

Transcriptie interview Exmar 27 maart 2023

11u, Rony Lanssiers, HSEQ ship management en Elke, crewing.

Eerst context onderzoek uitgelegd en privacy Rony's gegevens besproken.

Net voor opname ging het over bevraging zeevarenden in survey over nood om automatisatie, AI, 5G, blockchain, cybersecurity op te nemen in revisie, waarop Mr Lanssiers begon te vertellen dat hij het ver vindt gaan en ik vervolgens op opnameknop duwde

*Hoezo vindt u het ver gaan?*

Wel, als ge zoals blockchain en dergelijke vermeldt.. de toekomst zal het uitwijzen. Maar ik heb de indruk dat ze dan een beetje anticiperen op hot topics in de maatschappij die gaan doordringen naar de scheepvaartwereld. Maar het gaat dan al ver. Ik zeg het, in welke mate is een zeevarende geconfronteerd met die onderwerpen? Dus dat Internet of Things, blockchain.. Dan stel ik mij wat.. Alle, dan ben ik meer voorstander van definieer een essentiële set die ingeburgerd is en gebruikt wordt zoals het hoort voordat je veel hooi op je vork neemt en dan misschien tot totaal niks komt he. Maar dat er ondertussen al enorm veel veranderd is ten opzichte van vroeger, zoals Ecdis bijvoorbeeld zoals je aangeeft, dat is zeker en vast zo. Dus dan is dat zeker nuttig dat dat daarop aangepast wordt. En dan VTS-communicatie. Ik zal het mij heel hard blijven herinneren. Toen ik nog vaarde, heb ik zelf ooit een conversatie gevolgd op de VHF tussen een Spaanse, alle, een dame van de Spaanse kustwacht die wou communiceren met een Chinese officier op een sleper maar die een gigantisch ding aan het slepen was maar waarvan wij dachten "wat is dit?" en ja, dat ging totaal niet he, dus dat euh, in zo'n situaties, en dan betreft het niet alleen frustraties maar ook veiligheid, is het zeker een aanwinst.

*Dus, u bent voorstander van er eerst voor te zorgen dat de SMCP's, zoals dat ze nu zijn, op een hoog niveau gebracht worden, wereldwijd?*

Wel, ze mogen wel uitgebreid worden met de topics die effectief aan boord gebruikt worden, zoals Ecdis, en de focus of op de VTS erbij in te betrekken maar ik zou er toch voor pleiten om zich niet vergalopperen en nu een voorsprong te willen nemen op wat de toekomst nog gaat brengen waarvan ze het er misschien terug achteraf gaan uitgooien omdat het niet geworden is wat iedereen ervan denkt.

*Maareum, wat denkt u van de snelheid waarmee de SMCP geüpdatet worden? Want bijvoorbeeld alle, ze zijn nog nooit geüpdatet geweest en nu voor het eerst gaat dat gebeuren maar eum, dat proces gaat ook weer een paar jaar duren. Dus vandaar denk ik, misschien de noodzaak om dat proces eens te bekijken of dat proces zelf niet beter moet.*

Wel, ik denk dat dat een beetje eigen is aan alles wat dat binnen de IMO euh, dat heel dat proces van overleggen met zoveel administrations, contracting parties, om dan tot een consensus te komen en iedereen nog tijd geven om zich aan te passen want ja, maritime academies die het moeten aanleren moeten dan ook tijd hebben om aan te passen en het moet omgezet worden naar nationale regelgeving, alle dat is een beetje eigen aan, alle. Het voordeel is ook dat dat ook niet zo snel verandert dus op dat gebied is er denk ik geen nood dat het om de vijf jaar of dergelijke, maar alle. Het zou wat frequenter geüpdatet mogen worden maar ik denk dat dat moeilijk realiseerbaar is.

*Ja*

Om de tien jaar zou ideaal zijn maar zelfs dat is vrij ambitieus, denk ik.

*Toen u aan boord was, welke functie heeft u gehad?*

Ik heb gevaren tot tweede stuurman.

*Ja. Op LNG-tankers ook?*

LNG en LPG.

*Wat was uw ervaring met de SMCP, buiten dan het voorbeeld dat u juist zei van de VTS?*

Eum, dat het vooral relevant is voor communicatie met externe partijen en daarmee bedoel ik, extern die niet fysiek op het schip zelf aanwezig zijn. Nu, dat hangt ook een beetje af van bedrijf tot bedrijf natuurlijk. Toen ik vaarde, waren er nog redelijk wat Belgen aan boord. Kroaten, Ukraïners, Filippijnen. Ik heb nooit gevaren met rechtstreekse collega's dat er daar mensen waren die het Engels niet zo goed machtig waren dat ge effectief naar iets zou moeten overschaken als Maritime Communication Phrases. Terwijl naar de buitenwereld toe, ja dan kunt ge met zoveel verschillende nationaliteiten, zeker als ge wereldwijd tradet, euh, gaande van VTS maar ook andere schepen die ge oproept want ge hebt een scala he. Er zijn mensen waarvan ge duidelijk aan de VHF al hoort, oké, zelfs de Maritime Communication Phrases dringen niet door of dieje heeft totaal niet begrepen wat ik gevraagd heb dus daar is het echt wel essentieel eigenlijk.

*Ja, ja ja, inderdaad.*

Maar ik kan mij ook voorstellen dat ge, alle, ik denk dat dat niet bij ons van toepassing is (en dan kijk ik naar Elke) omdat wij ook screenen op kennis van het Engels maar als ge in andere landen of in sectoren zoals bulkcarriers waar ze misschien minder daarop gaan focussen dat ge in situaties komt misschien dat ge aan boord ook mix hebt van nationaliteiten die mekaar nauwelijks begrijpen he. Dus het is niet omdat het bij ons goed loopt dat het overal goed loopt.

*Nee, inderdaad. Ik heb het zelf ook al ervaren tijdens stages dat sommige officieren nauwelijks begrijpbaar zijn he. Maar ik neem aan dat vermoeiing daar soms ook een rol in speelt.*

Zou kunnen, ja.

*Trainen jullie bij Exmar officieren nog extra op SMCP? Of wat is het standpunt van Exmar?*

Euh trainen niet maar screenen wel, er is een taaltest.

Elke: Een Engelse test en interviews, altijd een in het Engels ook.

*Maar dan wordt specifiek getest op het niveau van Engels, niet de SMCP in se*

Rony: Bij mijn weten niet specifiek nee

Elke: Een deel gewoon in het Engels, algemeen Engels en ook Maritime English, hebben we ook wel, dus, maar niet specifiek nee.

*Eum, wat denkt u van automatisatie, van autonoom varende schepen en hoe de SMCP zich daartoe verhouden?*

Dat is euh, jah, autonoom varende schepen wat gaat dat worden? Er zijn veel projecten ongoing maar ik jah, vraag mij af in welke mate dat men erin zal slagen dat op echt grote schaal te realiseren. Ik bedoel, ik wil het praktisch nog wel eens zien hoe dat werkt. Dat is misschien goed voor kustvaart, inland navigation waarbij ge altijd relatief dicht bij mensen zit die aan boord kunnen gaan maar schepen die de oceaan oversteken en in het midden van de oceaan een technical breakdown hebben, ja hoe gaat het, alle ik kan het mij op dit moment moeilijk voorstellen hoe dat gaat euh.

*Ok, dus het is niet voor morgen.*

Dat denk ik niet, nee.

*Dus dan heeft het ook geen zin om het op te nemen in de revisie van de SMCP.*

Dat lijkt mij ook een van de zaken te zijn waarop ze anticiperen maar dat we eerst nog gaan moeten afwachten wat het gaat worden.

*Eum, cybersecurity is nog zo'n hot topic. Denkt u dat dat moet opgenomen worden in de revisie, dat daar vaker over moet gesproken worden?*

Eum, misschien wel omdat we toch zien dat dat een groot issue is geworden. Er zijn recentelijk een aantal voorbeelden van scheepvaartbedrijven die in de problemen geraakt zijn. DNV is er een van die ik mij herinner. Ook bij ons is dat een aandachtspunt omdat hoe langer hoe meer automatisatie of systemen er met elkaar verbonden geraken dus voordat ge het weet zijt ge eigenlijk kwetsbaar

dus dat lijkt mij wel nuttig om dat, dat is niet iets waarvan dat we zeggen dat zal misschien in de toekomst belangrijk worden maar dat is eigenlijk nu al zo he.

*Eum, uit mijn onderzoek blijkt dat de meeste respondenten vinden dat de SMCP wel handig zijn, nu zoals ze zijn, dat ze goed opgesteld zijn maar dat sommige stukken wel mogen uitgebreid worden. Zoals die VTS-communicatie. Dus daar bent u wel mee akkoord.*

Daar ben ik volledig mee akkoord.

*De voorstellen van de IMO over MSI, Greenhouse Gases, eum thema's die, daar zijn de respondenten voornamelijk mee akkoord dat die uitgebreid worden en dan, mijn voorstellen van de nieuwe technologieën: 5G, blockchain, Internet of Things ... die vinden ze ook voornamelijk relevant om opgenomen te worden in de SMCP maar ik heb een beetje moeite om dat te interpreteren want tegelijkertijd vinden de meeste zeevarenden dat de SMCP veel te uitgebreid zijn. Wat denkt u daarvan?*

Wel dat komt een beetje terug op wat ik daar in het begin van het gesprek zei, als ze zich nu vergalopperen en zoveel intrekken dat het heel omvangrijk wordt dan kunt ge misschien wel zeggen van ja, we hebben een tool om te communiceren over een breed spectrum van onderwerpen maar dan vrees ik een beetje dat het ook minder gaat opgepikt en toegepast worden. Dus ik ben ook eerder voorstander van het mag wel uitgebreid worden, de wereld is veranderd ten opzichte van twintig jaar euh maar hou het toch zo beknopt en duidelijk mogelijk dat het een handige tool blijft.

*Denkt u dat de structuur zoals dat ze nu is aangepast moet worden? Alle, je hebt hoofdstukjes, alle eerst interne communicatie en dan hoofdstukjes per operatie. Tug operations, pilot on board...*

Ik denk dat niet, ik zie niet direct een reden waarom dat zou moeten aangepast worden.

*Ja. Er zijn mensen die zeggen dat je ze per thema zou kunnen rangschikken en dan zouden mensen kunnen kijken van de operatie waar we mee gaan bezig zijn, dit zijn de zinnestjes die ik moet kennen. En dan kan je de SMCP uitgebreider maken en tegelijkertijd beknopter omdat je dan per hoofdstuk specifiek kunt gaan zoeken. Denkt u dat dat interessant is?*

Misschien. Daar heb ik niet zo direct een pasklaar antwoord op. Misschien wel ja. Zeker als het dan. Het zal zeker uitgebreid worden. Als het dan zo nog behapbaar blijft. Maar euh. Ik stel mij toch ook vragen in welke dat zeevarenden, op het moment dat ze een operatie gaan doen, ze op dat moment gaan kijken wat is nu relevant, dat zie ik toch ook niet zo direct gebeuren. Dus ik weet niet of het zo echt veel gaat bijbrengen.

*En als opfrissingsmiddel? Of denkt u dat dat ook niet gaat gebeuren.*

Weinig denk ik. Maar goed, ik weet het niet. Het is misschien een goed idee, ik heb niet direct een pasklaar standpunt.

*Eum, een ander idee is om eum de structuur zodanig te maken dat er een vorm van spreken aangeleerd wordt. Omdat eum zoals ze bestaan is dat een bepaalde manier van spreken maar dan zou het idee zijn om eerder euh die grammaticale structuur toe te passen en dan daarnaast een hele grote glossary, die dan veel flexibeler kan aangepast worden, zodanig dat je bepaalde zinnnetjes leert van eum what are your intentions of my intention is to ... en dan heb je een dotted line waarbij dat je een bepaald woord uit de glossary kunt toepassen zodanig dat er in de glossary veel vaker termen kunt stoppen die dan relevant geworden zijn.*

Ja ja, jajaja. Dat maakt het misschien wat makkelijker om het naar de toekomst toe wat frequenter bij te werken. Ja, da's waarschijnlijk een goed idee. Ja, ja, om wat korter op de bal te kunnen spelen. Want die glossary aanpassen dat zal waarschijnlijk wat minder discussie vereisen en euh overeenstemming tussen verschillende partijen dus dat lijkt mij wel een goed idee.

*Er is ook een vraag, of een idee, dat de mensen van de engine room de SMCP moeten beginnen gebruiken. Bent u daarmee akkoord?*

Dat hangt er weer van af van welke bemanning dat ge aan boord hebt he. Als daar een taalprobleem is, dan is dat zeker nuttig. Als ge zoals wij screent op kennis van het Engels dan is dat minder nuttig omdat ge ja om over het even wat zal ik maar zeggen een normale conversatie met elkaar kunt hebben dus ook naar de link bridge-engine room is er minder risico of alle geen risico op verwarring naar mekaar. Maar ik kan mij voorstellen dat dat bij sommige bedrijven wel een toegevoegde waarde is omdat daar ook dan het taalprobleem bestaat dat ge daarmee kunt misschien ondervangen.

*En hoe zou u dat dan opleggen? Wat zijn dan de parameters of hoe zou je dat kunnen controleren? Ik bedoel, als je het aan bedrijven overlaat en Exmar zegt bijvoorbeeld onze mensen zijn goed genoeg in Engels dus bij ons is het niet nodig maar dan zouden er sommige bedrijven zijn waar het wel nodig zou zijn eum maar die gaan het misschien niet toepassen dan. Kan je dat afdwingen?*

A la limite kan dat verplichtend worden zoals alle regelgeving van de IMO. Hoe dat het dan gaat gecontroleerd en toegepast worden is nog een andere vraag. Maar alle, nu ontbreken misschien de instrumenten voor bedrijven die het wel willen toepassen maar het instrument niet hebben. Dus alleen al daarvoor is het misschien wel nuttig.

*Ja. Zijn er euh onderwerpen die voor de engine room belangrijker zijn - ten opzichte van SMCP he - dan voor de bridge?*

Al wat technisch is meer georiënteerd is, denk ik. Alles wat te maken heeft met automatisatie en dergelijke meer lijkt mij meer relevant voor mensen met een technisch profiel aan boord dan voor euh bridge.

*Eum, als u zou kunnen zeggen dit moet er absoluut nog bij, bij de SMCP, dit is nog nodig, wat zou dat dan zijn?*

Voor mij VTS he, omwille van het voorbeeld dat ik zelf aangegeven heb. Overal waar dat ge een port call hebt tijdens een approach komt ge met shore services en dan bedoel ik die ofwel port authority ofwel euh VTS over VHF, wereldwijd, dus ik denk dat dat zeker nodig is. Als ik zou moeten een top drie samenstellen zou die bovenaan zijn.

*Wat zouden uw andere twee zijn?*

Die zaken die we hebben gezegd die ondertussen eigen geworden zijn zoals Ecdis-gerelateerd, cybersecurity-gerelateerd. Dat zou ik dan eerder op twee en drie zetten.

*Okay, danku. Ik ben door mijn vragen. Heeft u nog opmerkingen of vragen?*

Eum neen, niet zo onmiddellijk. Ik ben benieuwd wat er van gaat komen uiteindelijk euh.

*Van het onderzoek of van de revisie?*

Van de revisie in de eerste plaats en van het onderzoek ook natuurlijk want het is altijd nuttig om zo'n onderzoek te hebben dat reflecteert over.. Maar ook van de revisie uiteindelijk.

*Dat heb ik daarnet nog niet gezegd maar mijn onderzoek gaat eum deel zijn van professor Noble om euh, alle het proces te leiden. Dus het bouwt voort op haar onderzoek maar zij is ook het hoofd van IMLA dus zij zal actief deelnemen aan het leiden van de discussies.*

Jajaja, ok, goed. Mooi.

*Ok, heel erg bedankt voor uw medewerking en uw tijd.*

Da's graag gedaan. 't Is een onderwerp waar ikzelf normaal niet veel over euh, alle niet veel mee bezig ben maar dat wel interessant is euh.

Nog eventjes gebabbeld, dan komt Christophe Roes binnen. Afsproken niet opnieuw zelfde vragen maar synthese van vorig gesprek.

Christophe Roes, head of Fleet Management

*Dus eum, wat dat Rony gezegd heeft is dat de SMCP zoals ze nu zijn wel mogen uitgebreid worden met bepaalde dingen die zeer relevant zijn zoals VTS, cybersecurity en euh Ecdis eum en dat die robuuster gemaakt worden maar dat het niveau van Engels van officieren wereldwijd ook omhoog moet zodanig dat de SMCP kunnen gebruikt worden zoals dat ze bedoeld zijn in functie van, alle, goeie communicatie en veiligheid. Dat is juist tot zover? Maar dat eum veel nieuwe technologieën en ontwikkelingen er nog niet bij moeten. En dat was dus mijn vraag aan de zeevarenden. Wat denken jullie van automatisatie, blockchain, AI, Internet of Things euh. Moet dat allemaal bij de nieuwe SMCP?*

Ok.

*Enneuh, ik heb de indruk dat de zeevarenden dat belangrijk vinden en ze antwoorden ook meestal ja dat mag bij de revisie maar het moet ook niet te uitgebreid worden. Wat denkt u daarvan?*

Euh. Ja, ik denk, alle, mijn persoonlijke gevoel is aan de ene kant hebben wij bij Exmar niet zo'n heel groot probleem met de kwaliteit van Engels. Je zit met gastanker crew. Dat zijn binnen de shipping industry, de merchant marine sowieso laat ons zeggen sterkere profielen. He, of ja, ik zou niet zeggen hoger opgeleid want uiteindelijk als ge STCW-compliant zijt dan kunt ge bij ons aan boord stappen natuurlijk maar daar zit toch een bepaalde kwaliteitscontrole op dus het probleem van Engels is sowieso redelijk beperkt. Wij hebben wel wat schepen, zeker als ge naar alternatieve nationaliteiten gaat die enkel of een sterk deel van de vloot worden ingezet onder druk van een klant dat ge af en toe wel eens een uitdaging hebt maar goed, euh dus ik denk dat wij als bedrijf misschien niet perfect relevant kunnen spreken voor inderdaad de hele maritieme industrie maar wij zien natuurlijk wel, tijdens zelfs navigational audits als wij als superintendent meevaren en ook van onze eigen tijd aan boord, dat er veel rondvaart wereldwijd met allerlei niveau's die echt wel schokkend kunnen zijn. Ik denk persoonlijk dat de SMCP's, dan is het natuurlijk de vraag hoe terdege dat die worden doorgevoerd tijdens een opleiding dat die kunnen bijdragen tot een basiskennis. Ik ben persoonlijk van mening, maar misschien moet ge me daar in corrigeren, mensen aan boord praten niet in SMCP's. He, number of casualties, fower, euh of he, hoe was het, ik herinner mij dat nog; er zijn een aantal dingen die wel inderdaad zo gebruikt worden en die moeten er zo ingekomen zijn via de SMCP's maar euh ik kan zeker en vast die niet meer afratelen. Ik weet ook niet of dat die, dat boekje is laat ons zeggen elektronisch aan boord, ik denk niet dat dat ooit geraadpleegd wordt,

als ik daar cru alle eerlijk in mag zijn. Dus ja, alle ik denk dat de SMCP's vooral gezien moeten worden als een soort van standaardisering van het aanbod Engelse opleiding in zeevaartscholen of in een STCW-opleiding. Euh, en ja, als ge ze uitbreidt, why not, het geeft alleen maar meer awareness maar ja.

*Eum, er zijn ideeën om de structuur van de SMCP te herzien en waarbij dat dan gefocust kan worden op die bepaalde manier van spreken, in functie van duidelijkheid, en dan moet je enkel die grammaticale structuur leren en dan kan daarnaast een glossary bestaan die veel flexibeler kan uitgebreid worden in functie van nieuwe ontwikkelingen. Dan heb je die zinnestjes, die dus beperkt zijn in aantal, en dan kiest je je woordje dat je nodig hebt uit de glossary, die je dan wel moet leren natuurlijk, en dan vul je die in waar dat het nodig is in je zinnestje. Maar de prerequisite is dat je basisniveau van Engels wel goed genoeg is.*

Dhr. Roes: Ja, want terwijl ge dat aan het vertellen zijt, denk ik bij mezelf ja, ofwel kunt ge Engels en dan, ge hebt mannen die over de walkie talkie supergestructureerd kunnen communiceren en ge hebt er die een hele boek vertellen, ofwel kunt ge geen Engels en de SMCP's zijn geen Engelse cursus he. Dus ge gaat niet plots Engels kunnen als ge de SMCP's in uw opleiding hebt gehad he dus.

Dhr. Lanssiers: Nee, maar misschien wel meer kunnen, alle ik heb daarnet het voorbeeld gegeven waar ik ooit zelf getuige van geweest ben. Dus een dame van de Spaanse kustwacht die wou communiceren met een Chinese officier op een sleepboot. Die verstonden mekaar van geen kanten. 't Is geëindigd dat die officier zijne kapitein gaan halen was die dan een Brit was die dat wel kon. Maar het ging gewoon over het feit dat van euh, die sleepte iets gigantisch door Spaanse wateren en wat zijde gij aan 't slepen. Dus die moeten ook geen heel verhaal tegen elkaar vertellen maar die kunnen met SMCP misschien wel erin slagen de vraag te stellen en een verstaanbaar antwoord te krijgen. En daarvoor vind ik het dus wel nuttig. He, zoals dat ge in het begin zei dat heb ik ook gezegd, wij hebben daar dus geen nood aan omdat wij screenen op de kennis van het Engels voordat we iemand aanwerven maar ik kan me voorstellen dat de eerste de beste low cost sleepbootmaatschappij dat die dat worst zal wezen en dat die pakken wie dat ze kunnen krijgen, als die maar een sleepboot kan manoeuvreren.

Dhr. Roes: Zelfs niet alleen omdat ze niet caren, zelfs ook omdat er geen keuze is he. Laat ons zeggen, gastankerscheperen zijn bij de hoogst betaalde, als het gaat over koopvaardij-officieren, dus en en en bepaalde nationaliteiten, de grote moot, de grote groepen zoals Indiërs, Ukraïners, Filippijnen die kunnen overal aan de slag. Dus euh, wij kunnen gewoon door de lonen die wij betalen de beste mensen eruit filteren. Zelfs wij komen nog, zien de limieten daarvan, en hebben tekorten bij momenten. In feite is voor ons de vijver onuitputtelijk. Als ge dan een stortgoedschip moet



bemannen, ja die hebt ge die keuze dus niet want die verdienen dertig procent minder, veertig procent minder per maand terwijl die nationaliteit, die man kan perfect zeggen de groeten en ik ben hier weg.

*Ja, dus voor die mensen zou het dan wel interessant zijn om de SMCP te behouden zoals dat ze zijn omdat ze dan gewoon die zinnnetjes kunnen aflezen.*

Het ding is inderdaad dat, want ik herinner mij dat wij op de Zeevaartschool ook Maritime English hadden, ook dat ja, euh, we hadden dan de Franstalige studenten die dat met veel minder basiskennis Engels aan de opleiding begonnen, het is niet dat die vloeiend Engels spraken aan het einde van de opleiding.

Dhr. Lanssiers: da's ook het doel niet he. Wel van Maritime English maar van de SMCP (praten door elkaar, niet verstaanbaar)

Dhr. Roes: Volledig akkoord. Maar dus, inderdaad, ik denk dat er twee dingen, twee werkelementen misschien wel zijn. Aan de ene kant wat voor basisniveau Engels verwacht ge van iemand die STCW is opgeleid en aan de andere kant hebt ge dan het lexicon, het vocabularium voor zeemannen, die dan nog eens heel specifiek is. Volledig mee akkoord eigenlijk he. Zoals artsen alles in het Latijn zeggen en mekaar perfect begrijpen, spreken wij ook met heel veel afkortingen en vaktaal.

Dhr. Lanssiers: Dan nog, stel dat, daar stopt het eigenlijk niet he Christophe. Stel dat alle zeevarenden heel goed opgeleid zijn en het Engels goed machtig zijn, dan nog moeten ze spreken met dieje meneer of mevrouw die in Brazilië achter dat radarscherm van de VTS zit dus dan moet het eigenlijk ook daar, dat gaat, dat is gewoon niet realistisch, dus dan blijft het daar. Dus vandaar dat het zeker nuttig is om de VTS daarbij in te trekken dat ge met zoveel partijen in contact komt dat het relevant blijft. Zelfs al zijt ge als zeevarende het Engels heel goed machtig maar dan moet ge overschakelen naar een standaardformulering dat die tegenpartij dat die niet is u ook begrijpt. Alle en dat in de veronderstelling dat die het ook aangeleerd gekregen hebben natuurlijk.

Dhr. Roes: Jajaja. Maar ik volg wel inderdaad het idee van een soort grammaticale structuur dat ge een manier van een zinsbouw, dat ge dat standaardiseert, eerder dan dat ge zinnetjes vanbuiten moet blokken

Dhr. Lanssiers: Ja, da's waar.

Dhr. Roes: Ja, ge hebt van die mensen he die dat heel goed kunnen om een heel gestructureerde en korte boodschap over de radio door te geven en ge hebt er die dat totaal niet kunnen en die

blablablabla en uiteindelijk snapt niemand wat er bedoeld wordt. Dus euh, da's misschien wel een zinvolle...

*Ja, ik heb het ook al gehoord op stage dat een Britse officier gewoon begon te vertellen maar ja, voor hem was het natuurlijk niet nodig om in SMCP te spreken maar een Indiër die niet goed Engels spreekt bijvoorbeeld is misschien moeilijker voor hem weer om te volgen.*

*Wat denkt u van blockchain, Internet of Things, automatisatie enzovoort. Is dat nu relevant?*

Dhr. Roes: Ik denk dat, persoonlijk denk ik dat dat nog vroeg is. Persoonlijk denk ik dat daar letterlijk geen woord over wordt gesproken tussen zeemannen. Ok, tenzij in de bar. Dieje die in zijn vrije tijd belegt in crypto omdat 'em zoveel verdient. Maar laat ons zeggen, in professionele context denk ik dat dat echt nog niet nodig is. Maar ja, moet ge wachten tot het al te laat is om het door te voeren? Misschien ook niet. Eh, ge merkt dat er wel veel sprake is, ja.. Ik denk niet dat voor de komende vijf jaar relevant gaat zijn, en zelfs tien jaar.

Dhr. Lanssiers: Ja, plus alle, ik ga de redenering omdraaien. Moet ge dan nu al de dingen verzwaren met zaken waarvan dat ge zegt van dat zou misschien wel iets kunnen worden om dan misschien over tien jaar vast te stellen oei niemand spreekt nog over die topics in de scheepvaart dus we gaan het er terug uit halen.

Dhr. Roes: Ja, wat ik misschien inderdaad nog eerder zou doen is, het zo licht mogelijk maken het systeem en bepaalde... Ja, want de IMO doet dat he, herziet ook... alle, bijvoorbeeld (onbegrijpelijk) is dan het gebruik van de sextant, dat dat in vraag wordt gesteld, dat wordt uit het standaardtraject van de opleiding gehaald. Iets wat wij denk ik hier wel kunnen volgen.

Dhr. Lanssiers: Ikke nie

Dhr. Roes: Daar zijn meningen over, he, daar zijn duidelijke meningen over. Maar hetzelfde: vlaggencombinaties he...

Dhr. Lanssiers: Het is er toch nog niet uit he, de sextant?

*Nee. Pff, het is een keer vermeld geweest in het eerste jaar.*

Dhr. Roes: ja, dus dat bestaat nog.

*Vlaggencombinaties zelfs niet.*

(Allemaal door elkaar, niet verstaanbaar)

Dhr. Lanssiers: Dus jullie oefenen niet meer met sextant?

*Het is ons een keer uitgelegd geweest, we hebben het niet eens zelf gedaan.*

Dhr. Lanssiers: Want volgens mij staat dat nog altijd in de STCW he.

*Ja*

Dhr. Roes: Ja. 'k Dacht dat ze dat er gingen uit halen maar ok, 'k weet het niet. Anyway.. In alle geval, er zijn zo.. en wij nemen af en toe ook wel eens iets op uit de onderwijsraad van de Zeevaartschool en zo.. Shipping is conservatief he maar we moeten allemaal goed begrijpen ja dat er heel veel, dat er niet uit nostalgie dingen blijven. Ja alle zeker nu met, da's niet alleen met de sextant, da's met die vlaggen, da's met allerlei dingen over medische, quarantainevereisten en zo. Met Corona werd dat plotseling weer heel hot maar eigenlijk al die dingen over quarante-aanvraag wat ook in de SMCP staat volgens mij, medische euh.. alle, een schip vraagt free pratique, enzovoort. Ja, dat zijn nog altijd wel dingen.. Dan komen schepen in een haven en hijsen die een gele vlag. En als de quarantine officer aan boord is geweest dan wordt die terug omlaag gehaald. Ok, goed. Dat is euh, alle. Er zijn wel wat dingen die pro forma gebeuren. Hoe minder dat er, hoe minder er zo zijn, hoe beter denk ik. Ik denk dat, hoe lichter het systeem, hoe meer slaagkans zodat de mensen de relevante content echt kennen een hoop extra ja..

*Het voorstel van de IMO om te euh updaten is onder andere thema's eum medical assistance en ISPS en greenhouse gases en euh MSI. Dus dat vindt u dan inderdaad ook relevanter?*

Dhr. Roes: Ja. Ja, dus ik denk dat de shipping een gigantische push in environmental awareness kent euh en dat wij... Hier op kantoor werken daar mensen full time op, niks anders dan dat. Energy efficiency en en en CII/EXI, dat bestond een jaar geleden ook al, de SEEMP he, het Energy Revision Management Plan. Maar dat was een boekje dat, alle een document dat aan boord lag en dan moest ge dat eens.. We zien dat het aan boord nog altijd een uitdaging is om awareness daarin te doen groeien, he dat bemanning aan boord van schepen ook vaak denkt van ja, onze scope eindigt bij het licht uitdoen 's avonds en dingen niet nodeloos laten draaien maar er zijn waarschijnlijk nog veel meer dingen die kunnen.. Maar dat zijn echt relevante dingen he. Maritime Safety Information, zeker ook. Alhoewel dat ik denk dat dat vrij gestandaardiseerd is al. He, die navigational warnings en zo dat is nu toch al allemaal vrij..

*Ja, maar het zou nu uitgebreid worden met recreational areas en safety areas, waar grote evenementen gebeuren, waar schepen in contact komen met.. Omdat alles veel meer, omdat er op sommige plekken veel meer euh*

Dhr. Roes: interactie is

*Ja, inderdaad*

Dhr. Roes: Ja, ok. Why not.

Dhr. Lanssiers: Liever dat ze dat uitbreiden dan dat ze beginnen over Internet of Things en blockchain of euh..

Dhr. Roes: Als in.. Alle, ge moet begrijpen, er zijn initiatieven he. Iedereen kent (niet verstaanbaar), ondertussen kent iedereen ook Seafar hier aan de overkant van het gebouw, die onbemande of beperkt bemande binnenvaartschepen hier in de regio opereren maar die initiatieven die zijn.. Dat zal zeker geleidelijk aan tractie krijgen. Maar, jaren nog he. Minstens he. En dat is op dit moment werkelijk nog geen procent, dat is een komma nul nul procent van de hele industrie voordat dat echt iets wordt. Er moeten schepen omgebouwd worden of gebouwd worden dus ja verwacht u daar de eerste vier vijf jaar nog zeker niet aan, en langer..

*Ok. Dankuwel. Heeft u nog vragen of opmerkingen?*

Dhr. Roes: Nee, eigenlijk niet nee