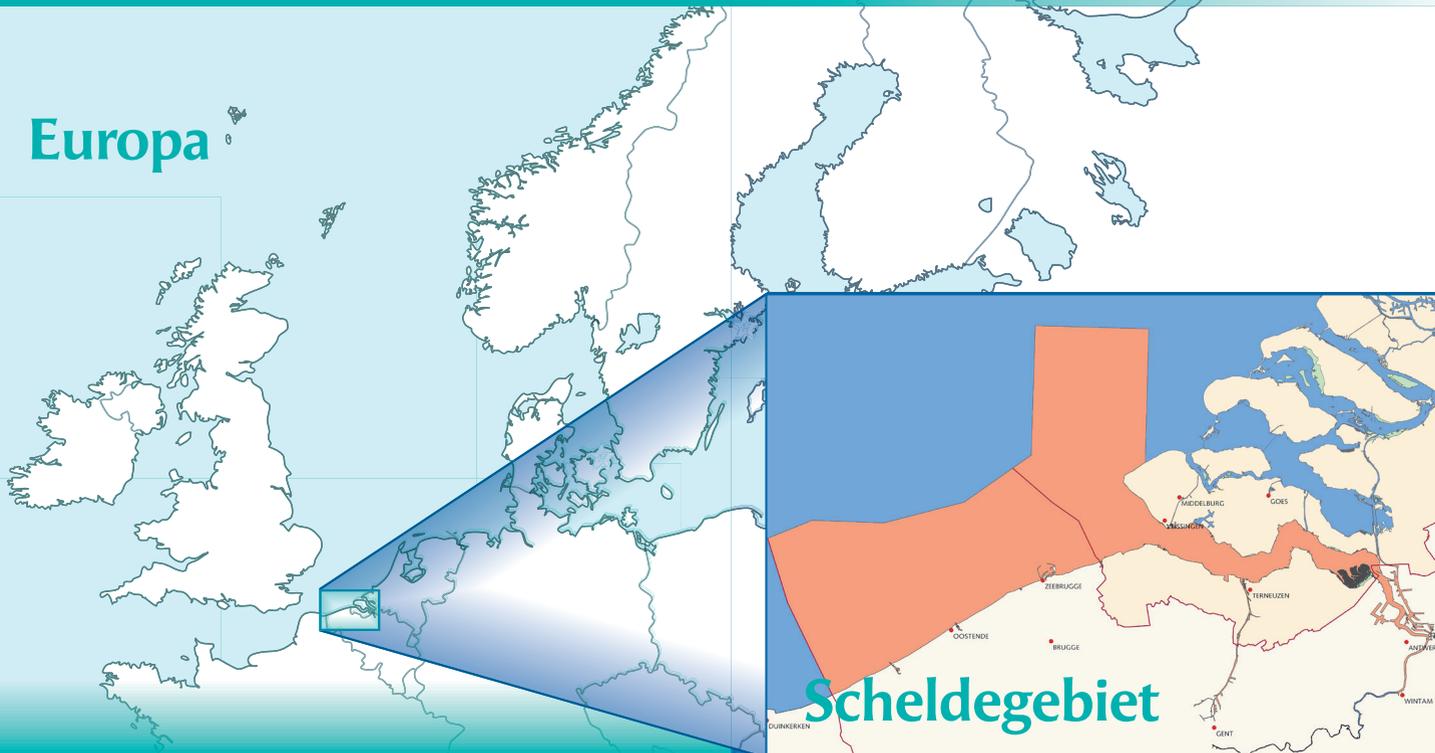


Europa



Scheldegebiet

Im Zuständigkeitsgebiet der Gemeinsamen Nautischen Behörde ist die englische oder die niederländische Sprache für die Schiffsfunkkommunikation vorgeschrieben. Die Missachtung dieser Regel ist strafbar. Von Juli bis Dezember 2011 werden die Besatzungen aller Schiffe, die gegen diese Vorschrift verstoßen, ausdrücklich auf die vorgeschriebene Verkehrssprache hingewiesen. Nach dem 01. Januar 2012 wird die Missachtung dieser Vorschrift strafrechtlich verfolgt.



Ausgabe

Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied

Realisierung

Eva Descamps (Maritieme Dienstverlening en Kust)

Ben Sinke (Rijkswaterstaat)

Juli 2011

Weitere Auskünfte: www.vts-scheldt.net



Verkehrssprache Scheldegebiet

Niederländisch oder Englisch auf der Westerschelde



Die Westerschelde gehört zu den meistbefahrenen Gewässern der Welt. Außerdem gilt sie als einer der gefährlichsten Flüsse der Welt. Die einwandfreie Kommunikation auf dem Wasser und zum Ufer hin ist denn auch von größter Bedeutung, um die Sicherheit auf dem Wasser zu gewährleisten. Eine einheitliche Sprache hilft dabei.

Bereits seit der Inbetriebnahme der Schelde-Radarkette im Jahr 1991 gelten Niederländisch und Englisch als Verkehrssprachen für die Kommunikation per UKW-Schiffsfunk im Scheldegebiet. Ab Juli 2011 sind die Regeln für die explizite Benutzung der niederländischen oder englischen Sprache zur Kommunikation zwischen Benutzern dieser Wasserstraße oder zur Kommunikation mit der Verkehrsleitung in einer Gemeinsamen Bekanntmachung der Gemeinsamen Nautischen Behörde [Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit] festgelegt. Die Benutzung der niederländischen oder der englischen Sprache ist ab dem Zeitpunkt gesetzlich vorgeschrieben.

Was die Westerschelde so gefährlich macht, sind die großen Gezeitenunterschiede, verräterischen Strömungen und mehrere, zum Teil trockenliegende Sandbänke. Außerdem ist sie ein Fluss, auf dem die Seeschiffahrt auf die Binnenschiffahrt trifft. Die meisten Schiffer benutzen diese Wasserstraße regelmäßig. Manche Binnenschiffer kennen sich auf diesem Fluss jedoch nicht aus.

Sie sind es vor allem nicht gewohnt, die Wasserstraße mit riesigen Seeschiffen zu teilen. Immer wieder entstehen gefährliche Situationen, weil die Besatzungsmitglieder der einzelnen Schiffe einander nicht verstehen. Unter diesen sprachlichen Schwierigkeiten leidet auch die Kommunikation mit der Verkehrsleitung. Die Kommission für die nautische Sicherheit der Scheldemündungen [Commissie Nautische Veiligheid Scheldemonden] hat die Ursachen der Schiffsunfälle untersucht. Kommunikationsschwierigkeiten spielen offensichtlich bei vielen Unfällen eine Rolle.

„Für Seeschiffe ist die Unterstützung durch einen Lotsen vorgeschrieben. Für Binnenschiffe nicht. Binnenschiffe können einen Flusslotsen in Anspruch nehmen. Flusslotsen sind (ehemalige) Schiffer, die die Gewässer gut kennen und die Binnenschiffe mit ihren Kenntnissen und ihrer Erfahrung sicher über die Westerschelde lotsen können. Eine hervorragende Lösung, wenn die Besatzung der Verkehrssprache nicht mächtig ist.“ **Hans Witte, Hauptverkehrsleiter**

„Jeder Schiffer müsste den englischen Ausdruck für nautische Begriffe wie Backbord oder Steuerbord kennen. Oder wissen, wie die Farben der Bojen entlang der Fahrrinne ausgesprochen werden. Wir erleben zu häufig, dass die Sprache zu Problemen führt. Gerade mit Schiffsführern, die sich auf der Westerschelde nicht auskennen, muss eine unmissverständliche Kommunikation möglich sein, um Unfälle zu vermeiden.“ **Peter Caspers, Verkehrsleiter Verkehrsposten Hansweert**

„Sobald man in Gewässer gelangt, die man mit Seeschiffen teilen muss, wird es gefährlich, wenn man die englische Sprache nicht beherrscht. Man gefährdet seine Familie und seinen Broterwerb, wenn man sich unvorbereitet auf die Westerschelde begibt.“ **Johnny van Ijk, Binnenschiffer Terneuzen**

„Ein kleines Binnenschiff musste die Fahrrinne in Richtung Terneuzen überqueren. Der Verkehrsposten erteilte dem Schiffsführer die Anweisung, zu warten, bis zwei Seeschiffe vorbeigefahren waren, doch der Schiffsführer befolgte die Anweisung nicht. Nur mit Mühe und Not gelang es dem Verkehrsleiter, den Binnenschiffsführer noch rechtzeitig zu warnen. Zum Glück, denn sonst wäre es mit Sicherheit schief gegangen.“ **Adrie Kosten, Verkehrsleiter und Aufseher bei Rijkswaterstaat**