

RADIO OFFICERS CLUB NEWS

7300 ROUSSU 1

DRIEMAANDELIJKS TRIMESTRIEL

De Smet de Naeyer, 56/14

BRUXELLES 1090 BRUSSELS

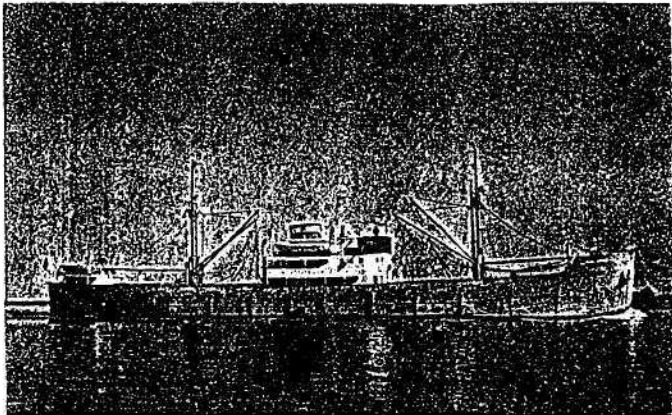
24e année-jaargang n° 97

1993-04 10-11-12

Raymond Rasquin

Accountable Publisher

Bld du Souverain, 138/14 1170 BRUSSELS



The Belgian m.v. « Ardea » of the S. A. Plouvier Maritime.

SOMMAIRE

- Editorial
- La Petite Chronique de ROC-NEWS
- QTH Officiers-Radio Juillet 1993
- L'Assemblée Générale du R.O.C.
- Hoe Moet het Verder met de Koopvaardij?
- Maritieme Technologie Vrijwaren

QRX Club House : "COURLIS" Quai de Usines 15 ,Laeken
le premier vendredi de chaque mois à partir de 20.00 h

Rédaction ROC-NEWS :Roger Ketelers,Kasteelplein 24 ,2300 Turnhout

Traduction Française : Jean-Pierre Estas,rue du Puits 210 ,7531 Havinnes

Edition et Finition :Josse Croissiaux,rue de l'Escouffioux 56 ,7300 Boussu

Secrétariat et Expédition :Louisa Parren,blvd de Smet de Naeyer 56/14,1090 Bruxelles

Le printemps passé fut-il trop beau et trop chaud ? C'est à croire, car dès juillet la nature bouleversée n'en pouvait plus. L'été fut inexistant, mort dans l'oeuf.

Adieu soleil, adieu les plaisirs de vacances promis par toutes les belles brochures des agences,. Et pour ceux qui avaient choisi de rester en Belgique, ce fut le cauchemar, On essaya bien d'oublier ses malheurs en jouant au cartes ou à d'autres jeux de société, mais entassés dans un appartement trop petit pour y séjourner 24 heures sur 24 avec parfois une meute de gosses privés de leurs courses folles dans les grands espaces, on ne peut pas dire que ce fut franchement la joie ! La limonade en consola certains mais elle goute tellement mieux quand il fait chaud... Et de plus, sous la canicule on peut en boire davantage et sans fausse honte,,

Et pendant ce temps là ... nos maillots de bain "moisissaient" dans les valises et nos compagnes se morfondaient en pensant à leurs nouveaux et coûteux bikinis achetés pour plaire mais relégués au statut de "fin de séire avant même d'avoir servi. Dommage pour les yeux connaisseurs des mâles du c o i n .

Enfin, (soupir), quoi qu'il en soit, les vacances c'est, un temps où l'on se sent libre, sans horaire rigide à respecter, hors du train-train journalier fait de rapports à rédiger, de chefs à supporter, d'appareils stupidement obstinés, d'heures supplémentaires (bonjour le fisc...), de manque de temps, de manque d'argent, de machines bruyantes et impitoyables, de rendement et de stress, bref hors de la vie normale,, quoi !

Les psychiatres et autres -ologues prétendent "qu'être en vacances" c'est en fait vivre différemment durestedel'année. C'est simpliste mais réaliste. Tout est dans le dosage entre "vacances" et "reste de l'année". J'ai ma petite idée sur les proportions idéales du cocktail de la vie ...

En tout cas l'année prochaine n'est déjà plus aussi loin qu'on ne pourrait le penser et, peut-être, son été sera-t-il plus ensoleillé? Restons optimistes et rêvons déjà de plages, de baignades et , pourquoi pas, des belles naïades en bikini qui nous ont manqué cette année-ci .

En attendant je vous fixe rendez-vous au banquet du ROC le 23/10 pour partager d'autres plaisirs.... culinaires.

LA PETITE CHRONIQUE DE ROC-NEWS

NOS ARMATEURS : Le rapport annuel de l'Association des Armateurs définit l'année 1992 comme celle de la désillusion ! En général le secteur maritime n'est pas profitable et l'on attend toujours une amélioration de la situation. En fait, chez nous, les armateurs belges sont confrontés à une impuissance flagrante (pour ne pas dire un manque de bonne volonté) des autorités compétentes à tracer une politique forte et tournée vers l'avenir pour le secteur de la construction navale plus précisément et de la marine marchande en général. (NAUTILUS)

BIBLIOGRAPHIE : Une nouvelle oeuvre pleine d'intérêt sur notre ancien ----- navire-école vient de paraître. " Mercator, een verdwenen kielzog".. (Mercator, un sillage disparu). Ce livre est de la plume du dernier commandant 'navi. quant 'du Mercator, le Cdt Roger GHYS, en collaboration avec Mr Joris DANCKAERB. Les auteurs démontrent la valeur historique du navire-école et décrivent les possibilités d'avenir pour la jeunesse actuelle. Nul doute que les quelques 200 photographies qui illustrent le livre raviront l'oeil du lecteur intéressé.

BANQUET DU ROC : QRX et QTH le 23 octobre à WEPION.

Inscriptions jusqu'au 10 octobre. Pour les retardataires, c-à-d après le 10/10/93) il faudra prendre un contact préliminaire avec notre secrétaire Mme Louisa Parren, 02/4282330) pour s'assurer qu'il reste des places libres»

RESERVER SANS ATTENDRE VOUS EVITERA TOUTE DESILLUSION !!!

REUNIONS DU ROC : Chaque premier vendredi du mois à partir de 20.00 heures au club-house "Les Courlis",.

Pour 1993 il reste donc, deux dates : le 5/11 et le 3/12 (assemblée générale annuelle).

Pour ceux qui ne seraient pas encore en règle de cotisation pour 1993 (condition "sine qua non" pour pouvoir prétendre à l'Ordre du Triton) il n'est toujours pas trop tard.. Verser 350 frs au compte n° 320--0624458-42 du ROC régularisera votre situation de membre à part entière.

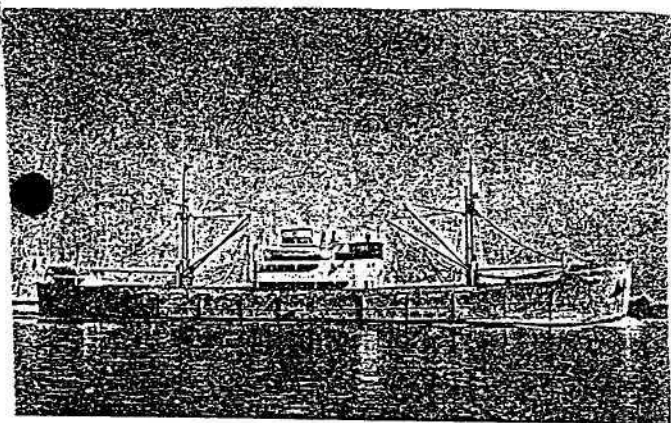
QTH des Officiers-Radio encore en service comme tels en date du 1/7/1993.

ANTWERPEM	Geurts G.	FED. OTTAWA	Plaisant P.
BELVAL	Mancenido A.	FED. SKEENA	Constant Y.
BRUSSEL	Calasagsag D.	FINA AMERICA	Waerzeggers K.
CHESHIRE	Sion B.	HELEN	Renard A.
CMB MEMLINC	Philippe JP.	METHANIA	Cuvelier J.
DELDRIS	Beltran A.	NARA	Carmoy P.
DISCOVERY	Alfonso E. Birchen G.	NYHALL	Vanwalle O.
ELLEN HUDIG	Gunawardena N.	PETR. JAGUAR	Debontridder G.
EUPEN	Bougard M.	PETR. LEOPARD	DeRyck M.
FED. HUNTER	Mendryk	ST FLYER RO/EL	Mahler P.
		ROP/RO	Sielens R.
		R0	Wagemakers P.

(NAUTILUS, sept. 1993)

INHOUD

- Redactioneel
- De Kleine Kroniek van ROC-NEWS
- QTH Radio-Officiëren Juli 1993
- De Algemene Vergadering van de R.O.C.
- Hoe Moet het Verder met de Koopvaardij ?
- Maritieme Technologie Vrijwaren.



The Belgian m.v. «Ardea» of the S. A. Plouvier Maritime.

QRX Club House : "COURLIS" Werkhuizenkaai 15 te Laken
elke maand op de eerste Vrijdag vanaf 20.00 uur.

Redactie ROC-NEWS :Roger Ketelers ,Kasteelplein 24, 2300 Turnhout

Editie en Afwerking :Josse Croissiaux,Rue de l'Escouffioux 56, 7300 Boussu

Secretariaat en Verzending : Louisa Parren,de Smet de Naeyerlaan 56/14, 1090 te Brussel

REDAKTIONEEL.

Was de voorbije Lente eigenlijk wat te mooi en te warm om voor normaal te kunnen doorgaan, eens in Juli dan hadden we het gehad en de zomer was er geweest. Adieu zon en vakantiepret van de mooie brochures, voor sommigen van ons die het in eigen land hadden geriskeerd was het gebeurd en werd het soms een nachtmerrie.

We probeerden het natuurlijk wel te verzachten met kaartspel, opeengepakt in een te klein appartementje voor dagelijks langdurend verblijf vooral als er jonge kinderen rondjoelden die er voor zich ook probeerden het beste van te maken. Wat gerstenat tussenin kon geen kwaad maar veel soelaas konden we daar toch ook niet van verwachten. Alhoewel, als het bloedheet is smaakt het ook veel beter en hebben we meer excuus om er gul van te genieten.

En ondertussen zaten onze zwembroeken te beschimmelen in onze reiskoffer terwijl onze dames de wanhoop nabij waren omdat hun dure nieuwe bikinis naar adem snakten in hetzelfde duister en roemloos met de klok evolueerden naar de toestand van "einde reeks," zonder maar één enkel keertje de liefalligheid van hun bezitster te hebben kunnen blootgeven aan een oogluikende omgeving van stille genietters.

Maar och kom we waren toch weer eens even een tijdje vrij als een vogel en ver weg van de dagelijkse sleur, van rapporten en kritisch ogende chefs, ver weg van koppig weigerende toestellen, overwerk en tijdsgebrek, ver van onmedogend ratelende machines die niet eens kunnen vermoeden hoe zwaar ze op ons zo kwetsbare geduld en geest kunnen inwerken tijdens het normale leven. Normaal, tja laten we dat eigenlijk ook maar met een korreltje zout nemen!

De psych-iaters en andere -ologen beweren dat vakantie tenslotte niets anders is dan eens een tijd anders te leven dan het grootste procent van het jaar, er zich aldus eens "uit" voelen als dat een troost kan zijn. In elk geval - en dat is misschien meer concreet - : volgend jaar is eigenlijk al niet meer zo heel ver, en dan kan het misschien véél beter zijn, denken we maar als geboren optimisten en één ding is zeker volgend jaar is de bikini-mode zeker beter dan dit jaar.... is het niet mooier, dan toch zeker nog schaarser weer of geen weer.

De Kleine Kroniek van ROC-News.

Onze Rederijen: Het jaarverslag van de Redersvereniging noemt het voorbije jaar 1992 één grote ontgoocheling. "Algemeen beschouwd bleef de toestand in de scheepvaartsector bijzonder ongunstig en is het nog steeds wachten op verbetering. In eigen land werden de belgische rederijen eens te meer gekonfronteerd met de flagrante onmacht of onwil van de overheid om een krachtig en toekomstgericht beleid inzake scheepsbouw en koopvaardij uit te stippelen" (Nautilus)

Bibliografie: Opnieuw verscheen een waardevol boek met betrekking tot ons vroegere schoolschip : "Mercator,een Verdwenen Kielzog" Dit werk is van de hand van de laatste "varende" kapitein van de Mercator,kapitein Roger Ghys in samenwerking met de heer Joris Danckaers.Hierin wordt de historische waarde van dit schoolschip verduidelijkt en worden de toekomstmogelijkheden geschilderd voor de jeugd van vandaag.Een tweehonderdtal authentieke fotos vormen de visuele kern van dit boek en zijn vanzelfsprekend een oogstreler. (Nautilus,sept '93)

ROC-BANKET:Gaat door op 23 October te Wépion.Inschrijvingen voor laatkomers na 10 October : eerst even het secretariaat opbellen om te zien of het nog gaat .Slimmerikken reserveerden op tijd !!!

ROC Bijeenkomsten:Elke eerste vrijdag van de maand in ons clubhouse vanaf 20.00 u dit is dus voor het lopende jaar op 5 November en 3 december.De laatste bijeenkomst is tevens de Jaarlijkse Algemene Vergadering van de ROC.

Wie nog niet in orde is met zijn jaarlijkse bijdrage kan nog steeds terecht op het secretariaat via storting van 350 fr op het nummer 320-0624458-42 waar alles in dank aanvaard wordt.NU DOEN want uitstel is afstel!!

QTH Radio -Officieren nog in dienst als dusdanig.Toestand in Juli 1993.

ANTWERPEN	Geurts G	FED.OTTAWA	Plaisant P
BELVAL	MancenidoA	FED.SKEENA	Constant Y
BRUSSEL	CalasagsagD	FINA AMERICA	Waerzeggers K
CHESHIRE	SionB	HELEN	Renard A
CMBMEMLINC	Philippe JP	METHANIA	Cuvelier J
COR.VEROLME	Stevens H	NARA	CarmoyP
DELORIS	Beltran A	NYHALL	Vanwalle O
DISCOVERY	Alfonso E	PETRJAGUAR	Debontridder G
	Birchen G	PETR.LEOPARD	DeRyck M
ELLEN HUDIG	GunawardenaN	STFLYERRO/EL	Mañier P
EUPEN	Bougard M	YATZY ROP/RO	Gysen D
FED.HUNTER	Mendryk	ROP/RO	Sielens R
		RO	Wagemakers P
		RO	Vanwalle O

(naar: "Nautilus sept 1993)

ALGEMENE OPROEP AAN ALLE LEDEN VAN DE ROC

De jaarlijkse Algemene Vergadering van de ROC zal plaats hebben op vrijdag **3 december 1993 te 20.30** u in het clubhuis ,Werkhuizenkaai 15 , aan boord van de "Courlis" te Laken.

Op de Agenda :-Oproep tot de kandidaten voor de Beheerraad
-Verkiezing/herverkiezing van de Beheerders
-Budgetten en Kastoestand.

Overeenkomstig de notules hebben de mandaten van de leden van de Beheerraad een geldigheidsduur van drie jaar en zijn de uittredenden opnieuw verkiesbaar.

De leden waarvan de namen volgen zijn aldus uittredend en opnieuw verkiesbaar:

MM

Croissaux, Wynants, Ketelers, DeRoy, L. Parren, Bougard, Visart, Decauwer.

De geschreven kandidaturen kunnen gestuurd worden aan het adres van het ROC-secretariaat p.a Mevr Louisa Parren,de Smet de Naeyerlaan 56/14 1090 Brussel en moeten daar toekomen voor de vergadering.

De uittredende leden van de Beheerraad die niet aanwezig zijn op de vergadering en niet verontschuldigd,worden aanzien als ontslagnemend.De varende leden die zich op zee bevinden zijn verontschuldigd.

Na de verkiezing in de Algemene Vergadering zal de Beheerraad bijeenkomen om zijn nieuw komitee te vormen.

NOTA AAN DE BEHEERDERS:De Beheerraad zal op 3 december om 19.30 u een vóórvergadering houden voor de algemene ledenvergadering.Allen tijdig op post A.U.B.

APPEL GENERAL A TOUS LES MEMBRES DU R.O.C.

L'Assemblée Générale Statutaire aura lieu le vendredi 3 Décembre 1993 à 20.30 h au Club House , Quai des Usines 15 ,à bord du "Courlis" , à Laeken.

A l'Agenda : -Appel aux candidats membres du conseil
-Election/Réélection des Administrateurs
-Comptes et bilan.

Conformément aux statuts les mandats des administrateurs ont une durée de trois ans;les administrateurs sortants sont rééligibles .

Les membres dont les noms suivent sont sortants et rééligibles:

MM Croissiaux,Wynants,Ketelers, DeRoy,L. Parren, Bougard, Visart, DeCauwer.

Les candidatures écrites doivent être envoyées au secrétariat du ROC ,à l'attention de Mme Louisa Parren , Bld de Smet de Naeyer 56/14 1090 Bruxelles,avant la réunion

Les membres du Conseil d'Administration sortants , non présents à la réunion et non excusés, seront considérés comme démissionnaires .Les navigants en mer sont excusés d'office.

Après le vote de l'Assemblée,le Conseil d'Administration se réunira pour constituer son nouveau comité.

NOTE AUX ADMINISTRATEURS - Le Conseil tiendra sa réunion préalable à l'Assemblée Générale le 3 Décembre à 19.30 h précises .
A vos postes les anciens !!

RADIO-OFFICERS CLUB - A.S.B.L.

Association d'Officiers Radio et Electroniciens de Marine

=====

BULLETIN D'ADHESION - EXTRAIT DES STATUTS

Le "Radio-Officers Club" est une section autonome de l'ASBL "Les Amis de l'Ecole Supérieure de Radionavigation/E.S.R.N. et le Radio-Officers Club (R.O.C.)"

Ses statuts figurent aux annexes au Moniteur Belge des 12 juin 1954 et 28 décembre 1972. Le siège de l'association est établi à Bruxelles.

L'association se compose de : Membres effectifs et membres du "Radio-Officers Club" qui constitue une section autonome de l'ASBL. Les membres du "Radio Officers Club " sont automatiquement membres effectifs de l'ASBL.

Membres effectifs

a) Peut demander son admission en qualité de membre effectif, tout ancien élève de l'E.S.R.N. qui, présenté par un membre effectif, adhère aux statuts et buts de l'association.

b) Sont de plein droit membres effectifs : tous les Officiers-Radio et anciens Officiers-Radio justifiant d'une inscription maritime comme tel, le carnet de marin faisant foi. Ces derniers constituent ce qu'il est convenu de nommer le "Radio-Officers Club"

Les statuts règlent les modalités d'admission des membres d'honneur, protecteurs, adhérents et associés.

L'association a entre autres pour but:

-De permettre à ses membres d'examiner en commun les questions d'intérêts moraux se rapportant à la profession d'Officier-Radio et Electronicien de bord, d'en rechercher la solution et d'assumer la défense morale de la profession.

-De promouvoir l'esprit maritime dans le sens le plus large.

L'association s'abstient de toute ingérence dans les pouvoirs administratifs et pédagogiques de la direction de l'E.S.R.N. De plus elle respecte en toutes circonstances, les opinions philosophiques, politiques ou confessionnelles de ses membres et s'interdit toutes discussions à ce sujet.

Wat te denken van?...

Que penser de?...

Hoe moet het verder met de Belgische koopvaardij?

Ingevolge een beslissing van de ministerraad op 7 april jl. werd een interkabinetten-werkgroep "Belgische Koopvaardij" opgericht met als doel de mogelijkheden te onderzoeken om de bemanningskost van de Belgisch-Luxemburgse vloot te verlagen ofte limiteren. Terzake enkele bedenkingen.

De bemanning op een Belgisch schip varende onder de Luxemburgse vlag kost heden gemiddeld 100% (BEF 22 miljoen) per annum meer dan een gelijkaardig schip onder bijvoorbeeld Hongkong-vlag, die als een hoogwaardige vlag beschouwd wordt. De Luxemburgse vlag stelde de Belgische reder in staat de fiscale druk in belangrijke mate te verminderen en de enorme resterende meerkost is praktisch geheel te wijten aan de kosten van de sociale zekerheid.

Om de vloot concurrentieel te maken, en te houden, zijn er drie alternatieven:

- een volledige uitvlagging naar een "flag of convenience";
- reductie van het aantal Belgen aan boord;
- de gemeenschap draagt de sociale en fiscale lasten.

a) Uitvlagging

Een volledige uitvlagging is een externe oplossing. Als geen blijvende oplossing gevonden wordt, is het de enige uitweg voor de reder om te overleven. De Belgische bemanning zal dan nog steeds welkom zijn, maar dan uiteraard aan de lonen van de nieuwe vlag op een internationaal aanvaardbaar niveau.

Gezien de Belgische zeeman belast blijft in België en ook zal moeten opdraaien voor zijn sociale zekerheid, valt echter te vrezen dat weinigen zich geroepen zullen voelen.

De vakbonden zullen zich om begrijpelijke redenen verzetten tegen een totale uitvlagging. Aan beide kanten van het sociale front zullen slachtoffers vallen, maar het grootste slachtoffer wordt de Belgische zeeman.

b) Beperking Belgen

Momenteel bestaat er een consensus over een reductie naar vijf tot zeven Belgen voor de schepen onder de Luxemburgse vlag, inclusief - op aanvraag van de vakbonden - een aantal lagere bemanningsleden. De rest van de bemanning zou gerecruteerd worden uit lage-loonlanden, aan de kost van het land van herkomst. De onmiddellijke kostenvermindering is duidelijk, maar de opleiding van jonge officieren wordt problematisch. Op termijn valt te vrezen dat deze oplossing eveneens stervensbegeleiding wordt van het beroep van officier ter lange omvaart.

c) Gemeenschap draagt bij

Ik pleit ten volle voor deze oplossing.

De Belgische bemanningen zijn gemotiveerd en van een hoog niveau. Maar zij zijn te duur, veel te duur. De aanhoudende depressie geeft de eigenaar geen ruimte om zich deze luxe nog langer te kunnen permitteren. Kwaliteit is een argument ten gunste van de Belgische officier, maar is geen Belgische exclusiviteit. Italiaanse,

Britse, Ierse zeelui, om er maar enkele te noemen, betalen geen belastingen (gelijk onder welke vlag ze varen) en wie er vanuit gaat dat de Filippijnen of India, om er maar enkele te noemen, per definitie geen goede officieren kunnen leveren, heeft niet te verdedigen vooroordelen. Maar controle op de kwaliteit is een probleem, al was het maar vanwege het enorme aanbod.

De Belgische reder kan slechts dan overleven als zijn kosten verminderd worden naar het niveau van de concurrentie. Liefst met een scenario als onder item "c" maar met een scenario als in "a" als het moet. Het werkelijke probleem situeert zich op middellange termijn. Kan Europa zich veroorloven zijn energiebevoorrading op termijn volledig afhankelijk maken van Derde-Wereldbemanningen, om over de schepen en hun vlag nog maar te zwijgen? Het zee-officierenkorps levert havenloodsen, rivier- en zeeloodsen, stuwadoors, operators, nautische experts, maritieme inspecteurs, waterschouten, verzekeringsexperts, vakbekwame medewerkers in de scheepsbouw en banken (documentair krediet) enz...

Als de Belgische zeeman verdwijnt, kan België zich dan veroorloven op termijn zijn havens en aanverwante industrie afhankelijk te maken van Filippijnen, Indiërs, Burmezen...?

Na de recente ongevallen met tankers was de roep naar nationale vlaggen en bemanningen algemeen. De behoefte van controle op kwaliteit van bemanningen en schepen leek oprecht. Het zal echter snel moeten gaan. Door de aanhoudende onzekerheid qua tewerkstelling is het aantal Belgische officieren al zover geslonken dat nu reeds gerecruteerd moet worden uit derde landen.

Het wegverkeer geraakt in Europa meer en meer in een knoop. Kustvaart is een meer dan valabel alternatief. Met welke schepen en met welke bemanningen? Kunnen we aanvaarden dat ons hele transportsysteem afhankelijk wordt van de derde wereld? Europa, onder de auspiciën van Europees commissaris Van Miert, lanceerde het concept van de Euros-vlag om een Europese vloot in stand te houden. De Euros-vlag voorziet dat de vlaggestaat de zeeman fiscale vrijstelling biedt alsook een sociale zekerheid ten laste van de lidstaat. Vooral de lidstaten die al een gunstig klimaat creëerden voor hun respectieve vloten, zien Euros echter als een potentiële concurrent en werken achter de schermen tegen.

Daar België eerstdaags voorzitter van de Europese Commissie wordt, moeten we de vraag stellen of dat geen unieke gelegenheid biedt om het voortouw te nemen en het Euros-concept minstens in België te realiseren. De voordelen zijn legio. De koopvaardij en aanverwante industrie is een expansieve sector. De Belgische (of Luxemburgse?) vlag zou zeer aantrekkelijk worden (niet alleen voor strikt Belgische eigenaars) met toename van tewerkstelling als onmiddellijk voordeel. De "know-how" blijft, wat de havens en aanverwante industrie ten goede komt. Tenslotte zou de controle op kwaliteit van bemanning en schepen een evidentie blijven.

Kapitein Peter Raes
Operationeel directeur Exmar/Bocimar
CMB Groep

Bron: De Lloyd, 30.06.93

Mits verlaging van SZ-bijdragen

Maritieme technologie in België vrijwaren door invlagging van vreemde vlag-schepen

Haven en transport

Mits een tegemoetkoming van de federale regering op het stuk van de sociale zekerheid zijn de Belgische reders bereid om op zeer korte termijn minimum tien van de modernste en meest-gesofistikeerde koopvaardij-schepen in te vlaggen, hetzij onder Luxemburgse of zelfs terug onder Belgische vlag. Indien dit "experiment" lukt is het zelfs niet uitgesloten dat op circa honderd koopvaardij-schepen, die thans onder vreemde vlag varen maar door Belgische belangen worden gecontroleerd, opnieuw de Luxemburgse of Belgische kleuren worden gehesen.

De gunstige weerslag van deze vlagwisseling op de tewerkstelling van Belgische zeelieden is evident. Per schip wordt gerekend met een bemanning van 20 koppen te vermenigvuldigen met een factor van 1,7, rekening houdend met afwezigheden wegens vakantie, ziekte, enz. Maar nog veel belangrijker is de vrijwaring van de maritieme technologie in België, waarvoor de koopvaardij als kweekbodemdient.

"Indien de koopvaardij volledig zou verdwijnen, kan ook de zeevaart-opleiding in Antwerpen worden opgedoekt omdat jonge officieren geen kans meer zullen hebben om praktijkervaring op zee op te doen. Na verloop van een aantal jaren zullen de Vlaamse loodsen op de Schelde dan mogelijk van Filipijnse nationaliteit zijn en zullen Koreaanse kapiteins het bevel voeren over de ferry's van de Oostende-Doverlijn. Zowel het loodswezen als de RMT recruter tot hiertoe uit de koopvaardij."

Dat is het toekomstbeeld dat kapitein-ter-lange-omvaart Peter Raes schetst van de maritieme evolutie in België als de maritieme belangen volledig hun heil in de goedkope-vlag-landen zouden zoeken. Raes is tevens bestuurder van de Belgische Redersvereniging, die samen met de vakbonden met de federale regering onderhandelt over een verlichting van de sociale lasten voor zeelieden onder Belgische/Luxemburgse vlag. Volgens Raes dringt de tijd en willen de reders vóór het einde van het jaar uitsluitel hebben over de maritieme politiek die ons land al of niet wenst te voeren. Volgens de Redersvereniging kost de uitbating van een schip onder Luxem-

burgse vlag nog 100 % meer dan onder de vlag van Hongkong. Of: een 20-koppige crew onder de kleuren van het Groot-Hertogdom kost 1,3 à 1,4 miljoen \$ hetzij circa 32,5 miljoen fr..

Vrij en onbelast

Voor 700.000 \$, of juist de helft, kan men hetzelfde schip evenwel bemannen met 24 tot 26 Indiërs; kapitein en scheepsjongen inclus, die inzake zeemanschap op een hoog niveau staan; geschoold volgens Britse normen. Doordat Belgische bemanningen zo duur zijn wat sociale zekerheid betreft, zien de reders zich verplicht het aantal opvarenden tot een minimum te beperken. Hierdoor komt echter het normale dagelijkse onderhoud van de schepen in het gedrang terwijl verminderde bemanningen evenmin een factor zijn van grotere veiligheid.

Tothiertoe gebeurde de uitvlagging naar Luxemburg mits behoud van het scheepskrediet dat door de Belgische staat bij de bouw van schepen in België werd toegestaan. Dit maakte deel uit van de protocol-overeenkomst die daarover werd gesloten tussen reders, vakbonden en overheid.

In rederskringen laat men evenwel verstaan dat inmiddels alle uitstaande kredieten bij de

NMKN werden terugbetaald zodat de ex-Belgische schepen thans "vrij en onbelast" zijn en naar om het even welk land kunnen uitvlaggen. Maw. de protocol-overeenkomst heeft eigenlijk geen zin meer en de reders kunnen hun volledige vrijheid hernemen.

De tien schepen die eerst voor invlagging in aanmerking komen zijn gesofistikeerde gastankers en produkt-tankers, behorend tot de vloot van de rederij Exmar. Daarnaast controleren Belgische reders nog circa honderd andere eenheden, overwegend bulkcarriers en containerschepen, die thans varen onder de vlaggen van Hongkong, Cyprus of Liberia. Exmar heeft bovendien nog schepen op stapel staan in Roemenië, China en Korea en ... bij Boelwerf in Temse. Zij zouden op langere termijn eveneens kunnen worden ingevlagd naarmate de "roepingen" van zee-officieren in België worden gestimuleerd. Kandidaat-zee-officieren werden de jongste jaren danig gedemotiveerd door de zeer slechte vooruitzichten van een loopbaan in de Belgische koopvaardij. De Belgische zee-officieren hebben nochtans een bijzonder goede reputatie en bezorgen de vloot zelfs een "quality label". Justin GLEISSNER

(Ballet van lotw

