

**MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA**  
**ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE**

**ANDREZ LOPES NAZARETH**

**JOÃO FELYPE OLIVEIRA DE LACERDA**

**A IMPORTÂNCIA DA LÍNGUA INGLESA PADRONIZADA PARA UMA  
COMUNICAÇÃO EFETIVA NA MARINHA MERCANTE**

**RIO DE JANEIRO**

**2016**

**ANDREZ LOPES NAZARETH**

**JOÃO FELYPE OLIVEIRA DE LACERDA**

**A IMPORTÂNCIA DA LÍNGUA INGLESA PADRONIZADA PARA UMA  
COMUNICAÇÃO EFETIVA NA MARINHA MERCANTE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientadora: Professora Valeria Silva de Oliveira

**RIO DE JANEIRO**

**2016**

**ANDREZ LOPES NAZARETH**

**JOÃO FELYPE OLIVEIRA DE LACERDA**

**A IMPORTÂNCIA DA LÍNGUA INGLESA PADRONIZADA PARA UMA  
COMUNICAÇÃO EFETIVA NA MARINHA MERCANTE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientadora: Professora Valeria Silva de Oliveira

---

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente, agradecemos a Deus por nos ajudar a superar as dificuldades, não só acadêmicas, mas também ao longo de nossas vidas.

Agradecemos a nossos pais e familiares por toda dedicação e apoio que nos prestam.

Agradecemos à nossa orientadora por todo empenho e contribuições para a elaboração deste trabalho.

E agradecemos a todos que fizeram parte de nossa formação, direta ou indiretamente.

*“Só se pode alcançar um grande êxito quando nos mantemos fiéis a nós mesmos.”*

(Friedrich Nietzsche)

## RESUMO

A comunicação é um dos meios pelos quais conseguimos transmitir informações e, para a realização de atividades, principalmente em conjunto, é imprescindível que ocorra de forma eficiente. O processo comunicativo pode deparar-se com empecilhos, dentre os quais, destaca-se a diferença linguística que, historicamente, é solucionada com a admissão de uma *língua franca*. Atualmente, a língua inglesa é admitida como uma *língua franca* e, em virtude da globalização, difundiu-se por diversas áreas, inclusive na Marinha Mercante. No âmbito da Marinha Mercante, os processos comunicativos devem ocorrer sem irregularidades, visto que, falhas nestes processos corroboram para diversos casos de acidentes e perdas de vidas. Objetivando tornar a navegação cada vez mais segura, a IMO procurou elaborar publicações que auxiliassem os profissionais nas operações, dentre as quais, o SMCP, que viabiliza uma comunicação, na língua inglesa, mais eficiente. O propósito do SMCP é padronizar estruturas usuais do Inglês Marítimo a fim de reduzir o número de acidentes provenientes de falhas na comunicação. Embora as publicações da Organização sejam importantes para tornar o cenário da navegação mais seguro, ainda não são o suficiente para extinguir os casos de acidentes. Por este motivo, gradativamente, surgem instituições e ferramentas de ensino com o fim de complementar e estender não só o processo de padronização do Inglês Marítimo, mas também a formação dos profissionais.

**Palavras-chave:** Comunicação. Padronização. Acidente. Segurança. Efetividade.

## ABSTRACT

Communication is one of the means by which we can transmit information and to carry out activities, especially together, it is essential to take place efficiently. Communication process can run into obstacles, among which there is the linguistic difference that, historically, is resolved with the admission of a *lingua franca*. Currently, English is accepted as a *lingua franca*, and due to globalization, it has spread in various areas, including the Merchant Navy. In the Merchant Marine, the communicative processes must take place without irregularities, since failures in these cases corroborate to many cases of accidents and life losses. In order to make navigation safer, IMO sought to produce publications that help professionals in operations, including the SMCP, which enables communication in the English language, more efficiently. SMCP's purpose is to standardize the usual Maritime English structures to reduce the number of accidents derived from communication breakdowns. Although the Organization's publications are important to make the setting for safer navigation, it is not enough to extinguish the cases of accidents. For this reason, institutions and teaching tools gradually emerge in order to complement and improve not only Maritime English standardization process, but also the training of professionals.

**Keywords:** Communication. Standardization. Accident. Safety. Effectiveness.

## **LISTA DE FIGURAS**

Figura 1 - Número de acidentes e incidentes marítimos entre 2011 e 2014	20
Figura 2 - Fatores contribuintes para a ocorrência de casualidades marítimas	20

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	9
<b>2</b>	<b>COMUNICAÇÃO</b>	11
2.1	O que é comunicação?	11
2.2	O processo comunicativo	12
<b>3</b>	<b>INGLÊS COMO <i>LINGUA FRANCA</i></b>	14
3.1	A globalização e a língua inglesa	14
3.2	Inglês na marinha mercante	15
3.3	Multinacionalidade a bordo	17
<b>4</b>	<b>IMPACTOS DAS FALHAS DE COMUNICAÇÃO</b>	20
4.1	Problemas na leitura de instruções e manuais	21
4.1.1	Estudo de caso: N/M Unitas	22
4.2	Comunicação entre navio e costa	22
4.2.1	Estudo de caso – N/M Ice Bird	23
4.3	Comunicação entre um navio e outro	23
4.3.1	Estudo de caso – N/M Royal Majesty	24
4.4	Comunicação interna no navio	24
4.4.1	Estudo de caso – N/M Maersk Doha	25
<b>5</b>	<b>PADRONIZAÇÃO DO INGLÊS MARÍTIMO: A FORMAÇÃO DO <i>STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES</i></b>	27
5.1	Criação do SMCP e a sua organização	27
<b>6</b>	<b>MEDIDAS PARA AVALIAR E APRIMORAR A PROEFICIÊNCIA DO ENSINO DO INGLÊS MARÍTIMO</b>	31
<b>7</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	34
	<b>REFERÊNCIAS</b>	35

## 1 INTRODUÇÃO

A indústria de transporte marítimo internacional desempenha um papel vital na facilitação do comércio mundial visto que é um modal de transporte com uma boa relação custo-benefício. O transporte marítimo é provavelmente a mais internacional de todas as indústrias e é visto como um dos pilares da globalização. Diante da natureza global do transporte marítimo, surge a necessidade de uma comunicação eficiente para que todas as atividades mercantis sejam desenvolvidas da forma mais eficaz possível. Contudo, a importância de uma comunicação eficiente nem sempre é percebida, desencadeando, assim, prejuízos graves não só à vida humana, mas também à natureza.

Neste trabalho buscamos mostrar a importância da padronização de uma língua, no caso o inglês, para um funcionamento eficaz da Marinha Mercante em escala internacional. Partindo do princípio de que a comunicação é empregada no dia-a-dia do ser humano, no trabalho e no meio social, como meio de relacionamento e interação com o outro, é possível inferir que sem uma língua de abrangência e entendimento mundial todos os processos de mercancia seriam prejudicados.

Primeiramente, o estudo se dedica a apresentar um breve panorama sobre as formas de comunicação, detalhar o processo comunicativo verbal e os elementos nele envolvidos, e associar o assunto com o cenário da Marinha Mercante utilizando, como elo, o tema globalização. Adiante, é exposta a necessidade de uma língua franca, ou seja, uma língua cujos receptores consigam compreender a informação de uma mensagem, mesmo pertencendo a grupos linguisticamente distintos do emissor. São mostrados exemplos de línguas francas e as razões para serem adotadas. Em seguida, é abordada a questão da falha no processo comunicativo, evidenciando quais os principais motivos para que ocorra. No intuito de situar essa questão dentro do contexto da Marinha Mercante, serão mostrados relatórios sobre acidentes marítimos que envolvem falhas no processo comunicativo, seja entre pessoas a bordo de uma mesma embarcação ou entre navios, e será enfatizado o quão prejudicial pode se tornar este problema. Por fim, o projeto concentra-se em mostrar as razões da criação do SMCP (*Standard Marine Communication Phrases*) e sua importância no intuito de reduzir os números de acidentes que envolvem deficiência no processo comunicativo.

Mesmo com a padronização da língua usada a bordo ainda há problemas a serem enfrentados relacionados com comunicação. É por este motivo que gradativamente nascem projetos com o fim de acrescentar tanto na formação dos profissionais marítimos como no

processo comunicativo. Estes projetos complementam as publicações da IMO e tornam cada vez mais o cenário da navegação um ambiente seguro.

## 2 COMUNICAÇÃO

É de extrema importância para a raça humana a habilidade de comunicar-se com seus semelhantes. Tudo seria mais difícil se não pudéssemos expressar nossos pensamentos, pois é por meio da linguagem que o homem expressa suas convicções e seus juízos. A comunicação define não só nossos relacionamentos, mas também nossa capacidade para realizar tarefas e compromissos diários no trabalho.

### 2.1 O que é comunicação?

De acordo com Raymond Williams (1988, p. 72-73), acadêmico, crítico e novelista Galês, a palavra comunicação surgiu do latim *communicare* e significa partilhar, tornar comum. Portanto, segundo sua etimologia, podemos dizer que a comunicação é o processo por meio do qual um indivíduo pode compartilhar informações, pensamentos, histórias, sensações, ideias ou qualquer outra coisa.

Terciotti e Macareno (2009, p.2) definem comunicação como sendo um ato de compartilhar informações entre duas ou mais pessoas, com o propósito de persuadir e de adquirir um entendimento comum a respeito de um assunto ou de uma situação. Essa troca de informações que envolve, no mínimo, duas pessoas, é composta pelo emissor (o que transmite a mensagem) e o receptor (o que recebe a mensagem). Na troca, as pessoas compartilham o que pensam, o que estão sentindo e o que acreditam. Davis e Newstrom (1996) explicam que a comunicação é o que o receptor compreendeu e não o que o emissor falou.

Comunicação é a transferência de informação e compreensão de uma pessoa para a outra. É uma forma de atingir os outros com idéias, fatos, pensamentos, sentimentos e valores. Ela é uma ponte do sentido entre as pessoas, de tal forma que elas podem compartilhar aquilo que sentem e sabem. Utilizando esta ponte, uma pessoa pode cruzar com segurança o rio de mal-entendidos que muitas vezes as separa. (DAVIS e NEWSTROM, 1996, p.4).

Com base na citação acima, podemos ver que a comunicação serve de ligação entre as pessoas, ajuda no compartilhamento de ideias, de conhecimento, etc., proporcionando a troca de informações e compreensão entre as elas.

## 2.2 O processo comunicativo

Berlo (1997, p. 33-37) afirma que são muitos os modelos de processo de comunicação. Não existe a possibilidade de escolher qual modelo é ideal ou exato. Alguns modelos podem ser mais úteis, enquanto outros adaptam-se melhor ao atual conhecimento da comunicação. Apesar de serem baseados em culturas, contextos e épocas diferentes, os vários modelos apresentam elementos em comum, são eles: emissor, receptor, mensagem, canal de comunicação e código.

O emissor é o agente que inicia o processo de comunicação, emitindo a mensagem para um, ou mais de um receptor, a quem a mensagem (aquilo que se deseja comunicar) é destinada. Berlo (1997, p. 67-68) também declara que a mensagem necessariamente é passada por meio de um canal de comunicação, isto é, seu meio de transmissão.

Toda a comunicação humana tem alguma fonte - um emissor - e esta possui um objetivo, uma razão para empenhar-se em comunicação. Estabelecida uma origem, com ideias, necessidades, intenções, informações e um objetivo a comunicar, torna-se necessário que o objetivo da fonte seja expresso em forma de mensagem (BERLO, 1997, p.30).

A transmissão de uma mensagem entre emissor e receptor preestabelece um ajustamento para que ambos compreendam a mensagem. Este ajustamento implica na criação de um código, ou seja, conjunto de signos organizados, sendo estes os signos e a sintaxe. A codificação é influenciada pelo tipo de canal que se pretende utilizar, pelo tipo de mensagem e, sobretudo, pelo receptor que se pretende atingir.

Segundo Kotler e Armstrong (1993, p. 289), existe ainda um outro fator a ser analisado na comunicação: o ruído. Este vem a ser qualquer elemento que interfira em alguma etapa da comunicação, prejudicando-a como um todo. Por exemplo, quando você tenta falar em português com um Europeu que não domina o idioma, a comunicação será inabilitada devido a um ruído no código.

Os ruídos existentes podem afetar consideravelmente a comunicação em um ambiente de trabalho, por exemplo o barulho de máquinas, de modo que interfira no entendimento da mensagem durante uma conversa. Outros elementos também prejudicam a compreensão, como os diferentes níveis de conhecimento de cada um, sua cultura, educação, classe social e sua percepção individual do mundo e princípios próprios, os quais podem agir como barreiras à comunicação.

O ser humano dispõe da linguagem para se comunicar, a qual nada mais é do que um sistema de símbolos. É o código que viabiliza a comunicação entre as pessoas, ou seja, só é

possível se comunicar quando todos conhecem o código usado. É por isso que linguagem e comunicação são inseparáveis. Porém, se qualquer dos ruídos acima se fizerem presentes, não será possível a realização de uma comunicação eficaz.

### 3 INGLÊS COMO *LINGUA FRANCA*

A presença maciça do inglês pode ser observada no mundo do trabalho, da comunicação, das tecnologias, das viagens e do entretenimento. Na marinha mercante não é diferente, por isso, será analisado neste capítulo os impactos da língua inglesa, tanto no mundo quanto no setor marítimo, decorrentes da globalização.

#### 3.1 A globalização e a língua inglesa

No final do século XX e início do século XXI ocorreram consideráveis e profundas alterações no mercado de trabalho e no mundo. Tais mudanças dizem respeito tanto às esferas econômica e política, quanto à social e cultural. Neste sentido, estas modificações passaram a influenciar a vida da sociedade e de cada cidadão em particular. Com a eclosão da globalização desenvolveram-se novas tecnologias no ramo da comunicação, que interligam diferentes partes do mundo progressivamente. Informações, notícias e ideias são compartilhadas com mais agilidade em virtude do surgimento e desenvolvimento de meios de comunicação em massa e internet, tornando-se possível conectar-se, interagir e consumir produtos de origens variadas.

No geral, a globalização é uma nova fase de desenvolvimento capitalista, as características básicas são a desregulamentação dos mercados, o processo de trabalho, a privatização das economias com base nas alterações tecnológicas focadas no uso da micro eletrônica e a utilização generalizada de novas tecnologias, como a robótica, automação, tecnologia da informação, biotecnologia e biogenética. (MARTINEZ, SALAS e MARQUEZ, 1997, p.1)

O mundo está em contínua evolução com o desenvolvimento da globalização e a crescente necessidade de uma linguagem ou língua eficiente para comunicação que possa unir todos os países e as culturas. O inglês tem se tornado essa tal língua, resultando na necessidade de adquirir conhecimento sobre o idioma. Saber ler, falar e entender a língua inglesa é fundamental dentro do contexto da globalização para diversos setores profissionais de várias áreas.

O inglês era originalmente a língua da Inglaterra, mas através de esforços históricos do Império Britânico se tornou a língua primária ou secundária de muitas colônias. Países como Estados Unidos, Canadá, Austrália e Índia, apesar de divergirem quanto ao modelo de colonização adotado, são provas atuais do poder de influência da língua inglesa. Após a

Segunda Guerra Mundial, os Estados Unidos se tornaram uma economia mundial e sua cultura estendeu-se mundialmente. Músicas e filmes em inglês passaram a ser transmitidos universalmente, fazendo do inglês americano a variação dominante internacionalmente.

Há pelo menos duas décadas, falar inglês era exigido apenas para cargos de alto escalão, como grandes executivos e negociadores internacionais. No entanto, hoje em dia a proficiência no idioma se tornou fundamental em diversos tipos de ofícios. Sendo assim, torna-se essencial que todos se preparem para ingressar em um mercado de trabalho cada vez mais competitivo.

Está em todos os lugares. 380 milhões de pessoas falam inglês como primeira língua e talvez dois-terços dessa quantidade falam como segunda. Um bilhão está aprendendo inglês, aproximadamente um terço da população mundial está de alguma forma exposta à língua e por volta de 2050, como previsto, metade do mundo irá ser mais ou menos proficiente no idioma. É a língua da globalização - dos negócios internacionais, política e diplomacia. É a língua dos computadores e da internet. (...) Escolas Francesas de negócios ensinam em inglês. É o meio de expressão em reuniões de gabinete na Bolívia. (...) É agora a língua global. (The Economist, The triumph of English, 2001. Disponível em <<http://www.economist.com/node/883997>> Acesso em: 20/08/2016, nossa tradução.)<sup>1</sup>

O inglês é a língua mais utilizada por importantes organizações mundiais como a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), a Organização das Nações Unidas (ONU), a Federação Internacional de Futebol (FIFA), entre outras. A necessidade do domínio da língua inglesa é notória em qualquer ramo de atividade, na área marítima não é diferente, sendo um dos fatores cruciais para o trabalho eficiente e desempenho da equipe na realização de suas tarefas diárias.

No mercado *Offshore*, por exemplo, há um elevado número de estrangeiros em posições gerenciais e de supervisão devido à grande participação de empresas do exterior, além disso, por questões técnicas e de empregabilidade, se faz indispensável pelo menos o conhecimento básico do idioma.

### 3.2 Inglês na marinha mercante

Navios de todos os lugares são tripulados por pessoas de diferentes nacionalidades, sendo assim, o uso de uma língua comum a bordo é vital para a operação da embarcação de

---

<sup>1</sup> It is everywhere. Some 380m people speak it as their first language and perhaps two-thirds as many again as their second. A billion are learning it, about a third of the world's population are in some sense exposed to it and by 2050, it is predicted, half the world will be more or less proficient in it. It is the language of globalisation—of international business, politics and diplomacy. It is the language of computers and the Internet. (...) French business schools teach in it. It is the medium of expression in cabinet meetings in Bolivia. (...) It is now the global language.

forma segura e eficiente. Um estudo do *Seafarers International Research Centre* (SIRC) (ELLIS, N., SAMPSON, H., 2003) mostrou que apenas aproximadamente um terço dos navios possuem tripulação de uma única nacionalidade.

No Brasil, por motivos econômicos, sociais e educacionais, não são muitas as pessoas que dominam um segundo idioma. A falta dessa habilidade por parte de qualquer funcionário faz com que exista uma barreira linguística, que acaba afetando o relacionamento interpessoal entre as pessoas da mesma equipe e do mesmo departamento.

Com tantas bandeiras e equipagem de nações distintas, a marinha mercante precisa ter uma voz unificada – e o inglês é essa voz. Entretanto, como é possível assegurar que indivíduos sejam capazes de se expressar de forma coerente na língua estrangeira caso expostos a situações de estresse, cansaço ou tensão? Em cenários de emergência, a comunicação será plenamente efetiva para evitar possíveis acidentes?

Segundo estima o Prof. Dr. Peter Trenkner (2005), especialista em comunicações marítimas em Hochschule, Wismar, “déficits nas comunicações são a causa de até 40% dos acidentes com navios” (TRENKNER, 2005, p. 7). Acidentes podem acontecer por causa da falta de entendimento e às vezes podem agravar as situações. Como no caso do *Scandinavian Star*<sup>2</sup> em 1991, em que 159 pessoas perderam suas vidas porque praticamente não havia interação entre a tripulação. Segundo as investigações do caso *Scandinavian Star*, um fator que colaborou para a de vidas foi que os funcionários de hotelaria da embarcação, que eram de origem portuguesa, tinham pouco ou nenhum domínio sobre a língua inglesa, tornando quase impraticável a comunicação entre eles e os passageiros. Um idioma comum, compreensão e respostas rápidas e precisas são os alicerces de uma empresa segura. Uma embarcação somente pode trabalhar eficientemente com todos seus componentes em harmonia. O navio precisa conter a carga, a máquina requer ser alimentada pelo combustível e os marítimos necessitam estar preparados para se comunicar.

Em 1977 a IMO adotou o Vocabulário Padrão de Navegação Marítima – *Standard Marine Navigational Vocabulary* (SMNV). No entanto, essa não foi a única tentativa de identificar palavras e frases náuticas e marítimas a serem utilizadas pelos marinheiros. O SMNV não tinha a intenção de ser obrigatório, mas com o tempo e com a constante repetição nos navios e nas instituições de treinamento, as frases e termos tornaram-se amplamente aceitas e usadas entre os navegantes.

---

<sup>2</sup> İklim, *Scandinavian Star Ship Fire*. Disponível em : [http://www.iklimnet.com/hotelfires/ship\\_fire\\_case14.html](http://www.iklimnet.com/hotelfires/ship_fire_case14.html). Acesso em 16 de agosto de 2016.

No começo dos anos 90, um aumento na frequência de acidentes atribuídos à falhas na comunicação induziram a *International Maritime Organization* (IMO) a criar um grupo de trabalho para desenvolver um padrão seguro para a linguagem na navegação. Foi então criado o *Standard Maritime Communication Phrases* (SMCP), que inclui frases que foram elaboradas para abranger os campos mais importantes da segurança marítima. O objetivo é reduzir as barreiras linguísticas existentes no mar.

Qualquer campo de atividade diária na rotina do profissional mercante e todas as possíveis situações de emergência são previstos pelo SMCP. Estabeleceu-se um padrão para perguntas, respostas e instruções, tanto para comunicações internas quanto externas, além de um glossário. O SMCP foi bem aceito pelos falantes de inglês.

Não há dúvida de que o SMCP fez uma grande diferença. Ter um padrão nas frases permite marítimos de lugares diferentes interagirem entre si. Porém, como apenas o nível básico de inglês é necessário para a introdução do SMCP e com a falta de aprofundamento na língua alvo por parte dos marítimos, muitos argumentam que saber unicamente tais frases não é o suficiente (ČULIĆ-VISKOTA, 2015, p. 1). Apesar de ser aceitável para situações cotidianas, se submetidas a uma emergência, pessoas podem passar por situações imprevistas que demandem um conhecimento e domínio mais aprofundado da língua, tornando este um fator crucial na contribuição da salvaguarda da vida humana no mar.

Para alguns, com um conhecimento básico em inglês, o SMCP pode não ser satisfatório para a efetiva comunicação com os outros tripulantes, navios ou pessoal costeiro. É nestas situações no cotidiano do marítimo em que se percebe o quão crítico é a falta de uma comunicação clara para um melhor cumprimento de seus deveres profissionais.

Além do SMCP, a cada ano, professores de escolas e universidades interessadas no inglês marítimo se reúnem para o *International Maritime English Conference* (IMEC). O IMEC tem por intuito proporcionar um fórum global para mestres e envolvidos no aprendizado do inglês marítimo, ensino e uso, apresentar suas conquistas, compartilhar experiências, trocar ideias e fazer sugestões através do website e das conferências anuais.

### 3.3 Multinacionalidade a bordo

O setor marítimo é altamente internacional, multicultural e tecnológico, com uma forte eficiência econômica e rentabilidade. Essas razões levaram a um mercado marítimo

crescentemente multinacional em que tripulantes de nacionalidades diferentes em um mesmo navio se tornou comum.

No total, por volta de 80% do comércio internacional é feito pelo transporte marítimo (European Union, 2009). Cerca de 70-80 % dos navios mercantes possuem tripulação multicultural (MAGRAMO e CELLADA, 2009). Com bandeiras e marítimos de muitas nações, a indústria de navegação necessita ter uma linguagem unificada. É vital que a comunicação seja objetiva para ser facilmente e rapidamente entendida. Acidentes podem acontecer por causa de falhas no entendimento e algumas vezes podem ser ainda piores.

Questões de caráter econômico, possivelmente, foram responsáveis por tornar as tripulações dos navios parte de um mercado global. Um estudo publicado em *Marine Policy* (2012) indica ser difícil para o dono do navio regular combustível, seguro e taxas portuárias entre outras coisas, entretanto os custos da tripulação podem ser considerados “variados”, podendo assim serem reduzidos.

De acordo com Stopford, economista britânico autor do livro *Maritime Economics*, a tripulação pode chegar a custar 42% dos custos de operação do navio. O custo de operação varia de acordo com a idade, tamanho do navio e a nacionalidade de sua tripulação. Stopford (2009) afirma que um tripulante navegando sob bandeira europeia pode custar o dobro se o navio estiver registrado sob bandeiras “abertas” como Liberia, Panamá ou Singapura.

Outra razão para o crescimento do número de tripulantes internacionais é o aspecto social. O crescente padrão de vida de países industrializados, como os da Europa Ocidental, os Estados Unidos e Japão causam mudanças no mercado marítimo mundial. O tempo de estadia nos portos reduzido, o decréscimo da tripulação e a grande lista de responsabilidades fizeram a profissão de homem do mar tornar-se menos atrativa para cidadãos de países desenvolvidos (SILOS *et. al*, 2012).

O ambiente multicultural tem se tornado um desafio na sociedade global atualmente. Tal fato demanda que as pessoas precisem saber como lidar com novas situações, as quais são totalmente diferentes de suas atividades rotineiras familiares. As formas de se relacionar, de se vestir, valores, linguagens, alimentação, entre outros, são fatores que evidenciam as diferenças culturais existentes a bordo, que se intensificam quanto mais heterogênea culturalmente é a tripulação. Essas diferenças por vezes causam inquietações e cria restrições, o que podem causar choques culturais. A inaptidão do uso de uma língua apropriada para se comunicar com os outros tripulantes de outras nacionalidades é uma das causas de isolamento.

Dependendo do contexto, às vezes há uma separação entre marítimos de culturas ocidentais e orientais. Quando as diferenças culturais são ligadas à religião também há segregação, já que as atividades religiosas são realizadas em conjunto (HORCK, 2005), segundo suas crenças.

A bordo de navios, o inglês marítimo é internacionalmente requerido como linguagem padrão, tanto oral quanto escrita, de acordo com a STCW '95 Reg. I/4 a, SOLAS '74 Capítulo V Reg. 14 e ISM Code Capítulo 1.33 e 6.7. Portanto, não só conhecimento como também fluência na língua inglesa são fundamentais para interações efetivas tanto no nível pessoal quanto social.

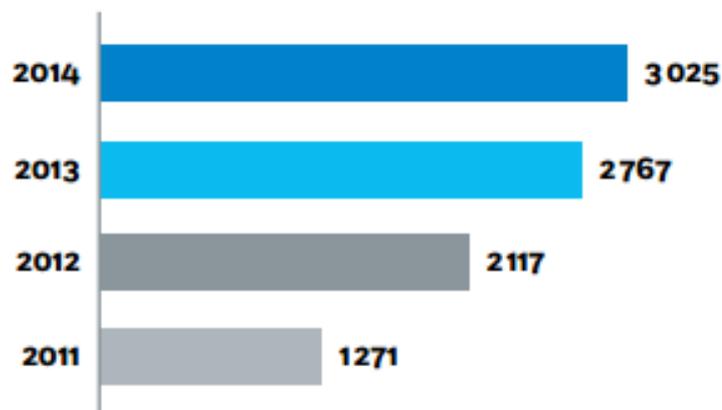
#### 4 IMPACTOS DAS FALHAS DE COMUNICAÇÃO.

A linguagem não padronizada pode ser uma barreira entre as pessoas e por isso o treinamento nesse aspecto é importante. Melhorias nas habilidades linguísticas, principalmente em procedimentos de emergência, são significativos para que os marítimos possam comunicar-se eficazmente e, assim, evitar frustrações e perigos.

A preocupação em relação à segurança causou um aumento na demanda por pesquisas sobre quais tipos de habilidades os tripulantes precisam desenvolver. A questão é inevitável especialmente em se tratando de áreas com alto risco de acidentes como, por exemplo, o mar báltico, área com alto tráfego marítimo e águas rasas. A maior preocupação é que os tripulantes sejam suficientemente competentes a fim de evitar eventualidades nocivas.

Os gráficos abaixo, disponibilizados pela EMSA (*European Maritime Safety Agency*) em sua publicação *Annual Overview Of Marine Casualties And Incidents* (2015), mostram a relação de ocorrências marítimas relatadas entre os anos de 2011 e 2014.

Figura 1: Número de acidentes<sup>3</sup> e incidentes<sup>4</sup> marítimos entre 2011 e 2014

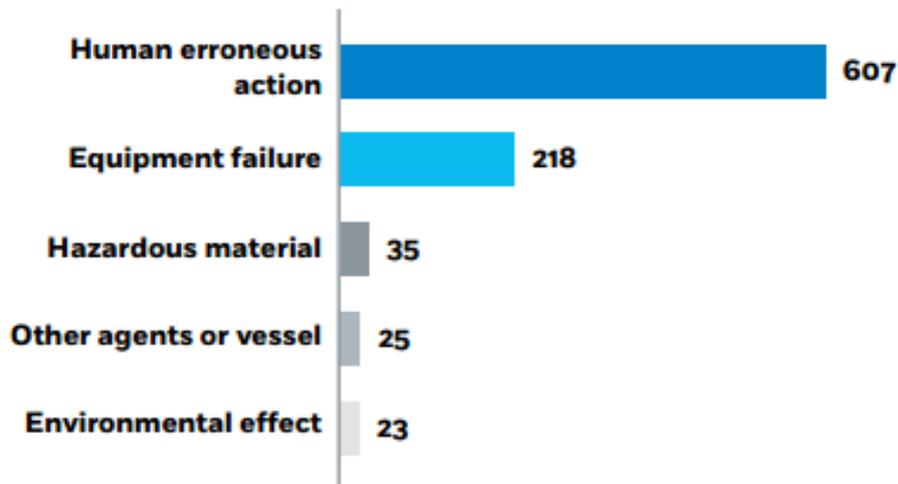


Fonte: *Annual Overview Of Marine Casualties And Incidents* (2015)

<sup>3</sup> Um acidente marítimo pode ser entendido como qualquer forma diretamente relacionada com operações de um navio que resultem na morte ou lesões graves a uma pessoa, perda ou abandono de um navio, danos materiais a um navio ou a infraestruturas marítimas e, dano grave ou dano grave em potencial ao meio ambiente, provocada por navio.

<sup>4</sup> Um incidente marítimo pode ser entendido como qualquer forma ou uma sequência de eventos, diferente de um acidente marítimo, que ocorreu em relação direta com operações de um navio que podem colocar em risco a segurança do navio, os seus ocupantes ou qualquer outra pessoa ou o ambiente.

Figura 2: Fatores contribuintes para a ocorrência de casualidades marítimas



Fonte: Annual Overview Of Marine Casualties And Incidents (2015)

Os gráficos mostram a relação entre os acidentes marítimos ocorridos entre 2011 e 2014 nas águas territoriais e interiores dos países da União Europeia e algumas de suas causas.

Na figura 1 é possível constatar que, com o decorrer dos anos, o número de eventualidades envolvendo navios teve um acréscimo mesmo com políticas e instrumentos que objetivam a segurança da navegação sendo aprimorados e complementados continuamente.

De um total de 9180 acidentes constatados entre 2011 e 2014 (Figura 1), 908 passaram por processos de investigação e foram analisados quanto aos fatores que corroboraram para seu acontecimento. Segundo os estudos, dos 908 casos analisados, 67% foram atribuídos ao fator humano (figura 2), mostrando que, o fator humano ainda representa uma grande parcela nas causas de acidentes.

#### 4.1 Problemas na leitura de instruções e manuais

Muitas vezes, oficiais mercantes a bordo terão que ler manuais para um conhecimento mais amplo dos equipamentos utilizados. Segundo um relatório recebido pelo CHIRP - *Confidential Hazardous Incident Reporting Programme* (2014) a maioria dos manuais encontram-se na língua inglesa, fazendo-se assim necessário o conhecimento do idioma pelo marítimo.

O relatório referido anteriormente também informa em relação aos manuais de manutenção, operação e algumas críticas, como manuais inadequadamente traduzidos de suas línguas de origem. A informação frequentemente tem sido muito concisa de tal forma que o

entendimento é dificultoso, ambíguo ou impossível. Além disso, por vezes há instruções genéricas que de forma repetida não estão relacionadas especificamente ao equipamento em questão.

Outro problema apontado ocorre nos procedimentos de emergência. Situações adversas requerem preparo para serem enfrentadas, e para tal, os manuais devem estar escritos de forma objetiva e coerente com os tipos de equipamentos. Caso contrário, os operadores são obrigados improvisar, depositando a segurança da tripulação apenas na habilidade dos profissionais.

A CHIRP juntamente com a *UK's Marine Accident Investigation Board* concluíram um estudo em 2014, mostrando que um número elevado de acidentes são causados por manuais impraticáveis para o entendimento.

#### 4.1.1 Estudo de caso: N/M Unitas<sup>5</sup>

No relatório *The Impact of Multicultural and Multilingual Crews on MARitime COMmunication* (p.47) é relatado o caso que ocorreu em 10 de julho de 1994 quando a embarcação Unitas encontrava-se tripulada por oficiais alemães e tripulação kiribati. As informações e instruções recebidas em inglês pela equipagem sobre a carga perigosa não foram suficientemente claras. Tendo em vista a falta de instrução, um dos tripulantes entrou em um compartimento embora este fosse perigoso e proibido. O tripulante foi asfiziado no compartimento e perdeu sua vida juntamente com o chefe de máquinas, o qual foi tentar salvá-lo.

As informações relevantes para o tratamento de cargas, especialmente perigosas, devem ser transmitidas de maneira compreensível na língua inglesa objetivando procedimentos corretos e seguros.

#### 4.2 Comunicação entre navio e costa

A comunicação entre navios e a costa é frequente quando a embarcação está no mar, porém torna-se mais importante quando aproxima-se de águas costeiras ou de um porto. O navio terá que contactar um agente, autoridade portuária ou demandar um práctico para

---

<sup>5</sup> O caso N/M Unitas foi retirado do relatório *The Impact of Multicultural and Multilingual Crews on MARitime COMmunication* publicado pelo projeto MARCOM. Disponível em <http://www.transport-research.info/sites/default/files/project/documents/marcom.pdf> . Acesso em: 18/07/2016.

auxiliar na entrada e estadia no porto. Todas essas comunicações são importante para a segurança do navio e operações eficientes.

Há também outros momentos em que tal comunicação faz-se importante, como em atividades de busca e salvamento, períodos de praticagem, em que o inglês é frequentemente utilizado como uma língua comum e durante comunicação com VTS.

#### 4.2.1 Estudo de caso – N/M Ice Bird<sup>6</sup>

Segundo as investigações relatadas em *Cayman Islands Accident Investigation* (CHARTCO, 2014) o acidente ocorreu quando o navio de carga Ice Bird estava docando em Lerwick, Shetland Islands, Reino Unido, em 3 de novembro de 2002, levando à falência de um tripulante. Análises posteriores avaliaram problemas relacionados a falha de comunicação entre um práctico e o comandante de navio. (CHARTCO, 2014)

O acidente aconteceu quando o práctico a bordo do navio de carga comandava o auxílio e a assistência de dois rebocadores em severas condições de tempo. Porém, devido a uma avaria na comunicação o comandante não ouviu ou não entendeu as instruções passadas pelo práctico para que um dos rebocadores acelerasse avante. O capitão não considerou desacelerar na entrada do porto. Nem o práctico, nem o oficial do porto consideraram suspender os serviços ou a entrada no porto, levando assim a colisão do navio.

O *Port Control* utilizou inglês convencional para comunicar-se com o comandante cuja língua materna não era o inglês. É relatado que tal comunicação poderia levar à ambiguidade e ser considerada imprudente ou até mesmo insegura. Sendo assim, é importante notar que a comunicação, por exemplo, entre o *Port Control* e o navio poderia ser mais clara e precisa para evitar quaisquer possibilidades de mal-entendido.

Em casos como este observa-se a importância de utilizar-se uma linguagem padronizada, haja vista que tal desfortúnio poderia ter sido evitado se houvesse uma correta transmissão da mensagem pretendida.

#### 4.3 Comunicação entre um navio e outro

---

<sup>6</sup> O caso N/M Ice Bird foi retirado do relatório *Cayman Islands Accident Investigation* (2014) disponibilizado pelo grupo ChartCo (distribuidor de dados de navegação, cartas náuticas e publicações técnicas marinhos e produtos digitais). Disponível em : <http://www.chartco.com/files/consulting/case-studies/cayman-islands-accident-investigations-case-study.pdf>>. Acesso em : 18/07/2016.

Comunicar-se de maneira inteligível no mar é princípio fundamental para assegurar a navegação. Nos dias atuais, a comunicação nas embarcações é feita por meio do sistema GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*) sinais luminosos, sinais sonoros e por VHF. Alguns problemas que ocorrem nesse tipo de comunicação são relacionados aos diferentes idiomas com respeito a comunicação externa e comunicação por VHF com outras embarcações.

#### 4.3.1 Estudo de caso – N/M Royal Majesty<sup>7</sup>

Segundo o relatório do *Marine Accident Investigation Branch* (MAIB, 1997) o encalhe do navio *Royal Majesty* ocorreu em Rose and Crown Shoal próximo a Nantucket, Massachussets, 10 de Junho de 1995. A questão a ser analisada é a comunicação entre o navio *Royal Majesty* e um grupo de pescadores portugueses no canal 16 do VHF um pouco antes do encalhe.

A tripulação do *Royal Majesty* não estava ciente de que o navio encontrava-se fora de rota por causa de uma falha no equipamento de navegação, o qual indicava falsamente sua posição. Em certo momento, os tripulantes portugueses de um barco de pesca próximo perceberam que o navio *Royal Majesty* estava indo em direção ao perigo e tentaram contactá-lo no canal 16.

A chamada não foi respondida pois os pescadores contactaram um navio em uma certa posição, porém os tripulantes do *Royal Majesty* estavam convencidos de estar em uma posição diferente, mostrada no equipamento defeituoso. A chamada em inglês não indicava nenhum perigo, entretanto a comunicação navio a navio entre o grupo de pescadores portugueses de fato indicava perigo, mas estava sendo realizada em português e não foi entendida pela tripulação do *Royal Majesty*.

Existe a possibilidade de que poderia ter sido prestado a devida atenção a essa comunicação se esta fosse feita em inglês e há ainda a possibilidade de que a tripulação do *Royal Majesty* seria alertada que seu navio estava fora de curso.

#### 4.4 Comunicação interna no navio

---

<sup>7</sup> O caso do N/M Royal Majesty disponibilizada pela *Marine Accident Investigation Branch*, um órgão do departamento de transporte do Reino Unido. Disponível em : <[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/373821/SD\\_2\\_1997.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/373821/SD_2_1997.pdf)>. Acesso em 13/07/2016.

A possibilidade de algo dar errado deve ser cuidadosamente considerada durante a rotina de trabalho a bordo. Diariamente, uma série de ordens de leme e máquinas são dadas rapidamente. As equipes de Passadiço e Controle de Máquinas precisam ser treinadas e estarem prontas para reagir rápido e eficazmente diante de eventuais falhas de propulsão, navegação e posicionamento.

Boa comunicação interna é vital em quaisquer operações. Operadores de comunicações treinados e o uso de uma linguagem comum são essenciais para garantir que a segurança seja alcançada.

#### 4.4.1 Estudo de caso – N/M Maersk Doha<sup>8</sup>

Como relatado pelo MAIB (2007), a causa do acidente foi uma falha na caldeira auxiliar, gerando um incêndio. No entanto, analisando o relato do acidente, a causa poderia ser classificada como falha na comunicação.

Foi notado que todos os oficiais com exceção do chefe de máquinas vieram do leste europeu e compartilhavam uma língua comum e, apesar de atenderem aos requerimentos para a aquisição dos UK Certificates of Equivalent Competency e estarem aptos a utilizar o idioma comum do navio, havia uma tendência da maioria da tripulação se comunicar em seu idioma nativo. O que levou ao isolamento do chefe de máquinas até mesmo em circunstâncias normais, prejudicando sua habilidade de compreender e controlar a situação de emergência.

A demora do chefe de máquinas para informar o passadiço sobre a falha na caldeira auxiliar e a falta de explicação dadas ao comandante sugerem uma interação limitada entre o passadiço e praça de máquinas. O comandante aceitou o relato do chefe de máquinas sem maiores questionamentos. O aumento posterior na velocidade demonstra que, ou o chefe de máquinas falhou ao esclarecer as implicações da avaria, ou o comandante não entendeu sua relevância.

Apesar de o chefe de máquinas estar ciente do superaquecimento da caldeira, ele permitiu o aumento da velocidade em resposta as ordens do comandante. Comunicação e

---

<sup>8</sup> O caso do N/M Maersk Doha disponibilizada pela *Marine Accident Investigation Branch*, foi extraída *The United Kingdom Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation)*. Disponível em: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/547c704be5274a4290000089/MaerskDohaReport.pdf>. Acesso em: 20/07/2016.

compreensão pobres entre o comandante e o chefe de máquinas colocaram a embarcação em um risco ainda maior (MAIB, 2007).

A preocupação em relação à segurança causou um aumento na demanda por pesquisas sobre quais tipos de habilidades os tripulantes possuem. A questão é inevitável especialmente em se tratando de áreas com alto risco de acidentes como por exemplo o mar báltico, área com alto tráfego marítimo e águas rasas. A necessidade de tripulantes competentes para manobrar seus navios nas condições difíceis de tais áreas é evidente.

## 5. PADRONIZAÇÃO DO INGLÊS MARÍTIMO: A FORMAÇÃO DO *STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES*

### 5.1 Criação do SMCP e sua organização

Uma competência linguística débil entre tripulantes, embarcações ou serviços costeiros é um fator determinante para a ocorrência de acidentes marítimos. Este aspecto é evidenciado em um relatório que mostra que cerca de 20% de todos os acidentes marítimos estão relacionados com problemas na comunicação (PORTELA, 2003). A expressão “Careless talk cost lives”, que traduzida de maneira livre significa “Conversas descuidadas custam vidas”, foi uma propaganda de origem britânica utilizada durante a Segunda Guerra Mundial (WINBOW, 2002) que, apesar de ter sido adotada em uma situação específica, pode ser empregada apropriadamente no cenário da indústria marítima, evidenciando a necessidade de uma intercomunicação efetiva.

No intuito de minimizar problemas de comunicação provenientes de dificuldades linguísticas o SMCP foi sistematicamente desenvolvido e, atualmente é regulamentado pelo STCW. A publicação SMCP não foi a primeira tentativa de facilitar, ou de certa maneira, padronizar a comunicação entre navios ou navegantes, estando eles no mar ou no porto. Em 1856 a primeira edição do Código Internacional de Sinais foi publicado pelo *Board of Trade*<sup>9</sup> em Londres, utilizado para facilitar a comunicação entre estações móveis ou fixas, navais, terrestres, aéreas, civis ou militares. "O objetivo do Código Internacional de Sinais (CIS) é prover formas e meios de comunicação em situações essencialmente relacionadas à segurança de navegação e de pessoas, especialmente quando surgem dificuldades na linguagem."<sup>10</sup>(International Code of Signals, ed.1969, p. 3, nossa tradução).

Posteriormente, em 1975, foi publicado pela IMO o *Standard Marine Navigational Vocabulary* (SMNV) e revisado em 1983 e 1985. O objetivo principal da publicação é “auxiliar na maior segurança da navegação e na condução dos navios” e “padronizar a linguagem utilizada na navegação marítima, nas proximidades dos portos, nas vias navegáveis

<sup>9</sup>“Board of Trade, also called Lords Commissioners of Trade and Plantations, English governmental advisory body established by William III in May 1696 to replace the Lords of Trade (1675) in the supervision of colonial affairs. The board was to examine colonial legislation and to recommend disallowance of those laws that conflicted with imperial trade policies, to nominate governors and other high officials for royal colonies and to write the instructions for appointed governors, to recommend laws affecting the colonies to Parliament and the Privy Council, and to hear and to make reports on complaints from the colonies regarding imperial administration.”

<sup>10</sup> "The purpose of the International Code of Signals is to provide ways and means of communication in situations related essentially to safety of navigation and persons, especially when language difficulties arise”

e nos portos.<sup>11</sup>” (IMO, *Standard Marine Navigational Vocabulary*, p. 2, tradução nossa). Esta publicação não foi planejada para ser de caráter obrigatório, mas esperava-se que, com a constante repetição e propagação de suas palavras e termos a bordo das embarcações e em instituições de formação, marítimos de todo o mundo passassem a adotar estes vocábulos mais específicos ao invés de expressões genéricas de mesmo significado.

Em 1992 a IMO deu um novo passo a fim de promover o desenvolvimento de uma língua padronizada que pudesse ser utilizada durante o exercício da atividade marítima e que satisfizesse a crescente demanda de um mercado de navegação cada vez mais globalizado. A decisão da IMO basicamente originou-se devido a problemas de comunicação enfrentados pela marinha mercante, tendo como destaque, o caso do MV *Scandinavian Star*, em 1990, que resultou na perda de 158 vidas. (Solheim, T *et al.* *The “Scandinavian Star” ferry disaster 1990 – a challenge to forensic odontology*, 1992)

De 1997 a 2000 foram testadas por volta de 3000 frases, posteriormente simplificadas e por fim reduzidas a 1700. O SMCP – *Standard Marine Communication Phrases* – foi adotado pela 22ª Assembleia da IMO em novembro de 2001. Anteriormente frases padronizadas foram prescritas nas orientações de treinamento do STCW.

O Prof. Dr. Peter Trenkner, dirigente do grupo de trabalho estabelecido pela IMO responsável pelo desenvolvimento do SMCP, menciona em *The Imo-Standard Marine Communication Phrase s- Refreshing Memories To Refresh Motivation* que foi requisitado de seu grupo, entre várias incumbências, reduzir “ a diversidade gramatical e idiomática do Inglês Marítimo para uma estritamente objetiva” e reduzir também “a diversidade termológica do Inglês Marítimo para uma terminologia básica.”(2005, p. 10)

Os objetivos básicos, estabelecidos pela IMO para o grupo responsável pela elaboração do SMCP, podem ser encontrados na introdução da publicação, sendo eles: auxiliar na maior segurança da navegação e na condução dos navios, padronizar a linguagem utilizada na navegação marítima, nas proximidades dos portos, nas vias navegáveis e a bordo das embarcações que possuam uma tripulação plurilinguística e auxiliar no treinamento em instituições marítimas a fim de atingir os objetivos supracitados.(IMO, *Standard Marine Communication Phrases*, 2001, p.1, nossa tradução)

O público alvo do SMCP são quaisquer tipos de tripulantes e pessoas em terra com responsabilidades de comunicação via rádio, independentemente da fluência que eles possuam da língua inglesa geral. Isto implica dizer que, falantes nativos e não nativos do inglês devem

---

<sup>11</sup> “To assist in the greater safety of navigation and of the conduct of ships to standardize the language used in communication for navigation at sea, in port-approaches, in waterways and harbours.”

aderir ao SMCP. Todavia o nível de exigência para ambos é diferente, sendo daquele cobrado a adaptação de seu uso diário da língua para entendimento dos interlocutores, e deste o uso fluente do Inglês Marítimo padronizado.

O *Standard Marine Communication Phrases* representa um significativo avanço em relação ao *Standard Marine Navigational Vocabulary*. De acordo com José Manuel Díaz Pérez, autor do livro *Inglés Náutico Normalizado para las Comunicaciones Marítimas*, o vocabulário presente na primeira publicação (SMNV) não foi revisado desde 1985, ano da última publicação do texto pela Organização. Nos dezesseis anos subsequentes, até a primeira publicação do SMCP, a realidade do transporte marítimo mudou consideravelmente, com o surgimento de novas tecnologias e sistemas como o Sistema Global de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS), o Sistema Eletrônico de Apresentação de Cartas Náuticas e Informações (ECDIS), o Sistema de Posicionamento Global Diferencial (DGPS), Sistema de Identificação Automático (AIS), o crescimento exponencial do Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS), e outros aspectos que tornaram absolutamente essencial a atualização do vocabulário e terminologias marítimas oferecidas pelo SMNV (*The Imo Standard Marine Communication Phrases: How and why the SMCP was accomplished and introduced; the teaching of the SMCP in Vessel Service*, s.d. , p. 4). De forma a elucidar quanto ao avanço alcançado com o estabelecimento do SMCP, é possível notar que, enquanto nenhuma referência é feita a respeito do Serviço de Tráfego de Embarcações no SMNV, na obra atual diversos capítulos são dedicados a comunicação VTS, por exemplo, a aplicação de *Message Markers*, frases para o fornecimento de serviços VTS e expressões para comunicações com serviços de emergência.

O SMCP é dividido em duas partes, A e B, seguindo a mesma estrutura da Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW, 1995). A parte A, que é subdividida em comunicação externa e comunicação a bordo, tem caráter mandatório, enquanto a parte B, que consiste apenas em comunicações a bordo, é uma seção de orientação que tem caráter suplementar a parte A.

De modo geral, o SMCP aborda dois padrões de chamadas radiotelefônicas ou mensagens que são transmitidas: mensagens especiais e mensagens de rotina. As mensagens especiais são classificadas principalmente quanto ao tipo de informação que será transmitida e ao risco oferecido ao navio e vidas a bordo, sendo elas Mensagem de Perigo (*Distress Message*), Mensagem de Urgência (*Urgency Message*) e Mensagem de Segurança (*Safety Message*). As mensagens de rotina são constituídas de informações que não são englobadas pelas mensagens especiais, sendo estas, classificadas como mensagens de instrução,

informação, pergunta, resposta, aviso, conselho, requerimento e intenção. (BOCANEGRA-VALLE, 2010, p.6). De maneira exemplificada, a publicação expõe as formas de aplicação e uso destas mensagens, assim como a ordem de prioridade de cada uma para a utilização dos canais VHF, objetivando sempre uma comunicação compreensível e precisa.

A Organização, ao adotar o SMCP, consolidou um avanço significativo para a segurança da navegação e conseqüentemente para a preservação da vida humana, tornando imprescindível o aprendizado e aprimoramento deste recurso por parte dos profissionais marítimos.

## 6. MEDIDAS PARA AVALIAR E APRIMORAR A PROEFICIÊNCIA DO ENSINO DO INGLÊS MARÍTIMO

Devido à grande importância do SMCP, a Organização determinou que a publicação tivesse caráter obrigatório, e para tal, a implementou como um anexo da convenção STCW. Segundo GAMIL (2008), o sistema de Educação e Formação Marítima (*Maritime Education and Training – MET*) é caracterizado por quatro elementos: alunos, pessoal acadêmico, programas e instalações. Cada instituição MET ou instrutor marítimo deve ambicionar o ótimo ou mais promissor método de qualificação, uma vez que estão sujeitos as obrigações do STCW.

A educação é o processo pelo qual a informação é trocada entre alunos e profissionais acadêmicos. O sistema MET capacita especialistas que conseguem trabalhar em operações marítimas, indústria de construção naval e outras atividades correlatas a atividades marinheiras. O desenvolvimento do mercado marítimo como um todo depende diretamente do sistema MET e precisamente no desenvolvimento de seus instrutores, que por sua vez, necessitam de um bom domínio do Inglês Marítimo, que se faz essencial para a segurança e proteção dos navios mercantes (GAMIL, 2008).

Segundo ZIARATI (2009) é possível observar uma conduta de natureza descuidada por parte da Organização, em relação ao desenvolvimento do SMCP. A IMO apenas focou na padronização das estruturas de comunicação mais importantes, porém não elaborou nenhuma ferramenta que auxiliasse no aperfeiçoamento da competência na língua inglesa dos profissionais marítimos, assim como, não criou meios para monitorar e medir esta competência. Além disso, não levou em consideração a importância do aprendizado dos jargões náuticos de forma contextualizada ou em ambientes voltados para o Inglês Marítimo, uma vez que não há garantias de que as expressões presentes na publicação serão lembradas de maneira correta, algo que foi observado em muitos casos de incidentes (ZIARATI, *et.al*, 2009).

Uma análise de cerca de trezentos acidentes revelou que a falta de padronização e competência do Inglês Marítimo de tripulantes é uma das principais causas de acidentes e incidentes no mar e nos portos (ZIARATI, 2006). Uma constatação alarmante é que embora o quantitativo de acidentes no meio marítimo estejam reduzindo, acidentes provocados por erros humanos, particularmente, devido a inobservância do domínio do Inglês Marítimo tem se ampliado. (MarTEL, 2007 ; ZIARATI, 2007).

Guiada pela ideologia de aperfeiçoamento das comunicações e preservação da vida humana, é possível perceber que a Organização Marítima Internacional sempre trabalhou

intensamente para a minimização de desastres. Apesar de todo o esforço investido pela Organização, acidentes marítimos decorrentes de falhas humanas, sobretudo, lapsos no processo comunicativo, ainda ocorrem, resultando em grandes perdas. Desta forma, surgem autores e entidades que dedicam seu tempo a elaborar mecanismos de avaliação e capacitação do profissional mercante e que, conseqüentemente, complementa o sistema de ensino profissional marítimo tradicional.

De acordo com Takeshi NAKAZAWA, professor na *Kobe University of Mercantile Marine* no Japão, é evidente que o propósito na constituição do SMCP não é padronizar palavras ou frases usadas apenas em situações de emergência, e sim, padronizar a linguagem usada na comunicação para navegação marinha, aproximação de portos, em vias navegáveis, portos e a bordo de embarcações com tripulação multicultural visando reduzir ao máximo erros de interpretação em interlocuções relacionadas à segurança.

Em “*Maritime English – Is this the Only Way to Communicate?*”, professor NAKAZAWA discute sobre a efetividade do SMCP principalmente quando relacionado a dificuldades de comunicação entre pessoas com culturas e línguas distintas. Além disso, ressalta que em condições psicológicas de pânico ou de confusão mental, é improvável que tais pessoas consigam recordar e fazer uso das estruturas predefinidas pelo SMCP. Por isso, o professor aponta, como um reforço para a comunicação, a utilização oficial de linguagem não verbal que, segundo ele, representa um método de comunicação secundário que consegue transmitir de forma fácil e exata mensagens pequenas, mas com significados precisos e importantes.

Outra ferramenta que também foi desenvolvida com o intuito de certificar os profissionais marítimos quanto à competência na língua inglesa é a MarTEL (*Maritime Tests of English Language*). MarTEL é um conjunto de padrões para o Inglês Marítimo. Os padrões propostos por essa iniciativa almejam tornar os mares e portos mais seguros, preservar vidas humanas e melhorar a qualidade de vida a bordo de embarcações através do aprimoramento das comunicações. O programa MarTEL não é um instrumento estabelecido para resolver problemas, mas sim, uma iniciativa para evitar adversidades futuras. Ele procura ultrapassar algumas das limitações do SMCP e remove a necessidade do uso de testes padrões como IELTS ou TOEFL<sup>12</sup>, uma vez que não são projetados para atender os requisitos fundamentais para um profissional marítimo. Diferentemente do IELTS ou TOEFL, MarTEL tem uma

---

<sup>12</sup> IELTS e TOEFL são testes de proficiência da língua inglesa reconhecidos oficialmente por universidades do mundo todo como um dos requisitos do processo seletivo para os seus cursos acadêmicos. Os resultados das avaliações indicam a competência, no idioma, dos candidatos.

abordagem vocacional e depende das habilidades linguísticas de diferentes níveis de marítimos, subalternos ou oficiais.

Com um escopo semelhante à MarTEL, a MAREng Plus é um programa criado em 2007 com a colaboração internacional de países da União Europeia. O princípio desta iniciativa é desenvolver as competências básicas do Inglês Marítimo para todos os trabalhadores relacionados à Marinha Mercante europeia através da produção de ferramentas inovadoras de aprendizado, disponíveis na *internet*.

## 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A comunicação é uma parte essencial da interação humana. Os benefícios de uma comunicação efetiva são incontáveis e ela favorece todos os aspectos da vida pessoal e profissional. Comunicações ineficientes ou incompreendidas podem provocar constrangimentos ou dificuldades com resultados preocupantes. O cenário Marítimo Mundial, que é repleto de profissionais de diversos países, carece de uma comunicação satisfatória. Tradicionalmente, impasses de comunicação, relacionados a diferenças linguísticas, são resolvidos com a adoção de uma *“língua franca”*. A comunidade marítima, assim como tantos outros âmbitos sociais e trabalhistas, adotou a língua inglesa como meio de comunicação e a IMO desenvolveu um vocabulário padronizado e ferramentas para aplicá-lo.

É inegável que muita experiência e conhecimento podem ser adquiridos a partir de acidentes. Na verdade, todas as principais regras marítimas e convenções originaram-se dessas eventualidades graves no mar e nos portos. A revisão destes incidentes mostra claramente que as falhas de comunicação são uma das principais fontes contribuintes para a ocorrência de acidentes.

Com o desenvolvimento e aplicação das publicações SMNV (1985) e SMCP (2001) a Organização alcançou uma uniformização limitada da língua inglesa marítimo, contudo, seu empenho a fim de reduzir erros de comunicação nas causas dos acidentes ainda é criticado, visto que, concentrou-se essencialmente na normatização dos jargões náuticos em oposição à garantia da qualificação dos profissionais marítimos.

Gradativamente, surgem mecanismos aliados ao Ensino Profissional Marítimo com o objetivo de reforçar e completar os feitos já alcançados pelo IMO. Assim, é possível perceber que tanto a padronização Inglês Marítimo quanto seu ensino ainda são questões que necessitam de aprimoramento para que, seja possível garantir a efetividade de comunicação nas mais variadas circunstâncias e, por conseguinte, a segurança da indústria marítima de maneira geral.

## REFERÊNCIAS

- BERLO, David K. Processo de comunicação: introdução à teoria e à prática. 8ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- BOCANEGRA-VALLE, Ana. The Language of Seafaring: Standardized Conventions and Discursive Features in Speech Communications, *International Journal of English Studies*, 2010.
- CHARTCO, case study – Cayman Islands Accident Investigation, 2014. Disponível em <<http://www.chartco.com/files/consulting/case-studies/cayman-islands-accident-investigations-case-study.pdf>> Acesso em: 19/08/2016.
- ČULIĆ-VISKOTA , Adelija. SMCP Development for Pilotage and Tug Assistance in the Light of Diffusion of Innovations Theory, 1, 2015.
- DAVIS, Keith; NEWSTROM, John W. Comportamento Humano no Trabalho – Uma Abordagem Organizacional. São Paulo: Editora Pioneira, 1996.
- ELLIS, N., SAMPSON, H., The Global Labour Market for Seafarers Working Aboard Merchant Cargo Ships, 2003.
- GAMIL, Tarek. UPGRADING MET INSTRUCTORS The Skills and Knowledge Enhancement Demanded by MET Stakeholders, World Maritime University, 2008.
- KOTLER, Philip. & ARMSTRONG, Gary. Princípios de marketing. 5ª ed. Rio de Janeiro: Prentice Hall do Brasil, 289, 1993.
- MAIB, Marine Accident Investigation Branch - Safety Digest, 6, 1997. Disponível em <[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/373821/SD\\_2\\_1997.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/373821/SD_2_1997.pdf)>. Acesso em : 10/08/2016.
- MAIB, Marine Accident Investigation Branch - Report No 15/2007, 2007.
- MARCOM, project. The Impact of Multicultural and Multilingual Crews on Maritime Communication Final Report Volume 1, 47, 1999.
- NAKAZAWA, Takeshi. Maritime English – Is this the Only Way to Communicate?, 4th IAMU General Assembly (s.d.).

PETER Trenkner, THE IMO – Standard Marine Communication Phrases – Refreshing Memories to Refresh Motivation, 6-7, 2005.

PÉREZ, José Manuel Diaz. The Imo Standard Marine Communication Phrases: How And Why The SMCP was accomplished and introduced; the teaching of the SMCP in Vessel Service. International Maritime English Conference, (s.d).

PORTELA, R.M.C. Communication breakdown, Marine Engineering Review Dec/Jan 2003, IMarEST, 34-35, 2003.

RAYMOND WILLIAMS, Keywords. A Vocabulary of Culture and Society, Londres, Fontana Press, 1988, p. 72-73.

STOPFORD, Martin. Maritime Economics 3rd edition, 2009.

TERCIOTTI, Sandra Helena; MACARENCO, Isabel. Comunicação Empresarial na Prática. São Paulo: Editora Saraiva, 2009.

THE ECONOMIST, The triumph of English, 2001. Disponível em <<http://www.economist.com/node/883997>> Acesso em: 20/08/2016.

THE MARCOM PROJECT, The Impact of Multicultural and Multilingual Crews on MARitime COMmunication, volume 1. Disponível em <<http://www.transport-research.info/sites/default/files/project/documents/marcom.pdf>>. Acesso em 10/08/2016.

WINBOW, A., The importance of effective communication, Proc. of Int. Seminar on Maritime English, 31-36, 2002.

ZIARATI Martin, YIL Jong-il, ZIARATI Reza, SERMIKLI Sernikli, Validation of the MarTEL test: the importance of validity of the test and the procedure for validation in MarTEL , 2012

ZIARATI, Reza “Safety At Sea – Applying Pareto Analysis”, Proceedings of World Maritime Technology Conference (WMTC 06), Queen Elizabeth Conference Centre, 2006.