

Współczesna facina na fali

# Angielski zapobiega katastrofom

Rozmowa z Elżbietą Plucińską, kierownikiem Studium Nauki Języków Obcych Akademii Morskiej w Szczecinie

**– JEZYK angielski w pracy na morzu jest tym, czym była facina w średnio-wiecznej Europie. Dlaczego poprawne posługiwanie się jego morską odmianą jest tak ważne?**

– Język angielski na morzu obowiązuje od czasów admirała Nelsona. Okazało się jednak, że trzeba zunifikować sposoby porozumiewania się w nim ze względów bezpieczeństwa. Najlepszym tego przykładem było zatonięcie „Titanica”, gdzie wystąpiły problemy z porozumiewaniem się po angielsku, pomimo że komunikacja odbywała się w alfabecie Morse’a. Później podobne kłopoty były też przy zatonięciu „Andrea Doria”. Takie przykłady można mnożyć bez końca. 95 proc. wypadków na morzu jest spowodowanych przez tzw. czynnik ludzki. Spośród nich 70-71 proc. spowodowanych jest brakiem językowymi. Dlatego Światowa Organizacja Morza, czyli IMO, postanowiła, że ze względów bezpieczeństwa angielski to obowiązkowy i jedyny język panujący na morzu. W związku z tym w połączeniach statek-statek, statek-ląd i podczas tzw. wzywania na ratunek obowiązuje tylko i wyłącznie język angielski.

Zeby zunifikować system porozumiewania się, IMO wprowadziła konwencję STCW, która mówi o bezpieczeństwie na morzu. Ratyfikowało ją 110 krajów,

co zupełnie innego. Jest to bardzo niebezpieczne i staje się przyczyną wielu wypadków. W efekcie dochodzi do otwarcia zaworu, który nie powinien być otwarty, pozostawienia niezabezpieczonego dźwigu czy skierowania statku na mieliznę. Dlatego będziemy teraz walczyć o wprowadzenie obowiązku porozumiewania się po angielsku na pokładzie. Jest to jednak bardzo trudne i nie wygląda na to, żebyśmy szybko mogli osiągnąć tu konsensus. Na konferencję do Szczecina przyjechali przedstawiciele krajów z Dalekiego i Bliskiego Wschodu. Trudno się z nimi porozumieć nawet nam – nauczycielom, a co dopiero załogom.

**– Czy podstawowa znajomość angielskiego nie wystarcza do pracy na morzu?**

– Jest wiele osób, którym się wydaje, że znają angielski. Tymczasem między angielskim ogólnym a profesjonalnym morskim jest ogromna różnica. Rządzą się on swoimi specyficznymi prawami i posługuje wyrażeniami pochodzącymi nawet z XVI czy XVII w. Jeśli chciałabym przyjąć anglistę do pracy i dałabym mu specjalistyczny tekst do przetłumaczenia, wolałabym tego, który po 10 minutach powie, że nie daje sobie rady. To oznacza, że będzie chciał się dalej uczyć. Anglista, który

przy pomocy radia, które zniekształca głos. W związku z tym układając te zwroty, staraliśmy się używać słów, które względnie tak samo brzmią po przejściu przez eter. Można to pokazać na przykładzie języka polskiego. Strasznie zniekształcona będzie nazwa statku „Kopalnia Szczygłowiec”. Samo słowo „kopalnia” będzie już stosunkowo dobrze słyszalne. W związku z tym staramy się zastępować jedne słowa innymi. Pisany angielski morski też jest bardzo specyficzny, gdyż zakłada znajomość języka prawniczego – specjalistycznych wyrażen z prawa handlowego i ubezpieczeniowego. Gdy człowiek pisze, z reguły ma jednak pod ręką słownik i komputer. W momencie gdy mówi, jest zdany tylko na siebie. Dlatego koncentrujemy się na tym mówionym, od którego może zależeć ludzkie życie. Chodzi o to, żeby ludzie działali odruchowo. W sytuacji zagrożenia strach działa paralizująco. Albo się wtedy wie, co powiedzieć, albo się nic nie powie.

**– Jak w takim razie uczyć angielskiego, żeby sprawdzał się on w pracy na morzu?**

– IMO wydała specjalistyczne opracowania, które się nazywa „Kurs modelowy języka angielskiego”. Zakłada on, że każdego człowieka można nauczyć



– Dobry angielski zmniejsza ryzyko wypadku na morzu – przekonyuje Elżbieta Plucińska.

– Pięć lat temu w naszej uczelni utworzono Maritime English Center, które zajmuje się kursami podnoszącymi językowe kwalifikacje zarówno studentów, jak i pływających oficerów. Kursy u nas wykupują też przedsiębiorstwa gospodarki morskiej i np. Urząd Morski. Wszystkie te osoby mogą zakończyć swoją edukację odpowiednimi testami. Okazało się, że studenci wolą komputerowe testy oparte w głównej części o słuchanie. Nie boją się ich tak bardzo jak rozmowy z nauczycielem. W związku z tym, że mamy takie możliwości, postanowiliśmy stworzyć jedno z pierwszych centrów certyfikacji znajomości morskiego języka angielskiego. W 2010 r. Polska przejmie przewodnictwo nad Komisją Spraw Morskich Unii Europejskiej. Wtedy będziemy starać się wprowadzać, jako jedną z propozycji rezolucji, centra wyznaczające minimalne poziomy językowe, od których nie ma odstępstw. Nad tym w tej chwili pracujemy.

**– Co w praktyce zmieni utworzenie takich centrów?**

– Potwierdzenie znajomości angielskiego już praktycznie jest obowiązkowe przy przyjmowaniu do pracy na statek. Żadna firma rekrutująca bez niego nie zatrudni. Jest tu jednak duża różnorodność certyfikatów i każda firma się stara, żeby były one tylko jej własne. My po raz pierwszy postaramy się zgromadzić te wszystkie certyfikaty pod jednym dachem. Będzie wiadomo, że np. pan kapitan potrzebuje certyfikatu „A”, a pan mechanik certyfikatu „B”. Każdy będzie miał określoną specyfikację. Na razie staramy się dostać akredytację. Będziemy musieli się też trzymać wysokich standardów,

wyznaczonych przez firmy angielskie i norweskie.

**– Kiedy takie pierwsze na świecie centrum może zacząć działać w Akademii Morskiej?**

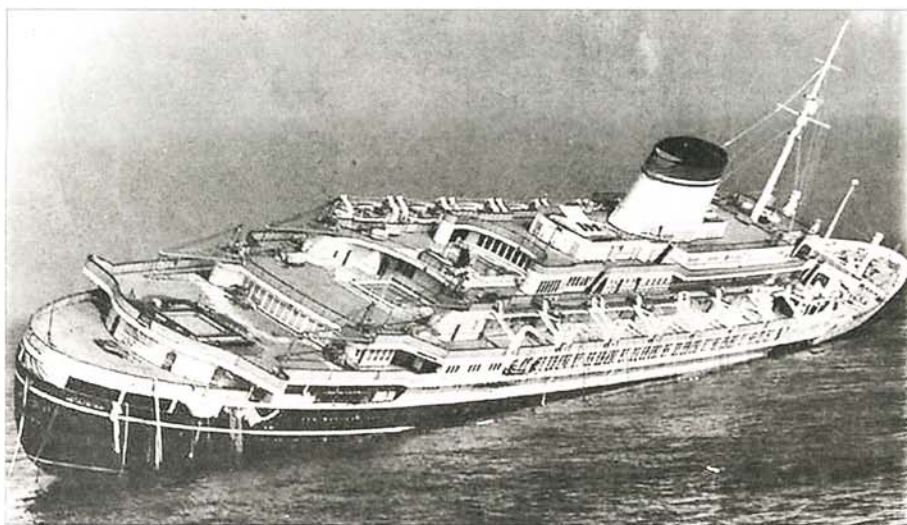
– Sądymy, że uda się go otworzyć w marcu przyszłego roku, bo nie wypada robić tego przed prezydenturą polską w UE. Będzie to dobry akcent na jej start i okazja do pokazania, że jednak jesteśmy zdecydowanie morskim narodem.

**– Jeśli chodzi o pracę na morzu, nie jest pani tylko teoretykiem, ale także praktykiem. Czy to pomaga w nauczaniu morskiego angielskiego?**

– Jesteśmy jednym z nielicznych anglistów, którzy mieli obowiązek pływać. 33 lata temu zaczęłam jako pierwsza, pływając przez pół roku na szkolnym statku „Antoni Ledóchowski”. Następnie pływali pozostali nasi angliści. Wszyscy przyjmowani do pracy nauczyciele obowiązkowo pływają przynajmniej dwa tygodnie na „Nawigatorze XXI”. Jeśli mamy o czymś uczyć, to musimy to świetnie znać. Nie możemy opowiadać studentom jakichś banialuk na temat, o którym nie mamy pojęcia. Jeżeli bym nie wiedziała, jak wygląda silnik pomocniczy, to nigdy nie przeprowadzę zajęć na ten temat. Będziemy się starać ten model, zakładający konieczność popływania przez anglistów, wprowadzić na świecie. Jest on w tej chwili obowiązkowy w Japonii i przynosi bardzo dobre rezultaty.

– Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Marcin KUBERA



Problemy z komunikacją były m.in. przy głośnej katastrofie transatlantyku „Andrea Doria”.

które przyjęty angielski system komunikacji. Następnie, również rezolucja IMO, przyjęto standardowe zwroty w porozumiewaniu się na morzu, które też są po angielsku i obowiązują każdego.

**– Czy angielski ma także znaczenie w komunikowaniu się załóg na statkach?**

– Na statkach nie mamy w tej chwili załóg jednorodnych narodowościowo, lecz mieszane. Jedyną możliwością porozumiewania się w nich jest język angielski. Dlatego teraz staramy się wypracować petycję do rezolucji IMO, która by zobowiązywała również do używania angielskiego na pokładzie statku w czasie pracy. Chodzi o to, że w momencie, gdy zostanie wydany po angielsku rozkaz przez oficera, marynarz musi go zrozumieć. Obecnie często oficerowie pochodzą z Europy, a załogantami są ludzie z Azji. Angielski sam w sobie jest trudnym językiem jeżeli chodzi o wymowę, a dla nich jest wyjątkowo trudny. Wiele problemów jest związanych z tym, że oni czegoś nie rozumieją. Do tego dochodzi jeszcze różnica kulturowa. Azjaci mocno boją się utraty twarzy, dlatego wielu z nich nie przyznaje się, że nie rozumie polecenia. Mówią „tak”, po czym wykonują

będzie próbował go przetłumaczyć, nie poradzi sobie bez znajomości bardzo fachowego słownictwa.

Drugą sprawą jest, że nie ma na świecie uczelni przygotowującej nauczycieli morskiej odmiany angielskiego. W związku z tym wszyscy nauczyciele to samouczy dwójki rodzaju. Jedni – to filolodzy, którzy się przyuczili. Drugi – to ekspluwający, którzy uważają, że tak świetnie mówią po angielsku, iż mogą uczyć. Jest jedna szkoła przygotowująca nauczycieli w Chinach, ale nie uzyskała afiliacji żadnej z europejskich instytucji za to odpowiedzialnych.

**– Czy różnica między angielskim ogólnym a jego morską odmianą tkwi tylko w specjalistycznym słownictwie?**

– Samo słownictwo to jeszcze stosunkowo łatwa rzecz do nadrobienia. Są to jednak także specyficzne struktury zdaniowe, równoważniki zdań, zdania, w których nie obowiązują angielskie zasady. Jeden przykład: jest strasznie trudno nauczyć wszystkich przedimków typu „a” czy „the”, więc przy układaniu standardowych zwrotów w porozumiewaniu się na morzu one praktycznie zostały zlikwidowane. Większość porozumiewania odbywa się

morskiego angielskiego w 740 godzin. Jest on jednak prowadzony tylko i wyłącznie w akademiach morskich w Turcji. W większości innych akademii, jeżeli mamy 400-500 godzin angielskiego, wszyscy są bardzo szczęśliwi. Przeciwnie nauka trwa jednak tylko ok. 300 godzin. Jeżeli mamy studentów, którzy przychodzą z jako taką znajomością języka angielskiego, to w te 300 godzin jesteśmy w stanie nauczyć ich tego, co jest potrzebne. Sprawa jest o wiele gorsza, gdy przychodzą ludzie nieznający języka. Wtedy wykonujemy straszliwie karkołomne czynności. W naszej uczelni jest o tyle dobrze, że dla grup zaczynających od zera na I roku przydzielono dodatkowe obowiązkowe godziny angielskiego, żeby były w stanie nadrobić te braki. Studentów w szkołach morskich są jednak tak obciążeni pracą, że jest im bardzo trudno. Pomimo tego nigdy nie spotkałam się z sytuacją, w której studenci powiedzieliby, że nie chcą się uczyć tego języka. Nie musimy się więc wstydząć za angielski naszych absolwentów.

**– Czy studenci i osoby pracujące na morzu mają jakieś możliwości dodatkowego podnoszenia swoich kwalifikacji językowych w Akademii Morskiej?**