

Geachte dames en heren,

Mijn naam is Ronald Versloot, ik ben ondernemer/schipper in de Rijn- & binnenvaart.

Mijn onderneming voert met drie dubbelwandige chemicaliëntankers, waarvan één in aanbouw, transporten uit in voornamelijk West-Europa. Daarnaast vaar ik in een vast schema aan boord mee als kapitein.

EBU & ESO hebben mij in de rol van ervaringsdeskundige met betrekking tot de Rijnvaart gevraagd u een beeld te schetsen van hoe bemanningen samengesteld zijn en hoe de onderlinge communicatie verloopt.

Bij een internationaal opererende binnenvaart is communicatie altijd een thema geweest. Zowel intern als extern moet en moest er gecommuniceerd worden.

Laat ik u mee terug nemen naar 1964, het jaar waarin mijn nautische carrière begon. Ook destijds bestond het fenomeen van een gemengde bemanning. Met name op schepen van Zwitserse en Franse rederijen vond men regelmatig Duitse, Belgische en Nederlandse bemanningsleden.

Er waren dus ook destijds al gemengde bemanningen. Van interne communicatieproblemen op deze schepen was nagenoeg geen sprake. Tweede taal op deze schepen was in de meeste gevallen Duits en in een enkel geval Frans. Deze situatie was twintig jaar geleden nagenoeg ongewijzigd. Het was eerder regel dan uitzondering dat de bemanningsleden van een bepaald schip allen dezelfde nationaliteit hadden en dus dezelfde taal bezigden, meestal ook nog de taal van de vlag van het schip.

Door een aantal factoren u allen bekend, maar welke ik toch nog een keer benoem, zoals het wegvallen van grenzen, het letterlijk met elkaar verbinden van twee grote stroomgebieden, het tekort aan arbeidskrachten uit de Rijnsoeverstaten en een fors aanbod van arbeidskrachten uit de voormalig Oostbloklanden is een gemengde bemanning heden ten dage eerder regel dan uitzondering.

In mijn dagelijkse praktijk kom ik onder de genoemde bemanningen inmiddels een grote diversiteit aan nationaliteiten tegen. Naast onderdanen van de Rijnsoeverstaten, Donaustaten, België en Luxemburg zijn dit mensen uit: Spanje, Portugal, Filippijnen & Kaap Verdië.

Ik zal ongetwijfeld een nationaliteit vergeten of niet ontmoet hebben zodat de kans bestaat dat er nog meer nationaliteiten werk hebben in de Rijn- en binnenvaart. Was het fenomeen "gemengde bemanning" dus niet nieuw, door de toename van het aantal nationaliteiten welke binnen de sector werkzaam zijn kunnen de verhoudingen tegenwoordig complexer zijn.

Om de veiligheid van schip en bemanning te garanderen en er zorg voor te dragen dat de processen aan boord soepel, geordend en veilig verlopen is het zaak dat een gemengde bemanning voor onderlinge communicatie één gemeenschappelijke taal bezigt welke voor alle betrokkenen acceptabel is en waarin alle bemanningsleden zich tot een minimaal vereist niveau uit kunnen drukken.

Een sprekend voorbeeld van miscommunicatie door gebrek aan kennis van de taal is de kapitein welke tijdens een zware storm aan de machinekamer doorgeeft: "We are sinking" waarop de vraag uit de machinekamer komt "What about are you thinking captain?"

Een bemanning in de Rijn- & binnenvaart bestaat doorgaans uit maximaal 6 personen. Theoretisch zou het dus voor kunnen komen dat er op één schip 6 verschillende nationaliteiten aanwezig zijn en een dito aantal talen gebezigd worden. Dit zou een Babylonische spraakverwarring opleveren. In de praktijk is het aantal nationaliteiten en gebezigde talen echter beperkt tot twee á drie. Hier zie, of liever gezegd hoor ik, hoofdzakelijk het Duits en in mindere mate het Engels gebruikt worden in de onderlinge communicatie bij een gemengde bemanning.

Het Duits is van oudsher de bindende factor in de binnenvaart Belgen, Fransen (Elzassers), Nederlanders spreken allen wel een mondje Duits. Tsjechen, Slowaken, Polen bevoeren de Rijn al sporadisch. Doordat de scheepvaart in die landen een economische teruggang beleefd is een fors aantal weknemers inmiddels op de Rijnvloot werkzaam en spreekt eveneens Duits.

Bij werknemers uit de Donaustaten zijn de taalverhoudingen minder zwart / wit. Een aantal spreekt Duits, met name de wat oudere generatie welke de Donau tot Duitsland bevoer. Daarentegen spreken de jongeren en zij die een zeevaartopleiding hebben overwegend Engels. Dit geldt overigens ook voor Polen..

Dan de werknemers uit de niet binnenvaartlanden zoals Spanje, Portugal, Filippijnen & Kaap Verdië. Op een enkele uitzondering na komen deze mensen uit de zeevaart of visserij. Zij spreken zonder uitzondering Engels.

Het hoeft geen betoog dat het management bij het samenstellen van een bemanning met deze factoren rekening dient te houden. Bij het werven en selecteren van bemanningsleden moet getoetst worden of kandidaten over voldoende kennis van een bepaalde taal beschikken.

Hierbij is het nog mogelijk om rekening te houden met de functie van de kandidaat. Immers voor eenvoudige onderhoudswerkzaamheden is een lager taalvaardigheids niveau vereist dan voor werkzaamheden waarbij de betrokkene snel en accuraat aanwijzingen moet kunnen geven of opvolgen. Al met al dus maatwerk.

Voorbeeld :

- In ons bedrijf worden alleen kandidaten aangenomen welke het Nederlands, Duits of Engels machtig zijn. Waarbij opgemerkt dat Nederlands & Duits verplicht is voor de kapiteins.
- Spreekt één van de kapiteins geen Engels, zullen er dus geen Engels sprekende matrozen op het betreffende schip bij die kapitein tewerkgesteld worden.

Communicatie is echter niet alleen een zaak van taal, ook cultuur speelt een rol.

Een niet minder sprekend voorbeeld van miscommunicatie door cultuur is de kapitein welke tijdens het ontmeren vraagt of de achterspring los is. Hierop wordt bevestigend geantwoord. De kapitein draait vervolgens het achterschip af, waarop de achterspring met een luide knal breekt. De achterspring bleek dus niet los te zijn maar de betrokken werknemer had geen nee durven zeggen omdat je tegen de baas nu eenmaal geen nee zegt.

Conclusie:

- Ik signaleer weinig problemen bij de interne communicatie aan boord van schepen welke de Rijn bevaren.
- Als tweede taal word Duits en/of Engels gebruikt
- Het Duits wordt bij voorkeur gebruikt door de oudere generatie en door mensen welke uit traditionele binnenvaartlanden komen.
- Het Engels is in opkomst. Dit wordt bij voorkeur door de jongere generatie gebruikt evenals door mensen uit niet-binnenvaartlanden welke vaak een zeevaart of visserij opleiding hebben.

Aanbevelingen:

- Het scheepmanagement c.q. de gezagvoerder is verantwoordelijk voor de communicatie aan boord
- Aan opleiders vragen om een lijst opstellen van standaard woorden en begrippen welke in de praktijk gebezigd worden met hun vertalingen uit de voornoemde talen in het Engels, Frans, Duits & Nederlands. Met name zullen in het Engels een aantal begrippen ingevoerd moeten worden omdat Engels geen specifieke binnenvaartbegrippen kent.
- Bij het in aannemen van bemanningsleden moet het management zich er van vergewissen dat de kandidaat over het juiste taalniveau beschikt.

Dames & heren, Ik dank u voor uw aandacht en hoop dat mijn voordracht een bijdrage levert in uw besluitvorming.

Ronald Versloot