

بررسی ضرورت استانداردسازی مکالمات دریایی در عملیات های راهنمایی

و

آموزش آن به راهنمایان و فرماندهان یدک کش ها



محقق : راهنما رسول نیروئی

شرکت هدایت کشتی خلیج فارس

بندر بوشهر

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

فهرست

- 4..... مقدمه
- 7..... گسترش *SMCP* و کاربرد آن در عملیات های راهنمایی و یدک کشی
- 8..... نقش *G.A.M.E.*
- 9 ماهیت مکالماتی فرماندهی کشتی، راهنما و ناخدای یدک کش
- 9..... مشکلات مربوط به مکالمات فرماندهی کشتی، راهنما و ناخدای یدک کش
- 10..... وضعیت فعلی مکالمات دریایی در عملیات های راهنمایی بنادر ایران
- 11..... سانحه دریایی به سبب عدم بکارگیری مکالمات استاندارد در یکی از بنادر
- 12..... نوآوری های جدید برای استاندارد سازی
- 13..... بسط دادن *SMCP* در جهت فراهم کردن ارتباطات مکالماتی بر پایه ی زبان انگلیسی در طول مانور
- 14..... بکارگیری اصطلاحات جدید در هنگام آموزش عملیات های راهنمایی و یدک کشی
- 16..... وضعیت فعلی پیش نویس ضمیمه *SMCP*
- 16..... پیشنهادات جهت استاندارد سازی مکالمات در بنادر ایران
- 17..... نتیجه گیری
- 18..... منابع

مقدمه

از آنجا که زبان انگلیسی سر تا سر آب های دنیا را فراگرفته و به شاه کلید مکالمات دریایی بر روی کشتی ها مبدل گشته است، ایجاد می کند که دسته ای از کلمات و اصطلاحات قابل فهم و روشن جهت مکالمات دریانوردان انتخاب گردد.

این خواستگاه منجر به تشکیل مجموعه ای از کلمات استاندارد ناوبری دریایی SMNV(Standard Maritime Navigational Vocabulary) در سال 1977 شد و پس از آن انگلیسی دریایی بلیک (Blakeys Maritime English) در سال 1983 و امروزه مجموعه ی اصطلاحات استاندارد مکالمات دریایی SMCP که به صورت جهانی مورد استفاده است. همان گونه که در وب سایت جهانی سازمان جهانی دریانوردی بیان شده، SMCP نخستین بار در بیست و دومین مجمع عمومی این سازمان در نوامبر سال 2001 میلادی تحت عنوان رزولوشن (RESOLUTION A.918(22) به تصویب رسید و جایگزین SMNV شد. دلیل اصلی این جایگزینی، افزایش ایمنی به سبب استفاده از زبان مکالمه ای شفاهی استاندارد در عملیات های دریایی بود.

SMCP شامل اصطلاحات و مکالمات شفاهی جهت برقراری ارتباط ساحل با کشتی (Shore to Ship) ، کشتی با ساحل (Ship to Shore) ، کشتی با کشتی (Ship to Ship) و حتی مکالمات بر روی خود کشتی می باشد. به کارگیری آن تمامی موانع مکالماتی و کج فهمی هایی را که منجر به تصادفات می شود، کاهش داد. بر اساس کنوانسیون بین المللی STCW1987 (Standard Of Training Certificate & Watch Keeping For Seafarers) توانایی درک و استفاده از SMCP برای تمامی افسران کشتی های دارای 500 تن ظرفیت ناخالص و بالاتر اجباری است.

در این جا چند نکته ی قابل توجه در رابطه با ضرورت استفاده از SMCP وجود دارد که بر آن تأکید می کنیم:

الف - استفاده از زبان های مادری افراد بر روی کشتی ها به خصوص بر روی کشتی هایی با ملیت های مختلف به هیچ وجه توصیه نمی شود و این تنهاترین و صحیح ترین اقدام ممکن برای رسیدن به این یکپارچگی زبانی است بر خلاف آنچه در SOLAS2004 آورده شده و تأکید میکند که ضرورتی برای مکالمه به زبان انگلیسی برای کارکنان کشتی و ساحل، همچنین بین کارکنان یدک کش و راهنما از یک ملیت وجود ندارد.

استفاده از SMCP در تمامی شرایطی که مشکلات زبانی مکالماتی وجود دارد توصیه می شود. به دفعات دیده شده که در هنگام عملیات های دریایی و پس از پیوستن راهنما به تیم پل فرماندهی راهنما در ارتباط با افراد خارج از کشتی همچون فرماندهان یدک کش ها از فرم استاندارد SMCP استفاده نکرده و این خود منجر به وقوع حوادث غیر قابل جبرانی شده است.

ب - نکته مهم دیگر آنکه SMCP یک "زبان ایمن استاندارد" می باشد که هدف و ضرورت ویژه ی آن انجام ایمن عملیات های دریایی کشتی هاست. همان گونه که می دانید SMCP بر اساس SMNV توسعه یافت تا اصطلاحات با درک بیشتر در آن جای داده شده و بتواند تعداد بیشتری از عملیات های مختلف دریایی را پوشش دهد. بسیار مهم است که این کدهای ارتباطی همگام با تغییرات و نوع آوری ها در دریانوردی نوین به روز شوند و این قابلیت در گسترش بدنه ی اصطلاحات در SMCP وجود دارد.

ج - استفاده از یک ابزار ارتباطی معمول هم چون SMCP برای جلوگیری از کج فهمی هایی که منجر به تصادفات می شوند بسیار ضروری و غیر قابل اجتناب است. تعداد بی شماری از تصادفات و وقایع دریایی ناگوار به دلیل زبان ارتباطی ناکاراست که تهدید بزرگی برای ایمنی تمامی گروه های درگیر در عملیات های راهنمایی و یدک کشی محسوب می شود.

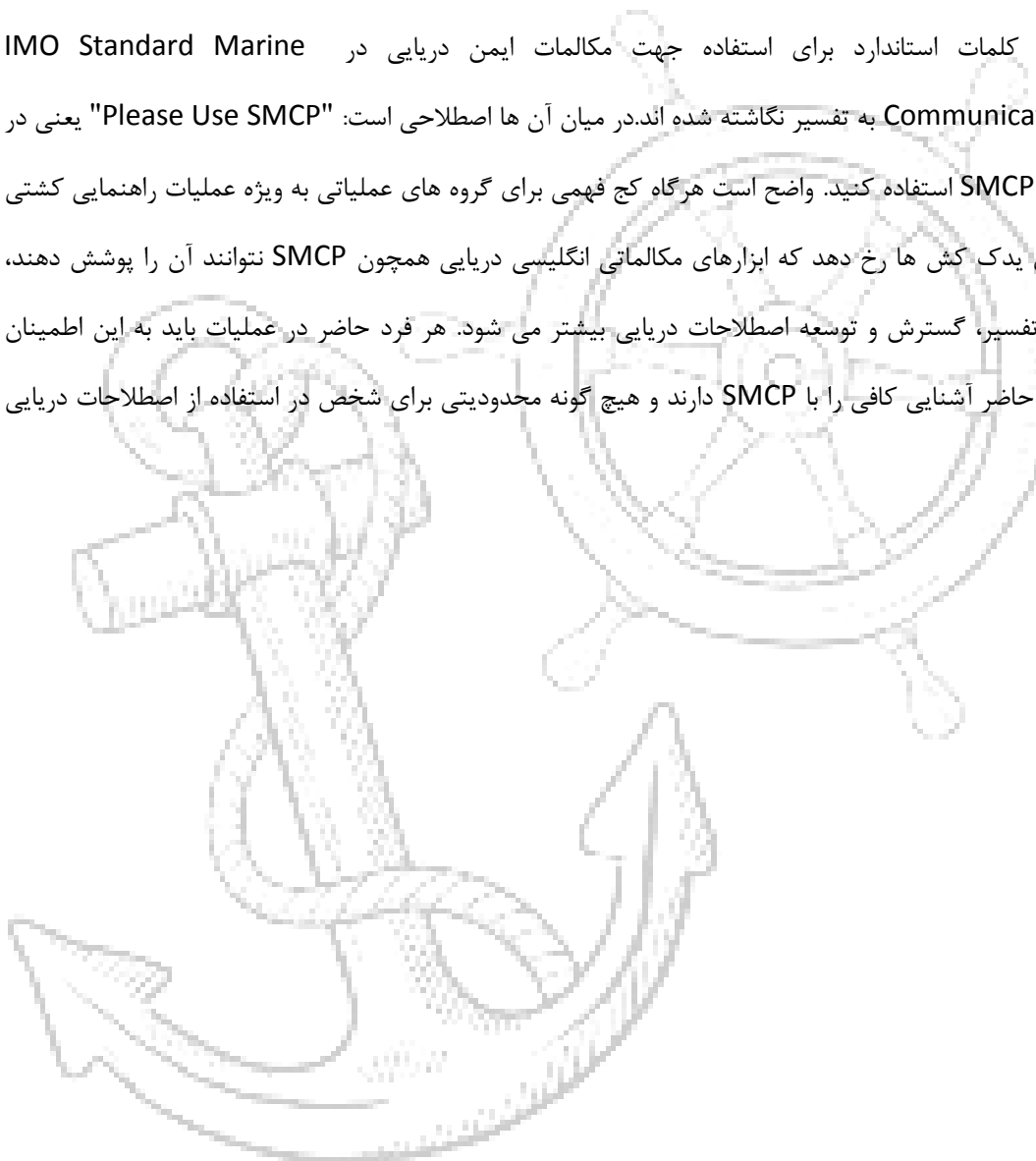
د- همان طور که می دانید استفاده از SMCP در بسیاری از شرایط عملیاتی به خصوص جداسازی و پهلو دهی کشتی ها حیاتی است گرچه آن را در شرایط معمول به کار می برند. گسترش بدنه ی مکالماتی و اصطلاحاتی SMCP نیز در عملیات های راهنمایی کشتی و یدک کشی نیازی است که به هیچ وجه نمی توان آن را نادیده گرفت. برای حل و فصل این مشکل جلسه ای تحت عنوان "English As Working Language During Manoeuvring" در سال میلادی 2012 و در سی و هشتمین جلسه ی عمومی (International Federation of Shipmasters Associations) IFSMA در کپن هاگن برگزار شد. Capt.Meyer در این جلسه بیان کرد که 95 درصد از عملیات های دریایی راهنمایان کشتی ها به صورت استاندارد انجام می شود و تنها پنج درصد باقیمانده به دلیل شرایط غیر معمول در هنگام پهلو دهی و جدا سازی استاندارد نیستند. پیشنهاد Capt.Meyer در حمایت از گسترش بدنه SMCP برای عملیات های یدک کشی و برای آن 95 درصد عملیات استاندارد، پس از بحث و مشاجره ی بسیار پذیرفته شد. (IFSMA RES.1/2012(AGA38)

ه- توانایی فهم و استفاده از SMCP برای تأییدیه گواهینامه ی تمامی افسران کشتیک کشتی های دارای ظرفیت ناخالص 500 تن به بالا ضروری است، به خصوص برای تمامی افراد حاضر در مکالمات بین فرمانده کشتی، راهنما و ناخدای یدک کش ها. Capt.Meyer در پایان جلسه سالانه ی IFSMA در سال 2011-2012 سخنان خود را چنین پایان داد:

تمامی فرماندهان کشتی ها، یدک کش ها و راهنمایان دارای گواهینامه با مرجع یکسان می باشند و مهارت های زبانی آن ها بر اساس CEFR(Common European Framework of Reference for Language) باید در سطح B1 باشد. برای افزایش ایمنی کشتی ها و ترافیک آن ها در آب راه ها و فراهم نمودن حمایت قانونی بهتر از فرماندهان کشتی ها، لغات استاندارد باید گسترش یابند و به بخش A اصطلاحات ارتباطی دریایی استاندارد در IMO افزوده شوند.

گسترش SMCP و افزایش کاربرد آن در عملیات های راهنمایی

اصطلاحات و کلمات استاندارد برای استفاده جهت مکالمات ایمن دریایی در IMO Standard Marine Communication Phrases به تفسیر نگاشته شده اند. در میان آن ها اصطلاحی است: "Please Use SMCP" یعنی در مکالمات خود از SMCP استفاده کنید. واضح است هر گاه کج فهمی برای گروه های عملیاتی به ویژه عملیات راهنمایی کشتی ها و به کارگیری یدک کش ها رخ دهد که ابزارهای مکالماتی انگلیسی دریایی همچون SMCP نتوانند آن را پوشش دهند، نیاز برای شرح، تفسیر، گسترش و توسعه اصطلاحات دریایی بیشتر می شود. هر فرد حاضر در عملیات باید به این اطمینان برسد دیگر افراد حاضر آشنایی کافی را با SMCP دارند و هیچ گونه محدودیتی برای شخص در استفاده از اصطلاحات دریایی وجود ندارد.



نقش G.A.M.E(German Association for Maritime English)

موسسه G.A.M.E به ریاست Capt.Willi Witting با برگزاری سالانه ی کارگاه ها و سمینارهای تخصصی برای مدرسان زبان های دریایی اهدافی را برای ارتقاء و افزایش سطح کیفی آموزش زبان دریایی را دنبال می کند. موسسه با تشکیل کارگاهی یک روزه در طول سال موضوعی را جهت ارائه، بحث و تحقیق در سمینار سال آینده مشخص می کند. در سمینار سه روزه ی سال آینده مدرسان زبان علاقه مند به موضوع، تحقیقات و نتیجه جستجوهای خود را ارائه می کند. محور اصلی فعالیت های ایشان توسعه زبان دریایی و اجرای آن در دوره های آموزشی تخصصی است. عنوان سمینار G.A.M.E در سال 2014 تحقیق بر روی اصطلاحات عملیات های راهنمایی و یدک کشی "Proposal for Phrases on Pilotage &Tug Assistance-SMCP" بود که در شهر Bremen برگزار شد.

پس از آن نوبت به برگزاری نشست سالانه ی IFSMA رسید که خروجی آن بیان رزولوشن در رابطه با نیازهای ضروری برای گسترش SMCP در عملیات های راهنمایی و یدک کشی بود. در طول این سمینار مدرسان اقدام به اصلاح و پیش نویسی کردند که موضوع آن توسط Capt.Meyer در کارگاه Bremen در طول سال 2013 میلادی تهیه شده بود. این پیش نویس پس از صحبت و مجادله ی فراوان با راهنمایان کشتی های دو بندر Bremerhaven&Hamburg و نیازهای عملیاتی آن ها به رشته ی نگارش درآمد.

ماهیت مکالماتی فرمانده کشتی، راهنما و ناخدای یدک کش

فرمانده کشتی، راهنما و ناخدای یدک کش به دنبال هدف مشترکی هستند و آن هدایت ایمن کشتی به سمت اسکله، پهلودهی، جداسازی و یا لنگراندازی آن می باشد. در رسیدن به این هدف هیچ مسئله ای را نمی توان با اهمیت تر از ارتباط مکالماتی صحیح بین فرمانده، راهنما و ناخدای یدک کش یافت. هرچند که فرمانده کشتی به طور کامل به مهارت راهنما اعتماد می کند اما باید این شانس را به او داد تا با دنبال کردن مکالمات راهنما با گروه های خارجی به خصوص با فرماندهان یدک کش ها بهتر تصمیم گیری کند.


مشکلات مربوط به مکالمات فرمانده کشتی، راهنما و ناخدای یدک کش

تیم پل فرماندهی در هنگام عملیات های راهنمایی باید دارای انسجام و یکپارچگی کامل باشند. اما مکالمات راهنما با ناخدای یدک کش ها به زبان محلی و به جز زبان انگلیسی، همچنین مکالمات فرمانده کشتی با افسران خود به زبان دیگر می تواند این انسجام و یکپارچگی را از بین ببرد و به راحتی آن را به دو تیم تقسیم کند. به هیچ وجه نمی توان تأثیر مکالمات استاندارد دریایی را در شکل گیری تیم پل فرماندهی یکپارچه نادیده گرفت.

در مقاله ای با عنوان "Pilot on Board" موانع ارتباط موثر به خوبی بیان شده اند که نبود دانش کافی و نا توانی در برقراری ارتباط به زبان انگلیسی شرایط بدتری را ایجاد می کند. از آنجا که راهنما نماینده ی قانونی یک کشور بر روی کشتی است، بسیار دشوار می توان خطای او را گوشزد کرد و یا ایرادی را به تصمیم گرفته شده ی او بیان نمود. واگر اصلاح این خطاهای مانوری راهنمای کشتی از سوی فرمانده با تأخیر صورت گیرد وقوع اتفاقات جبران ناپذیر، دور از انتظار نخواهد بود.

بنابراین استفاده از زبان مشترک همه ی گروه ها مثلا انگلیسی امکان اشتباه و تصادمات را به سبب کج فهمی های مکالماتی کاهش خواهد داد.

در مقاله ی دیگری "Who is to Blame" که در روزنامه ی Gard News شماره 173 در سال 2004 میلادی منتشر شد، نویسنده اشاره به تصادفات دارد که در هنگام عملیات های یدک کشی اتفاق افتاده است. زبان راهنمای کشتی در هنگام برقراری ارتباط با ناخدایان یدک کش ها قابل فهم برای فرمانده کشتی نبوده است. روشن است که در این شرایط، فرمانده کشتی از چگونگی دستورات یدک کشی و وضعیت پیشرفت عملیات آگاهی ندارد. این خطای انسانی در برقراری ارتباط مؤثر یکی از مهمترین فاکتورهای ایجاد حوادث دریایی در بنادر به شمار می رود.



وضعیت فعلی مکالمات دریایی در عملیات های راهنمایی بنادر ایران

همان طور که میدانید علیرغم تمامی تلاش مدیران دریایی برای تربیت راهنمایانی با تسلط زیاد در زبان انگلیسی به دلیل نبود استاندارد که بر طبق آن بتوان نیروها را آموزش داد ، متأسفانه هم چنان شاهد مکالمات به زبان فارسی در بین راهنمایان با گروه های درگیر در عملیات های راهنمایی به خصوص مکالمات با ناخدایان یدک کش ها هستیم. نحوه دستورات مانوری از سوی راهنمایان در بنادر ایران که به تعداد انگشتان دست هم نمیرسد متفاوت است.

در بنادر ایران ناخدایان یدک کش ها افرادی هستند که در طی آموزش در دوره های دریایی به هیچ وجه آموزش زبانی خوبی ندیده اند. تلاش راهنمایان برای ارتقا سطح مکالماتی آن ها در طی عملیات های راهنمایی و یا همان آموزش در حین کار نتوانسته کمک شایانی به این گروه که نقش بسیار کلیدی در انجام عملیات ایمن دارند بکند.

اکنون امیدواریم با افزایش توجه مدیران دریایی به ضرورت ایجاد یک استاندارد قابل قبول و اجرای برنامه های آموزشی ، در آینده ای نزدیک شاهد ارتقا سطح زبانی تمامی افراد درگیر در گروه های عملیات های راهنمایی باشیم .

سانحه دریایی به سبب عدم بکارگیری مکالمات استاندارد در یکی از بنادر

کاپیتان موسوی سرراهنمای بندر بوشهر در شرایط جوی نامساعد و جریان تند آب پس از هماهنگی های لازم با کنترل جهت ورود کشتی چینی راهی دریا میشود. او با دقت کامل تمامی برنامه ریزی ها را برای یک عملیات ایمن انجام میدهد.

فرمانده شناور راهنما بر هماهنگی لازم را جهت سوار شدن راهنما انجام داده است. دریا مواج است و کاپیتان موسوی برای هماهنگی های بیشتر و آگاه نمودن فرمانده کشتی از شرایط موجود تماسی را از طریق **VHF** قایق راهنما برقرار میکند. او از کشتی میخواهد که به هیچ وجه وارد کانال نشود. شک کاپیتان موسوی به یقین تبدیل شد، عدم تسلط فرمانده و نفرت کشتی به زبان انگلیسی.

وقتی قایق راهنما بر به نزدیکی ورودی کانال رسید، کاپیتان کشتی را در دهانه ی ورودی می بیند و این بر خلاف آن چیزی است که او از کشتی خواسته بود. او کشتی را در حال **DRIFT** و خارج شدن از مسیر به سمت دیواره ی کانال می بیند. فریاد های او برای افزایش سرعت کشتی با فرمانده بی نتیجه باقی می ماند. او خود را با سرعت به پل فرماندهی رساند اما متأسفانه کشتی با سرعت 2 نات نتوانست از شرایط موجود رهایی یابد و به گل نشست.

اطلاع رسانی ناقص نفرت برج کنترل به راهنما و آگاه نساختن کاپیتان موسوی از عدم تسلط کارکنان کشتی به زبان انگلیسی حادثه آفرید. این حادثه می تواند میزان ضرورت به زبان انگلیسی را به روشنی نشان دهد.

نوآوری های جدید برای استاندارد سازی

در 21 سپتامبر سال 2009 میلادی Capt. Brooks & Capt. Schisler در مقاله ای تحت عنوان " Standardized Tractor Tug Commands for Ship-Assist Work " که در ژورنال دریایی "The Professional Mariner" به چاپ رسید، گزارشی از تلاش های خود برای استاندارد سازی دستورات مربوط به یدک کش های تراکتور در هنگام عملیات های راهنمایی دادند. که ایشان خود نیز از این اصطلاحات دستوری یدک کش ها برای آموزش به راهنمایان در سیمپلاتورها استفاده می کردند.

آن ها پیشنهاد می کنند که این دستورات استاندارد باید به گونه ای قابل فهم و مختصر باشند که در مانور های سریع عملیاتی کشتی ها تأثیری بر کیفیت مانور نگذارند. در واقع در این تحقیق تأکید نویسندگان بر دو بخش است:

الف- نیازهای موجود برای استانداردسازی اصطلاحات

ب- نیاز به آموزش نفرات در سیمپلاتورها قبل از به کارگیری اصطلاحات در موقعیت های واقعی عملیاتی

همان گونه که مردم در مکالمات روز مره ی خود برای بیان یک منظور، از جملات و کلمات مختلفی استفاده می کنند، در عملیات های راهنمایی نیز راهنمایان مختلف ممکن است یک دستور مانوری خود را به یدک کش ها با کلمات و اصطلاحات مختلفی بیان کنند و عدم فهم مقصود راهنما از سوی فرمانده یدک کش، چیزی جز خسارت به اسکله ها، تصادفات، به گل نشستن ها و... نخواهد بود. نکته ی دیگر در انتخاب کلمات، توجه به کلماتی است که تلفظ یکسان و نزدیک به هم اما معنای متفاوتی از یکدیگر دارند. توجه کنید که بکارگیری این کلمات باعث شکل گیری مکالمات نا مؤثر و غیر مستقیم خواهد شد.

بسط دادن SMCP در جهت فراهم کردن ارتباطات مکالماتی بر پایه ی زبان انگلیسی

در طول مانور

در موسسه G.A.M.E کارگروهی برای هر چه کاربردی تر کردن اصطلاحات موجود در بدنه فعلی SMCP در عملیات های راهنمایی و یدک کشی مشغول به فعالیت اند. موضوع قابل بحث اصطلاحاتی است که راهنما در هنگام عملیات با ناخدای یدک کش به کار می برد که در صورت فهم و درک این اصطلاحات توسط فرمانده کشتی می تواند مؤثر و کاربردی تر در جهت انجام یک عملیات راهنمایی ایمن باشد. موسسه با برگزاری سمینارهای مختلف تلاش می کند که آن دسته از لغات و اصطلاحات کاربردی از SMCP را که به راحتی به حافظه سپرده می شود دچار تغییر و دگرگونی نگردد. تلاش آن ها در یافتن لغات و اصطلاحاتی کاربردی که بتواند فشارهای استرس زا را در هنگام عملیات های راهنمایی کاهش دهد، ستودنی است. امید که آرامش نسبی بر چنین عملیات هایی حاکم شود.

بکارگیری اصطلاحات جدید در هنگام آموزش عملیات های راهنمایی و یدک کشی

اخیرا توافقی به دست آمد که به موجب آن لغات و اصطلاحات بر طبق بدنه ی اصلی SMCP به آموزش های زبان انگلیسی دریایی افزوده شود. به عنوان مثال در هنگام آموزش اصطلاحات دریایی مرتبط با انواع کشتی ها از ویژگی های مانوری یدک کش ها نیز صحبت شود. و یا در هنگام شرح چگونگی انجام عملیات های پهلو دهی و جداسازی کشتی ها، اصطلاحات مربوط به بکارگیری یدک کش ها نیز به تفسیر بیان شود. بی شک مدرسین مختلف در هنگام آموزش هدف ها و علائق شخصی خویش را دخیل می کنند. که در این زمینه برای افزایش بهره وری آموزش می توان از آموزش تصویری و ویدئویی استفاده کرد. به عنوان مثال برای کارآموزان جدید دو کلمه ی Bitts&Bollards می تواند ایجاد ابهام کند. در نظر گرفتن تمریناتی برای افزایش مهارت های زبان انگلیسی راهنمایان و افسران می تواند در کنار آموزش مؤثر باشد همچون: قرار دادن کلمات و اصطلاحات مناسب در جاهای خالی و یا حدس زدن اصطلاح و کلمه ای که متناسب با شرایط عملیاتی مورد نظر باشد.

کلمات و اصطلاحات جدید در عملیات های یدک کشی به سه دسته تقسیم می شوند:

الف- اصطلاحات مربوط به صدا کردن یدک کش ها

ب- اصطلاحات برای بیان دستورات موتور

ج- اصطلاحات برای بیان دستورات مانوری

در حال حاضر راهنمایان برای صدا کردن یدک کش ها روش های متفاوتی بکار می برند و این عدم یکپارچگی در استفاده از اصطلاحات SMCP است. عده ای از راهنمایان یدک کش ها را به اسم صدا می زنند و عده ای دیگر با توجه به موقعیت یدک کش ها در عقب و جلوی کشتی AFT & FWD و گروهی نیز از ترکیب شماره و حروف انگلیسی P-PORT و S-STBD استفاده می کنند.

خوشبختانه کارگروه های مختلفی در حال بررسی و شرح اصطلاحات در عملیات های راهنمایی مربوط به یدک کش ها می باشند. مثلا دستور کشیدن یدک کش "Pull to..." که هیچ جهتی را مشخص نمی کند. با اضافه کردن جهت کشش به ساعت "oclock" می توان فرمانده یدک کش را از سر درگمی خارج ساخت. معیار، سینه ی کشتی است که ساعت 12 در نظر گرفته می شود.

مواردی از ابهامات که در هنگام دستورات یدک کشی از سوی راهنما می تواند اختلال در مانور ایمن ایجاد کند:

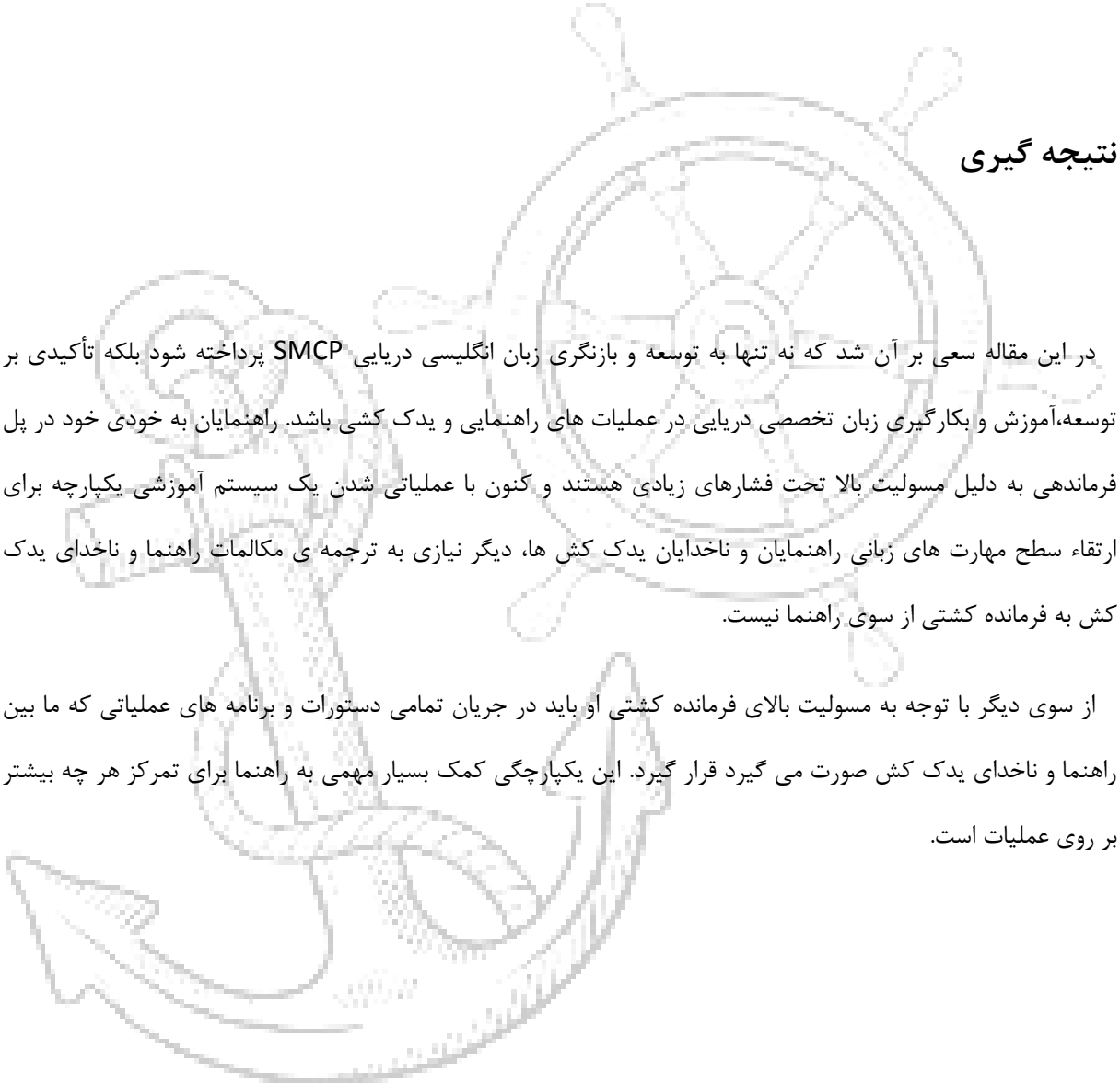
- چگونگی بیان طول و میزان فشار به طناب یدک کشی از سوی راهنما
 - چگونگی بیان موقعیت همراهی یدک کش با کشتی بدون فشار به آن و یا همان یدک کشی غیر مستقیم
 - چگونگی بیان دستوراتی برای پهلودهی کشتی همچون چرخش، فشار دادن و کشیدن
 - چگونگی هشدار دادن به یدک کش به خصوص در هنگام موتور به جلو یا موتور به عقب
 - چگونگی هشدار ناخدای یدک کش به راهنمای کشتی برای ممانعت از استفاده از موتور کشتی
 - چگونگی بیان پایان عملیات "Letting Go"
- هر چند در رابطه با موضوعات فوق، اصطلاحاتی در SMCP در نظر گرفته شده است، اما بازنگری و افزایش دامنه ی لغات ضروری است.

وضعیت فعلی پیش نویس

بر اساس نیاز در Annex2 رزولوشن A.918(22) امکان افزودن ضمیمه وجود دارد " Procedure for Amending the IMO SMCP" پیش نویس ضمیمه برای SMCP پس از دعوت IFSMA در موسسه G.A.M.E تهیه شده است و برای بررسی و تصویب نهایی به کمیته ی ایمنی دریایی سازمان جهانی دریانوردی ارسال گشته است.

پیشنهادات جهت استاندارد سازی مکالمات در ایران

- به کار گیری اصطلاحات دریایی استاندارد SMCP در دستورات یدک کشی عملیات های راهنمایی کشتی ها در بنادر
- تلاش برای تشکیل کارگروهی از سر راهنمایان و مدرسین زبان تخصصی دریایی برای ایجاد یک استاندارد یکپارچه مکالماتی بر اساس SMCP
- برنامه ریزی دقیق برای چگونگی ارتقاء مهارت های زبانی راهنمایان و فرماندهان یدک کش ها
- ارتقاء سطح کیفی این استاندارد به گونه ای که قابل ارائه در مجامع بین المللی باشد
- تلاش برای آموزش زبانی راهنمایان و ناخدایان یدک کشها به صورت تصویری و ویدئویی



نتیجه گیری

در این مقاله سعی بر آن شد که نه تنها به توسعه و بازنگری زبان انگلیسی دریایی SMCP پرداخته شود بلکه تأکیدی بر توسعه، آموزش و بکارگیری زبان تخصصی دریایی در عملیات های راهنمایی و یدک کشی باشد. راهنمایان به خودی خود در پل فرماندهی به دلیل مسولیت بالا تحت فشارهای زیادی هستند و کنون با عملیاتی شدن یک سیستم آموزشی یکپارچه برای ارتقاء سطح مهارت های زبانی راهنمایان و ناخدایان یدک کش ها، دیگر نیازی به ترجمه ی مکالمات راهنما و ناخدای یدک کش به فرمانده کشتی از سوی راهنما نیست.

از سوی دیگر با توجه به مسولیت بالای فرمانده کشتی او باید در جریان تمامی دستورات و برنامه های عملیاتی که ما بین راهنما و ناخدای یدک کش صورت می گیرد قرار گیرد. این یکپارچگی کمک بسیار مهمی به راهنما برای تمرکز هر چه بیشتر بر روی عملیات است.

منابع

[http://www.professionalmariner.com/Journal of Maritime Industry /Dec 2009](http://www.professionalmariner.com/Journal%20of%20Maritime%20Industry%20/Dec%202009)

[http://www.imla.co/sites/Whither Maritime English?](http://www.imla.co/sites/Whither%20Maritime%20English?)

Gard News 173/2004/ Who Is To Blame?

IMO Standard Marine Navigational Vocabulary (SMNV)/1986

IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP)/2001

[http://www.ifsma.org/Engilsh Language](http://www.ifsma.org/Engilsh%20Language)