

71^{ste} Zeehaven Nieuwsbrief Zeebrugge



Mensen samenbrengen rond zee en havens



UITNODIGING OP VOORDRACHT

Kapt. Joris Praet, havenkapitein
Brengt een uitvoerige toelichting over de
havenkapiteindienst

Dinsdag 23 mei 2017

Meer info op blz 3 van deze Nieuwsbrief"



Deadweight, dwt (doodgewicht):
hieronder verstaat men het aantal gewichts-
tonnen aan lading, brandstof, proviand,
zoetwater en waterballast, enz. dat een
schip op een bepaalde diepgang aan boord
heeft. Het is gelijk aan het verschil tussen
de waterverplaatsing van het schip op die
diepgang en de waterverplaatsing van het
ledige bedrijfsklare schip.



Woordje van de voorzitter

Beste vrienden van Zeehaven Brugge

In de moderne geschiedenis heeft de zeescheepvaart een onvoorstelbare vlucht (vaart?) genomen. Dat werd mogelijk gemaakt door technische ontwikkelingen, door de industriële revolutie(s), door de voorboden van de globalisering (kolonisatie, toename wereldhandel), het gebruik van nieuwe energiebronnen en van nieuwe communicatiemiddelen.

Negentig percent van alle goederentransport wereldwijd gebeurt met zeescheepvaart. Bovendien heeft deze transportmodus steeds een zeer internationale dimensie gekend. Het leidde tot tal van afspraken, tradities, documenten, gewoonten, verdragen waarin eeuwenoude ervaring en kennis tot uiting komen. Soms met het nadeel dat aanpassingen aan nieuwe normen en mogelijkheden eerder traag verlopen.

Het hoeft dan ook geen betoog dat het regelen van de scheepvaart in een zeehaven, met alle bewegingen en interacties die ermee gepaard gaan, bijzonder belangrijk is. De opdrachten en de bevoegdheden van de havenkapiteins reiken daarom ver.

Met reden, want de zorg voor schepen, bemanning, personen, goederen en alle belanghebbenden staat centraal. Die zorg bepaalt de kwaliteit en het niveau van de dienstverlening in een haven.

Vaak staat de havenkapiteinsdienst, zoals een aantal andere instanties of diensten, op het delicate snijpunt van de eisen inzake veiligheid en commercieel verkeer. Het gezonde en verantwoorde evenwicht vinden tussen deze vereisten is een bijzondere verantwoordelijkheid.

Met deze overwegingen in het achterhoofd kijken we uit naar onze volgende spreker, havenkapitein Joris Praet. Vanuit zijn praktische ervaring zal hij onze wegwijzer zijn in de bevoegdheden, de opdrachten en de werking van de havenkapiteinsdienst in Zeebrugge.

Erna Vienne
Voorzitter



Uitnodiging

“ De havenkapiteinsdienst en zijn werking ”

Voordracht door Kapt. Joris Praet, havenkapitein

In de aula van het grootseminarie Potterierei 72 in Brugge op
dinsdag 23 mei 2017 om 20:00 uur

Inschrijving voor deelname is wenselijk via
www.zeehavenbrugge.be / info@zeehavenbrugge.be / tel 050 54 44 48



Joris Praet

Geboren op 1 maart 1956 en opgegroeid in Zeebrugge.

Na mijn middelbare studies aan het Sint-Leocollege in Brugge volgde ik succesvol 4 jaar Hogere Zeevaartschool waarvan het eerste jaar in Oostende en de volgende in Antwerpen. Afgestudeerd in 1984 als licentiaat in de Nautische Wetenschappen met een eindwerk over “VTS – Verkeer begeleidende Systemen”.

Mijn actieve maritieme loopbaan bracht mij op tal van soorten schepen en dit in alle functies aan dek. Het begin was in 1975 als lichtmatroos en matroos op sleepboten van de URS zoals de legendarische “Burgemeester Vandamme”, “Sea Lion” en “Wrestler”. Dit als vakantiejob om mijn studies te helpen financieren.

Vanaf 1979 startte het echte werk als aspirant-officier voor de rederij Nedlloyd op producttankers als de “Maaskan”, “Maaskroon” en “Maaskerk”.

Vanaf 1981 tot het einde van mijn zeemanscarrière voor de rederij UBEM / Cobelfret op multi-purposeschepen waarvan de belangrijkste zijn: de “Turandot”, “Federal Maas”, “Belval”, “Federal Skeena” en “Federal Hunter”. In heel die natte periode van mijn carrière heb ik onder Belgische vlag gevaren.

1989 was dan het jaar van een nieuwe uitdaging en begon de droge kant van mijn carrière aan wal. 7 jaar als accountmanager voor de Belgische firma SAIT, een wereldwijd speler in de verkoop en installatie van scheepselectronica.

SAIT was destijds ook de firma die marconisten leverde voor de koopvaardijvloot.

In 1997 volgde dan een overstap naar het familiebedrijf ASTRON, gespecialiseerd in satellietcommunicatiesystemen.

2014 was dan het jaar van de laatste overstap naar mijn huidige baan als havenkapitein bij de ons bekende Maatschappij van de Brugse Zeehaven of MBZ.

Ons team van de havenkapiteinsdienst bestaat uit 46 medewerkers en is round-the-clock in de weer met de veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer in onze haven.

Mensen maken de haven...

Co.innovatie, het antwoord voor verdere groei van de havenindustrie.

Voor de maritieme en havengemeenschap is de term co-innovatie een nieuw begrip. Onder de term 'Co.Innovatie' wordt verstaan het voornemen van de belanghebbenden om gezamenlijk innovatieve initiatieven langs maritieme keten te creëren.

Innovatie is de drijfveer voor verdere groei

Innovatie is elke technologische of organisatorische (inclusief cultureel) wijziging in het product (of dienst) of productieproces dat ofwel de kosten van het product (of dienst) of productieproces verlaagt of de kwaliteit van het product (of dienst) voor de klant verhoogt. Digitale innovatie vindt ook geleidelijk zijn weg binnen de maritieme keten. Echter de snelheid waarmee digitale innovatie de havensector hervormt ligt lager dan in andere sectoren.

Verschillende gevallenstudies, verzameld in het kader van onderzoek uitgevoerd binnen de BNP Paribas Fortis leerstoel voor transport, logistiek en havens aan de Universiteit Antwerpen, geven een inzicht in de belangrijkste succes- en faalfactoren van de havengerelateerde innovaties. De motivatie voor innovatie wordt gedreven door economische doelstellingen: optimaliseren van de operaties, verkrijgen van first mover advantage en differentiatie van de concurrenten.

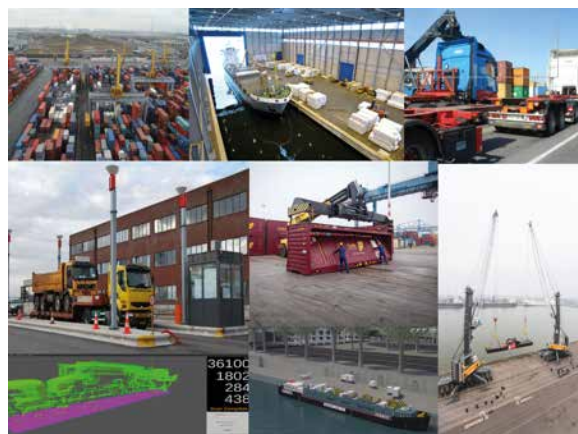
De doelstelling 'reductie CO2-uitstoot' lijkt slechts een ondergeschikte rol in de maritieme en havensector te spelen en sociale gevolgen wegen amper door in de besluitvorming. Wat wel duidelijk is, is dat alle innovatieve concepten succesvol zijn in de naleving van sociale en arbeidsgerelateerde regelgeving.

Uit het onderzoek blijkt duidelijk: Innovatie is een hulpmiddel die de slagkracht van onze havensector een aanzienlijke boost geven. Een andere opvallende conclusie van het onderzoek is het belang van samen te innoveren. Dergelijke samenwerking in denken en handelen leidt niet alleen tot voordelen voor alle deelnemende actoren (rederijen, (diepsee/inland) terminals,...) het vergroot ook de welvaart van een brede gemeenschap. Co.Innovatie is het antwoord op toekomstige groei van de havenindustrie en tevens de belangrijkste uitdaging voor de havenindustrie in de komende decennia. Het doel van co.Innovatie is tweerlei: samen nieuwe kennis te verwerven

en nieuwe mogelijkheden voor samenwerking te creëren binnen zgn. 'maritime supply chains'.

Bestaande ketens zijn niet meer optimaal. In plaats van een afwachtende houding aan te nemen kan een havenautoriteit een proactieve rol opnemen en (groene) innovatieve initiatieven stimuleren. Want enkel de succesvolle ketens zullen in deze sterk concurrentiële markt overleven!

Een onderliggende voorwaarde voor succesvolle ketens is echter de toegang tot goede gekwalificeerde en competente medewerkers en onderwijs. Opleidingen moet op multidisciplinair systeemdenken inzetten.



Bewustwording

Industrie 4.0 of toenemende digitalisering en interconnectie van producten/machines zal een impact hebben op de maritime keten maar ook op ons persoonlijk leven (bv. via sensoren zal uw verwarmingstoestel aangeven wanneer onderhoud nodig zal zijn in plaats van u te confronteren op de koudste dag van het jaar met een panne). Bij de vele technologische en economische ontwikkelingen (bv. autonome voertuigen, deeleconomie, ...) moet telkens de doorvertaling naar de haven en logistieke sector (bv. communicatie tussen straddle carrier en geautoriseerde havenwerker, nieuwe logistieke distributienetwerken, ...) gemaakt worden. Beschouw de technologische veranderingen als een opportuniteit!!

De leerstoel BNP Paribas Fortis Transport, Logistiek en Havens wordt tot Oktober 2019 verlengd. Volg het onderzoek op www.uantwerpen.be/tpr > klik op 'BNPPF leerstoel'.

Prof. dr. Christa Sys, houder BNP Paribas Fortis Leerstoel Transport, Logistiek en Havens en cursuscoördinator @ C-MAT, Universiteit Antwerpen.

Gelezen in...

De kustwachtcentrale van de toekomst

Op 6 maart, precies dertig jaar na de scheepsramp van de Herald of Free Enterprise, heeft provinciegouverneur Carl Decaluwé de toekomst van de Kustwachtcentrale voorgesteld tijdens een drukbezette academische zitting in de Kaminazaal op de marinebasis van Zeebrugge.



De zee neemt en geeft, zo luidt het klassieke spreekwoord. Maar met de herdenking van dertig jaar scheepsramp van de Herald of Free Enterprise blijft de vraag hoeveel rampen of ongevallen er nodig zijn om ons te bezinnen over hoe we in de toekomst ongevallen kunnen vermijden.

De ramp was niet alleen de aanzet voor het Rampenplan Noordzee, kort na de ramp werd ook het crisiscentrum van de regering opgericht.

Dertig jaar geleden was er nog geen Kustwacht of Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, dat de reddingsacties bij ongevallen op zee coördineert. Er was wel een zeereddingsdienst (het ZRCC). Heel wat overheidsdiensten boden spontaan hulp aan en redden wie of wat ze konden, maar zonder een bepaalde coördinatie. Tegenwoordig hebben we de garantie van veilig en



vlot scheepvaartverkeer naar en van de havens via een gestroomlijnde keten met verschillende spelers waaronder de componenten van Defensie.

Die leveren bijvoorbeeld de nieuwe patrouilleschepen P901 Castor en P902 Pollux, het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) en de search-and-rescuehelikopters van de Luchtcomponent.

Helaas botst de veiligheidslogica soms op de economische logica. Time is money en daarom wil men kost wat kost onderbrekingen vermijden. Het rapport over de oorzaak van het ongeluk met de Herald of Free Enterprise herinnert ons eraan dat snelheid laten primeren op veiligheid verstreckende gevolgen kan hebben.



Ondanks de vele veiligheidsvoorschriften en het oefenen van noodprocedures blijft de routine altijd op de loer liggen. Louter formuleren van goede intenties of aanpassen van tekorten was niet alleen de aanzet voor het Rampenplan Noordzee, maar kort na de ramp werd bijvoorbeeld ook het crisiscentrum van de regering opgericht.

Dankzij een performante Kustwachtcentrale wordt de toekomst nog veiliger, een grote stap richting de ideale wereld, mede dankzij de steun van zeventien partners van de Kustwacht, waaronder Defensie.

*Tekst: Hubert Rubbens
07/03/2017*



Gelezen in / Scheepvaart

APM Terminals Zeebrugge NV klaar voor de doorstart.

Bij APM Terminals Zeebrugge werd het laatste kwartaal van vorig jaar en het eerste van dit jaar voluit benut om te investeren teneinde klaar te zijn voor de reconnectie met Azië vanaf medio mei dit jaar. Immers, het nieuwe Ocean Alliance had intussen Zeebrugge uitgekozen als aanloophaven voor één van de nieuwe loops vanuit Noord-Europa op Azië, meer bepaald de NEU 4 dienst.

Deze wekelijkse dienst wordt voor Zeebrugge een export-call. Men stelt voorop dat er bij elke aanloop 2.500 tot 3.000 moves zullen worden behandeld. Op die loop zet CMA CGM de grootste schepen uit zijn vloot in, zodat Zeebrugge straks opnieuw de allergrootste containerschepen ter wereld zal ontvangen. Maar er is meer. In de voorbije kalme tussenperiode zat men bij APM Terminals Zeebrugge niet stil en werden alle troeven om de terminal in Zeebrugge als logistieke hub aan te bieden volop benut. En met succes. Zowel Maersk Line en CMA CGM benutten Zeebrugge nu als schakel in de wereldwijde herpositionering van lege containers. Die worden vanuit diverse havens in Europa naar Zeebrugge aangevoerd en daarna aan boord van 'maincarriers' geladen (hoofdzakelijk) richting Azië. In dat verband genieten de rederijen van de specifieke voordelen van Zeebrugge: de uitstekende nautische toegankelijkheid en de flexibele en snelle afhandeling van de schepen.

Bovendien beschikt APM Terminals Zeebrugge over de vereiste ruimte. Menig ander rederij is dat intussen opgevallen en tonen nu interesse om gelijkaardige diensten via Zeebrugge op te starten.

"Door deze aanlopen komen de mogelijkheden die we te bieden hebben als logistieke hub onder de aandacht en die mogelijkheden maken indruk, dat leiden we af uit de interesse van menig rederij," aldus Carla Debart, managing director bij APM Terminals Zeebrugge. Intussen is APM Terminals Zeebrugge al tien jaar aan de slag in Zeebrugge. "En dat willen we samen met alle partners uit de logistieke keten vieren. Op 8 mei (één week voor reconnectie met Azië) plannen we een belangrijk event waarbij onze klanten en eindklanten maar ook logistieke partners (rederijen, verladers, ontvangers,...) de centrale plaats zullen innemen. Dit samenzijn van alle betrokkenen moet een unieke kans worden om de uitgesproken voordelen en de geboden kansen van de terminal en van de haven van Zeebrugge dik in de verf te zetten" zo vervolgt Carla Debart.

"En dat APM Terminals Zeebrugge klaar is voor de doorstart, dat spreekt voor zich. Er werd immers extra geïnvesteerd, vooral in IT-toepassingen, maar ook in een weegbrug. Bovendien zijn onze mensen onze meest waardevolle "assets", zowel onze werknemers als onze havenarbeiders. Speciale aandacht gaat dan ook naar hen. Doorlopend is APM Terminals Zeebrugge op zoek naar gemotiveerde medewerkers. APM Terminals Zeebrugge biedt een waaier aan tewerkstellingsmogelijkheden.



Tot slot nog even aanhalen dat de terminal in Zeebrugge als de beste is uitgerust om schepen en lading in de allerbeste omstandigheden te ontvangen. APM Terminals Zeebrugge beschikt over een kaai met een lengte van 1.300 meter.

Door recente technische aanpassingen kan deze nu overdevolledigelengteuitgebaggerdwordentoteen diepte van 18 meter bij laag water. Hierdoor kunnen de grootste containerschepen ter wereld er zonder problemen afmeren. Bovendien is de kaai geschikt om nog grote, geprojecteerde containerschepen (26.000 TEU ?) te ontvangen. Op die kaai staan er nu zeven hypermoderne postpanamax containerkranen opgesteld. Deze hebben een reikwijdte van 23+1 en kunnen bij laag water tot een elfde tier aan dek van een containerschip aan. De terminal in Zeebrugge beschikt ook over een laterale spreader, een unicum in Europa. Met deze spreader kunnen lege containers één tier hoger worden gestouwd aan dek van de schepen, een uitgesproken voordeel voor de rederijen. Voor bewegingen op de terminal beschikt APM Terminals Zeebrugge over 22 straddle-carriers, 1 reach-stacker, 2 RMG's (Rail Mounted Gentries - voor de behandeling van het spoor), en een reeks heftrucks waarvan de zwaarste een capaciteit heeft van 20 ton (SWL). De aandeelhouders van APM Terminals Zeebrugge NV zijn APMT voor 51%, SIPG (Shanghai International Port Group) voor 25% en COSCO voor 24%.

"Ten slotte moeten we benadrukken dat APM Terminals Zeebrugge er is om te blijven en dat wij volledig klaar zijn om een doorstart professioneel waar te maken", zo besluit Carla Debart. (F. Neyts)

Gelezen in / Scheepvaart

CMA CGM bouwt containerschepen van 20.600 TEU.

De Franse rederij CMA CGM heeft op de Filipijnse scheepswerf Hanjin Heavy Industries Corporation-Philippines (HHIC-Phil) drie Ultra Large Container Vessels (ULCV's) in aanbouw.

Ze krijgen een capaciteit van 20.600 TEU, twintig voet container eenheden, en worden daarmee de grootste containerschepen ter wereld.

Bovendien heeft dezelfde werf voor rekening van Costamare en Seaspam een order op zak voor de bouw van zes containerschepen met een capaciteit van 11.000 TEU.

Scheepsbouw op de Filipijnen ging slechts heel recent van start en werkt nu nog grotendeels in de schaduw van de grotere scheepswerven in Zuid-Korea, Japan en China.

HHIC-Phil leverde recent nog de 'Gener8 Hector' op, een tanker voor het vervoer van ruwe olie met een laadvermogen van 297.363 deadweight ton.

Het schip gebouwd voor Gener8Maritime uit New York, is het grootste schip ooit gebouwd in het Aziatische land.

Zoals gekend heeft CMA CGM Zeebrugge uitgekozen voor wekelijkse aanlopen in het kader van de NEU4-dienst van het nieuwe Ocean Alliance samenwerkingsverband. CMA CGM kondigde aan dat het op die loop de grootste schepen uit haar vloot zou inzetten.

De kans is dus niet onbestaande dat 's werelds grootste containerschepen van 20.600 TEU straks ook in Zeebrugge te zien zullen zijn. (F. Neyts)

ECS bestelt 50 trekkers.

Het Zeebrugse ECS heeft zopas 50 MANTGX-trekkers besteld. ECS, een belangrijke speler in het vervoer van 'palletwide' 45 voetcontainers, is niet alleen actief in het intermodale vervoer, maar ook in het wegvervoer.

In 2016 voerde het bedrijf 250.000 ladingen uit, waarvan ruim een derde via het spoor vertrok. Voor de just-in-timetransporten blijft het vervoer over de weg zeer belangrijk.

Hiervoor beschikt ECS momenteel over 300 trekkers, die gerund worden vanuit de twee operationele zetels in Zeebrugge en Venlo (Nederland). Voor dit jaar is opnieuw een bestelling geplaatst voor 50

MAN-trekkers van het type TGX 19.460 met XLX-cabine. Ze zijn deels bestemd voor vervanging (20 stuks) en deels voor uitbreiding van de vloot (30 stuks). Eind dit jaar zal de vloot bestaan uit 330 eenheden, waarvan 75% met een Euro 6-motor.

"De trekkers presteren circa 100.000 km per jaar en worden in het achtste jaar vervangen. Voor de periode 2017-2019 willen we de samenwerking met MAN verankeren voor drie jaar.

In die periode is de levering voorzien van minstens 100 en mogelijk 150 trekkers voor de uitbreiding en vervanging van de vloot", zegt Pieter Balcaen, de CEO van ECS.



Daarnaast rijden op vaste basis nog een 400-tal voertuigen van onderaannemers in diverse Europese landen.

Volgens Pieter Balcaen kent het bedrijf nog steeds een 'double digit profitable growth', onder andere dankzij de activiteiten in de sector van de 'fast moving consumer goods', maar de brexit begint toch roet in het eten te gooien.

In 2015 werd een omzet van circa 260 miljoen euro geboekt. Dat cijfer klom vorig jaar tot ongeveer 300 miljoen euro. "Dit jaar zal het moeilijker worden om weer een tweecijferige groei te halen", zegt Balcaen. "Op het continent is er nog steeds een stijging van de vraag en is het vertrouwen in het aantrekken van de Europese economie nog vrij groot, maar we voelen wel de impact van de brexit", klinkt het. ECS is namelijk sterk op de trajecten tussen het continent en het Verenigd Koninkrijk/Ierland gericht.

"Het is niet zo dat er nu al bedrijven in het Verenigd Koninkrijk sluiten om naar het vasteland te verhuizen, maar we voelen wel dat veel bedrijven een afwachtende houding innemen. Er is een duidelijke malaise", stelt Balcaen tot slot. (F. Neyts)

Met dank aan

PORT OF ZEEBRUGGE

