



RONDETAFELCONFERENTIE

Communicatie en voertaal in de binnenvaart

Beknopt verslag

VOORWOORD

Het onderhavige verslag geeft een overzicht van de interventies, discussies en conclusies van de rondetafelconferentie van 17 februari 2009. Deze bijeenkomst werd georganiseerd door de Centrale Commissie en had tot doel een gedachtewisseling tot stand te brengen over een thema dat in het kielzog van de Europese integratie van de binnenvaart, de opening van de markten en de globalisering van arbeidsmarkt steeds actueler wordt, namelijk, de communicatie in de binnenvaart. Dit werkdocument is bestemd voor de diverse bevoegde comités van de CCR, de deelnemers van de rondetafel, alsmede de erkende organisaties en bedoeld als basis voor hun overwegingen en reacties. Het verslag geeft geen standpunten weer, noch van de CCR, noch van de betrokken partijen.

INLEIDING

1. Het grote aantal nationaliteiten dat men heden ten dage onder de bemanning aan boord van binnenvaartschepen op de Europese binnenwateren kan tegenkomen, heeft de vraag opgeworpen in hoeverre de in de binnenvaart gebruikte talen van belang zijn voor het sociale en arbeidsklimaat aan boord. Zo'n twintig jaar geleden was de bemanning meestal volledig afkomstig uit de vlaggenstaat van het schip. Nu stelt men vast dat de bemanningsleden uit diverse Europese landen afkomstig zijn. In sommige landen is de globalisering in de laatste jaren nog verder voortgeschreden en komen de bemanningsleden zelfs uit Azië, en dan vooral uit de Filipijnen.
2. De traditionele context van een bemanning die uit hetzelfde land afkomstig is als het schip is dus vervangen door een pan-Europese, of zelfs intercontinentale. Hetzelfde geldt voor de gebruikte talen : in het verleden verliep de communicatie voornamelijk in een taal van één van de Rijnsoeverstaten, waar verder niet al te veel aandacht aan hoefde te worden besteed, nu zal men wellicht toch iets moeten gaan ondernemen, als men ervoor wil zorgen dat de verbale communicatie doeltreffend verloopt.
3. Daarbij stelt zich de vraag of de communicatie nog wel toereikend is om het hoge veiligheidsniveau te handhaven dat men in deze vervoerstak voorstaat.
4. Recentelijk hebben zich een aantal incidenten voorgedaan, die erop lijken te wijzen dat de oorzaak voor deze ongevallen gezocht moet worden in ontoereikende communicatie, of dat communicatieproblemen er in ieder geval toe hebben bijgedragen dat de gevolgen ernstiger zijn geworden. Er is nog geen diepgaand onderzoek gedaan naar de invloed van verbale communicatie, maar er zijn eerste aanwijzingen dat het zinvol is om na te denken over oorzaak, gevolg en eventuele maatregelen op dit vlak.
5. Mondelinge communicatie is van groot belang bij het uitvoeren van de veiligheidsprocedures die op het scheepverkeer van toepassing zijn. Daarbij gaat het om communicatie tussen de schepen onderling en tussen het schip en de diensten aan wal. De communicatie aan boord van het schip, of deze nu direct of indirect is, heeft ook implicaties voor de veiligheid.

6. Rekening houdend met de arbeidsmarkt, de situatie aan boord, de navigatie en het scheepsverkeer, de nakoming van voorschriften, de interface wal-schip en de opleidingen, kunnen er eerste conclusies worden getrokken en kan er naar oplossingen worden gezocht.

7. Wat dit betreft wordt erop gewezen dat het idee om voor de mondelinge communicatie één enkele internationaal gangbare taal aan te wijzen, slechts één van de mogelijke opties is en dat de verschillende opties niet los van elkaar moeten worden gezien.

TAAL EN BINNENVAART

Arbeidsmarkt

8. Door de Europese integratie is de vervoersmarkt en ook de aanwerving van werknemers een open markt geworden. Het bedrijfsleven kan nu in vrijwel alle landen van Europa op zoek gaan naar bemanningsleden. In de Rijnvaart zien we dan ook steeds meer werknemers die afkomstig zijn uit Roemenië, Polen, Tsjechië of Hongarije, en die over een gedegen binnenvaartopleiding beschikken.

9. Vanwege de tekorten op de arbeidsmarkt in West-Europa, is het in sommige landen toegestaan bemanningsleden in dienst te nemen die afkomstig zijn uit Azië en dan vooral de Filippijnen.

10. In de binnenvaart op de Donau heeft de situatie zich niet zo drastisch ontwikkeld, hoewel ook daar de afgelopen twintig jaar de arbeidscontext internationaler is geworden. De bemanningsleden zijn meestal afkomstig uit landen die rond de Donau liggen.

11. Het internationale karakter van de arbeidsmarkt in de binnenvaart brengt een aantal problemen met zich mee. Voordat een werknemer uit een derde land als bemanningslid in dienst wordt genomen, zal men willen vaststellen of hij over de vereiste kwalificaties beschikt. De verificatie van officiële documenten en certificaten is in sommige gevallen moeilijk gebleken. Er zijn gevallen bekend van vervalste dienstboekjes.

Reders en samenstelling van de bemanning

12. De grote verscheidenheid van nationaliteiten op de arbeidsmarkt maken het er voor de binnenvaartreders niet gemakkelijker op hun bemanningen zo samen te stellen dat een goede samenwerking aan boord gewaarborgd is.

13. Op de eerste plaats moet men hier denken aan de operationele communicatie voor het besturen en manoeuvreren van het schip. Voor een goede uitvoering van de taken moeten de bemanningsleden in ieder geval de belangrijkste termen en gebruikelijke instructies verstaan.

14. Verder moet men bedenken dat de mondelinge communicatie een voorwaarde is voor de integratie van de bemanningsleden, die er tevens toe kan bijdragen dat er geen sociale en culturele isolatie ontstaat.

15. Deze overweging zou eveneens als criterium moeten meewegen als de verantwoordelijke exploitanten de bemanning samenstellen. Afgezien van de vereiste technische kwalificatie moet er voor gezorgd worden dat een onderlinge communicatie mogelijk is en dat er dus qua talenkennis een zekere homogeniteit is.

16. Het bij de rondetafel aanwezige bedrijfsleven is van mening dat dit een belangrijk aspect is en dat men hiervoor zou kunnen denken aan het bijeenbrengen van goede praktijken voor binnenvaartondernemingen.

Navigatie en verkeer

17. Als het gaat om navigatie en verkeersafwikkeling, zijn er wat de communicatie betreft een aantal tradities uit het verleden, die zich slechts zeer langzaam ontwikkelen. Op de Rijn is het

bijvoorbeeld vrijwel overal gebruikelijk dat er Duits wordt gesproken, en dat geldt ook voor de Boven-Donau tot aan Mohacs. Op de Beneden-Donau wordt vooral Russisch gesproken.

18. Op deze twee rivieren worden nu steeds meer arbeidskrachten aangeworven die andere talen spreken, mede omdat er een uitwisseling tussen zee-en binnenvaart plaatsvindt. Aangezien in de rivierdelta's meestal (plaatselijke) loodsen worden ingezet, is daar de taal van de oeverstaat – dus respectievelijk Roemeens en Nederlands – de eerste referentietaal, terwijl bij communicatieproblemen op het Engels kan worden overgeschakeld.

19. Deze situatie komt overeen met de hoofdregel die in het kader van RAINWATT voor de radiocommunicatie wordt toegepast. Hier is op de eerste plaats gekozen voor het gebruik van de taal van de oeverstaat, en op de tweede plaats voor een andere geschikte taal.

20. Binnen deze hele problematiek spelen nog andere aspecten een rol :

- In het achterland beperkt zich de talenkennis van de regionale en lokale schippers meestal tot de taal van het land zelf. In dat geval kan er dus alleen worden teruggevallen op de lokaal gesproken taal ;
- In de zones waar zee- en binnenvaart samenkomen, worden de verkeersposten vaak geconfronteerd met vaartuigen die verschillende talen gebruiken ; gezien het zeer complexe karakter van de verkeerscirculatie in deze zones en het belang van een goede communicatie, zouden deze verkeersposten bij de standaardisering van uitdrukkingen in de verschillende daarvoor geschikte talen het voortouw kunnen nemen.

Handhaving van de regelgeving

21. Verschillende sprekers hebben de aandacht gevestigd op de reeds bestaande voorschriften met betrekking tot de communicatie. In het verleden heeft men niet veel aandacht aan deze regels geschonken, om de eenvoudige reden dat het niet nodig was. Daarbij gaat het op de eerste plaats om de communicatie aan boord van schepen en de eis dat bemanningen in staat moeten zijn de instructies te begrijpen. Dit criterium geldt dan ook voor de gehele bemanning. Op de tweede plaats gaat het om regels voor de radiocommunicatie. Volgens de regels moet hier de taal worden gebruikt van het land waar de communicatie plaatsvindt. Als dit voor de betrokkenen een probleem oplevert, kan op een andere taal worden overgeschakeld. Op de Rijn is het gebruikelijk dat de communicatie in het Duits geschiedt. Als het gaat om de communicatie tussen het schip en zijn omgeving wordt in eerste instantie van de kapitein van het schip geëist dat hij in staat is in de voorgeschreven taal te communiceren.

22. Deze regels zijn vervat in richtlijnen. Tot nu toe was geen gedetailleerde regelgeving, noch een specifieke follow-up nodig. Er zijn trouwens geen gevallen bekend waar niet-nakoming van deze vereisten optreden door de politie nodig zou hebben gemaakt.

23. Daar staat tegenover dat de instanties die belast zijn met de controle op de naleving van de regelgeving en de analyse van ongevallen op grond van hun ervaringen hebben vastgesteld dat de mondelinge communicatie in bepaalde situaties veel te wensen overlaat en dat dit ook al tot gevaarlijke situaties heeft geleid. Daarom acht men het zinvol om de reeds bestaande regels beter toe te passen, zonder meteen aan nieuwe voorschriften te denken.

Wal-schip-installaties

24. In het kader van het ISGINTT-project is er specifiek aandacht geschonken aan de communicatie tijdens het lossen en laden en dan met name in de tankvaart. Er is geen specifieke aanbeveling gedaan voor de taal die in deze situaties zou moeten worden benut. Men gaat ervan uit dat tijdens deze procedures de communicatie in een voor de binnenvaart gebruikelijke taal kan plaatsvinden.

25. Voor de chemische industrie heeft de CEFIC een « toolbox » gemaakt, « Transparento » geheten. Deze toolbox wordt de ondernemingen ter beschikking gesteld en heeft tot doel de communicatie te vergemakkelijken. De toolbox biedt, met name voor het laden en lossen, een elementair vocabulaire voor het logistieke personeel.

Onderwijs en scholing

26. Taalonderwijs neemt in de binnenvaartopleidingen een belangrijke plaats in. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de basisopleiding voor matrozen en hogere functies, en de beroepsopleidingen die een zijinstroom van werknemers mogelijk maken die al in andere beroepen beroepservaring hebben opgedaan.

27. Moderne opleidingen zijn niet meer zozeer gericht op de overdracht van brede kennis over de verschillende aspecten van de binnenvaart, maar eerder op specifieke vaardigheden. Ook voor het taalonderwijs gaat men uit van vaardigheden, met dien verstande dat het vereiste niveau in de regel wordt afgestemd op de aan boord van het schip uit te oefenen functie.

28. Opleidingen die gericht zijn op de zijinstroom bieden veelal geen specifiek taalonderwijs. De cursussen zijn gericht op specifieke vaardigheden die in de binnenvaart vereist zijn en de programma's omvatten weinig of geen taalcursussen. Bovendien is de achtergrond van de leerlingen zeer divers en zijn er geen speciaal ontwikkelde instrumenten om hun talenkennis te toetsen.

29. Uit door EDINNA verstrekte informatie blijkt dat alle onderwijsinstellingen die in deze organisatie verenigd zijn, in hun basisopleiding Engels als eerste vreemde taal onderwijzen. De deelnemers wijzen er bovendien op dat vrijwel alle leerlingen als eerste vreemde taal Engels leren.

30. EDINNA is bereid voor de binnenvaart een terminologie-instrument op te stellen dat vergelijkbaar is met de « see speak » voor de zeevaart.

VOORLOPIGE BALANS

31. Op grond van de discussies tijdens de rondetafel kunnen de volgende punten worden vastgehouden :

- a) verbale communicatie vormt een essentieel aspect van de veiligheidprocedures in de binnenvaart ; de beschikbaarheid van moderne communicatiemiddelen heeft hieraan een grote bijdrage geleverd ; de efficiency van de communicatie hangt nauw samen met de kennis van de gebruikte taal ;
- b) op het niveau van de regelgeving en examens, en dan meer in het bijzonder van de scheepvaartkennis (« specifieke vaarwegkennis ») kan gedacht worden aan een doelgerichte aanpak, waarbij rekening wordt gehouden met de taal die internationaal voor de communicatie wordt gebruikt ; gezien het grote belang van de communicatie, zou de handhaving van de bestaande voorschriften kunnen worden versterkt ;
- c) hoewel de kennis van het Engels, met name bij jonge generaties, zich uitbreidt en het Engels dus op langere termijn ook in de binnenvaart de dominerende vreemde taal zou kunnen worden, is er op dit moment niet voldoende steun om expliciet voor het Engels te kiezen :
 - I. voor grote delen van de Rijn en de Donau is het Duits (naast het Russisch voor het oostelijke gedeelte van de Donau) de meest gebruikelijke taal in de binnenvaart ; deze situatie heeft tot nu toe geen bijzondere problemen opgeleverd ;
 - II. een groot deel van de geschoolde werknemers die nu als bemanningslid in de binnenvaart actief is, heeft geen specifieke kennis van het Engels en zou moeilijkheden krijgen als nu bepaalde vaardigheden in deze taal zouden worden geëist ;
 - III. de regelgeving bestaat alleen in de talen van de oeverstaten ; de instanties die hiervoor verantwoordelijk zijn, maken ook alleen van deze talen gebruik ; hetzelfde geldt voor de examens die op het vlak van de binnenvaart worden afgenomen ;
 een aanpassing van de huidige regeling kan derhalve pas plaatsvinden als de werknemers in deze bedrijfstak allen over voldoende kennis van het Engels beschikken ;
- d) aangezien het Engels steeds meer aan terrein wint en jongere generaties vooral deze taal als eerste vreemde taal kiezen, kan men deze ontwikkeling om te beginnen in het oog houden en in de tussentijd gebruik blijven maken van verschillende talen naast

- elkaar ; met regelmatige tussenpozen kan men dan onderzoeken van welke talen in de praktijk gebruik wordt gemaakt ;
- e) toespitste instrumenten zoals « riverspeak » zouden onderwijs en beroepsopleidingen kunnen vergemakkelijken en werknemers in de binnenvaart ter beschikking worden gesteld, zodat zij hun kennis van het Engels aan de hand van dit speciaal voor hun beroepstak ontwikkelde instrument kunnen vergroten.

AANBEVELING

32. Aan de verschillende partijen zouden de volgende aanbevelingen kunnen worden gedaan :

- a) de bevoegde organen van de CCR (comités RP en STF) zouden verzocht kunnen worden :
- i) te onderzoeken of het mogelijk is de handhaving van de bestaande regels op het gebied van de verbale communicatie te versterken ;
 - ii) te overwegen of het opportuun is taalvaardigheden consequenter als vereiste op te nemen voor de verschillende functies aan boord van schepen, rekening houdend met de specifieke kenmerken van de arbeidsmarkt in de binnenvaart en de capaciteiten van de opleidingsinstituten ;
 - iii) met regelmatige tussenpozen het gebruik van de diverse talen in de communicatieprocedures te evalueren en daarover verslag uit te brengen bij de bevoegde instanties ;
- b) EDINNA zou verzocht kunnen worden in samenwerking met het bedrijfsleven een voorstel te doen voor de opstelling van een terminologie-instrument in de vorm van een zogenaamd « riverspeak » ;
- c) de binnenvaartverenigingen zouden verzocht kunnen worden richtsnoeren op te stellen in de vorm van een gids van goede praktijken voor de samenstelling van bemanningen tegen de achtergrond van de communicatie en (een) gemeenschappelijke voertaal(-en).