

Familiesfeer aan boord

De vaderrol van de kapitein



Als havendominee ben ik regelmatig op pad om bemanningsleden aan boord te spreken. Het functioneren van de kapitein is daarbij ook wel eens onderwerp van gesprek. Daarbij gaat het er steeds meer om of hij al dan niet zorgt voor een familiesfeer aan boord.

Aanvankelijk had ik het idee dat een kapitein die oprecht belangstelling toont voor hoe het gesteld is met zijn bemanning (en hun gezinnen), verjaardagen viert en de mensen aan boord stimuleert een zeemanshuis te bezoeken, niets meer was dan een onderdeel van zijn persoonlijkheid. Dit idee werd versterkt door bemanningsleden die bij een dergelijke kapitein proberen hun contract te verlengen. Inmiddels vind ik de gedachte dat je als varende 'geluk moet hebben met je kapitein' niet diepgaand genoeg. Op bezoek aan boord van schepen waar het leven vrijwel uitsluitend lijkt te bestaan uit werken, slapen en eten begin ik me steeds meer te ergeren. Hoe kan het toch zijn dat een kok als enige Filippijn aan boord wordt gezet? Dat de Oost-Europese top 3 van zijn schip pauzes op de brug houdt en hem met een zwijgzame Kaapverdiaan beneden laat zitten? Als het met de sfeer aan boord nog erger is gesteld, schroom ik dan ook niet meer om contact op te nemen met de reder. Dit is volgens mij trouwens niet in de laatste plaats ook in het belang van de kapitein zelf. Het verleden heeft immers geleerd dat de opgekropte frustratie bij bemanningen zelfs tot moord op hun leidinggevende kan

leiden. Mijn ervaring is dat het per reder enorm verschilt hoe ze op mijn melding reageren. Bij een zwaar drinkende kapitein heb ik overigens ooit eens de waterpolitie ingeschakeld. Het was toen een koud kunstje hem op heterdaad te betrappen.

BULLY

Bij horkerige kapitein-eigenaars zijn er voor mij helaas geen middelen om ze te corrigeren. Juist omdat zij ook reder zijn, is er helemaal niemand die hun wijst op wat redelijk is. Er zijn daarom matrozen die proberen te voorkomen bij hen te werken. Ik weet dat er op dit moment een schip rondvaart waarbij er een limiet gesteld is aan de hoeveelheid suiker die de matrozen in de koffie mogen doen? Van enkele matrozen weet ik dat ze van armoede een ziekte verzinnen zodat de havenarts ze naar huis stuurt. Op deze manier hoeven ze hun ticket naar huis (en die van hun vervanger) tenminste niet te betalen.* Een ander probleem bij het bijstaan van scheepsbemanningen die slecht behandeld worden, zijn de zwarte lijsten. Iemand die

geen werk meer aangeboden. Inmiddels spreek ik bij mijn scheepsbezoeken officieren aan op hun verantwoordelijkheid voor een familiale sfeer aan boord. Als ik vraag naar de invulling van hun vaderrol, merk ik dat ze niet gewend zijn hierover te praten. Daarbij heb ik zelfs het vermoeden dat men er nog nooit over heeft nagedacht. Een HWTK merkte bijvoorbeeld op dat er op dit gebied geen enkele scholing bestaat. Dit terwijl men in de zeevaart helemaal gek is op certificaten! Mijn collegae Helene Perfors en Stefan Francke zijn onlangs begonnen met het geven van lessen op de zeevaartschool in Rotterdam. Zonder moralistisch te zijn, proberen zij de nieuwe generatie zeevarenden te laten nadenken over hun sociale gedrag. Mijn hoop is dat een officier die een familiesfeer aan boord laat heersen, een regel wordt in plaats van een uitzondering. En wat mij betreft wordt bij de volgende MLC een bepaling opgenomen dat de kapitein en machinist verantwoordelijk zijn voor de sfeer aan boord. Hierbij hoeven overigens dan geen formulieren ingevuld te worden, het kan gewoon worden gecontroleerd door de zeemansmissies!

Léon Rasser

* Bij dit alles moet trouwens onmiddellijk worden opgemerkt dat er ook eigenaars zijn die met vast personeel varen en hen bovengemiddeld goed behandelen om ze vast te houden.

NO BULLY



TNO

In Nederland helpt de regering ondernemingen een goede werksfeer te creëren. Dit doet zij bijvoorbeeld door aandacht te besteden aan pesten en intimidatie. Wanneer hier sprake van is, heb je immers te maken met de slechtst mogelijke werksfeer die er bestaat.

In opdracht van de regering heeft de Nederlandse organisatie voor Technologisch Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) een wegwijzer over pesten gemaakt. Alleen al omdat er vastgesteld is dat het probleem makkelijk voortdoet bij bedrijven die sterk hiërarchisch georganiseerd zijn, is deze handleiding volgens mij ook geschikt voor schepen.

In het kort komt het erop neer dat er bij pesten en intimidatie minstens drie mensen een grote rol spelen*. Behalve degene die pest en gepest wordt, is dat de leidinggevende. De leidinggevende is degene die kan voorkomen dat er gepest wordt en maatregelen kan nemen als het gebeurt. Als de leidinggevende dezelfde is als de pester moet er iemand van buiten zijn waaraan het gemeld kan worden.

Verder heeft de leidinggevende een belangrijke rol in het aangeven van de grens van wat kan (wat grappig is) en wat niet meer. Wegkijken is onacceptabel. Hij/zij hoort daarbij het voorbeeld te geven en het uit te dragen. Daarnaast is het goed om te weten dat behalve de gepeste ook de pester vaak een onzeker persoon is.

Al met al gaat veel in de wegwijzer over situaties die ik in aan boord soms aantref. De mensen van TNO hebben het ook goed leesbaar opgeschreven. Daarom zou ik alle maritiem officieren willen oproepen de wegwijzer op internet op te zoeken en te lezen. Deze is niet alleen gratis maar ook makkelijk te vinden.

* Mensen die niet meedoen maar er wel getuige zijn, spelen een wat minder grote rol.



PESTEN

1 OP DE 6 WERKNEMERS WORDT BEPEST,
GEDISCRIMINEERD OF GEINTIMIDEERD.

Onlangs ontving ik een wegwijzer. Niet een paal met daaraan bordjes maar een digitale link die, toen ik het opende, de titel 'TNO Wegwijzer Pesten' als titel droeg. En of ik een verhaal kon schrijven of pesten ook voorkomt op schepen van de Nederlandse Koopvaardij. Immers, ik heb veel zeevarenden in mijn kennissenkring.

Ik belde een van mijn kennissen, een kapitein bij een grote rederij in het noorden van Nederland. Ik vroeg hem of hij ooit gehoord had over de 'Wegwijzer Pesten' en of die misschien aan boord ook nodig was.

DAT ZIJN 1,2 MILJOEN MENSEN.

Nog net geen hoongelach was mijn deel. Pesten, zo deelde de kapitein mij mee, gebeurt op ieder schip. Net zoals op school, net zoals op een sportclub, het hoort gewoon bij het leven. En, zo voegde hij er ter verduidelijking aan toe, wie niet tegen een beetje pesten kan vaart niet lang! Een wegwijzer die pesten moet reguleren en die kapiteins leert wanneer men met pesten te maken heeft is derhalve niet aan boord, aldus de nog nalachende kapitein. Het was duidelijk dat ik niet zo moeilijk moest doen over iets kinderachtigs zoals pesten. Dat gebeurt overal! Maar het zat me niet lekker en ik zou geen goede journalist zijn als ik niet had doorgevraagd.

Wat blijkt: pesten heeft eigenlijk een andere betekenis aan boord dan aan de wal. Spreekt de Wegwijzer Pesten over psychosomatische klachten,



angst, woede, verdriet en zelfs post-traumatische stressstoornissen als mogelijk gevolg, pesten aan boord wordt meer gezien als een geintje waar je tegen moet kunnen. Hooguit kijk je degene die je pest vuil aan, scheldt hem uit en mijd je hem een tijdje, maar het werk eist samenwerking. En dus ga je weer gezamenlijk aan de slag (terwijl je bezig bent een manier te bedenken de ander met gelijke munt terug te betalen).

Pesten aan boord wordt als vrij onschuldig ervaren maar er komt een andere vorm (van pesten?) voor die veel minder onschuldig is. Het is een vorm die veel meer impact heeft op met name jonge zeevarenden. Degene die niet (direct) voldoet aan het plaatje van een meerdere wordt dan stelselmatig getreiterd, gekleineerd, belachelijk gemaakt.

Een andere kapitein vertelde over een leerling die bij hem op de brug meeliep tijdens de wacht en wel heel timide deed. "Ga eens wat doen! Sta daar niet in een hoekje!" riep de kapitein wrevelig. Het antwoord was onthutsend: "Mag dat dan?" De leerling

keek als een hond die ieder moment een klap verwacht. Hierdoor gealarmeerd vroeg de kapitein verder. Het bleek dat deze jongen op een vorig schip compleet vernederd was door de kapitein. Hij mocht niets, hij was slechts een hoerenzoon (de leerling zijn woord) die niets wist. Er werd nog net geen cirkel op de brugvloer getekend die hij niet mocht verlaten.

In niet mis te verstane bewoordingen werd duidelijk gemaakt dat enige vorm van participatie in de wacht niet op prijs werd gesteld. Voorts werd deze jongen beledigd, bedreigd en belachelijk gemaakt in bijzijn van andere bemanningsleden. Kortom, hij was niet meer en niet minder dan geestelijk mishandeld. Toen de kapitein vroeg of hij de rederij op de hoogte had gesteld was het antwoord positief. Maar daar werd het afgedaan met 'dat men op de hoogte was maar dat de betreffende kapitein toch veel voor de rederij had betekend (...).'

Da's wel iets anders dan pesten... Het grote verschil met de wal

is ook nog eens dat iemand die getreiterd wordt op school of werk 's avonds naar huis kan, dat zit er aan boord niet in. Natuurlijk is dit één voorbeeld van grensoverschrijdend treitergedrag, maar het aantal gevallen is moeiteloos uit te breiden. Veelal ligt de oorzaak op het vlak van machtsmisbruik:

de kapitein die, ondanks de rookverboden op de Nederlandse schepen, er overall op los pakt (en daarmee de niet-rokers behoorlijk kan irriteren), de HWTK die een niet al te snelle derde machinist een bahco naar zijn hoofd slingert, een stuurman die zijn matrozen als moderne – weliswaar betaalde – slaven belachelijk lange dagen laat maken, de kapitein die een stuurman met andere ideeën compleet negeert en/of belachelijk maakt ten overstaan van de bemanning enz.

En de meesten komen ermee weg. Tenslotte hebben leidinggevenden misschien wel geen absolute macht maar wel het laatste woord en zij rapporteren eigenlijk als enige naar de walorganisatie, of dit nu de reder is of andere instanties. Toch is de Nederlandse en Europese wet hier stellig in: 'Artikel 31 Het Europees verdrag van Maastricht zegt:

Iedere werknemer heeft recht op gezonde, veilige en waardige arbeidsomstandigheden (een Europees grondrecht).'

Intimidatie, psychisch geweld en pesten is ook op grond van de Arbeidomstandighedenwet (Arbowet) verboden. Deze wet hanteert daarvoor de term 'psychosociale arbeidsbelasting':
'Artikel 3 e.v.

De werkgever voert, binnen het algemeen arbeidsomstandighedenbeleid, een beleid gericht op voorkoming en indien dat niet mogelijk is, beperking van psychosociale arbeidsbelasting."

Duidelijk is dat leidinggeven- den op schepen en binnen de walorganisatie dit serieus die- nen te nemen. Er staan fikse straffen op het niet naleven: "De overtreders (...) van de Ar- bowet kunnen worden veroor- deeld tot een gevangenisstraf van zes jaar als het misdrijf (...) opzettelijk is begaan. Is er van opzet geen sprake, dan kan de overtreder worden veroor- deeld tot een hechtenisstraf van een jaar. Een werkgever kan ook worden veroordeeld voor dit misdrijf wanneer er in de praktijk geen of een

lichte gezondheidsschade is ontstaan."

Gezien de voorbeelden waar ik tijdens mijn korte onder- zoek mee werd geconfron- teerd lijkt het me zinvol voor werkgevers dit probleem serieus te nemen. En het leven aan boord een stukje aan- trekkelijker wordt, ook voor beginnende zeelui. Dat is mijn verhaal over de Nederlandse koopvaardij schepen.

Sara Maya