



Eventjes niet online, of wel?

VAN DE RADAR AF ZEILEN

Dankzij alle apparaten en apps aan boord weet iedereen waar je bent. Altijd en overal. Of je nu het helderblauwe water rond Curaçao verkent of op een grijze zaterdagmiddag een rondje Grevelingenmeer doet. Kun je als vertrekkende nog wel van de radar verdwijnen?

Tekst en foto's GREETJE TOPS en NIELS EIKELBOOM

Ter voorbereiding op onze Atlantische oversteek kochten we twee reservenavigatiemiddelen: een spiksplinternieuwe handheld-gps en papieren kaarten, vanwege de veranderlijke stroomlijnen in een set van twaalf maanden. Die kaarten hebben we in het afgelopen jaar nog nooit gebruikt waarvoor ze echt zijn bedoeld. Al is er eentje verknipt bij gebrek aan normaal cadeaupapier, vanwege een onverwachts feestje in de ankerbaai. Het zag er erg leuk uit, dat wel. We houden het aan boord van onze Taling 33 *Black Moon* vrij simpel qua apparatuur; we hebben bijvoorbeeld zelfs geen radar – maar dat wil niet zeggen dat we zonder enige digitale communicatiemiddelen aan boord rondreizen.

Zestien dagen online op zee

We naderen Suriname. Na negentienhonderd nautische mijlen en zestien dagen op open zee – ofwel zestien gedownloade weerkaartjes en ontelbare berichtjes van en aan (zeil)vrienden en familie – blijkt vlak voor aankomst het satellietabonnement verlopen te zijn. Zodoende dobberen we volgens de website Noforeignland nog op open zee, terwijl we in werkelijkheid allang op een Surinaamse rivier voor anker liggen. Na een aantal dagen hebben we eindelijk wifi en willen we snel het thuisfront berichten, maar dat is ons al voor: “Hey, we zien op Marine-traffic dat jullie er al zijn.” De AIS (Automatic Identification System) stond natuurlijk al die tijd gewoon nog aan!

Eilandhoppen met tijdslot?

Niet alleen op open zee zijn we altijd zichtbaar. Ook bij het inklaarten dienen we ons doorgaans aan te melden via internet. Zo blijken op de Caribische eilanden de regels omtrent inklaarten sterk veranderd in de afgelopen tijd. Waar we in boeken van voorgangers lezen dat ze op een willekeurig eiland komen aanwaaien met een ‘Hallo, hier ben ik,’ moeten wij ons aankondigen met een exacte aankomst- en vertrekdatum. De pandemie heeft bovendien ervoor gezorgd dat het softwareprogramma SailClear door steeds meer eilanden wordt gebruikt. Dit heeft als voordeel dat, eenmaal geregistreerd, het inklaarten op het bureau niet veel meer dan een formaliteitje is. En in de praktijk blijkt dat de opgegeven vertrekdatum slechts indicatief is.

Big Brother

Aan boord van *Black Moon* ontbreekt een SSB-radio. Hij zat niet op de boot toen we haar kochten, en dat hebben we gemakshalve zo gelaten. Overigens zijn we daar niet de enige in; ook andere cruisers stellen het prima zonder SSB. Wel zijn de meeste vertrekkersjachten tegenwoordig voorzien van een AIS. En dat is niet alleen veilig in het verkeer, sommige gebieden gaan die zelfs verplichten om je te kunnen volgen. Zodra we de Pacific op willen, wordt die controle alleen maar strenger. Fiji vereist bijvoorbeeld sinds kort dat er continu met AIS gezonden wordt. Zo kunnen ze controleren hoeveel dagen de tocht was en of



Even helemaal alleen op zee.

SAILCLEAR: ZICHTBAAR ZEILEN IN DE CARIEB

Het online systeem SailClear is in 2013 ontwikkeld door de CCLEC, de Caribbean Customs Law Enforcement Council. De CCLEC is begin jaren zeventig opgericht als een informele vereniging van douaneadministraties in het Caribisch gebied, met als belangrijkste doelstelling: het uitwisselen van informatie over smokkel en het helpen van de kleinere regionale overheden om zich aan te passen aan de nieuwe dreiging van georganiseerde drugshandel. SailClear is ontworpen om te voldoen aan inklaaringsvereisten van douane-, immigratie- en havenautoriteiten in regionale gebieden. Met de SailClear-service kunnen schippers,

charters en agents zich vrij registreren voor een gebruikers-account. Zodra dit account is geactiveerd, kan de gebruiker zijn reisgegevens en andere informatie met betrekking tot het schip, de bemanning en de passagiers invoeren. De informatie is onmiddellijk na indiening beschikbaar voor de douane en andere betrokken autoriteiten; daarom kan het meldingsproces via SailClear op elk moment voor aankomst worden gedaan. Bij de aankomst zelf moet de kapitein zich nog steeds melden bij de autoriteiten met essentiële documenten van het schip en de bemanning. Tijdens de verwerking halen de douane- en immigratie-ambtenaren de ingediende

informatie elektronisch op en verifiëren en printen ze de officiële aangifteformulieren die door het systeem gegenereerd zijn. De jacht- en bemanningsinformatie wordt elektronisch verwerkt op basis van de vooraf ingediende informatie in plaats van de traditionele, handgeschreven formulieren. Dit naadloze proces resulteert in een kortere verwerkingstijd. Het systeem is gebruiksvriendelijk voor iedereen. Kortom, SailClear is een snelle en efficiënte manier om in en uit te klaren.

Black Moon midden op de Atlantische Oceaan gespot door *White Pearl*.



deze onafgebroken afgelegd is. De controle is onderdeel van de zogenaamde Blue Lane, een initiatief dat reizen via de Pacific sinds de pandemie weer mogelijk maakt. Uit gesprekken met andere cruisers weten we dat ook sommige Caribische eilanden, waaronder Grenada, de tracking bij aankomst controleren. Als je die niet kunt voorleggen, kan het zijn dat je langer in quarantaine moet blijven.

Franse slag

Dat technologie een steeds grotere rol speelt in het vertrekkersleven, betekent niet dat die overall heel strak is ingevoerd. Neem bijvoorbeeld het online systeem SailClear. Als we van Martinique naar Curaçao verhuizen, ervaren we proefondervindelijk hoe groot de verschillen per eiland zijn. Bij het ene eiland verloopt het in- en uitklaren met de Franse slag en bij het andere wordt alles nauwkeurig uitgevoerd en gecontroleerd. Zo heb je, om elders te kunnen aantonen dat je daadwerkelijk vanuit

Martinique komt, een uitklaringsformulier nodig. In- en uitklaren kun je op dit eiland blijkbaar al jaren zelfstandig doen, zonder dat er ook maar één autoriteit bij komt kijken – iets wat in deze tijd vrijwel ondenkbaar is. Maar het wordt nog gekker. Zo moeten wij voor ons uitklaringsformulier naar het café. Geen internetcafé, want wifi wordt niet bij een bestelling verstrekt, maar een hamburgertent met een kantoortje (lees: opslag) achter het terras, grenzend aan de keuken. Daar huur je dan voor drie euro een computer uit jaar kruk, met daarop het *check-in-check-out*-programma.

V.I.n.r.:

Op Martinique kun je in- en uitklaren terwijl je wacht op je hamburger.

In- en uitklaren voor drie euro in het kantoortje achter het terras.

Papieren waterkaart van de Atlantische Oceaan.

“Black Moon, what are your intentions? Please note that you need anchor permits everywhere!”

Zo zichtbaar ben je

Voor vertrek duizelde het ons: wat voor technische middelen moet je allemaal aanschaffen? Na vele gesprekken met eerdere vertrekkers en deelname aan de jaarlijkse Vertrekkersdag hebben we uiteindelijk een must-have- en een nice-to-have-lijst gemaakt. Het schip hadden we al gekocht en met een beperkte ruimte en even beperkt budget moet je hoe dan ook keuzes maken. Mede omdat alles een keer kapotgaat, hanteren wij het KISS-principe: *Keep It Simple Sailor*.

1. RADARREFLECTOR

Of je wel of geen radar aan boord hebt, een radar-reflector mag niet ontbreken. Toen we twaalf jaar geleden ons eerste kajuitbootje van zeven meter op de Nederlandse binnenwateren voeren, was dit enkel voorzien van zo'n reflector. Uiteraard hangt er bij *Black Moon* ook een in het want. Hiermee zijn we bij slecht zicht in ieder geval tot enkele mijlen zichtbaar voor de kustwacht en voor schepen mét een radar. Tijdens onze reis hebben we nog niet gemerkt dat de reflector noodzakelijk was.

2. MARIFOON

We hebben twee mobiele marifoons aan boord met een realistisch bereik van vijf nautische mijlen en een vaste marifoon tot zo'n dertig nautische mijlen. Zodra we in de buurt van een nieuwe bestemming komen, worden we vaak al opgeroepen door de kustwacht met de vraag wat onze intentie is. Ook in een ankerbaai worden wel eens radionetjes via de marifoon geïnitieerd, voor zowel formele als informele informatiedeling. Op Martinique was dit bijvoorbeeld standaard driewekelijks. Bij het melden van je schip ontvangt de host automatisch je scheepsgegevens en positie. Zo kun je in een mega-ankerplaats makkelijker in contact komen met andere cruisers, bijvoorbeeld bij een hulpvraag of een aanbod.

3. AIS

Wij kunnen zowel zien als gezien worden dankzij de AIS en dat voelt wel heel veilig. Ons bereik is zo'n vijftien nautische mijlen en dat vinden we voldoende afstand om op zee voor een schip uit te wijken of het andere schip te vragen om van koers te wijzigen. We navigeren met het softwareprogramma iSailor (een iOS-app); omdat we een iPad en iPhone hebben, vinden we dat fijn werken. Bij vertrek en aankomst wordt er weer automatisch een melding gemaakt op allerlei *ship tracking platforms*. Uiteraard zendt niet ieder schip, met name visboten niet, dus we moeten ook altijd om ons heen blijven kijken.

4. SATELLIETTELEFOON

Aan boord van *Black Moon* gebruiken we een Iridium GO! als satelliettelefoon. Hoewel, satellietontvanger zou een betere term zijn. Je maakt namelijk een wifi-verbinding op je eigen smartphone. Zodoende kun je makkelijk berichten typen, e-mails versturen, bellen en weerkaartjes downloaden. Het installeren van de Iridium GO! kan een behoorlijke uitdaging zijn. We hebben die van ons pas in Portugal weten te activeren en nog hadden we 'm bijna overboord gegooid. Uiteindelijk hebben *tutorials* op YouTube en gesprekken met medevertrekkers ons goed op weg geholpen.

We gebruiken LuckGrib in plaats van PredictWind vanwege de kostenbesparing. Luckgrib biedt een gratis proefabonnement aan, waarna je er voor zestig Amerikaanse dollar onbeperkt gebruik van kunt maken. Voor ieder geactiveerd abonnement moet je een nieuwe simkaart gebruiken, dus het is handig om voor vertrek een handvol kaartjes aan te schaffen. Een abonnement is behoorlijk prijzig, van zestig tot honderdveertig Amerikaanse dollar per maand, afhankelijk van het dataplan. Het loont dus om dit vóór het einde van de maand op te zeggen.

Let op: het activeren en deactiveren kan niet in eenzelfde maand, dus als je er slechts één maand gebruik van wilt maken, kun je het beste op de laatste dag van de voorafgaande maand het plan activeren. Zodoende hoef je niet twee maanden te betalen, maar één maand plus één dag.

Tip: wij hebben ons account gekoppeld aan het platform Noforeignland, zodat het thuisfront ons tijdens een grote oversteek kan volgen. Dat vonden ze erg leuk.

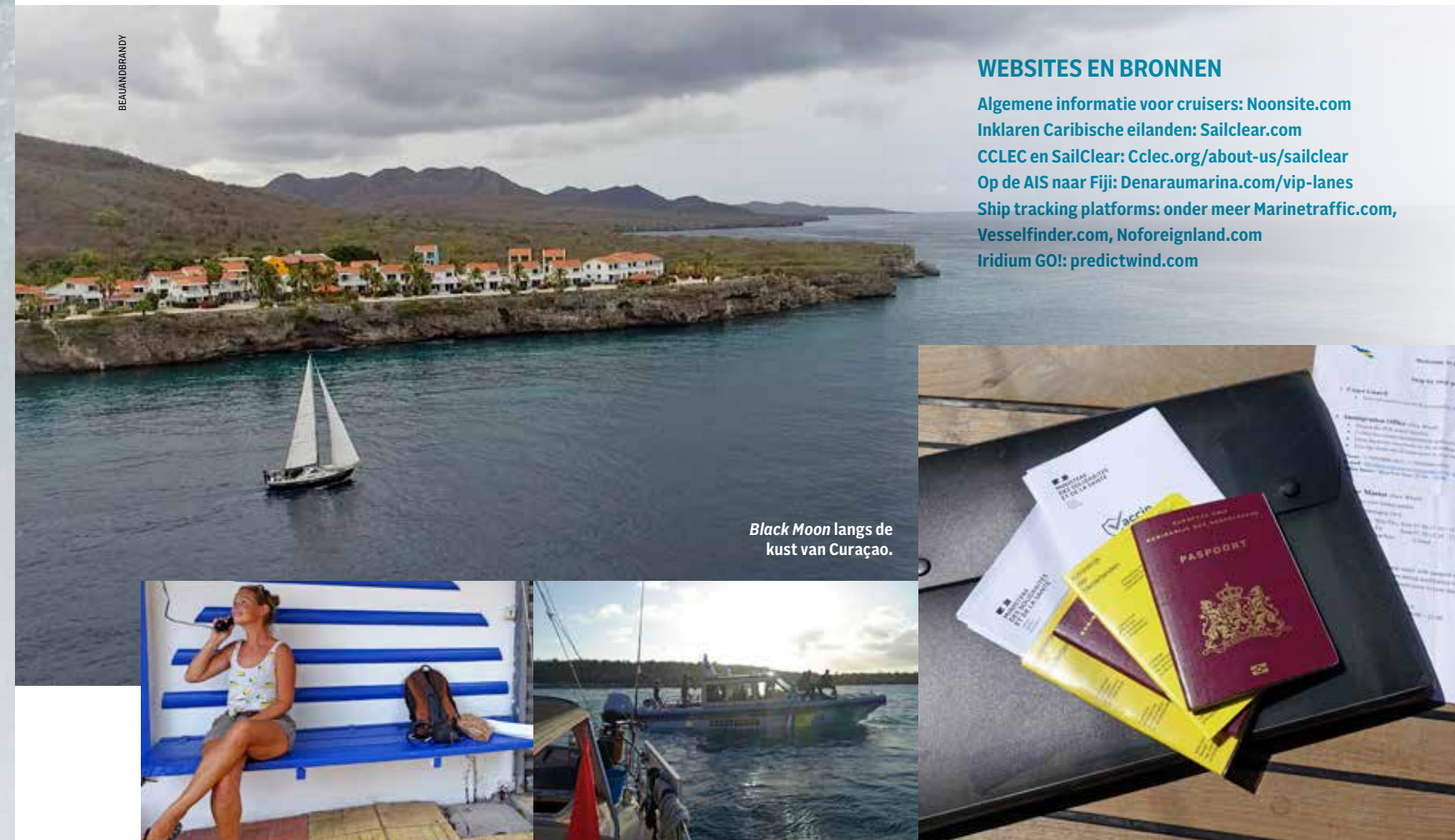
Maar wat doe je als de satellietontvanger daadwerkelijk overboord gaat (per ongeluk) of gewoonweg defect raakt? Dan zijn we voor het thuisfront ineens 'van de radar verdwenen'. We zeggen dus tegenwoordig dat pas het geplande aankomstberichtje vanaf ons gewone nummer telt; mocht dit niet volgen, kan er iets aan de hand zijn en kunnen ze alarm slaan. Alle berichtjes die we vanaf zee sturen, zijn dus bonus.

5. SOCIALE MEDIA

Er zijn tal van (welbekende) socialemediakanalen. Naast het delen van foto's en tekstjes zijn verschillende functionaliteiten noemenswaardig. Op Facebook bestaan allerlei groepen voor cruisers. Heb je dus informatie over je nieuwe bestemming nodig, dan word je gewoon lid van een groep als Cruisers Curaçao. Instagram is vooral bedoeld om elkaar te inspireren, maar werkt ook goed om met internationale cruisers te netwerken. Zo ontmoeten we vele medecruisers met wie we al maandenlang online contact hebben. Polarsteps maakt met behulp van locatievoorziening je afgelegde route visueel, terwijl WhatsAppgroepen vaak organisch ontstaan, wanneer je met een of meerdere boten contact wilt onderhouden om informatie uit te wisselen of gewoon voor de leuk.

6. NAVILY

Navily is een app met voornamelijk ankertips. Dankzij het 'geografische' ontwerp zie je in één oogopslag waar ankeren toegestaan is. Door vervolgens op het ankertje te klikken vind je algemene informatie, zoals de grondconditie, vanuit welke windrichtingen je er beschermd ligt en eventuele faciliteiten. Daarnaast kun je reviews van voorgangers lezen, zit er een chatfunctie in en als je wilt, kun je je locatie zenden. Zo ben je zichtbaar voor wie maar wil.



Black Moon langs de kust van Curaçao.

WEBSITES EN BRONNEN

Algemene informatie voor cruisers: [Noonsite.com](https://www.noonsite.com)
 Inklaren Caribische eilanden: [Sailclear.com](https://www.sailclear.com)
 CCLEC en SailClear: [Cclec.org/about-us/sailclear](https://www.cclec.org/about-us/sailclear)
 Op de AIS naar Fiji: [Denaraumarina.com/vip-lanes](https://www.denaraumarina.com/vip-lanes)
 Ship tracking platforms: onder meer [Marinetraffic.com](https://www.marinetraffic.com),
[Vesselfinder.com](https://www.vesselfinder.com), [Noforeignland.com](https://www.noforeignland.com)
 Iridium GO!: [predictwind.com](https://www.predictwind.com)

Hier voer je je gegevens in terwijl je hamburger wordt gebakken. Vervolgens zet de café-uitbater een stempel op het geprinte formulier en wenst hij je *bon appétit*.

Digitale procedure

Met het uitklaringsformulier op zak zijn we bijna klaar voor vertrek. Voordat we naar Curaçao vertrekken, melden we ons aan bij de autoriteiten via ons account bij SailClear. Op de vraag hoeveel drank er aan boord is, antwoorden we maar niet al te braaf. Het blijkt nog een hele uitdaging om alle flessen Franse wijn en lokale rum onzichtbaar weg te stouwen.

Na aankomst en de quarantaineperiode voor de gezondheidscontrole moet je richting Willemstad: paspoorten ophalen, ankervergunning kopen en inklaren bij de douane. De eerste twee loketten zitten aan de New Wharf en de laatste in een chic kantoor bij Punda, met uitzicht over de Sint Annabaai. Alles wordt keurig afgehandeld bij elk loket, waarbij gelukkig één onderdeel achterwege blijft: onze proviand wordt gelukkig niet gecontroleerd!

In je eigen bubbel

Vóór vertrek hebben we wel eens gefantaseerd hoe het is om volledig van de radar te verdwijnen. Het gevoel dat je in je eigen bubbel verblijft. Even alleen op zee. Ontsnappen

uit het digitale tijdperk. Kortom: leven in het hier en nu. In de praktijk blijkt dat we onbewust steeds meer gebruik zijn gaan maken van allerlei communicatiekanalen en -middelen. Hierdoor zijn we niet alleen bereikbaarder, maar ook zichtbaarder.

De hypothetische hamvraag – kun je als vertrekkers nog wel van de radar verdwijnen? – is hiermee ten dele beantwoord. Ja, je kunt wel degelijk nog onzichtbaar zijn op zee, maar dat hoeft dus niet voor iedereen, altijd en overal. Voor de meeste zeilers wegen de voordelen van digitale middelen – meer veiligheid, kennisdelen en minder bureaucratie – zwaarder dan de nadelen. Zul je net altijd zien... Terwijl we deze laatste alinea typen, zeilen we, samen met *Saoirse* (zonder AIS), langs de kust van Curaçao, op zoek naar een avontuurlijke ankerbaaien. Alleen wij worden opgeroepen: "Black Moon, *what are your intentions? Please note that you need anchor permits everywhere!*" De volgende ochtend doet de Coastguard per helikopter alsnog een controleronde. Over onder de radar gesproken. ☑

Wil je Black Moon blijven volgen? Kijk op [Sailingblackmoon.nl](https://www.sailingblackmoon.nl), Facebook, Instagram (@sailingblackmoon) of meld je aan voor de Zeilen-nieuwsbrief om de laatste berichten automatisch te ontvangen.

V.l.n.r.:

Terug in de tijd, toen we op vakantie nog met muntjes moesten bellen.

De Coastguard begeleidde ons vanaf zee naar Curaçao.

Black Moon-map met daarin al onze belangrijke documenten.