

Sprachproblemen auf dem Rhein, Symptom von einem grösseren Problem ?

Ad Hellemons: Director AQUAPOL Organization

- Die Präsentation bezieht sich auf drei Fragen:
- Gibt es ein richtiges Problem?
- Wass bringt die Zukunft ? Ist das Problem grösser als nur die Sprache?
- Wass könnte man machen?

Frage 1: Gibt es ein richtiges Problem ?

Kommunikation ist sehr wichtig für die Sicherheit

- Kommunikation an Bord des Schiffes
- Kommunikation zwischen Schiffen
- Kommunikation zwischen Schiff und Leitstelle
- Kommunikation zwischen Schiff /Besatzung und Hilfsdienste/Kontrolldienste

Sprachproblemen waren schon oft Ursache von Unfällen auf dem Rhein:

*Einige Beispiele *:*

* Quelle: IVW/NL (presentation **Peter van Dalen**, Director Shipping Inspectorate) und **AQUAPOL**

Communication related



I. Collision in fog

Probable cause: communication

- Ship 1 with Hungarian crew with some knowledge of German.
- Ship 2 with only French speaking crew.

II. Sailor drowns after language problems

A French captain sees that a Czech crewmember from a German ship falls overboard. The French captain, who only speaks French, alarmed the Dutch lockkeeper. The lockkeeper only speaks Dutch, and can't understand the French captain. As a result the crew-member drowns.

Other known language accidents on Dutch rivers and canals

- Ship makes water: the captain only speaks French.
- Collision: the captain only speaks French.
- Collision, sinking ship: the captain only speaks German.
- Collision: the captain only speaks French.
- Near accident: just Hungarian crew speaks very poor German.
the ship is chained up until new crew arrives with knowledge of German language.
- Water pollution by gas oil Slovakian captain did not understand the loading instructions.
- Water pollution by lubricant The loading instruction in English was wrongly interpreted by the Dutch loader.

Beispiele AQUAPOL

- Zusammenstoss zwischen Mogami Reefer (Seeschiff) und River Odysee, Dordrecht 12-04-2007. Kapitän RO hat die Befehle der Leitstelle nicht verstanden wegen Sprachproblemen. RO hatte 200 Passagiere an Bord.
- Analyse KLPD von 500 Unfällen zeigt, dass Sprachproblemen oft nicht gut registriert werden als Ursache für Unfällen. Mann vermutet dass viele Unfällen und Zwischenfällen die durch Sprachproblemen verursacht haben (schlechte Kommunikation) nicht so in die Statistik eingetragen wurden.
- Deutsche WSP berichtet über Vorfällen, die die Schifffahrt gefährdet haben, bei denen Kommunikation mit Bordpersonal nicht möglich war (keine deutschsprachigen Leuten an Bord).

Beispiele AQUAPOL

- Compagnie Fluviale de Strasbourg hat drei Unfällen an Schleusen aufgenommen. Ursache : Schiffer und Matrose haben sich nicht verstanden (NL - Tch).
- Nachfrage bei Niederländischen Schleusewärtern erfährt KLPD dass es oft Zwischenfällen durch Sprachproblemen gibt.
- Die AQUAPOLBeratungsgruppe für die DonauKommission hat berichtet dass man die Sprachproblemen auf der Donau besprechen möchte, weil die Sicherheit in der Schifffahrt gefährdet ist.

Konklusion: Ja, es gibt tatsächlich
Sicherheitsrisiken durch Sprachproblemen.

Frage 2: Was bringt die Zukunft? Ist das Problem grösser als nur die Sprache ? Ist das Sprachproblem vielleicht nur ein Symptom von einem vielen grösseren Problem ?

AQUAPOL Analyse der Lage (1):

- Rheinschifffahrt war für Jahrzehnten ein ziemlich geschlossenes, traditionelles und stabiles System.
- Durch die weiteren Entwicklungen in Europa und Weltweit ändert sich der Lage schnell. Das alte System wird dadurch aufgebrochen.
- Billige Arbeit aus Europa, und jetzt auch billige Arbeit aus anderen Ländern wie z.B. die Leuten aus den Philippinen.
- Weltweite Kommunikation durch Internet bringt Frage und Angebot zusammen; Welche Organisationen vermitteln ?

AQUAPOL Analyse der Lage (2):

- Die Besatzung die gestellt wird ist meistens mehrfach unterqualifiziert: Ausbildung, Erfahrung, Sprache, Kenntnis der Strecke usw.
- Lohn ist oft sehr günstig (250-300 € pro Monat)
- Die benötigten Dokumenten werden mehr und mehr gefälscht.
- Ausländische Besatzungsmitglieder werden oft im Ausland eingesetzt um damit Kontrollen zu vermeiden.
- Die Kontrollsystemen sind nicht auf die neue Situation eingerichtet.
- Illegale Konkurrenz.

Wie weit hat sich das schon entwickelt ?

- Wir wissen es heute nicht genau.
- Wir finden mehr und mehr Besatzungsmitglieder aus Ost Europa und aus Ländern wie die Philippinen. (Ein der meist aktiven "Ermittlungsbureaus" in den Niederlanden hat allein schon >300 Philippinische Matrosen auf Holländischen Schiffen untergebracht. Strafverfolgung wird vorbereitet wegen Verstößen).
- Wir finden immer mehr falsche Dokumenten oder Fälschungen an Dokumenten (z.B Bereich Ausbildung oder Qualifikationen).
- Was wir wissen: Dies sind keine Ausnahmen mehr. Dafür gibt es zu viel Vorfällen und Tatsachen.
- Was wir fürchten: mehr und mehr gute Unternehmer sind gezwungen die schlechten Unternehmer zu folgen.

Das Problem mit der Sprache ist nur ein Teil der Schwierigkeiten von einem viel grösseren Problem. Wenn das Problem nicht gut angefasst wird, könnte das die Integrität und das Bild vom ganzen Sektor ernsthaft bedrohen.

Frage 3: Wass könnte man machen?

Worüber sollte die ZKR sich beraten?

1. Wie können wir das Problem der ausländischen Bordbesatzung richtig analysieren?
2. Haben wir ein gutes Bild von der Entwicklung in Europa und sogar Weltweit, die die Schifffahrt auf dem Rhein in den nächsten Jahren stark beeinflussen könnten.
3. Ist die derzeitige (Arbeits) Regelung für den Schifffahrt auf dem Rhein aufgewachsen gegen die heutigen und zukünftige Entwicklung ?
4. Sind die Kontrollsystemen effektiv und efficient ?
5. Ist die Zeit gekommen für eine Modernisierung der (Arbeits) Gesetzgebung für die Binnenschifffahrt in Europa?

Wass brauchen wir:

- Ehrliche belohnung
- Ehrliche Konkurrenz
- Fachliche Fähigkeit
- Kenntnis der Strecke
- Fähigkeit zu Kommunizieren

- Dateien/harmonisierte Dokumenten/Kontroll 24-24
-

Wie kann man einander helfen ?

- Alle Anwesenden haben das gleiche Ziel: eine gesunde, konkurrenzfähige, umweltfreundliche und sichere Binnenschifffahrt in Europa.
- Alle sollten zusammen arbeiten um das Ziel zu erreichen.
- Man könnte drei Schritte machen:
 1. Analyse der Situation
 2. Die gewünschte Entwicklung bestimmen
 3. Gemeinsam die gewünschten Veränderungen durchführen.

Ich möchte nicht naiv sein:

- Das wird ein sehr schwieriger Prozess sein.
- Das wird sehr lange dauern.
- Parteien werden mit einander verhandeln müssen.
- Viele sind noch nicht so weit die Probleme tatsächlich zu erkennen und anzufassen.

Die AQUAPOL partnern würden gerne an einer Modernisierung und Harmonisierung der Gesetzgebung für die Binnenschifffahrt in Europa beitragen.

Danke

