

## Maritime Rescue & Coordination Centre

Nieuws woensdag 6 oktober 2010

### Veiligheid personen en schepen aan Belgische kust in gevaar

***Het Maritime Rescue & Coordination Centre (MRCC) bevindt zich te Oostende en maakt deel uit van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust van de Vlaamse overheid. De dienst staat onder andere in voor de reddingen op zee voor de Belgische kust. Een aanslepend personeelstekort bij het MRCC heeft tot een extreem hoge werkdruk geleid.***

Dag en nacht, 24 op 24 uur, wordt het MRCC bemand door twee personen: een nautisch verkeersleider (officier) en een verkeersleider. Al meerdere jaren is er een personeelstekort waardoor deze mensen vele extra wachten moeten lopen opdat het MRCC steeds bemand zou zijn. De laatste jaren blijven de overuren zich opstapelen. Weken van 60 uren per persoon zijn geen uitzondering en het wordt onmogelijk om het reguliere verlof op te nemen.

Deze functies brengen een zeer grote verantwoordelijkheid met zich mee. Iedereen herinnert zich bijvoorbeeld het tragische gebeuren op 13 augustus, toen een jongen van zes jaar verdronk voor de kust van Bredene. De vele extra wachten en hoge werkdruk kunnen dus zeker in vraag gesteld worden.

De laatste vijf jaar zijn er continu vacatures en wervingsexamens. Om voor de functie van nautisch verkeersleider te solliciteren moest men tot 2008 over het diploma van kandidaat officier ter lange omvaart (hogere zeevaartschool te Antwerpen) beschikken en in het bezit zijn van het brevet van tweede officier ter lange omvaart (24 maanden effectieve vaart). Met deze wervingsvoorwaarden waren er bitter weinig of geen kandidaten die zich aanmeldden. Mensen met een dergelijk diploma zijn zeer gegeerd op de arbeidsmarkt en kunnen elders een veel hoger loon verdienen (loodswezen, lange omvaart, baggervvaart, maritiem onderwijs, havenluitenant,...).

Er werd dan ook voorgesteld om de lonen serieus op te trekken, zodat men mee kon concurreren op de arbeidsmarkt. Dit voorstel werd van de kaart geveegd, met als gevolg dat drie nautisch verkeersleiders in stage de dienst verlaten hebben om te werken in het loodswezen, de baggervvaart en het maritiem onderwijs.

Door het niet kunnen invullen van de vacatures, werd het beroep van nautisch verkeersleider als knelpuntberoep gecatalogeerd, met als gevolg dat de aanwervingsvoorwaarden kunnen worden aangepast door andere diplomavooraarden. Bij de laatste werving was het voldoende om over een geldig STCW-brevet (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) te beschikken of twee jaar VTS-verkeersleider (Vessel Traffic Services) te zijn geweest. Na de verschillende proeven slaagden uiteindelijk drie personen voor de doorstroming van verkeersleider naar nautisch verkeersleider. Deze geslaagden zijn onlangs aan hun opleiding begonnen. De opleiding zal nu drie maanden (vaardagen) langer duren, vermits de nieuwe kandidaten geen nautische opleiding genoten hebben.

Opdat iedereen een reglementaire 38-urenweek zou presteren, moet het MRCC beschikken over acht nautisch verkeersleiders en acht verkeersleiders. Vandaag zijn dit er respectievelijk slechts vijf en zeven. Dat dit geen alleenstaande situatie is binnen de Afdeling Scheepvaartbegeleiding, bewijst ook het tekort aan VTS-verkeersleiders (diploma hoger middelbaar) in de radarcentrales van Zeebrugge en Zandvliet, waar de scheepstrafiek naar de Vlaamse havens continu gevolgd wordt. De vorige wervingslijsten zijn geschrapt en een nieuw examen wordt uitgeschreven, met als gevolg dat gedurende minimum twee jaar (tijdsduur wervingsexamen en één jaar opleiding) het tekort aan VTS-verkeersleiders niet aangevuld wordt en ook daar veel extra wachten moeten worden gedaan.

De nieuwe kandidaten voor nautisch verkeersleider zijn begonnen aan een opleiding die één jaar duurt. Van proactieve aanwervingen is al jaren geen sprake meer. Dit houdt in dat een groep van vijf nautisch verkeersleiders gedurende één jaar alle wachten moet verzekeren. Dit is gewoon onmogelijk, zodat er dagen en nachten zullen zijn waarop de verkeersleider alleen de wacht moet lopen. Dit is onverantwoord voor een dienstverlening die een dergelijk hoge verantwoordelijkheid draagt. Onlangs stelde de gouverneur zich vragen bij de selectie van de operatoren van de verschillende alarmcentrales. Dit geldt ook voor het MRCC en men kan dan zelfs tegelijk de nu gehanteerde wervingspolitiek voor een dergelijke functie in vraag stellen.

Had men het ondertekende protocol Zeewezen van 12 juni 2006 tussen de Vlaamse overheid en de drie vakbonden correct uitgevoerd zoals beschreven, dan zouden er genoeg kandidaten officieren en verkeersleiders zijn geweest. Wie wenst er nu nog te starten in een job met een dergelijke zware verantwoordelijkheid en een opleiding van één jaar aan een laag basisloon zonder premies, waarbij een beëindiging/ontslag van de stageperiode het gevolg is als men niet slaagt in alle opleidingsmodules?

Hilaire Berckmans