverbinding beide continenten vanuit Antwerpen verbond. In talloze dorps- en stadscafés werden affiches opgehangen met afbeeldingen van ocean liners die de verarmde bevolking een nieuwe horizon beloofden. Aan de toog kochten avonturiers, maar ook huisvaders, een ticket voor de net opgerichte Red Star Line. De rederij verlegde intussen haar route van Philadelphia naar New York. Op 12 maart 1874 was de *Cybele* het eerste schip van de Red Star Line dat naar de grootste haven aan de Amerikaanse oostkust vertrok. Die jaren bracht de rederij jaarlijks 25 000 derdeklaspasagiers naar New York. De meesten hadden hun eigen beddengoed mee en sliepen in smalle stapelbedden op matrassen van stro. De Belgische wetgever legde de rederij op dat elke passagier wekelijks 2,5 kilo aardappelen voorgeschoteld kreeg, een halve kilo spek en twee haringen.

TITANIC

Stilaan besteedde men meer aandacht voor reiscomfort: goede verluchtingssystemen, slaapkamers voor gezinnen, gemeenschappelijke douches en aparte eet- en ontspanningszalen. De Red Star Line ging in concurrentie met de Britse White Star Line. Voor de oceaanstomers was het een glorieperiode. Ondermeer bij de Noord Ierse werf Harland and Wolff, waar ook de kiel gelegd werd voor ondermeer de *Titanic*, werden bestellingen geplaatst voor schepen van dezelfde klasse. Schepen die eigendom waren van de Red Star Line kregen stevast een naam die met -land eindigde (*Finland, Friesland, Gothland, Kroonland...*). Gecharterde schepen – meer dan honderd stuks – behielden hun oorspronkelijke naam. Zo spotte in april 1912 de bemanning van de

hermétiquement fermés dans la cale *du Vaderland*. La formule pétrole/passagers connut un succès pendant quelque temps, jusqu'à ce que le gouvernement américain interdise le transport combiné de combustible et personnes. La Société Anonyme de Navigation Belgo-Américaine, ou SANBA, dut adapter son modèle économique. Le gouvernement belge accorda 100 000 dollars supplémentaires pour qu'un service régulier de transport de passagers tous les quinze jours relie les deux continents depuis Anvers. Dans d'innombrables cafés de villages et de villes, des affiches furent accrochées avec des images de paquebots promettant de nouveaux horizons aux personnes appauvries. Des aventuriers, mais aussi des pères de famille, achetèrent au comptoir un billet pour la Red Star Line, fraîchement créée. Entre-temps, la compagnie maritime déplaça sa route de Philadelphie à New York. Le *Cybele* fut le premier navire de la Red Star Line à partir, le 12 mars 1874, pour le plus grand port de la côte est des États-Unis. Dans cette période, la compagnie maritime transporta annuellement 25 000 passagers de troisième classe à New York. La plupart avaient apporté leur propre literie et dormaient dans des lits superposés étroits sur des matelas en paille. Les législateurs belges imposèrent à la compagnie maritime de servir à chaque passager 2,5 kilos de pommes de terre, un demi-kilo de lard et deux harengs par semaine.

TITANIC

Peu à peu, on commença à prêter un peu plus d'attention au confort des passagers : un bon système de ventilation, des cabines pour familles, des douches communes et des salles à manger et de détente séparées. La Red Star Line entra en concurrence avec la White Star Line britannique. Pour les paquebots transatlantiques, c'était l'âge d'or. Des commandes furent passées pour des navires de la même classe au chantier nord-irlandais Harland and Wolff, où la quille pour entre autres le *Titanic* fut également posée. Les



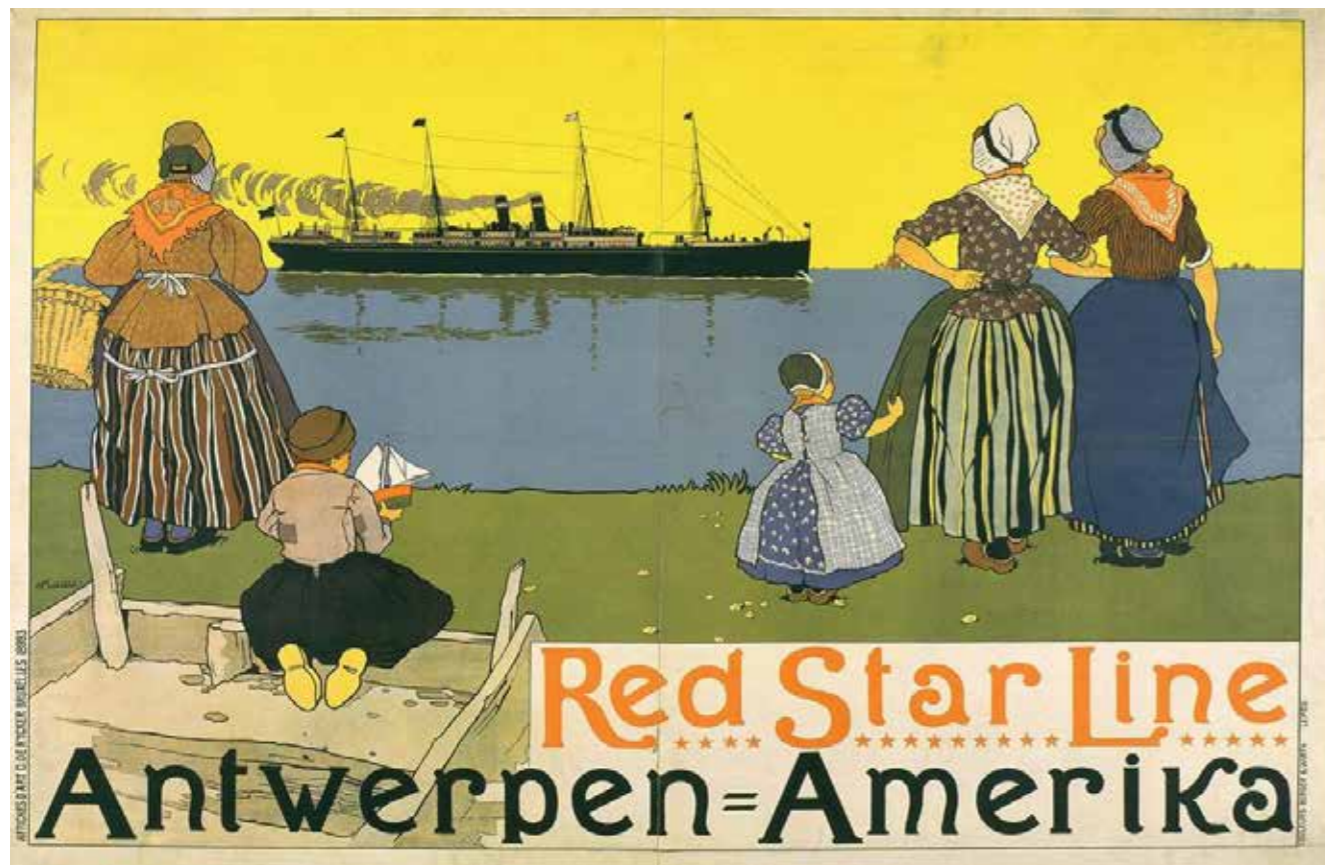
ingehuurde *Mesaba* tijdens haar overtocht talrijke ijsbergen. Ze besloten een waarschuwing uit te sturen naar een schip dat in dezelfde zone stoomde: de machtige *RMS Titanic* van de White Star Line – “saw much heavy pack ice and great number large icebergs”. Het bericht werd in goede orde ontvangen, maar uiteindelijk niet doorgegeven aan de brug. Iets meer dan twee uur later ramde de zeereus een ijsberg. Een tweede schip van de Red Star Line speelde haar rol in het *Titanic*-verhaal: de *Lapland* voerde de eerste overlevenden terug naar Europa, samen met post voor de *Titanic*-overlevenden.

Voor de Eerste Wereldoorlog klom het aantal emigranten tot boven de 100 000 per jaar – het equivalent van een gemiddelde

navires de la Red Star Line reçurent invariablement un nom se terminant par -land (*Finland, Friesland, Gothland, Kroonland...*). Les navires affrétés — plus de cent — conservèrent leur nom d'origine. Ainsi, l'équipage du navire affrété *Mesaba* repéra en avril 1912 au cours de sa traversée un grand nombre d'icebergs. Ils décidèrent d'envoyer un avertissement à un navire qui traversait la même zone : le formidable *RMS Titanic* de la White Star Line – « saw much heavy pack ice and great number large icebergs ». Ils reçurent bien le message, mais finalement il ne fut jamais relayé à la passerelle. Un peu plus de deux heures plus tard, le géant de l'océan percuta un iceberg. Un deuxième navire de la Red Star Line joua son rôle dans l'épopée du *Titanic* : le *Lapland* transporta les premiers rescapés vers l'Europe, ainsi que le courrier destiné aux survivants du *Titanic*.



HISTORY



Belgische stad. Het kapitaal en de schepen bleven evenwel in Amerikaanse handen. De Red Star Line maakte deel uit van een veel grotere Amerikaanse trust waar binnen de prijs van tickets en de percentages emigrantentrafiek afgesproken werden.

Na de Duitse inval in 1914 bleef de vloot buiten de Scheldemonding. De Red Star Line vestigde haar hoofdkwartier in Liverpool vanwaar de schepen ingezet werden voor troepen-transport, of als drijvende hospitalen. De *Finland* hevelde men over naar de *US Navy*, tot in 1917 een Duitse onderzeeër een torpedo in de kolenbunker lanceerde. Een jaar later werd ook de reeds vernoemde *SS Mesaba* getorpedeerd, pas in 2022 vonden wetenschappers het wrak op de bodem van de Ierse Zee.

LUXE AAN BOORD VAN DE BELGENLAND

Vier oorlogsjaren lang lag de migrantentrafiek uit Antwerpen stil. Maar in 1919 stond de Rijnkaai terug vol drummende passagiers. De rederij vond al snel haar élan van voor de oorlog terug en breidde haar activiteiten uit naar Hamburg, Danzig en zelfs het Russische Libau. De Belgische passagiers vonden werk in de autofabrieken van Detroit, of als conciërge in de wolkenkrabbers van New York. Anderen hoopten dan weer het boerenbestaan met meer succes verder te zetten. Maar nog geen twee jaar later wijzigde de V.S. haar immigratiebeleid grondig, waardoor het aantal passagiers gestaag daalde.

Toch werd in 1923 het vijftigjarige bestaan van de Red Star Line nog feestelijk gevierd. De nieuwe *Belgenland*, het grootste schip van de vloot, en op dat moment met zijn drie schoorstenen en restaurant voor haast vierhonderd gasten, één van de meest luxueuze passagiersschepen, deed zijn triomfantelijke intrede in Antwerpen. Het vlaggenschip was meer dan tweehonderd

meter lang en bood plaats aan 2 700 passagiers – meer dan de *Titanic* en haar zusterschepen. Illustere reizigers als Albert Einstein genoten tijdens twee overtochten van de concerten, gespeeld op het klavier van de grand piano aan boord. Wie in 2de klasse reisde, verpoosde in de bibliotheek en verbleef in kamers die ook een hoge graad van luxe kenden. Ook de prachtige *Westernland* werd in 1930 nog in de vaart genomen. Maar de Great Depression van de jaren '30, die de V.S. én Europa in een nooit geziene economische crisis stortte bezegelde het lot van de firma. Eind 1934 meerde de *Westernland* voor de laatste maal aan onder de vlag van de Red Star Line. Daarna werd de rederij in vereffening gesteld. Een Duitse reder nam de overgebleven *Westernland* en *Pennland* over, en wanneer de joodse eigenaar vijf jaar later zijn thuisland ontvluchtte, kocht de Holland-Amerika Lijn de beide schepen. De *Westernland* vond in 1947 haar einde op de schroothoop.

Avant la Première Guerre mondiale, le nombre d'émigrants dépassait les 100 000 par an – l'équivalent d'une ville belge moyenne. Le capital et les navires restèrent cependant aux mains des Américains. La Red Star Line faisait partie d'un trust américain beaucoup plus important, dans lequel les prix des billets et les pourcentages du trafic des émigrants étaient convenus.

Après l'invasion allemande en 1914, la flotte resta en dehors de l'estuaire de l'Escaut. La Red Star Line établit son siège à Liverpool, d'où les navires furent employés pour le transport de troupes, ou comme hôpitaux flottants. Le *Finland* fut transféré à la *US Navy*, jusqu'au moment où, en 1917, un sous-marin allemand lança une torpille dans sa soute à charbon. Un an plus tard, le *SS Mesaba*, déjà mentionné ci-dessus, fut également torpillé. Ce n'est qu'en 2022 que des scientifiques ont retrouvé son épave au fond de la Mer d'Irlande.

LUXE À BORD DU BELGENLAND

Pendant quatre longues années de guerre, le trafic des migrants en provenance d'Anvers était à l'arrêt. Mais en 1919, les passagers se bousculaient à nouveau sur le Rijnkaai. La compagnie maritime retrouva rapidement son élan d'avant-guerre et étendit ses activités à Hambourg, à Danzig et même à la ville russe de Libau. Les passagers belges trouvèrent un emploi dans les usines d'automobiles de Detroit, ou comme concierge dans l'un des gratte-ciel à New York. D'autres espéraient reprendre avec succès leur vie de fermier. Mais moins de deux ans plus tard, les États-Unis changèrent considérablement leur politique d'immigration, entraînant une baisse constante du nombre de passagers.

Le cinquantenaire de la Red Star Line fut cependant commémoré de façon festive en 1923. Le nouveau *Belgenland*, le plus grand

navire de la flotte et, avec ses trois cheminées et son restaurant pour près de quatre cents convives, l'un des navires à passagers les plus luxueux de l'époque, fit son entrée triomphale à Anvers. Le vaisseau amiral mesurait plus de deux cents mètres de long et pouvait accueillir 2700 passagers, soit plus que le *Titanic* et ses navires jumeaux. D'illustres voyageurs comme Albert Einstein ont apprécié lors de deux traversées les concerts joués à bord sur le clavier du piano à queue. Ceux qui voyageaient en 2e classe se divertissaient dans la bibliothèque et logeaient dans des chambres qui présentaient également un haut degré de luxe. Le magnifique *Westernland* fut également lancé en 1930. Mais la Grande Dépression des années 1930, qui plongea les États-Unis et l'Europe dans une crise économique sans précédent, a scellé le destin de l'entreprise. Fin 1934, le *Westernland* amarra pour la dernière fois sous le pavillon de la Red Star Line, et la compagnie maritime fut ensuite mise en liquidation. Un armateur allemand reprit le *Westernland* et le *Pennland* restants, et lorsque le propriétaire juif fut sa patrie cinq ans plus tard, la Holland-America Line racheta les deux navires. Le *Westernland* finit à la casse en 1947.

De verhalen van twee miljoen Red Star Line-passagiers herbeleef je vanaf 19 maart 2023 in een megaproductie. ■

Auteur: Cynrik De Decker

Foto's: Cynrik De Decker & Red Star Line Museum

Vous savez revivre l'histoire des deux millions de passagers de la Red Star Line à partir du 19 mars 2023. ■

RATE ONE
Ook interesse in luchtvaart?
Êtes-vous également intéressé dans l'aviation?
WWW.RATEONE.BE

Belgisch magazine over militaire, civiele en recreatieve luchtvaart
Van reportages over gepassioneerde piloten, luchtvaartgeschiedenis en pilot lifestyle tot informatie over opleidingen, vliegtuigen en de nieuwste technologie.

Magazine belge sur l'aviation militaire, civile et récréative
Avec des reportages sur des pilotes passionnés, sur l'histoire de l'aviation et le style de vie des pilotes et en outre des informations sur la formation, les avions et les dernières technologies.



Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine v.z.w.
Association d'Entraide de la Marine a.s.b.l.

ANN WEET WAT LID ZIJN BETEKENT

ANN SAIT POURQUOI ELLE EST DEVENUE MEMBRE

In SeaTalk editie 2 verscheen een artikel over de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine. Het ging vooral over het ontstaan en het doel van deze vereniging. Leden in nood bijstand verlenen, dat is waar het hem allemaal om draait. Oppermeester Ann Ziccardi is weduwe, haar man Kurt was eveneens werkzaam bij de Marine. Wat volgt is een getuigenis van een lid die aan den lijve konden ondervinden hoe belangrijk het is om er niet alleen voor te staan.

Ann steekt van wal en doet haar verhaal. Samen met haar man Kurt en zoon Lars vormden ze een mooi gezin. Als werknemers van de Marine kenden Ann en Kurt de vereniging Hulpbetoon van de Marine wel, maar ze stonden er nooit bij stil hoe belangrijk een lidmaatschap wel kon zijn. Tot in maart 2016 het noodlot toesloeg, Kurt kreeg te horen dat hij kanker had. "Enkele collega's die actief zijn binnen de vzw stelden ons voor om lid te worden. Een aanbod waar we onmiddellijk zijn op ingegaan. De laatste weken voor mijn man stierf ging het snel bergafwaarts, op 5 december 2020 ging hij van ons heen. De dokters hoopten dat hij nog Kerst zou halen, maar hij haalde zelfs Sinterklaas niet meer. Op dat moment zakt de grond onder je voeten weg, weet je even geen raad meer en beseft je nauwelijks wat er geregeld moet worden en wat nog zal volgen."

Ann is de medewerkers van de vzw nog steeds heel dankbaar dat ze haar tijd hadden aangesproken om lid te worden. "Na de dood van Kurt kreeg ik heel wat ondersteuning, wat meer dan

Dans le deuxième numéro de SeaTalk, nous avons publié un article sur l'Association d'Entraide de la Marine. Il était principalement consacré à la création et au but de cette association. Porter assistance aux membres en détresse, tel était le message. Ann Ziccardi, maître-principal, est veuve, son mari Kurt travaillait comme elle à la Marine. Voici le témoignage d'un membre qui a appris à ses dépens l'importance de ne pas rester seul face à l'adversité.

Ann nous raconte son histoire. Avec son mari Kurt et leur fils Lars, ils formaient une belle famille. Ann et Kurt, collègues à la Marine, connaissaient très bien l'Association d'Entraide de la Marine, mais n'avaient jamais envisagé de s'y affilier. Jusqu'à ce jour de mars 2016, où ils sont frappés par une tragédie : Kurt apprend qu'il est atteint d'un cancer. « Des collègues actifs dans l'a.s.b.l. nous ont alors proposé de nous affilier. Une offre que nous avons acceptée immédiatement. Pendant les dernières semaines de sa vie, la santé de mon mari s'est rapidement dégradée, et il nous a malheureusement quittés le 5 décembre 2020. Les médecins avaient espéré qu'il tiendrait jusqu'à Noël, mais il n'a même pas pu voir Saint-Nicolas. Dans ces moments-là, on sent le sol se dérober sous ses pieds, on ne sait plus quoi faire et on peine à imaginer tout ce qu'il va falloir régler dans les semaines et mois à venir. »

Ann est particulièrement reconnaissante aux collaborateurs de l'a.s.b.l. et les remercie de l'avoir contactée à temps pour lui

CHARITY

welkom was op dat moment. Zelfs de admiraal belde me persoonlijk op om zijn medeleven te betuigen. Ook tijdens de uitvaartplechtigheid, die plaatsvond midden in de coronacrisis, voelde ik hun aanwezigheid. De commandant had geregeld dat, buiten de twintig mensen die wel aanwezig mochten zijn, alle collega's vrijaf kregen om het afscheid van mijn man online te volgen. Ook de persoonlijke betrokkenheid van de secretaris van de vzw, een vriendin van mij, hielp mij enorm. Het doet iets met een mens als je mag ervaren dat je er niet alleen voorstaat. Wat de uitvaartkosten betreft werden deze deels gedragen door Defensie, de vzw Hulpbetoon paste bij. Niet veel later kregen zowel Lars, als wees, als ikzelf ook nog een kersttoelage."

Ann geeft aan dat de situatie thuis ook niet makkelijk was. "Als weduwe had ik recht op één jaar schooltoeslag. Hulpbetoon heeft mij ook nog bijgestaan met enkele uitzonderlijke toeslagen. Lars was emotioneel en had het bijzonder zwaar met het rouwproces. Tijdens die periode is hij tweemaal van school en van studierichting veranderd. Dankzij de persoonlijke begeleiding van een studicoach kon Lars het verlies van zijn papa op een rustige manier verwerken. Hij werd ook ondersteund toen hij van het ASO naar het TSO ging en werd geholpen om terug te leren leren. Deze extra kosten kwamen ook in aanmerking om terugbetaald te worden door Hulpbetoon. Uiteindelijk ben ik heel dankbaar voor wat ze voor ons hebben gedaan, ik voel me gedragen door de organisatie."

Ook nu nog, twee jaar na de dood van Kurt, kan Ann op de steun van de vereniging blijven rekenen. "Ik ontving 36 maand overlevingspensioen, waarvan 12 maand voor mezelf, 12 maand met een kind ten laste, en 12 maand omdat Lars op dat ogenblik nog geen 15 jaar oud was. Want op een dag zal ik het met één wedde moeten doen: kadastraal inkomen, verzekeringen, elektriciteit... allemaal vaste kosten die blijven, maar die ik dan wel verder alleen moet dragen."

Vol dankbaarheid beëindigt Ann onze babbel: "Ik kan alleen maar zeggen, de vzw Hulpbetoon geeft een sterk ondersteunend gevoel bij mentale bekommernissen, de rouwmomenten, de hulp voor je kind, maar staat je ook bij voor de afhandeling van alle administratie op de momenten dat je het even niet meer weet. Het is een geruststelling te weten dat zij alles overnemen. En dat allemaal voor slechts een kleine bijdrage per jaar. Ik ben echt enorm dankbaar dat het bestaat." ■

Tekst: Luc Vermeersch
Foto's: Jorn Urbain



In onze volgende editie het verhaal van Eerste Kwartiermeester-chef buiten dienst Claude Schmidt. Hij werd in 2021 zwaar getroffen door de overstromingen bij hem thuis in Verviers.

Dans notre prochain numéro, nous vous raconterons l'histoire du premier quartier-maître chef à la retraite Claude Schmidt. L'an dernier, il a été touché par les inondations dans sa maison de Verviers.

proposer de rejoindre l'association. « Après la mort de Kurt, j'ai reçu beaucoup de soutien, ce qui m'a fait énormément de bien dans ces moments difficiles. L'amiral en personne m'a téléphoné pour me témoigner sa sympathie. Lors des funérailles, qui se sont tenues en pleine crise covid, j'ai pu compter sur leur présence. Le commandant avait obtenu qu'en plus des vingt personnes autorisées à m'accompagner sur place, tous les collègues reçoivent congé pour suivre en ligne la cérémonie d'adieu à mon mari. Le dévouement personnel de la secrétaire de l'a.s.b.l., qui est l'une de mes amies, m'a aussi énormément aidée. Cela m'a touchée de sentir que je n'étais pas seule. En ce qui concerne les frais d'obsèques, ils ont été partiellement pris en charge par la Défense, l'a.s.b.l. d'Entraide a réglé le solde. Notre fils Lars, devenu orphelin, et moi-même avons encore par la suite reçu une allocation de Noël. »

Ann explique que sa situation à la maison n'était pas facile non plus. « En tant que veuve, j'avais droit à une seule année d'allocation scolaire. Mais l'association d'entraide m'a également permis d'obtenir d'autres aides exceptionnelles. Lars était particulièrement ému, il avait du mal à surmonter le décès de son père. Durant cette période, il a changé deux fois d'école et d'orientation. Grâce à l'accompagnement personnel d'un coach pédagogique, il a pu traverser plus sereinement cette période de deuil. Il a également reçu une aide lors de son passage de l'enseignement général vers l'enseignement technique et pour réapprendre à étudier. Ces frais supplémentaires étaient éligibles à un remboursement de la part de l'Association d'Entraide. Au final, je suis terriblement reconnaissante pour ce que l'on a fait pour nous et je me sens vraiment soutenue par l'organisation. »

Même aujourd'hui, deux ans après le décès de Kurt, Ann peut encore compter sur le soutien de l'association. « J'ai reçu 36 mois de pension de survie, dont 12 pour moi-même, 12 pour un enfant à charge et 12 parce que Lars n'avait pas encore 15 ans à cette époque. Du jour au lendemain, j'ai dû me débrouiller avec un seul salaire : revenu cadastral, assurances, électricité... un tas de frais fixes qui s'accumulent et que je dois supporter seule. »

Ann termine notre entretien et réaffirme sa reconnaissance envers l'association : « L'a.s.b.l. d'Entraide n'offre pas seulement un soutien précieux lors de difficultés psychologiques, dans les moments de deuil, pour aider votre enfant, elle prend également en charge les démarches administratives à régler dans des moments difficiles. C'est très rassurant. Et tout cela contre une petite cotisation annuelle. C'est une bénédiction qu'une telle association existe. » ■

Contactgegevens | Coördonnées :

Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine vzw
Association d'Entraide de la Marine a.s.b.l.
Graaf Jansdijk 1 - 8380 Zeebrugge

hulpbetoon.marine@mil.be

BIERKASTEEL
VANHONSEBROUCK



VERGADER, ONTDEK, PROEF & FEEST IN BIERKASTEEL VANHONSEBROUCK TE IZEGEM

- Vergaderen of feesten van 6 tot 400 personen
- Lunchen of dineren in Michelles Pub & Brasserie
- Ruime gratis parking
- Gemakkelijk bereikbaar, op 5min van de E403
- Brouwerijbezoeken met degustatie om 10u30 - 14u30 en 16u30
- Tevreden klanten: KBC, Barco, Nestlé, Opel,...



Brouwerijstraat 1 - 8870 Izegem - info@bierkasteel.be - www.bierkasteel.be - Visits & Events: +32 (0)51/62 27 30

AGENDA

2023

Nieuwjaarsduik.....	07/01.....	Oostende
Boot Düsseldorf.....	21 > 29/01.....	Messe Düsseldorf (DE)
SeaTalk 07.....	20/02.....	
Galabal Marine.....	03/02.....	Oostende
Antwerp Nautical Event.....	04 & 05/03.....	Antwerpen
Open Scheepvaartdagen.....	17 > 19/03.....	Antwerpen
Rotterdam Boat Show ed. 2.....	07 > 10/04.....	Rotterdam (NL)
Inhuldiging Pont des Trous.....	15/04.....	Doornik Tournai
Inauguration du Pont des Trous		
Vlaamse Havendag.....	07/05.....	Antwerpen & Gent
Havenfeesten Blankenberge.....	21 > 30/05.....	Blankenberge
SeaTalk 08.....	01/06.....	
Oostende voor Anker.....	01 > 04/06.....	Oostende
Schelderegatta.....	17/06.....	Antwerpen
Vlootdagen.....	29/06 > 02/07.....	Den Helder (NL)
The Tall Ship Races.....	29/06 > 06/08.....	Antwerpen
Dag van de Marine.....	30/06 > 02/07.....	Oostende
Paravangfeesten.....	06/08 > 07/08.....	Blankenberge
Mosselrace Yerseke.....	12/08.....	Yerseke (NL)
SeaTalk 09.....	15/08.....	
BKOffshore races.....	19/08 > 20/08.....	Blankenberge
Breskens Sailing Weekend.....	25/08 > 27/08.....	Breskens (NL)
BKOffshore races.....	16/09 > 20/09.....	Zeebrugge
Antwerp Race.....	14/10.....	Antwerpen
SeaTalk 10.....	10/12.....	



Updates over de events vind je op www.SeaTalk.be

Pour la mise à jour des derniers événements consultez notre site www.SeaTalk.be

Jouw evenement aan onze kalender toevoegen? Stuur alle info naar caroline@seataalk.be

Vous aimeriez ajouter votre événement à notre agenda ? Envoyez toutes les informations à caroline@seataalk.be

MAKING NAVAL HISTORY

Naval Group designs, builds and maintains submarines and surface ships all around the world. Sovereignty, Innovation, Operational excellence: our common future will be made of challenges, passion & engagement.

Naval Group Belgium supports the development of a dynamic security and defense industry in Belgium. With our Cyber Lab and our membership of the MCM Lab we foster research projects and capability initiatives for the Defense sector.

Naval Group is also a member of Belgium Naval & Robotics. This consortium provides 12 mine counter-measure platforms with their drones systems to the Belgian and Dutch Navies.



SEATALK COMMUNITY

DANKZIJ DIT LIDMAATSCHAP ONTVANG JE DE VIER VOLGENDE EDITIES IN JE BRIEVENBUS.

Steun ons Belgisch maritiem magazine en word lid van onze community voor slechts 29 euro* of 39 euro**

*Bij verzending van magazine naar adres in België

**Bij verzending naar Nederland of Frankrijk

HOE INSCHRIJVEN?

Via rechtstreekse betaling op KBC BE89 4434 6381 3185 met vermelding 'Lidmaatschap SeaTalk', naam en adres.

Via e-mail: caroline@seatalk.be met vermelding

'Lidmaatschap SeaTalk' + naam en adres

Via www.seatalk.be

WELKOMSTGESCHENK CADEAU DE BIENVENUE DRY BAG +

3 x 50 cl. KASTEELBIER Rouge



Glas niet inbegrepen | Verre non inclus.

GRÂCE À CETTE AFFILIATION, VOUS RECEVREZ LES QUATRE PROCHAINES ÉDITIONS DANS VOTRE BOÎTE AUX LETTRES.

Soutenez notre magazine belge nautique en rejoignant notre communauté pour seulement 29 euros* ou 39 euros**

*Envoi en Belgique

**Envoi vers la France ou les Pays-Bas

COMMENT VOUS INSCRIRE ?

En payant la cotisation sur le compte

KBC BE89 4434 6381 3185 en mentionnant 'Membership SeaTalk' + nom, adresse.

Via e-mail: caroline@seatalk.be en mentionnant 'Membership SeaTalk' + nom, adresse

Via www.seatalk.be

COLOFON | COLOPHON

Uitgever | Éditeur

Expeels bv – Caroline Ostyn
9990 Maldegem – BELGIUM
caroline@seatalk.be
+32 (0)498 46 51 35

Werken mee aan deze editie: Ont collaboré à cette édition :

Redactie | Rédaction

Charles Colot, Olivier Vogels, Luc Vermeersch,
Cynrik De Decker, Marcel Schoeters, Jens Van Herck,
Lucie Vandemaele, Robby Clerinx, Djenna Perreijn,
Caroline Ostyn

Fotografie | Photographie

Jorn Urbain, Mike Louagie,
Marcel Schoeters, Maartje Roos

Dank aan | Remerciements

Jan de Beurme, Jozef Bergez,
Wilfried Lemmens, VZW Hulpbetoon in de Marine

Lay-out | Mise en page

Jan Becaus

Vertaling | Traduction

Dominique Slambrouck, Johan Feys,
Elise Reynolds

NEXT

Volgende editie: februari 2023

Prochaine édition: février 2023

ONLINE

 www.seatalk.be

 Facebook /SeaTalkMagazine

 Instagram @SeaTalk_Belgium



Alle reproducties, geheel of gedeeltelijk zijn verboden, tenzij de uitgever hiervoor vooraf toestemming heeft gegeven. De uitgever is niet aansprakelijk voor fouten en onvolledigheden in teksten en foto's. Beschrijvingen en prijzen in advertenties vallen onder de verantwoordelijkheid van de adverteerder.

Toute reproduction totale ou partielle est interdite, à moins que l'éditeur ne l'ait autorisée au préalable. L'éditeur ne peut pas être tenu responsable des fautes ou des imprécisions dans les textes et les photos. L'annonceur est responsable des descriptions et des prix dans ses annonces.

WANNA INNOVATE IN THE MARITIME? JOIN US!



SCAN HERE!



Navigating
Innovation



MY FREEDOM STARTS HERE

21-29 JAN 2023



Book your
ticket now at
boot.com

Voor meer informatie:

Fairwise by

Kerkstraat 108 9050 Gentbrugge

Tel. +32 (0) 245 01 68

info@fairwise.be



Messe
Düsseldorf