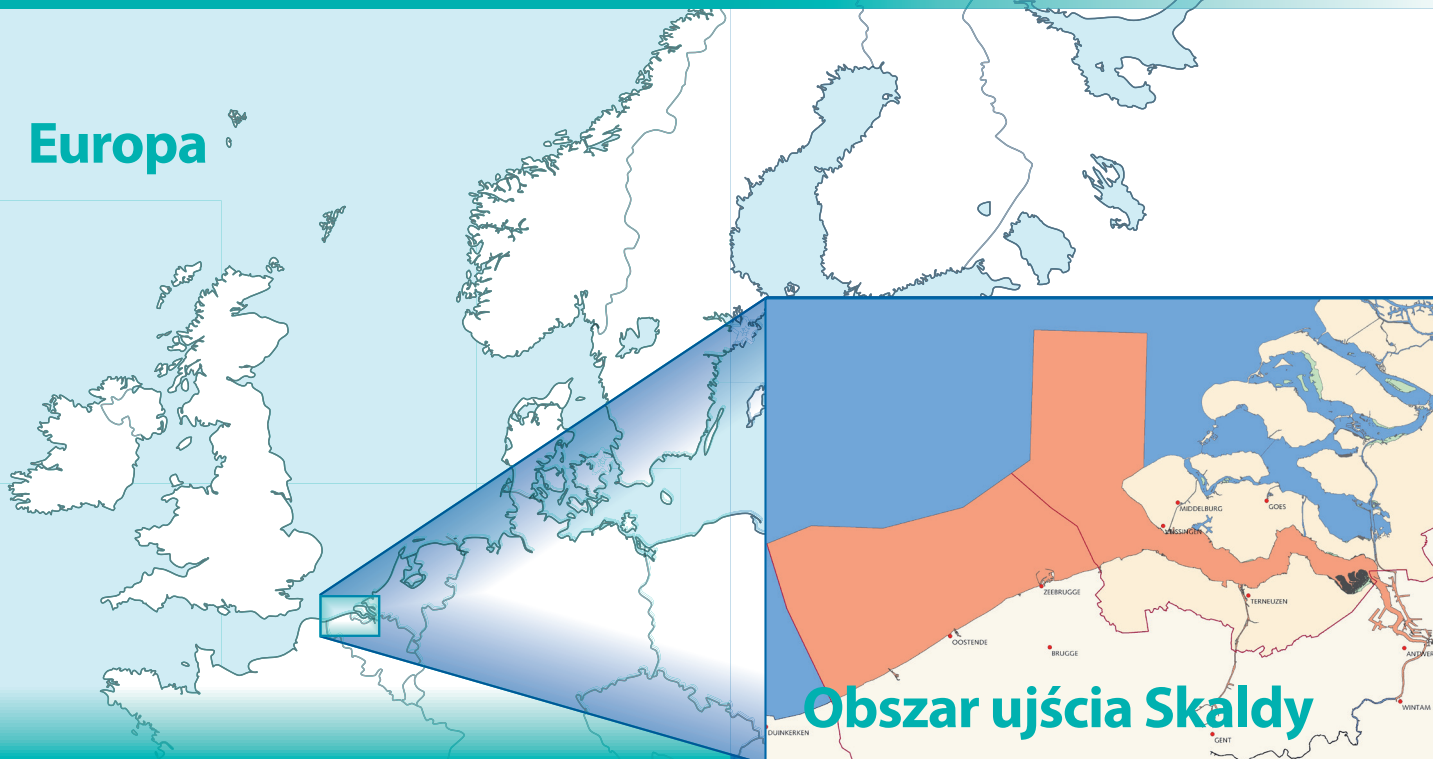


Europa



Obszar ujścia Skaldy

Na obszarze podlegającym zarządowi Wspólnego Urzędu Morskiego komunikacja za pomocą morskich radiotelefonów VHF musi obowiązkowo odbywać się w języku niderlandzkim lub angielskim. Nieprzestrzeganie tego przepisu stanowi czyn karalny. W okresie od lipca do grudnia 2011 roku załogom statków naruszającym obowiązek komunikowania się w tych językach będzie się z naciskiem zwracać uwagę. Od 1 stycznia 2012 roku w przypadku nieprzestrzegania przepisu posługiwania się obowiązującymi językami roboczymi stosowane będą sankcje karne.



Wydanie

Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied

Realizacja

Eva Descamps (Maritieme Dienstverlening en Kust)

Ben Sinke (Rijkswaterstaat)

Lipiec 2011

Więcej informacji: www.vts-scheldt.net



Język roboczy na obszarze ujścia Skaldy

Niderlandzki lub angielski na obszarze ujścia Skaldy Zachodniej



Skalda Zachodnia jest jedną z najruchliwszych dróg wodnych na świecie, a także jedną z najniebezpieczniejszych na świecie rzek. Dobra komunikacja, zarówno pomiędzy pływającymi po rzece statkami, jak i z nabrzeżem, ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu wodnego. Pomaga w tym możliwość porozumiewania się w tym samym języku.

Już od przyjęcia do eksploatacji Łańcucha Stacji Radarowych Skaldy w 1991 na obszarze ujścia Skaldy w komunikacji za pomocą morskich radiotelefonów VHF językami roboczymi są niderlandzki i angielski. Organy należące do Wspólnego Urzędu Morskiego [Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit] wydały wspólne zarządzenie, w którym wyraźnie ogłoszono, że od lipca 2011 roku językami roboczymi obowiązującymi w komunikacji pomiędzy użytkownikami dróg wodnych i w komunikacji z podmiotami zarządzającymi ruchem wodnym będą język niderlandzki i angielski. Od tej daty należy obowiązkowo używać języka niderlandzkiego lub angielskiego.

Niebezpieczeństwo ujścia Skaldy Zachodniej kryje się w istnieniu na tym obszarze dużych różnic poziomów podczas przyływów i odpływów, zdradliwych prądów oraz wielu mielizn, po części wynurzających się z wody. Ponadto Skalda to rzeka, na której odbywa się zarówno intensywna żegluga morska, jak i śródlądowa. Statki żeglugi morskiej to w większości statki regularnych użytkowników tej drogi wodnej, lecz dla niektórych załóg statków żeglugi śródlądowej rzeka ta jest nieznanym terenem.

Nie zawsze są oni przyzwyczajeni do dzielenia drogi wodnej z wielkimi statkami morskimi. Regularnie dochodzi do sytuacji powodujących zagrożenia, ponieważ załogi statków nie są w stanie się dobrze zrozumieć. Cierpi na tym także komunikacja z podmiotami zarządzającymi ruchem wodnym. Komisja ds. Bezpieczeństwa Morskiego Ujść Skaldy [Commissie Nautische Veiligheid Scheldemonden] przeprowadziła badanie przyczyn wypadków statków. Wykazało ono, iż w wielu wypadkach rolę odgrywała wadliwa komunikacja.

“Statki morskie powinny obowiązkowo mieć pilota morskiego. Statki żeglugi śródlądowej, które nie mają takiego obowiązku, mogą zabierać na pokład pilota rzeczno. Jest to lokalny (były) żeglarz, dobrze znający te wody, który z racji posiadanej wiedzy i doświadczenia pomaga przy żegludze śródlądowej na obszarze Westerschelde. Jest to dobre rozwiązanie, gdy załoga nie zna obowiązkowych języków roboczych.”

Hans Witte, naczelny kierownik ds. zarządzania ruchem wodnym

“Każdy żeglarz powinien znać w języku angielskim podstawowe terminy z zakresu żeglugi morskiej, takie jak np. lewa burta i sterburta. Powinien także mieć opanowaną prawidłową wymowę nazw kolorów bocznego oznakowania nawigacyjnego toru wodnego. Zbyt często stwierdzamy, że stwarza to problemy. Musimy być w stanie bez trudu się porozumiewać, zwłaszcza z żeglarzami, dla których pływanie na obszarze Westerschelde nie jest codzienną rutyną.”

Peter Caspers, kierownik ruchu ze stacji ruchu wodnego Hansweert

“Gdy wpłyniesz na wody, na których prócz śródlądowej odbywa się też żegluga morska, wpadniesz w tarapaty, jeśli nie będziesz znać angielskiego. Pływając na obszarze Westerschelde bez należytego przygotowania narażasz swoją rodzinę i swoją zdolność zarobkowania.” **Johnny van IJk, żeglarz żeglugi śródlądowej z Terneuzen**

“Mały statek żeglugi śródlądowej musiał przepłynąć na drugą stronę toru wodnego, w kierunku Terneuzen. Stacja ruchu wodnego dała mu znać, że ma zacząć, aż przepłyną dwa statki morskie, lecz statek żeglugi śródlądowej nie zastosował się do tej wskazówki. Kierownikowi ruchu wodnego prawie w ostatniej chwili udało się jakoś jeszcze ostrzec ten statek żeglugi śródlądowej. Na szczęście, bo inaczej na pewno by się to źle skończyło.” **Adrie Kosten, mobilny kierownik ruchu i nadzorca z Państwowego Urzędu Gospodarki Wodnej [Rijkswaterstaat]**