



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

Prof. Dr. REZA ZİARATI*

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 iletişimdeki 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 (Tromsø 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.

Değerlendirme sistemi denizcilik meslek bilgisini değil, İngilizce dil becerisini ölçmelidir.
The assessment system should also test the English skills and not maritime knowledge of a seafarer.

karşılatabilmektedir. IMO tarafından SMCP'nin ortaya konmasında 2 önemli nokta gözardı edilmiştir. Bunlar öncelikle, tüm denizcilerin belirli bir İngilizce yeterliliğine sahip olması, bunun denetlenmesi ve ölçülmesi gerekliliği; ikinci olarak ise yeterli seviyede İngilizce'ye sahip olmadan sadece SMCP'yi ezberlemeye dayalı bir eğitim sisteminde acil durumlarda ortaya çıkabilecek psikolojik koşullardır. Örneğin, SMCP de yer alan deniz muhaberesine ilişkin acil durumlara ilişkin hususlar İngilizce dil eğitimi kapsamında verilmediği takdirde sadece ezberleme yöntemiyle öğretilecek bu terimlerin acil bir durumda doğru ve yerinde kullanımı mümkün olmayacaktır. Nitekim bu konu birçok gerçek kaza raporunda da ortaya konmuş bulunmaktadır (Ziarati, vd, 2009). Valerie Short'un belirttiği gibi STCW 95, vardiya zabıtlarının İngilizce bilgilerinin 'yeterli' olması gerektiğini belirtirken, kazandırılması gereken İngilizce yeterlilik seviyelerinin ne olması gerektiğine dair açık bir tanım içermemektedir.

NASIL OLMALI VE MARTEL?

Bugüne kadar ne yazık ki İngilizce sorunları karşısında sadece reaksiyonel nitelikte çalışmalar gündeme gelmiş, bu kapsamda söz konusu konulardaki IMO düzenlemeleri genellikle SOLAS ve MARPOL gibi bazı özel konulardaki çalışmalarla sınırlı kalmıştır. IMO MSC 2006 Toplantısı'nda İngiltere heyetinin, birçok ülke tarafından desteklenen, denizcilerin yetersiz İngilizce seviyesini geliştirmek amacıyla önlem alınmadığı takdirde bunun ciddi sorunlara yola açacağına dair komiteye yaptığı uyarı sonucu, denizcilik İngilizcesi'ne olan ilgi ve verilen önem tekrar ön plana çıkmıştır. Konuyla ilgili yapılan çalışmalarda denizcilik İngilizcesi'ni geliştirmek adına geniş kapsamlı bir standart oluşturulması ve İngilizce seviyesini ölçmek için nelere ihtiyaç olduğu ve neler yapılması gerektiği tartışılmıştır. Değerlendirme sistemi denizcilik meslek bilgisini değil, İngilizce dil becerisini ölçmelidir. Özünde mesleki olmakla beraber alışılmış test sitemlerinden farklı şekilde öncelikli olarak dil bilgisini değil, dili algılamadaki 4 yeteneğin (konuşma, okuma, dinleme, yazma) test edilmesini esas almalıdır. Loginovsky'nin (2002) de önerdiği gibi İngilizce'nin denizcilik bağlamında öğretilmesi esas alınmalıdır.

MARTEL'İN DOĞUŞU

IMO MSC 2006 Toplantısı'nda İngiltere heyeti tarafından

ing SMCP neglected two very important considerations. Firstly, the need for competence in English language by all seafarers and a means of monitoring and measuring this competence, and secondly, that without competence in English language and reliance on memorising SMCP, when emergencies do occur, psychology plays an important role viz., if these marine communication phrases are not learned in a context of English language environment, then at the time of panic, there are no assurances that they are recalled correctly and this has been observed in several recorded accidents (Ziarati, et al, 2009). Valerie Short states that while STCW95 contains guidelines to watch keepers stipulating that standards of English of seafarers should be 'adequate' (whatever this means!) for general OOW duties, yet she notes that the STCW code does not provide indications of English proficiency levels to be achieved (Short, 2007).

HOW IT WOULD BE AND MARTEL?

To date, the response to poor English competences has been reactive and IMO practice as has been the case in the past have been often a response to specific disasters, see for instance, SOLAS, MARPOL, etc. The interest in Maritime English was renewed in a recent meeting of IMO MSC 2006 meeting when the UK delegation supported by several other countries warned the Committee of severe consequences if action is not taken to remedy the poor standards of Seafarers' English. There were discussions at the workshop meetings at the event that what is needed is to develop a set of comprehensive standards for Maritime English and provide a means of assessing English proficiency level of seafarers. The assessment system should also test the English skills and not maritime knowledge of a seafarer. It should be vocational in nature and unlike conventional testing system should be skill based with not too much reliance on grammar. There was a strong feeling that English should be taught in the context of maritime English as suggested by Loginovsky (2002).

BIRTH OF MARTEL

In response to the IMO MSC 2006 call by the UK delegate in 2007, C4FF (UK) with support from TUDEV (TR) and a number of MET institutions and progressive enterprises in several EU countries instigated a project called MarTEL. MarTEL is a set of standards for Maritime English. The proposed standards are expected to make seas and

ortaya konan hususlara cevap niteliğinde, 2007 senesinde C4FF (UK) tarafından Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) ve AB ülkelerinde denizcilik eğitimi veren muhtelif kurum ve kuruluşların desteği ile MarTEL Projesi başlatılmıştır. MarTEL Projesi; denizcilik İngilizcesi için yeni standartların geliştirilmesini amaçlamaktadır. Oluşturulacak standartların; deniz ve limanları, sağlanacak etkin iletişim sonucu daha güvenli hale getirmesi, yaşamları kurtarılması ve gemilerdeki yaşam kalitesini artırması beklenmektedir. Bu kapsamda; birinci aşamada (Phase I) temel seviyeden üst-orta/ileri seviyelere ulaşan, ikinci aşamada (Phase II) güverte ve makina vardiya zabitleri ve üçüncü aşamada (Phase III) kıdemli güverte ve makina zabitleri için öngörülen İngilizce becerilerini ölçmeyi amaçlayan 3 aşamalı bir test sistemi geliştirilmiştir.

MarTEL; SMCP'deki sınırlamaların yanı sıra TOEFL ve IELTS gibi mesleki İngilizce'yi test etmeyen standartlara olan ihtiyacı da ortadan kaldırmayı hedeflemektedir. MarTEL'in TOEFL ve IELTS'den farkı; mesleki bir yaklaşım içinde olması ve farklı sınıf ve aşamalardaki denizcilerin farklı İngilizce becerilerine yönelik ihtiyaçlarını dikkate almasıdır. MarTEL Projesi, daha önce yapılmış olan 'De-



MarTEL Projesi; varolan sorunları çözmek için bir araç geliştirmeyi değil, Newton yaklaşımında olduğu gibi, ileride olması muhtemel sorunları çözmek amaçlı proaktif bir sistem geliştirmeyi öngörmektedir.

MarTEL is not a tool set to solve problems but a pro-active approach for avoiding problems in the future, hence a Newtonian approach.

nizcilik İngilizcesi' diye bir dilin olmadığını ve İngilizce öğreniminin sadece İngilizce eğitimi kapsamında sağlanabileceğini savunan bir AB Leonardo Projesi'nden kaynaklanmıştır. Denizcilik İngilizcesi, Loginovsky'nin (2002) bulgularında da belirtildiği şekilde, İngilizce dilinin mesleki bir unsuru olup herhangi bir ESP (Özel Amaçlı İngilizce Programları) şeklinde ele alınmalıdır.

IELTS VE TOEFL'DAN FARKLI

MarTEL Projesi her sınıf ve aşamadaki denizcilerin İngilizce kullanım ihtiyaçlarını 3 farklı aşamada net olarak ayırmaktadır. MarTEL SMCP'yi de içine alacak şekilde yaklaşık 700 deniz kazasının araştırılması sonucu ortaya çıkan sonuçlar üzerine yapılan çalışmaları içermektedir. MarTEL, akademik çalışmalara yönelik olarak hazırlanmış olan IELTS ve TOEFL gibi sınavlara dayanmamaktadır. Bu sınavlar SMCP'yi içermediği gibi değişik sınıf ve aşamalardaki gemi adamlarının İngilizce yetenek seviyelerini de dikkate almamaktadır. MarTEL Projesi'nin çok

ports safer and save lives and to improve the quality of live on board vessels through improved communications. The standards include three assessment phases, ranging from Elementary to Upper-intermediate/advance in Phase I, English Tests for given skills for Deck and Marine Engineering Officers of Watch in Phase II and English Tests, again for given skills, for Senior Deck and Marine Engineering Officer in Phase III.

It overcomes the limitations of SMCP and removes the need to use standards such as IELTS or TOEFL as these are not designed for seafarers' requirements. Unlike IELTS or TOEFL, MarTEL is a vocational approach and relies on the languages skills needs of different types and ranks of seafarers. MarTEL, abides by the findings of an earlier EU funded Leonardo pilot project that, there is no language called 'Maritime English' and that competence in English Language is only attained if developed in the context of English language. Maritime English is the vocational element of the English Language for seafarers and should be treated as any other ESP (English for Special Purposes). This concept agrees with findings of arguments presented by Loginovsky (2002). MarTEL

also clearly identifies the English Language needs of each type and rank of seafarers, setting English proficiencies levels at three different phases.

DIFFERENCES FROM IELTS AND TOEFL

MarTEL embraces SMCP and incorporates additional content which has been emanated from the study of some 700 accidents. MarTEL, places less reliance on conventional English Language tests such as IELTS, TOEFL, etc. The latter standards are developed for academic studies. Most Merchant Navy Officers come through vocational routes. Furthermore, IELTS, TOEFL do not distinguish languages skill needs of different types and ranks of officers and they do not embrace SMCP. One very important attribute of MarTEL is that it is about the Maritime Test of English Language and not English Language test of Maritime knowledge. MarTEL, takes the arguments of all scholars and researchers in the field of English language competency requirements at sea.

önemli diğer bir özelliğini sınavların “denizcilik mesleki bilgisinin İngilizce olarak sınanması değil”, “İngilizce bilgisinin denizcilik anlamında sınanması” oluşturmaktadır. Bu bakımdan MarTEL Projesi tüm akademisyen ve araştırmacıların denizcilikte kullanılan İngilizce dil yeteneklerini dikkate almaktadır.

MARTEL STANDARTLARI

MarTEL Standardlarını geliştirme sürecinde Catherine Logie'nin (2007) konuyla ilgili görüşlerinin dikkate

MARTEL STANDARTS

The development of MarTEL Standards necessitated the views of Catherine Logie (2007) to be taken into consideration. She is of the opinion that Maritime English training at METs lacks the following:

- Time allocated to Maritime English
- Up-do-date resources integrating Maritime English content with the Communicative Approach to language training.

AB çapında yürütülmekte olan MarTEL ve MarEng Plus Projeleri işbirliği konusunda anlaşmaya varmış olup bunun her iki proje ürünlerini güçlendirmesi beklenmektedir.

The two Maritime English project teams currently funded by EU, viz., MarTEL and MarEng Plus have agreed to cooperate and this is expected to strengthen the products being developed within the two projects.

alınması gerektiği anlaşılmıştır. Logie'ye göre denizcilik eğitim kurumlarında verilen Denizcilik İngilizcesi eğitimlerinde eksik olan konular şu şekildedir:

- Denizcilik İngilizcesi eğitimine ayrılan sürelerin yetersizliği
- Denizcilik İngilizcesi içeriğinin iletişim eğitim metodları ile bütünleşmesini sağlayacak güncel kaynakların azlığı
- Terminolojiye öncelik verilerek dinleme ve konuşma becerilerini pratik olarak geliştirmek için yeterli zaman ayrılmaması
- Konuşma becerilerini ölçecek etkili bir sınav tekniğinin olmaması
- Denizcilik İngilizcesi eğitmenleri ve öğrencileri için standard niteliklerin olmaması
- Denizcilik İngilizcesi eğitmenlerinin yöntem ve konu içeriklerini geliştirmek için yeterli imkana sahip olmaları

MARTEL SINAVLARININ 3 AŞAMASI

1. Aşama – Üst orta/İleri seviye
2. Aşama - Vardiya Zabiti – Güverte ve Makina
3. Aşama – Kıdemli Zabitler – Güverte ve Makina

Her aşama standart testlerin yanı sıra bunları destekleyen çalışma rehberleri, çalışma kitapları ve her seviyedeki zabit gurubu için dil becerileri ve beceri seviyelerine ilişkin hususları kapsamaktadır. İkinci ve üçüncü aşamalardaki becerilerin belirlenmesinde yaklaşık 700 kazanın incelenmesi ile elde edilen sonuçlardan istifade

- Time to develop practical skills of listening and speaking (with priority given to learning terminology)
- Exam systems evaluating spoken competence.
- A standardised qualification for Maritime English trainees and trainers.
- Opportunity for Maritime English trainers to update their knowledge of both subject content and methodology.

MARTEL TEST AT 3 DIFFERENT LEVELS/PHASES

- Phase 1 - Upper intermediate/Advance
- Phase 2 - Officer of watch – Deck, and Officer of watch – Marine Engineers
- Phase 3 – Senior Officer – Senior Deck, and Senior Marine Engineers

Each phase contains a standard (test) supported by a set of study guidelines and each having a series of study units, language skills and skill levels for each type and rank of officers. In Phases 2 and 3 these skill needs are clearly identified which are based on the outcome of some 700 accident investigations. Each phase has been tested and evaluated in several countries involved with the MarTEL project. The outcomes of the EU funded MarEng (2005-07) has been included in the MarTEL study units and the findings of MarEng Plus (2008-2010) will be included in MarTEL standards.

There are several papers and workshops in several major maritime events in September and October 2009 before

