



Prof. Dr. REZA ZİARATI\*

## MAR TEL: DAHA GÜVENLİ DENİZ VE LİMANLAR İÇİN DENİZCİLİK İNGİLİZCESİ STANDARTLARI STANDARDS FOR MARITIME ENGLISH FOR SAFER SEAS AND PORTS

Konuyla ilgisi olan herkes tarafından bilindiği şekilde deniz ve limanlarda geminin, personelin ve yolcularının emniyet ve güvenliğinden sorumlu olan tüm denizciler için Denizcilik İngilizcesi'nin etkin olarak kullanımı vazgeçilmez bir gerekliliktir. Ancak yakın zamanda yayınlanmış olan tüm rapor, araştırma, makale ve özellikle güvenilir inceleme kurumlarından ulaşılan bilgiler denizcilik İngilizcesi konusunda sadece gemi içi değil, gemi dışı makamlarla yapılan iletişimde de önemli eksiklikler olduğunu ortaya koymaktadır (Alert, 2007).

Yapılan araştırmalara göre (Trenkner, 2007); insan hatalarından kaynaklanan iletişim odaklı deniz kazalarının 1/3'ü denizcilik İngilizcesi'ndeki yetersizliklerden kaynaklanmaktadır. Trenkner 'a göre VTS (Gemi Trafik Hizmetleri) bölgelerinde, insan hatalarına bağlı kazaların %40'ında telsiz muhaberesinde yapılan hataların yanı sıra yüz yüze yapılan iletişimde hatalar da önemli bir rol oynamaktadır. Trenkner (2007) tarafından yapılan çalışmalar, yazarın kendi bulgularıyla paralellik göstermektedir (Ziarati, 2006).

300 kadar kaza üzerinde yapılan araştırma sonuçlarına göre deniz ve limanlarda meydana gelen kazaların 2 ana sebebinden biri; denizcilerin İngilizce seviyesinin yetersizliğidir (Ziarati, a.g.e.). Asıl endişe verici olan konu, deniz ve liman kazalarının sayısı günden güne azalırken, özellikle yetersiz İngilizce seviyesinden oluşan insan kaynaklı hatalara bağlı kazaların sayısının giderek artış göstermesidir (MarTEL, 2007; Ziarati, 2009). Trenkner (2007), SOLAS'a bağlı gemilerin %80'inin farklı dilleri konuşan personel tarafından donatıldığını ve çeşitli sebeplerden dolayı bu personelin, denizcilik İngilizcesi'ni

It is acknowledged by all concerned that effective knowledge of English at sea and in ports is a must for all seafarers responsible for safety and security of the ship, its crew and its passengers. Yet as evidenced by recent reports, articles and papers particularly accidents reports by major and reputable investigation authorities that the standard of English of some seafarers is so bad that they have difficulty communicating not only between themselves but also with agencies outside the ship (Alert, 2007).

Investigations into the human factor regarding disasters at sea, which focused on communication behaviour according to Trenkner (2007) revealed that one third of accidents happen primarily due to insufficient command of maritime English. He reported that in VTS (Vessel Traffic Service) controlled areas for instance, poor communicating of relevant factors contribute up to 40% of collisions involving the human element, most of them caused by failures in radio communication even in routine conversations, but some also through face-to-face communication deficiencies. The studies by Trenkner (2007) is in line with the authors own findings (Ziarati, 2006).

A review of some 300 accidents revealed that standard of English of seafarers is one of the two main causes of accidents and incidents at sea and in port (Ziarati, ibid). What is so alarming is that while accidents at sea and in ports are decreasing, accidents due to human failure, particularly due to poor standards of English by seafarers are on the increase (MarTEL, 2007, Ziarati, 2009). Trenkner (2007) reports 80% of all SOLAS vessels are

yeterli seviyede kullanamadıklarını belirtmektedir. Gemilerde yönetim, işletme ve/veya destek unsurlarının geliştirilmesine yönelik olarak hazırlanan prosedürler, broşürler, anketler, elektronik posta yazışmaları ve kontrol listeleri gibi tüm dokümantasyon çalışmalarında büyük bir artış görülmekte olup bunların daha önce meydana gelmiş deniz ya da liman kazalarından kaynaklandığı belirtilmektedir.

### SMCP VE AÇIKLARI...

Denizcilik İngilizcesi standartlarını yükseltmek amacıyla IMO tarafından 2001 yılında SMCP (Standart Deniz Muhabere Terminolojisi) yayınlanmıştır. Amaç denizcilik sektöründe yaşanmakta olan lisan problemini ortadan kaldırmak ve yanlış anlaşılmalardan kaynaklanabilecek deniz kazalarını önlemektir. Ancak sıkça akıllara takılan soru SMCP'nin gerçekten denizlerde kullanılıp kullanılmadığı olmuştur (Alert, 2007). Gerçek sorun, IMO tarafından sadece STCW gereklerinin değil, SMCP'nin dahi denizcilikte kullanımı ve etkin bir şekilde uygulanıp uygulanmadığının yeterince denetlenmemesidir. Bu sorunlara geçici bir çözüm getiren SMCP, sadece güvenlikle ilgili temel konulardaki muhabere gereksinimlerini

presently crewed with multilingual personnel who, for diverse reasons, are frequently unable to render the maritime English skills required. It has been argued that in order to improve management, operation and/or support on board vessels, the amount of paperwork in the form of procedures, leaflets, questionnaires, e-mails and checklists are on the increase, stating that all have come about in response to an earlier accident or incident at sea or in ports.

### SMCP AND ITS LACKS

To improve the standard of Maritime English, IMO in 2001 introduced SMCP Standard Marine Communication Phrases. The aim was to get around the problem of language barriers at sea and to avoid misunderstandings which can cause accidents. The question often asked is, is SMCP used at sea? (Alert 2007). The problem is that IMO does not carry out inspections to see if STCW is correctly implemented, let alone monitoring the implementation or usage of SMCP at sea or its effective application. While SMCP has provided a sort of survival kit; it only includes the essential safety related communication events where spoken English is required. IMO in introduc-



**MarTEL Partnership** from right to left: Capt. Marco Otolini (Glasgow College, UK), Dr Osman Turan (Strathclyde University, Scotland), Bahar Togay (Berke Marine, TR), Capt. Taner Albayrak, (TUDEV Institute, TR), Tomaz Gregoric (Spinker, SI), Capt. Heikki Kovisto (Satakunta University, FI), Professor Dr Reza Ziarati (General Coordinator, TUDEV, TR and Chairman of C4FF, UK) – Project coordinator, Capt. Hilde Kjerstad (Tromso University, NO), Capt. Yanusz Uriasz (Szczecin University, PL), Dr Martin Ziarati (C4FF, UK) – Project Manager, Nesrin Gulsaran, Serhan Sernikli and Tezer Ulküatam (TUDEV, TR).- the latter is the Chair of the MarTEL Taskforce at TUDEV.

