

# Važnost engleskog jezika u pomorstvu

---

**Mesarić, Matej**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2024**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:553411>

*Rights / Prava:* [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2025-03-27**



**Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**  
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

*Repository / Repozitorij:*

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET**

**MATEJ MESARIĆ**

**VAŽNOST ENGLESKOG JEZIKA U POMORSTVU**

**ZAVRŠNI RAD**

Rijeka, 2024.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET**

**VAŽNOST ENGLESKOG JEZIKA U POMORSTVU  
THE IMPORTANCE OF ENGLISH IN MARITIME  
INDUSTRY**

**ZAVRŠNI RAD  
BACHELOR THESIS**

Kolegij: Engleski jezik 3

Mentor: doc. dr. sc. Irena Bogunović

Student: Matej Mesarić

Studijski smjer: Elektroničke i informatičke tehnologije u pomorstvu

JMBAG: 0112086249

Rijeka, rujan 2024

Student: Matej Mesarić

Studijski program: Elektroničke i informatičke tehnologije u pomorstvu

JMBAG: 0112086249

### IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

Važnost engleskog jezika u pomorstvu \_\_\_\_\_

izradio samostalno pod mentorstvom

doc. dr. sc. Irena Bogunović \_\_\_\_\_

U radu sam primijenio metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u završnom radu na uobičajen, standardan način citirao sam i povezao s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Student

Matej Mesarić

\_\_\_\_\_  
(potpis)

Ime i prezime studenta

Student: Matej Mesarić

Studijski program: Elektroničke i informatičke tehnologije u pomorstvu

JMBAG: 0112086249

IZJAVA STUDENTA – AUTORA  
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor završnog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa završnim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog završnog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student – autor

Matej Mesarić

---

(potpis)

## SAŽETAK

U današnjem multikulturalnom i globaliziranom svijetu sposobnost efikasnog vođenja razgovora i komuniciranja na engleskom jeziku važan je faktor obavljanja posla i sigurne plovidbe u pomorskoj industriji. U poslovnom okruženju, razgovor možemo definirati kao proces izravne usmene razmjene mišljenja, stavova, dojmova itd. između dvije ili više osoba kako bi se postigli određeni poslovni ciljevi uz uporabu specifičnih riječi i fraza. Cilj razgovora je dobro uravnotežen, recipročan dijalog, što znači da obje strane dijele i zainteresirane su za perspektivu druge strane. Naime, u razgovoru svaka osoba može postavljati pitanja, informirati, nadopunjavati postojeće ideje, isticati potrebe, slagati se ili ne slagati, slušati, dijeliti emocije ili osjećaje te usmjeravati razgovor. Vještina komunikacije i razgovora je od ključne važnosti na brodu. Cilj ovoga rada je analizom postojeće literature utvrditi značaj engleskog jezika i pomorskog engleskog u pomorskoj industriji i pomorstvu općenito, te istaknuti vještine potrebne radnicima za uspješno izvršavanje svojih dužnosti. Isto tako, utvrdit će se važnost dobrog poznavanja engleskog jezika za obavljanje nužnih dužnosti na brodu, kao i za opći napredak. Korištenjem stvarnih primjera iz područja engleskog jezika i pomorstva, opisat će se važne fraze i terminologija te usporediti vještine koje pomorci moraju posjedovati. Na taj način dokazat će se da je poznavanje pomorskog i tehničkog engleskog jezika jedna od ključnih vještina za učinkovitu komunikaciju, postizanje sigurnosti, i uspješno izvršavanje poslova na brodu.

Ključne riječi: Engleski jezik, komunikacija, sigurnost na brodu.

## **SUMMARY**

In today's multicultural and globalized world, the ability to effectively conduct conversations and communicate in English is a crucial factor for job performance and safe navigation in maritime industry. In work environment, a conversation can be described as a process of direct verbal exchange of opinions, attitudes, impressions, etc., between two or more individuals with the aim of achieving certain business objectives through the use of specific words and phrases. The goal of a conversation is a well-balanced, reciprocal dialogue, which means that both parties share and are interested in the other's perspective. In a conversation, each person may ask questions, provide information, supplement existing ideas, express needs, agree or disagree, listen, share emotions or feelings, and steer the conversation. Communication and conversational skills are of critical importance on board a ship. The aim of this paper is to determine the significance of English and Maritime English in maritime industry (and seafaring in general) through an analysis of existing literature, and to identify the skills necessary for workers to successfully fulfill their duties. Additionally, the study aims to establish the importance of a good command of the English language for successful performance of essential duties on board, as well as overall career advancement. By using real-life examples from the fields of linguistic and maritime studies, important phrases and terminology will be described. It will be demonstrated that knowledge of maritime and technical English is one of the key skills for effective communication, ensuring safety, and successfully carrying out shipboard tasks.

Keywords: English language, communication, safety aboard a ship.

# SADRŽAJ

|  |            |
|--|------------|
| <b>SAŽETAK</b> .....   | <b>I</b>   |
| <b>SUMMARY</b> .....   | <b>II</b>  |
| <b>SADRŽAJ</b> .....   | <b>III</b> |
| <b>1. UVOD</b> .....   | <b>1</b>   |
| <b>2. ENGLESKI JEZIK ZA POSEBNE NAMJENE</b> .....  | <b>2</b>   |
| 2.1. RAZVOJ ENGLESKOG JEZIKA ZA POSEBNE NAMJENE .....                                    | 3          |
| 2.2. APSOLUTNE I PROMJENJIVE KARAKTERISTIKE ENGLESKOG JEZIKA ZA<br>POSEBNE NAMJENE ..... | 3          |
| 2.3. SEASPEAK.....   | 4          |
| <b>3. POMORSKI ENGLESKI</b> .....  | <b>5</b>   |
| 3.1. POVIJEST POMORSKOG ENGLESKOG JEZIKA.....  | 7          |
| 3.1.1. <i>Periplus</i> .....   | 7          |
| 3.1.2. „Port“ i „Starboard“ .....  | 13         |
| 3.1.3. „Bow“ i „Stern“ .....   | 14         |
| 3.2. POMORSKI ENGLESKI KAO VARIJANTA ENGLESKOG JEZIKA ZA<br>POSEBNE NAMJENE .....        | 16         |
| 3.3. KOMUNIKACIJA I SMETNJE – LJUDSKI ELEMENT .....                                      | 18         |
| <b>4. LJUDSKA POGREŠKA KAO NAJČEŠĆI FAKTOR U<br/>POMORSKIM NESREĆAMA</b> .....           | <b>20</b>  |
| 4.1. BROD BUNGA TERETA I SATU .....  | 21         |
| 4.2. BROD SALLY MAERSK .....   | 22         |
| 4.3. BROD BRIGHT FIELD .....   | 22         |
| 4.4. BROD SKAGERAK.....  | 24         |
| 4.5. BROD ROYAL MAJESTY .....  | 25         |
| 4.6. BROD SCANDINAVIAN STAR.....   | 26         |
| <b>5. SMCP</b> .....   | <b>28</b>  |
| 5.1. IMO I SMCP .....  | 28         |
| 5.1.1. <i>Glavni faktori u razvoju SMCP</i> .....  | 29         |
| <b>6. ZAKLJUČAK</b> .....  | <b>31</b>  |
| <b>LITERATURA</b> .....  | <b>32</b>  |
| <b>KAZALO KRATICA</b> .....  | <b>35</b>  |
| <b>POPIS TABLICA</b> .....   | <b>36</b>  |
| <b>POPIS SHEMA</b> .....   | <b>36</b>  |



**POPIS SLIKA ..... 36**

## 1. UVOD

Dobra komunikacija bitan je dio sigurne, učinkovite plovidbe i upravljanja brodom. Komunikacija mora biti jasna bilo da se radi o komunikaciji između časnika i zapovjednika, članova posade, plovila i obale ili između dva plovila. Drugim riječima, komunikacija na relaciji brod-kopno, kopno-brod, brod-brod mora biti jasna, brza, lako shvatljiva i učinkovita. Najveći uzročnik nesreća na brodu i u pomorstvu predstavljaju ljudske pogreške (Trenkner, 2013). Nažalost, nesreće se mogu dogoditi, i događaju se, a jedan od čimbenika koji doprinose incidentima na moru je loša ili nejasna komunikacija (Trenkner, 2013). U pomorskoj se industriji, koja je uistinu globalna, u kojoj zaposlenici na obali i oni koji rade na poslovima pomoraca mogu govoriti izuzetno veliki broj različitih jezika i dijalekta, postavlja pitanje na koji način osigurati da se poruke i upute prenose na koncizan i razumljiv način između multikulturalnih posada. Na navedeno pitanje odgovorila je grupa lingvista i stručnjaka za pomorstvo 1983., predstavivši posebnu formu jezika, tzv. Seaspeak (US, 2024). U studenom 2001. Međunarodna pomorska organizacija, IMO (engl. International Maritime Organization) na svojoj 22. skupštini usvaja Standardne pomorske komunikacijske fraze, odnosno SMCP (engl. Standard Maritime Communication Phrases) (Rezolucija A.918(22)). Koristeći Seaspeak i Standardni pomorski navigacijski rječnik, SMNV (engl. Standard Marine Navigational Vocabulary) kao uzor, SMCP je preporučan za korištenje svim budućim korisnicima i svim tijelima pomorskog obrazovanja.

## **2. ENGLSKI JEZIK ZA POSEBNE NAMJENE**

Engleski za posebne namjene, ESP (engl. English for Specific Purposes) pristup je podučavanju jezika koji cilja na trenutačne i/ili buduće akademske ili profesionalne potrebe učenika i radnika. Usredotočuje se na potreban jezik, žanrove i vještine kako bi se zadovoljile te potrebe, te pomaže učenicima i radnicima u ispunjavanju tih potreba korištenjem općih i/ili specifičnih nastavnih materijala i metoda. Podrijetlo ESP-a je tema o kojoj se opširno raspravlja. Vrijeme je pokazalo da su najvjerojatniji razlozi za njegovu pojavu oni koje su naveli Hutchinson i Waters (Hutchinson i Waters, 1987):

1. Zahtjevi novog, izuzetno industrijaliziranog svijeta, koji su se pojavili s porastom ekonomske moći SAD-a u razdoblju nakon Drugog svjetskog rata, kao i prosperitet zemalja bogatih naftom tijekom naftne krize početkom 1970. godine;
2. revolucija u lingvistici uzrokovana promjenom predmeta istraživanja, pri čemu je fokus s jezika preusmjeren na njegov komunikacijski aspekt;
3. usmjerenost na učenika/govornika sa specifičnim zahtjevima, koji su se trebali zadovoljiti istraživanjem specifičnih konteksta i dizajniranjem odgovarajućih tečajeva.

Hutchinson i Waters (1987) već u samom naslovu pružaju smjernice, odnosno "pristup usmjeren na učenje". To znači da je interes istraživača usmjeren na proces usvajanja jezika, uključujući učenika/govornika, te da ESP ne treba smatrati gotovim proizvodom, već mogućim pristupom za zadovoljavanje zahtjeva korisnika.

### **2.1. RAZVOJ ENGLSKOG JEZIKA ZA POSEBNE NAMJENE**

Jedan od glavnih razloga zašto se engleski razvio u globalni najvažniji jezik općeg međunarodnog prometa je njegova snažna povezanost s rastom trgovine i poslovanja. Veza između engleskog jezika i poslovnog svijeta poznata je još od 16. stoljeća kroz korištenje engleskog za olakšavanje kontakta s useljenicima koji su tada dolazili u Englesku. Naime, to su bili obrtnici, zanatlije i stručnjaci koji su bili zainteresirani za engleski zbog trgovine (Starfield, 2013). No, veza između engleskog jezika i poslovanja posebno je procvjetala 1940-ih godina nakon Drugog svjetskog rata, kada su mnoge zemlje uključene u sukob bile uništene, kako ekonomski tako i infrastrukturno. Neposredno nakon rata, ekonomije i infrastruktura SAD-a, Kanade, i u manjoj mjeri Velike Britanije, bile su uglavnom

netaknute. Kao rezultat toga, te su zemlje preuzele glavnu ulogu u naporima obnove, a poslovne prilike počele su se pojavljivati, uključujući izvoz tehnologije i tehničke stručnosti u Europu, Afriku i Aziju (Anthony, 2018: p.29). Novi tehnički priručnici i izvješća počeli su se objavljivati na engleskom jeziku kako bi podržali ovaj novi izvoz roba i usluga. Otprilike u isto vrijeme, autori istraživačkih časopisa počeli su objavljivati članke na engleskom jeziku, potaknuti rastućim trendom provođenja istraživanja u suradničkom, ponekad međunarodnom okviru, i sve većom potrebom da se istraživanja naprave dostupnim što široj publici. No, jedan od glavnih faktora koji je doveo do dominacije engleskog jezika bio je rast računalne industrije. Kao i kod većine druge tehnologije koja se pojavila nakon Drugog svjetskog rata, većina ranih radova za stvaranje i korištenje računala obavljena je u SAD-u (Cromer, 1992). Ovi razvojni događaji doveli su do stvaranja novih programskih jezika temeljenih na engleskom jeziku, novih komunikacijskih standarda napisanih na engleskom jeziku, te korištenja engleskog kao primarnog jezika za radio komunikacije, zrakoplovstvo, pomorstvo, a kasnije i Internet. Trenutno se procjenjuje da je najmanje 80 % svjetskih informacija pohranjeno na engleskom jeziku (Invernizzi, 2010) a, naravno, i da su većina najvećih svjetskih računalnih tvrtki smještene u zemljama engleskog govornog područja, uključujući Microsoft, Apple, IBM, Intel i Google.

## **2.2. APSOLUTNE I PROMJENJIVE KARAKTERISTIKE ENGLESKOG JEZIKA ZA POSEBNE NAMJENE**

Uzimajući u obzir novonastalu situaciju u kojoj se engleski jezik za posebne namjene više ne promatra samo kao jezik, već se počinje razmatrati i njegov komunikacijski aspekt, Dudley-Evans i St. John (1998) predložili su određene apsolutne i promjenjive karakteristike kako bi pomogli definirati Engleski jezik za posebne namjene. Pri tome razlikuju apsolutne i relativne karakteristike. Kao apsolutne karakteristike engleskoga za posebne namjene istaknuli su to što je osmišljen kako bi zadovoljio specifične potrebe učenika/govornika, koristi temeljnu metodologiju i aktivnosti disciplina kojima služi, te je usmjeren na jezik (gramatiku, leksik, registar), vještine, diskurs i žanrove prikladne za te aktivnosti. Kao promjenjive karakteristike istaknuli su to što može biti povezan s ili osmišljen za specifične discipline, može koristiti, u specifičnim nastavnim situacijama, drugačiju metodologiju od one koja se koristi u podučavanju općeg jezika, te je osmišljen

za odrasle govornike, bilo na tercijarnoj razini obrazovanja ili u profesionalnom radnom okruženju.

### **2.3. SEASPEAK**

Opisani razvoj SAD-a, Kanade i Ujedinjenog Kraljevstva predstavljao je njihovu dominaciju oceanskim prometom, što je značilo da je engleski bio materinji jezik za 80 % brodskih posada (US, 2024). Međutim, do kraja 1970-ih situacija se znatno promijenila, pa danas 80 % brodskih posada više ne koristi engleski kao prvi jezik (US, 2024). Kako bi se izbjegla zabuna, povećala sigurnost i unaprijedila komunikacija između multikulturalnih posada, 1983. godine skupina lingvista i stručnjaka za pomorstvo stvorila je, po uzoru na pomorski engleski, novi sustav komunikacije pod nazivom Seaspeak (US, 2024). Opći engleski odabran je kao glavni leksikon za Seaspeak jer je bio najčešće korišten jezik u pomorstvu i na brodovima općenito (US, 2024). Niz godina je trebalo da IMO donese odluku kojom je Seaspeak učinio glavnim jezikom mora, što se konačno dogodilo 1988. godine (US, 2024).

### 3. POMORSKI ENGLESKI

U okviru engleskog jezika za posebne namjene, pomorski engleski predstavlja izuzetno važan faktor u pomorstvu te se grana na pet podvrsta: engleski za navigaciju i pomorske komunikacije i/ili nautički engleski; engleski za pomorsku trgovinu; engleski za pomorsko pravo; engleski za pomorsko inženjerstvo; te pomorski engleski za brodogradnju (Bocanegra-Valle, 2013). Kao i svaki drugi jezik za posebne namjene, namijenjen je za disciplinu kojoj služi, u ovom slučaju govornicima unutar pomorske zajednice, uključujući obalne komunikacije. Ono što pomorski engleski čini drugačijim od većine drugih inačica engleskog za posebne namjene je svijet međunarodnih konvencija i regulativa čiji je pomorski engleski važan dio. Rezultat podučavanja pomorskog engleskog je propisan Međunarodnom pomorskom konvencijom o standardima izobrazbe, izdavanja svjedodžbi i držanja straže, STCW (engl. The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping) (IMO, 2010), dok je preporučeni proces podučavanja detaljno opisan u navedenom tečaju "Model Course 3.17" za Pomorski engleski (IMO, 2015).

Pomorski engleski za pomorce predstavlja temelj njihove profesije, jer ga svakodnevno koriste i konstantno su okruženi njime. Tijekom rada na brodu jezik se razvija, te samo okruženje boravka na brodu predstavlja najbolji način za savladavanje pomorskog engleskog. Već samim dolaskom na brod započinje proces učenja pomorskog engleskog. Pomorci se upoznaju s brodom, njegovim izgledom, konstrukcijom i stranama broda. Daljnja obuka upoznaje pomorce s navigacijskim sustavom obilježavanja i sigurnosnim objektima, naglašavajući važnost prepoznavanja kardinalnih i lateralnih oznaka. Obuka se nastavlja pokrivajući hitne poruke, sigurnosne poruke i poruke u slučaju opasnosti, poučavajući ispravan način pisanja i artikuliranja tih poruka. Uče se pravila izbjegavanja sudara na moru i njihovu pravilnu primjenu. Program se nastavlja ovisno o vrsti i tipu broda na kojem se pomorac nalazi. Obično slijedi analiza različitih vrsta tereta, njihovih metoda pomorskog transporta i postupaka koji se primjenjuju u slučaju oštećenja ili gubitka tereta. U slučaju da se radi o teretnom brodu, slijedi proučavanje postupaka za transport i prijem tereta u lukama, kao i postupaka dostave tereta, (Zanic Mikulicic, Pavlinovic i Trgo, 2023). Stoga je potrebno razumjeti važne dokumente kao npr. teretnice,

sigurnosne dokumente, ugovore između stranaka uključenih u prijem, i planove spašavanja.

Kako pomorska industrija postaje sve više globalizirana, potreba za sveobuhvatnim znanjem u svim aspektima pomorskog engleskog raste. Napredni komunikacijski sustavi, i sve više programskih aplikacija, zahtijevaju kontinuirano poboljšanje profesionalnih vještina kako pomorskog engleskog jezika tako i engleskog jezika općenito. Mladi pomorci suočeni su sa savladavanjem upravljanja složenim sustavima i integriranjem pomorskog engleskog u sve aspekte života na brodu. Članovi posade moraju jasno i razumljivo komunicirati na engleskom jeziku, osiguravajući sigurnu plovidbu. Problem komunikacije među multikulturalnim posadama se smanjuje, iako je i dalje prisutan. Nažalost, često engleski nije materinji jezik mladih pomoraca, što im otežava razumijevanje iskusnih časnika koji komuniciraju na engleskom jeziku kroz godine iskustva. Međutim, kontinuiranim učenjem ova se prepreka prevladava. Nadalje, iskusni časnici možda ne govore uvijek savršeni engleski, što s vremenom postaje manja prepreka. Naime, već je dobro poznata činjenica da je uzrok većine pomorskih nesreća ljudska pogreška (Trenkner, 2013), što se događa zbog loše komunikacije i/ili manjka komunikacije (Trenkner, 2013). To se pokazalo kao rezultat nedostatka korištenja standardiziranog pomorskog engleskog koji bi svi članovi posade morali savladati, kako je i preporučeno od strane IMO.

Prema STCW konvenciji, očekuje se da časnici broda pokažu odgovarajuće znanje engleskog jezika i pomorskog engleskog jezika, što je uvjet za obavljanje njihovih dužnosti i odgovornosti. To uključuje različite aktivnosti kao što su održavanje i servisiranje raznih strojeva i uređaja, održavanje sigurnosti broda, korištenje navigacijskih karata i drugih nautičkih publikacija, tumačenje poruka vezanih za sigurnost broda, komunikaciju s drugim plovilima, interakcije s obalnim stanicama, Službom za nadzor brodskog prometa VTS (engl. Vessel Traffic Service) i različitim komunikacijskim centrima te obavljanje dužnosti časnika s višejezičnom posadom. Navedeno isto tako uključuje razumijevanje i korištenje SMCP-a. STCW konvencija, točnije Tablica A-II/I (Manila, 2010), tako navodi potrebna znanja, razumijevanja i nužne vještine za komunikaciju na brodu. Kroz proces obrazovanja i obuke, časnici broda stječu kompetencije za niz funkcija, omogućujući im da održavaju sigurno navigacijsko stražarenje, popravljaju i servisiraju uređaje i strojeve potrebne za eksploatacijske radove broda, prate utovar, istovar i osiguranje tereta tijekom putovanja i lučkih operacija, istražuju i izvještavaju o bilo kakvim pogreškama ili

oštećenjima na brodu (skladištima, balastnim tankovima i teretnim prostorima), primjenjuju vještine vođenja, timskog rada, te koriste SMCP (Zanic Mikulicic, Pavlinovic i Trgo, 2023) .

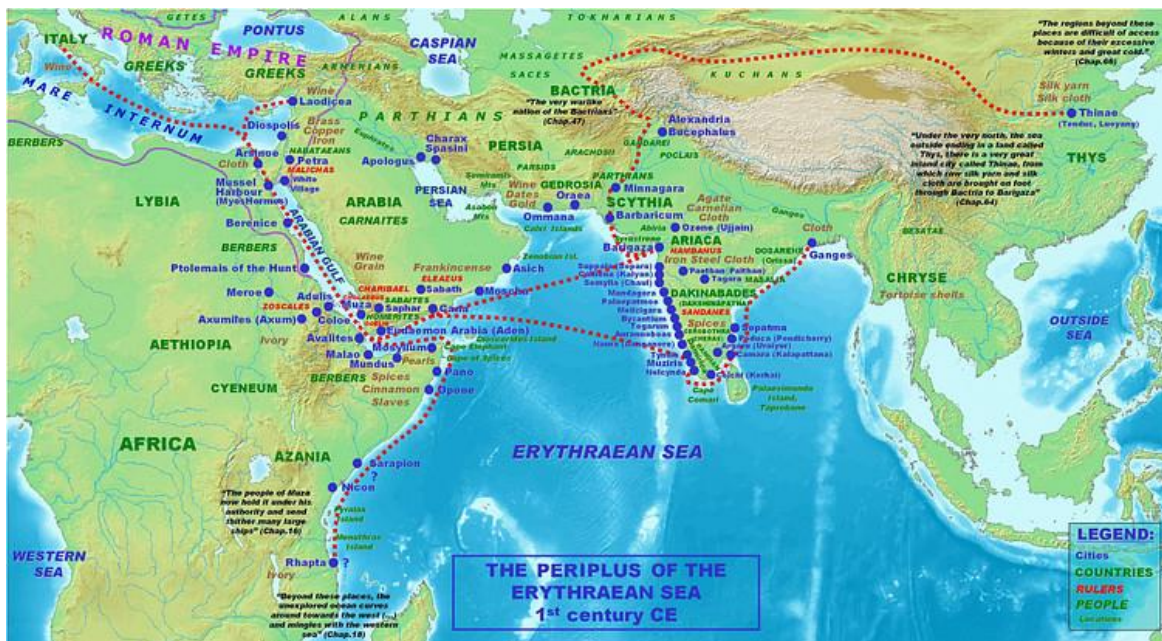
### **3.1. POVIJEST POMORSKOG ENGLESKOG JEZIKA**

Vjeruje se da početak pomorske povijesti Engleske datira iz razdoblja željeznog doba, kada su fenički trgovci opisivali trgovačke rute do Engleske oko 600. godine prije Krista (Čulić-Viskota i Kalebota, 2013). Njih su naslijedili stari Grci koji su pružili detaljan opis svojih pomorskih putovanja od "Massilije", današnjeg Marseillea, duž zapadnog Sredozemlja do Britanije tri stoljeća kasnije (Čulić-Viskota i Kalebota, 2013). To su zapravo bile drevne pilot knjige zvane peripli (lat. „periplus“, *N. jd.*), koje potječu od grčkog περιπλους, što znači plovidba oko ili opkoljavanje (Enciklopedija.hr, 2024). S vremenom se značenje proširilo na rukopisni dokument koji je popisivao luke i obalne znamenitosti, s približnim međusobnim udaljenostima, koje bi kapetan plovila mogao pronaći duž obale. Grčki su navigatori dodavali razne bilješke, koje su, ako su bili profesionalni geografi, postajale dio njihovih vlastitih doprinosa grčkoj geografiji. U tom smislu, periplus je bio vrsta dnevnika (Čulić-Viskota i Kalebota, 2013).

#### **3.1.1. Periplus**

Periplus je drevni grčki izraz koji označava navigaciju uzduž obale i opis te plovidbe. U povijesnom kontekstu, periplus se odnosi na pisani vodič koji su koristili mornari i trgovci tijekom feničke i grčke kolonizacije Sredozemlja. Ovi vodiči sadržavali su tekstualne opise obala, luka, udaljenosti između mjesta (mjenih u stadijima), te informacije o dubinama i pličinama (Enciklopedija.hr, 2024). Periplusi su predstavljali važne navigacijske alate prije nego što su se razvile detaljne mape. Primjer jednog od najstarijih periplusa pripisan je Hanonu iz Kartage oko 450. pr. Kr., opisuje plovidbu zapadnom obalom Afrike (Enciklopedija.hr, 2024). Periplusi su bili od velike važnosti za antičku pomorsku navigaciju, posebno u složenim i nepoznatim vodama.





Slika 1. Ilustracija Periplusa Eritrejskog mora, iz 1. stoljeća poslije Krista

Slika preuzeta s: <https://www.worldhistory.org/image/14390/periplus-of-the-erythraean-sea/>

Britanci koji su naseljavali područje otoka južno od Firth of Forth (Ušća rijeke) već prije predrimskog željeznog doba su nepoznatog porijekla (Koch, 2006: p.291–292). Pretpostavlja se da su stigli na otok iz Armenije, što se smatra pogrešnom transkripcijom Armorike. Navedeno područje se nalazilo u sjeverozapadnoj Galiji (The Anglo Saxon Chronicle, n.d). Također su poznati po tome što su se povremeno selili na kontinentalnu Europu, gdje su osnovali naselja u Bretanji u Francuskoj i manje poznatu Britoniju, što je danas Galicija u sjeverozapadnoj Španjolskoj. Prva plovila koje su koristili Britanci vjeruje se da su bili splavi i kanui izdubljeni iz trupaca drveta i/ili pletene trave i trske. Pretpostavlja se da su se uglavnom koristili za ribolov i prijevoz na rijekama (MAT, 2023).



Slika 2. Replika prvih Britanskih čamaca, slikano u muzeju Brodoloma na otoku Wightu

Slika preuzeta s: <https://maritimearchaeologytrust.org/early-watercraft/>

Prema arheološkim nalazima, najstariji poznati oceanografski brod povezan s Britanskim otocima datira iz brončanog doba, otprilike 1600. godine prije Krista (Discovering archaeology and the Bronze age, n.d). Doverski brod iz brončanog doba ime je dobio po području u kojem je iskopan 1992. godine. Bio je dug 9,5 m te širok 2,3 m, a smatra se da ga je pokretala posada od 4 do 16 veslača i da je dosezao brzinu do 5 čvorova (Discovering archaeology and the Bronze age, n.d)



Slika 3. Moderna slika najstarijeg sačuvanog broda Dover.

Slika preuzeta s: <https://www.dovermuseum.co.uk/Home.aspx>

Tijekom rimskog razdoblja pomorske ekspedicije na današnju Englesku bile su česte, kao i invazije i trgovinski kontakti, nakon čega se trgovina proširila do Europe. U drugoj polovici 3. stoljeća, obale Britanije bile su pod čestim napadima Pikta i Škota, kao i germanskih plemena Angla, Saksonaca i Juta (Čulić-Viskota i Kalebota, 2013). Usprkos navedenom, s vremenom su uspjeli uspostavili kontrolu nad jugoistočnim dijelovima

Engleske. S istočne obale Britanije mnoge trgovačke linije išle su preko Sjevernog mora, dok je zapadna obala nastavila trgovinu s Mediteranom. Tako je pomorska trgovina potaknula migracije iz južne Engleske u Bretanju i sjevernu Španjolsku (Čulić-Viskota i Kalebota, 2013).

730-ih godina brodovi koji su za trgovinu koristili luku u Saksonskom "Ludenwicu", današnjem Londonu, morali su plaćati naknadu za korištenje luke, koja kasnije postaje poznata kao lučka pristojba (Čulić-Viskota i Kalebota, 2013).



Slika 4. Ilustracija Saksonske Ludenwic luke 7.stoljeća

Slika preuzeta s: <https://brewminate.com/the-growth-of-london-as-a-port-from-roman-to-medieval-times/>

Od 9. stoljeća, Vikinzi su često napadali Britaniju i istovremeno trgovali pomoću plovila poznatog kao Dugački brod (engl. Longship) (Čulić-Viskota i Kalebota, 2013). Naime, Longships brodovi su posjedovali vesla i jedra. Još značajnija karakteristika Longship plovila bilo je kormilo na stražnjoj desnoj strani, što kasnije dovodi do termina

"starboard" (hrv. desna strana) i termina "port" (hrv. lijeva strana) u pomorskom engleskom jeziku.

Nadalje, 1066. godine, Normani osvajaju Britaniju nakon pomorske invazije (Čulić-Viskota i Kalebota, 2013), što je dovelo do velike trgovine preko La Manchea. Britanci su se također borili protiv Francuza, Portugalaca i Iraca, stoga im je bio jedan od većih prioriteta pomorski transport za vojsku, njezinu podršku i raznolike sirovine.



Slika 5. "Longship" brod koji su Vikinzi koristili za svoje napade na Britaniju

Slika preuzeta s: <https://warfarehistorynetwork.com/article/the-viking-longship/>

Važno je i napomenuti još jedan dizajn broda, imena "Cog". Cog brod je potpuno zamijenio Longship u 13. stoljeću, vjeruje se da je nastao po njegovom uzoru. Naime bio je još modernije izvedbe što se tiče plovnih sposobnosti i lakšeg upravljanja. Kormilo je bilo

pričvršćeno za krmeni stup, i koristilo se više jarbola i raznolikih jedra za povećanje brzine broda (Čulić-Viskota i Kalebota, 2013).

### 3.1.2. „Port“ i „Starboard“

Na moru, hitni slučaj može se dogoditi u bilo kojem trenutku, stoga je od vitalne važnosti da se sve na brodu može jasno identificirati i brzo opisati. Stoga su neki izrazi iz općeg jezika, poput „left“ (hrv. lijevo) i „right“ (hrv. desno), koji bi u određenim okolnostima mogli dovesti do zabune, zbog jasnoće i nedvosmislenosti zamijenjeni terminima specifičnim za pomorski engleski: „port“ (hrv. lijeva strana broda) i „starboard“ (hrv. desna strana broda).

Kao što je spomenuto, prva su se plovila razvila iz jednostavnih izdubljenih kanua. S obzirom na to da su veći dio populacije bili dešnjaci, veslači su koristili kanue upravljajući s desne strane čamca (gledano straga prema naprijed). Razvojem kanua u veće plovne objekte, kormila su postajala veća te su se razvijala u široka vesla s oštricom. Vesla su se držala vertikalno u vodi i trajno pričvršćivala za stranu čamca fleksibilnim vezivom ili ugrađenim pokretnim zglobovom (Rmg.co.uk, 2024).

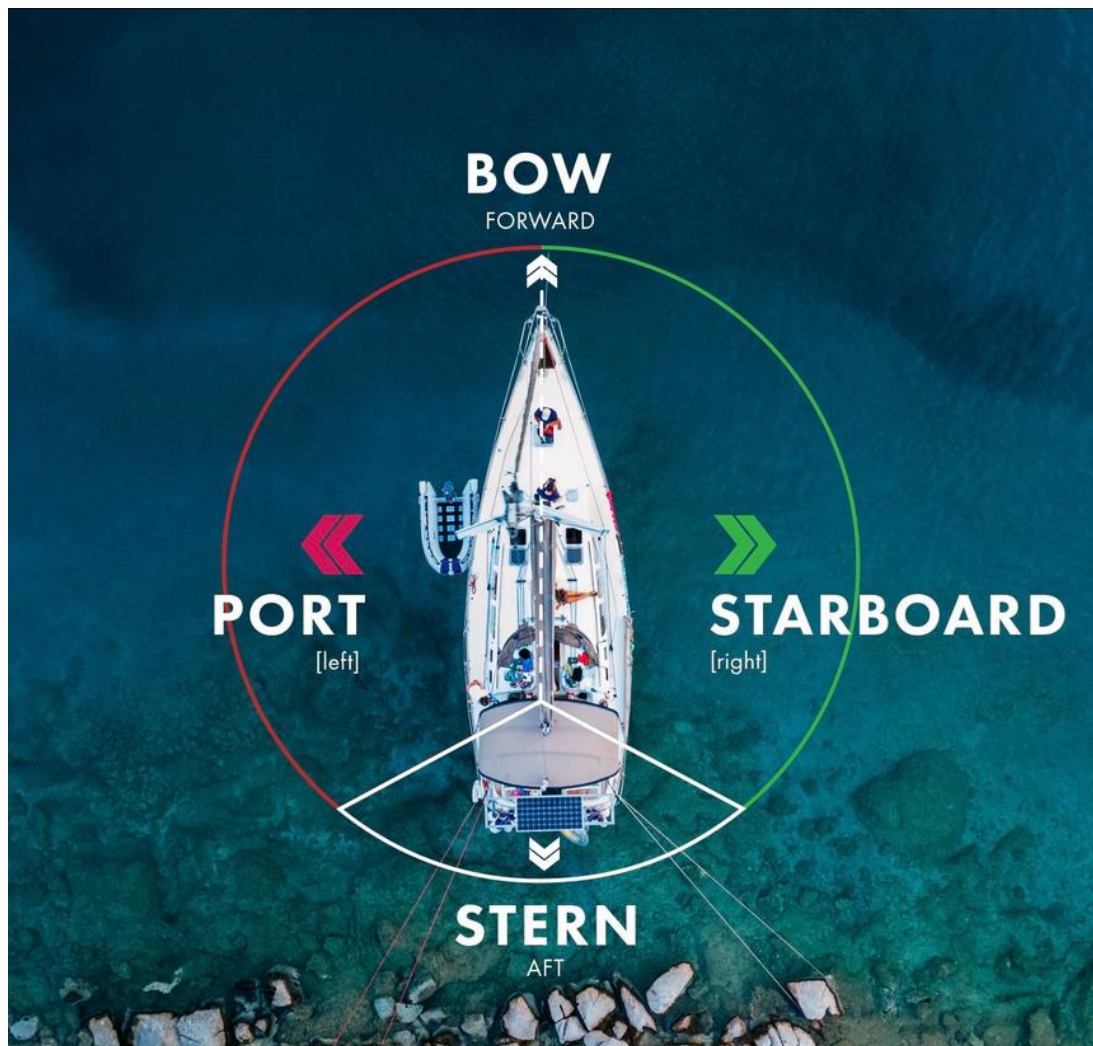
Pomorski brodovi sjeverne Europe imali su spomenuti bočno obješeni kormilarski uređaj, uvijek s desne strane. Taj je kormilarski uređaj bio poznat kao „steorbord“ na anglosaksonskom jeziku, te se dalje tijekom srednjeg vijeka razvijao u poznatiji uređaj pričvršćen za krmenu statvu (Rmg.co.uk, 2024). Riječ „steorbord“ evoluirala je tijekom vremena u „starboard“, i ostala je u engleskom jeziku označavavši bilo što s desne strane središnje linije broda (Rmg.co.uk, 2024).

Dok „starboard“ označava desnu stranu plovila, lijeva strana se danas naziva „port“ u pomorskom engleskom – iako to nije uvijek bio slučaj. U staroengleskom jeziku, izraz je bio „bæcbord“ (u modernom njemačkom „backbord“, u francuskom „bâbord“). Ovaj termin nije opstao u srednjovjekovnom i kasnijem engleskom jeziku, kada se koristio izraz „larboard“ – termin koji je vjerojatno proizašao iz „laddebord“ (Rmg.co.uk, 2024), što znači „strana za ukrcaj“. Bočni kormilarski uređaj („steorbord“) na desnoj strani bio bi podložan oštećenju ako bi bio uz pristanište, pa su se rani brodovi ukrcavali („laded“) s lijevom stranom okrenutom prema pristaništu. Međutim, od ranih dana, izraz „port“ se

ponekad koristio umjesto „larboard“, vjerojatno potječući od utovarne luke, jer izraz „port“ u engleskom se jeziku koristi za luku. No, tek od sredine 19. stoljeća termin je formaliziran. Prema Admiral Smythovoj knjizi „The Sailor’s Word Book“, objavljenoj 1867. godine, lijeva se strana broda označava izrazom „port“, kojemu se daje prednost pred izrazom „larboard“, zbog manje izgovorne sličnosti s izrazom „starboard“.

### 3.1.3. „Bow“ i „Stern“

Isto kao i „starboard“ i „port“ pojmovi pramac (eng. „bow“) i krma (eng. „stern“) koriste se već stotinama godina. Vjeruje se da je riječ „stern“ preuzeta u engleski jezik iz nordijskog jezika Vikinga oko 8. stoljeća, dok riječ „bow“ ima Germanske korijene (Fielding, 2023). Uporaba riječi „bow“ za prednji dio broda vjeruje se da potječe od njemačke riječi „bogen“, koja znači „savijeno“ ili „luk“. To je s vremenom postalo „bow“ (hrv. pramac) u modernom engleskom jeziku, razvijajući se iz staroengleske riječi „boga“. Uporaba ove riječi za opisivanje prednjeg dijela broda započela je jer su se drvene daske morale savijati na prednjem dijelu broda kako bi se stvorio zakrivljeni trup koji bi mogao prolaziti uz što manji otpor kroz vodu. S druge strane, pojam „stern“ proizlazi iz staronordijske riječi „styra“ što znači „upravljati“, te se razvila u riječ „styrne“ (Fielding, 2023). Tek kasnije postaje poznata kao „stern“ u pomorskom engleskom jeziku. Pojam je vezan za način upravljanja broda u navedeno specifično vrijeme jedrenjaka upravljanih sa stražnje strane tj. krme.



Slika 6. Nazivi za određene strane brode

Slika preuzeta sa: <https://www.saltwaterjournal.life/blog/port-and-starboard-sides>

### **3.2. POMORSKI ENGLSKI KAO VARIJANTA ENGLSKOG JEZIKA ZA POSEBNE NAMJENE**

Pomorski engleski dijeli većinu obilježja drugih vrsta ESP-a (osobito tehničkog i pravnog engleskog) kao što su monoreferencijalnost i preciznost leksika s jedne strane i leksička dvosmislenost s druge strane (Dudley-Evans i St. John, 1998; Gotti, 2005). Na temelju proučavanja literature o pomorskom engleskom (npr. Strevens i Johnson, 1983;



Trenkner, 1997; Pritchard i Kalogjera, 2000), prethodnih projekata o pomorskom engleskom (npr. Savezničko pomorsko zajedništvo, MARCOM (engl. Allied Maritime Command) i Seaspeak) te brojnih radova o prirodi pomorskog engleskog prezentiranih na Međunarodnim konferencijama, provedeno je istraživanje Međunarodnog vijeća pomorskih poslodavaca, IMEC (engl. International Maritime Employers Council) i studija Profiliranje instruktora pomorskog engleskog, PROFS (engl. Profiling the Maritime English Instructor) (Cole, Pritchard i Trenkner, 2007) koji daju cjeloviti prikaz lingvističke prirode i obilježja pomorskog engleskog. Poznavanje ovih obilježja, sažetih u nastavku, ključni je uvjet za uspješno podučavanje.

Lingvistički gledano, Pomorski engleski predstavlja specifičnu vrstu ESP-a koja se razlikuje od drugih vrsta ESP-a u učestalosti pojavljivanja određenih lingvističkih oblika i njihovih uporaba te specifičnom izboru nekih (leksičkih, gramatičkih ili pragmatičnih) obilježja općeg engleskog jezika. Valja naglasiti da je to varijanta engleskog jezika, a ne poseban jezik, koju je pomorska zajednica odabrala i usvojila te često izričito preporučila za uporabu pomorcima radi postizanja učinkovite komunikacije u svakodnevnom životu na brodu i u komunikaciji brod-brod i brod-obala (Pritchard i Kalogjera, 2000). Za razliku od drugih vrsta ESP-a (npr. engleskog za znanstvene namjene ili pravnog engleskog) i što se tiče funkcije i uporabe jezika, pomorski engleski uključuje kombinaciju različitih registara prema području ili temi, što rezultira njegovom složenošću (nautički, tehnički, komunikacijski, pravni i komercijalni) i medijem (posebno jezik međunarodne pomorske komunikacije).

Za potrebe studije PROFS, pojam Pomorski engleski prvenstveno je konvencionalna oznaka za podskup realizacija engleskog jezika, što uključuje:

- prikladnost za specifičan pomorski kontekst ili pozadinu (tj. pri navigaciji, rješavanju situacije bliskog susreta, upitima o smještaju za pristajanje, operaciji rukovanja teretom, čitanju operativnog ili održavajućeg priručnika za pomoćni motor);
- korištenje u određenom kontekstu (tj. na brodu na moru ili u luci, na obali u dokovima ili u centru za usluge brodske prometa (VTS), te unutar pomorske administracije);
- sudionike iz specifične brodske ili lučke govorne zajednice, često obilježene specifičnim žargonom (tj. govor brodskog časnika i žargon lučkih radnika);

- pojavljivanju govorničkim događajima vezanim uz pomorstvo s nizom faktora koji utječu na (uspješnu) komunikaciju (npr. pri slanju i primanju VHF poruka, u govornoj interakciji na komandnom mostu).
- specifične sociolingvističke okolnosti pod kojima djeluje i oblikuje se (tj. specifični odnosi govornik-slušatelj, često razvijajući se pod različitim stupnjevima stresa i panike).

Studija navodi da instruktor/edukator pomorskog engleskog mora steći znanje o lingvističkim obilježjima engleskog jezika prikladnim za pomorski diskurs/tekst i komunikaciju kako je prikazano u nastavku. To uglavnom uključuje tipični ili često korišteni tehnički leksik i određene gramatičke strukture. Kao primjer toga mogu se navesti izražavanje govornih činova u VHF komunikacijama ili uporaba pasivnog glagolskog oblika. Kratki prikaz obilježja navedenih u nastavku rezultat je ograničene korpusne studije uzoraka tekstova koji obuhvaćaju izvješća izvješćivanja o pomorskim nesrećama:

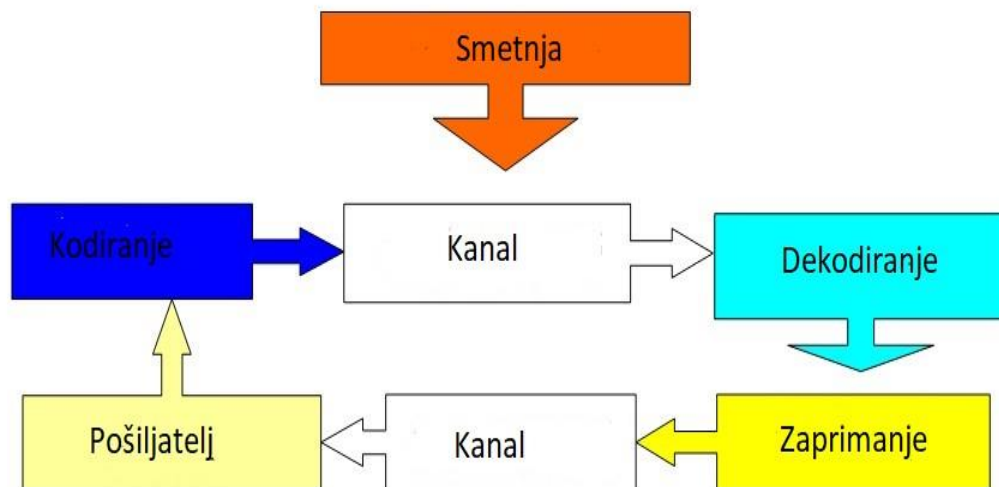
- Vrlo ograničen broj leksičkih stavki specifičnih za pomorstvo, tj. monoreferencijalne riječi (Gotti, 2005) koje mogu stajati samostalno izvan konteksta, dok uvijek (i samo) upućuju na pomorske teme (Gustafsson, 2000; Cole, Pritchard i Trenkner, 2007). Takve riječi uglavnom su ograničene na gradnju brodova, upravljanje brodovima, pomorstvo i navigaciju (npr. “dead reckoning”, “garboard strake”, “heave to”, “wharf”, te arhaizmi kao što su “hard-a-starboard”, “abeam”, “bosun”, “aloft”, “athwartships”) unutar tehničkog vokabulara u lingvističkoj kompetenciji modernog pomorca. Njihova je učestalost prirodno mnogo veća u nautičkom registru nego u drugim registrima pomorskog engleskog.
- Registarska i situacijska specijalizacija leksičkog značenja općeg engleskog vokabulara (npr. semantičko proširenje ili sužavanje, specifičan leksički raspon riječi općeg vokabulara, elipsa, metonimija i tehnička metafora), poput npr. riječi “cable” (sidreni lanac; debelo uže; mjera udaljenosti) ili, primjerice, eliptične pridjevske imenice kaou slučaju “low/high” “water/pressure area”, “head”, “eye”.
- Visoka učestalost složenica, npr. imenica-imenica (često uključujući 2-4 unaprijed modificirane imenice), osobito u tehničkom registru.

- Kao u bilo kojoj vrsti ESP-a, kolokacije (posebno one tipa glagol i imenica u funkciji objekta) jedan su od najproduktivnijih načina obogaćivanja vokabulara i terminologije u modernom pomorskom engleskom. Ovladavanje ovim konstrukcijama od najveće je važnosti za korisnike pomorskog engleskog.
- Visok stupanj ponavljanja i prilično predvidiva učestalost i distribucija vokabulara, formulaičnih izraza i nekih gramatičkih struktura.

Osim toga, do određene mjere, pomorski engleski lingvistički utječe na konceptualni okvir pomorskih zajednica koje ne govore engleski, što se svakodnevno dokazuje u procesu stalnog prebacivanja kodova (eng. “code switching”) i jezičnog posuđivanja gdje je engleski postao dominantan jezik davaoc na svim jezičnim razinama. Stoga je engleski danas postao važan alat za učenje i podučavanje te stjecanje znanja u pomorskoj znanosti i tehnologiji.

### **3.3. KOMUNIKACIJA I SMETNJE – LJUDSKI ELEMENT**

U ovome će odlomku biti ukratko opisana jedna od teorijskih osnova koje karakteriziraju proces komunikacije na pomorskom engleskom u pomorstvu, jer potrebno ih je poznavati kako bi se mogli razumjeti osnovni problemi u komunikaciji na pomorskom engleskom te komunikaciji općenito (Shema 1). Kako bi se lakše razumjelo i prihvatilo komunikacijski shematski prikaz, u nastavku će se grubo ilustrirati tijek verbalne komunikacije tijekom korištenja VHF i UHF komunikacijskih uređaja općenito, pa tako i u govornom pomorskom engleskom.



**Shema 1.** Komunikacijska shema (Trenkner, 2013)

Spomenuti prikaz na pojednostavljen način prikazuje da jezik, odnosno govor, rijetko prolazi kroz komunikacijski kanal bez poteškoća, već je izložen različitim smetnjama. Najznačajnije od njih prikazane su u Tablici 1.

**Tablica 1. Smetnje u komunikacijskom kanalu u izravnoj komunikaciji**

| Smetnje u komunikacijskom kanalu u izravnoj komunikaciji   |   |
|--|---|
| <p><u>Tehnički element</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Šum</li> <li>• Daljina između sudionika</li> <li>• Razne elektromagnetske i kapacitivne smetnje</li> </ul> | <p><u>Ljudski element</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nekompatibilne vještine pomorskog engleskog između pošiljalca i primatelja</li> <li>• Naglasci/dijalekti</li> <li>• Etničke i kulturološke razlike</li> <li>• Manjak edukacije/obrazovanja</li> <li>• Emotivni ili psihički stres</li> </ul> |

## 4. LJUDSKA POGREŠKA KAO NAJČEŠĆI FAKTOR U POMORSKIM NESREĆAMA

Trenutačna situacija ukazuje da preko 90 % svjetskog tereta prevoze trgovački brodovi (Apostol – Mates, Barbu, 2016). Isto tako, uzimajući u obzir da je također značajan broj vojnih brodova raspoređen po svim oceanima i morima, može se reći da su oceani postali, laički rečeno, poprilično pretrpani.

Apostol – Mates i Barbu (2016) navode da su ljudi i njihove odluke na moru uzrok većine pomorskih nesreća. To obrazlažu sljedećim podacima:

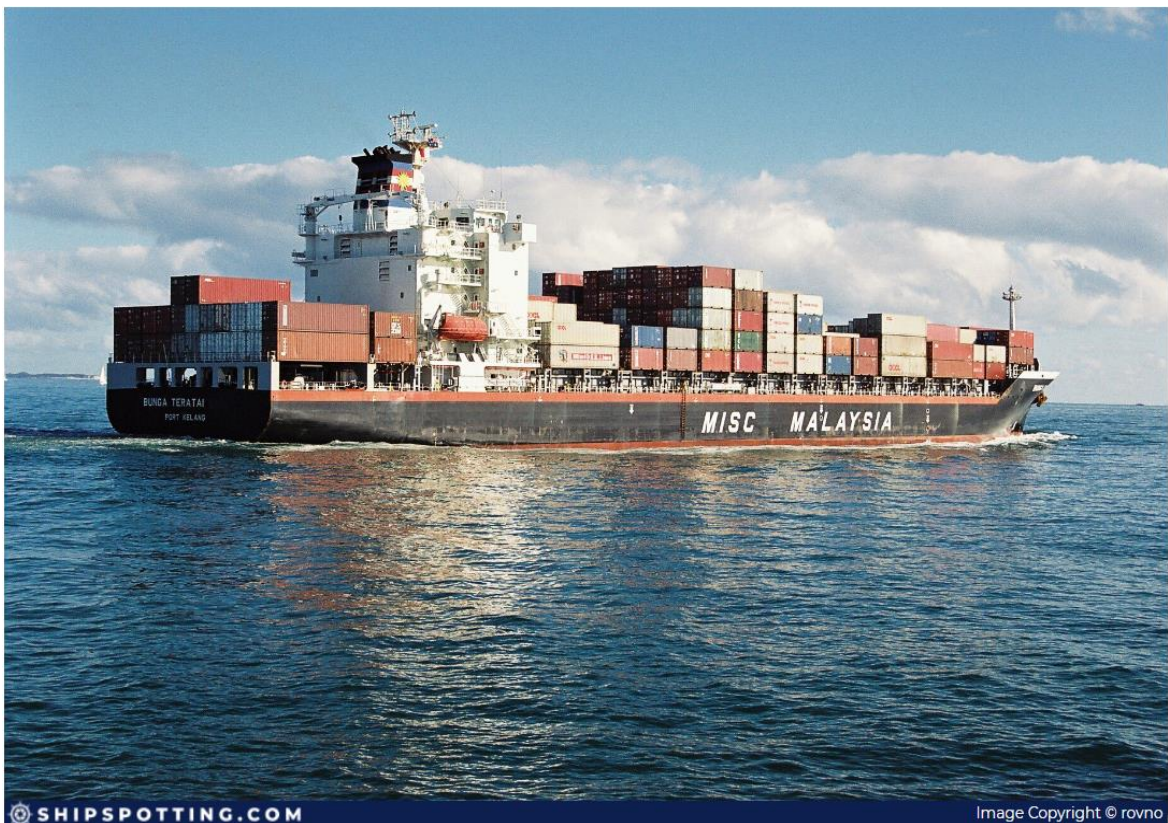
- Nizozemska studija koja je analizirala 100 pomorskih nesreća pokazala je da je ljudska pogreška bila prisutna u 96 od 100 promatranih nesreća.
- Pomorska osiguravateljska kompanija uzajamne odgovornosti, koja se nalazi u Ujedinjenom Kraljevstvu i pruža P&I (engl. Protection and Indemnity) osiguranje za globalnu pomorsku industriju, navodi da ljudska pogreška košta pomorsku industriju 541 milijun dolara godišnje.
- Ljudska pogreška otkrivena je u 84-88 % nesreća tankera.
- Ljudska pogreška doprinosi 79 % nasukavanja tegljača.
- Više od 80 % pomorskih nesreća uzrokovano je ili je bilo pod utjecajem ljudskih i organizacijskih čimbenika.
- Ljudska je pogreška također otkrivena u 89-96 % slučajeva sudara brodova.

Uzroci nesreća koje se mogu dogoditi dijele se, na temelju vrste kvara koji ih uzrokuje, u sljedeće kategorije (Apostol – Mates i Barbu, 2016):

- Problemi vezani uz multikulturalne posade: npr. slučajevi Bunga Teratai Satu, Sally Maersk, Scandinavian Star.
- Problemi vezani uz neuspjeh komunikacije zbog različitog kulturnog podrijetla između posade i pilota: npr. Bright Field.
- Problemi vezani uz pogrešnu komunikaciju među članovima posade i putnicima na putničkim brodovima: npr. Skagerak, Scandinavian Star.
- Problemi vezani uz upotrebu različitih jezika u vanjskoj komunikaciji, VHF komunikaciji s drugim plovilima: npr. Royal Majesty.

#### 4.1. BROD BUNGA TERETAJ SATU

Dana 2. studenog 2000. kontejnerski brod pod malezijskom zastavom, Bunga Teratai Satu, na putu za Sydney, udario je u sjeverni kraj Velikog koraljnog grebena u 07:23 sati pri brzini većoj od 20 čvorova, pod kutom od 120° (Apostol – Mates, Barbu, 2016). Nesreća se dogodila kada promjena kursa sa 120° na 164° u 07:00 nije izvršena od strane pakistanskog časnika straže. Istrage su otkrile da su pakistanski časnik i njegova supruga, koja je bila na brodu, bili zaokupljeni privatnim telefonskim razgovorima između 06:45 i 07:15 sati, a dežurni mornar čekao je naredbu za promjenu kursa, iako je znao da su izvan kursa. Istražitelji nesreće primijetili su da je postojala stroga hijerarhija između pakistanskih viših časnika te mlađih časnika i posade koji su bili malezijske, indonezijske i mijanmarske nacionalnosti. Iako je dežurni mornar znao da nešto nije u redu, njegova kultura mu je onemogućila da preispita odluku nadređenog časnika.



Slika 7. Brod Bunga Teratai Satu

Slika preuzeta s: <https://www.shipspotting.com/photos/261585>

## **4.2. BROD SALLY MAERSK**

U lipnju 2000. godine, na brodu Sally Maersk, tijekom putovanja iz Hong Konga prema Long Beachu, Kaliforniji, poljski radnik se žalio na bolove u leđima i groznicu. Zbog slabog poznavanja engleskog jezika, zamolio je svog kolegu, također poljske nacionalnosti da mu prevodi tijekom medicinske konzultacije s glavnim časnikom. Bolesni radnik je nekoliko dana ranije zadobio ozljedu leđa. Njegov kolega je bio svjestan toga i pretpostavio je da su bolovi uzrokovani navedenom ozljedom. Iako je bolesnik objasnio da ima bolove i da je febrilan, informacija o groznici je podcijenjena i nikada nije prevedena, te je glavni časnik smatrao da je problem najvjerojatnije uzrokovan ozljedom. Neposredno nakon toga, glavni časnik propisuje slabije lijekove protiv bolova kao najprikladniji tretman. Poljski radnik je posjećivao svog bolesnog kolegu sljedeća dva dana. Iako se i dalje unesrećeni žalio na opće stanje i rastuću groznicu, ozbiljnost situacije nije bila shvaćena od strane njegovog kolege. Tijekom posljednjeg posjeta, bolesni radnik je izgledao kao da spava, pa ga je kolega ostavio bez razgovora. Tijekom dana, bolesni radnik je pronađen mrtav u svojoj kabini, uzrok smrti bila je upala pluća (Apostol – Mates i Barbu, 2016).

## **4.3. BROD BRIGHT FIELD**

Teretni brod MV Bright Field sudjelovao je u sudaru s trgovačkim kompleksom Riverwalk Marketplace u New Orleansu, Louisiana. Nesreća se dogodila 14. prosinca 1996. godine, nakon što je brod izgubio pogonsku snagu zbog loše održavanog uljnog filtera. Posada broda bila je isključivo kineska, dok je pomorski pilot bio Američke nacionalnosti. Prema kineskoj kulturi, riječ „ne“ smatra se vrlo nepristojnom. Stoga je uobičajena praksa kineskih posada uvijek odgovoriti „da“, čak i kada situacija zahtijeva „ne“. Nadalje, ako odgovaraju nadređenom časniku, pilotu ili članu lučke uprave, odgovor je uvijek „da“, čak i ako su svjesni da bi ispravan odgovor trebao biti „ne“. Zbog toga što pilot nije mogao razumjeti komunikaciju između mosta i strojarnice, koja se odvijala na kineskom jeziku, nedostajale su mu važne informacije. Nije bio svjestan problema s motorom zbog komunikacije na kineskom jeziku, te je stoga bio lišen bitnih informacija. Ishod incidenta je bio 66 ozlijeđenih osoba (National Transportation Safety Board, 1996).



Slika 8. Slika broda Bright Field, posljedica nesreće i 5 tegljača

Slika preuzeta s:

<https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/MAR9801.pdf>



#### 4.4. BROD SKAGERAK

Trajekt Skagerak potonuo je 1966. godine na svojoj redovnoj ruti između Norveške i Danske. Nesreća se dogodila zbog meteoroloških uvjeta. Nije bilo ozlijeđenih ili poginulih zahvaljujući disciplini posade i usmjerenim naporima brodova i helikoptera uključenih u operaciju traganja i spašavanja. Okupljanje putnika obavljeno je na neuobičajen način, ne putem zvučnika, već tako da je član posade kucao na svaka vrata kabine i poticao putnike da obuku prsluke za spašavanje i što brže dođu do mjesta okupljanja (Apostol – Mates i Barbu, 2016). Komunikacija se odvijala na norveškom ili danskom jeziku, budući da su putnici većinom bila izvorni govornici jednog od tih dvaju jezika. Samo nekoliko putnika koji su govorili francuski nisu razumjeli dane upute i očekivali su da član posade najavljuje dolazak. Pažljivo su se obukli i pripremili za dolazak. Kada su došli u putnički prostor, zatekli su ostale putnike obučene u pidžame i prsluke za spašavanje. Problemi u komunikaciji između posade i putnika mogli su imati fatalne posljedice.



Slika 9. Potonuće trajekta Skagerak

Slika preuzeta s: <https://worldairphotography.wordpress.com/2016/07/06/rdaf-squadron-722-rescue-of-passengers-crew-from-the-ferry-skagerak/>

#### 4.5. BROD ROYAL MAJESTY

Dana 10. lipnja 1995., kruzer MS Royal Majesty nasukao se na Rose and Crown Shoal, otprilike 10 milja istočno od otoka Nantucket, Massachusetts. Razlika između mjesta nasukanja i mjesta koje su dežurni časnici smatrali točnim bila je oko 17 milja. Naime brod Royal Majesty bio je van rute zbog kvara na navigacijskoj opremi. Nitko od posade nije bio svjestan ovog nedostatka zbog pogrešnih indikacija na koje je ukazivala navigacijska oprema. U jednom trenutku, posade na portugalskim ribarskim brodovima pokušale su upozoriti Royal Majesty da ide prema opasnosti i uputile poziv brodu na kanalu 16. Budući da je poziv bio upućen za brod u određenom položaju, a posada na Royal Majesty bila je uvjerenjena da se brod nalazi na drugom položaju, posada Royal Majestyja nije odgovorila na poziv. Ono što je privuklo pažnju istražitelja bilo je to što je poziv bio na engleskom jeziku, ali nije ukazivao na opasnost. Samo komunikacija između brodova unutar grupe portugalskih ribarskih brodova ukazivala je na opasnost. Nažalost ova komunikacija odvijala se na portugalskom jeziku i nije bila razumljiva posadi broda Royal Majesty (National Transportation Safety Board, 1995).



Slika 10. Na slici se nalazi, kao posljedica nesreće, nasukan brod "Royal Majesty"  
Slika preuzeta s: <https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/mar9701.pdf>

#### **4.6. BROD SCANDINAVIAN STAR**

Trajekt Scandinavian Star potpuno je izgorio tijekom putovanja iz Norveške u Dansku u noći 7. travnja 1990. Trećina putnika i članova posade na brodu poginula je u požaru (ukupno 159 žrtava), a nesreća se smatrala jednom od najgorih tragedija putničkih trajekata koje su se dogodile u europskim vodama. "Istražitelji su otkrili da su putnici uočili probleme povezane s komunikacijom između posade i putnika, kao i između članova posade zbog lošeg poznavanja engleskog jezika" (Apostol – Mates, Barbu, 2016: p.2). Kapetan se žalio na ovaj problem kod posade koja je govorila portugalski u dojavu poslanoj vlasniku broda prije nesreće. Veliki dio portugalskih članova posade nije govorio niti razumio engleski, norveški ili danski. Istovremeno su imali malo znanja o brodu i nisu bili upoznati s provođenjem vježbi za slučaj požara. Samo je nekoliko članova posade pravilno procijenilo situaciju tijekom nesreće i stavilo maske za disanje prije ulaska u hodnike ispunjene dimom.



Slika 11. Požar trajekta "MV Scandinavian star" i pokušaj gašenja

Slika preuzeta s: <https://www.information.dk/indland/2023/08/manglende-kontrol-scandinavian-star-staar-endevedt>

## 5. SMCP

Standardne pomorske komunikacijske fraze, SMCP (engl. Standard Marine Communication Phrases) predstavlja formalni naziv za pomorski engleski i Seaspeak. Razvila ga je Međunarodna pomorska organizacija IMO (Church, 2022) i priznat je kao međunarodni standard za svu pomorsku komunikaciju.

### 5.1. IMO I SMCP

Opći ciljevi koje je IMO postavio grupi zaduženoj za osnivanje SMCP-a (Trenkner, 2013) su da SMCP treba biti sastavljen i služiti kako bi se pridonijelo većoj sigurnosti navigacije i vođenja broda, te kako bi se standardizirao jezik koji se koristi u komunikaciji za navigaciju na moru, u pristupima lukama i plovnim putevima, također i na brodovima s višejezičnim posadama.

Ove smjernice su našle svoju konkretniju primjenu u uputama grupi zaduženoj za SMCP, dane na 60. sjednici IMO Odbora za pomorsku sigurnost MSC (engl. Maritime Safety committee) u veljači 1992., te na 39. sastanku IMO Pododbora za sigurnost navigacije NAV (engl. Safety of Navigation) u rujnu 1993. Tako se u dokumentu MSC 60/12/2 ističe zahtjev za jednim zajedničkim radnim jezikom na brodu te se upućuje na razvijanje jezika po uzoru na jezik Međunarodne organizacija civilnog zrakoplovstva (engl. International Civil Aviation Organization) (Trenkner, 2013)

Već u najranijim fazama rada postalo je prilično jasno da, iz različitih razloga, jezik koji se koristi u zrakoplovstvu nije bio prikladan model za SMCP, dok Seaspeak u raznim aspektima nije udovoljavao propisima koji su bili nužni za pomorski engleski komunikacijski sustav 1993. godine (Trenkner, 2013).

Grupi zaduženoj za osnivanje SMCP-a dane su detaljnije upute na temelju kojih je konkretan rad započeo. Dokument uključuje sljedeće upute (NAV 39/31):

- treba biti sličan kao SMNV, u kojem su korištene jednostavne fraze,
- treba se temeljiti na minimalnoj razini engleskog jezika i fraze sastaviti u pojednostavljenoj verziji pomorskog engleskog,
- naziv koji će se rabiti je Standard Marine Communication Phrases (SMCP).

(Trenkner 2013: p.10) navodi da „Gledajući dane upute, ne teba dugo da se zaključi da grupa zadužena za osnivanje SMCP-a nije imala previše slobode u njihovim odlukama prilikom izrade teksta ili u vezi s primijenjenom metodologijom“. Jedna od ključnih točaka bila je pristup frazeološkom priručniku koji je morao biti sličan SMNV-u. Bilo je i drugih ideja u tom pogledu, ali nisu imale šanse da budu prihvaćene od strane IMO-a, a jedna od glavnih stavki u politici IMO-a je da se rad koji se treba obaviti mora strogo pridržavati danih uputa.

## **5.2. POVIJEST SMCP**

SMCP nije bio prvi pokušaj olakšavanja ili, na određeni način, standardiziranja usmene razmjene informacija, posebno među brodovima ili mornarima na moru i u lukama. Već je admiral Nelson (1758. - 1805.) na brodu HMS Victory u bitci kod Trafalgara (11. listopada 1805.) koristio djelomično standardiziran tekst izveden iz Pophamovog zakon" davne 1803. za svoju poznatu poruku svojoj floti: „Engleska očekuje da će svaki čovjek obaviti svoju dužnost“ (prema Kemp, 1988: p.634). Do 1856. godine postojalo je jedanaest različitih kodova, među kojima je Marryattov (1854./56.) bio najpoznatiji (Trenkner, 2013). Godine 1856. godine objavljeno je prvo izdanje Međunarodnog kodeksa signala, tada nazvanog Trgovački kodeks signala za upotrebu svih naroda (INTERCO, 1856) od strane Trgovačke komore u London. Prvi je put korišten izvan Ujedinjenog Kraljevstva od strane francuske mornarice, a bio je „koncipiran je tako da se može prilagoditi za međunarodnu komunikaciju“ (Trenkner, 2013: p.5).

### **5.1.1. Glavni faktori u razvoju SMCP**

Kako je i već napomenuto u radu, krajem osamdesetih i početkom devedesetih godina prošlog stoljeća dogodio se brz razvoj u raznim područjima pomorstva, što je pomorcima nametnulo veće komunikacijske zahtjeve. Godine 1992. IMO je odlučio poduzeti nove mjere za promicanje komunikacije u području pomorskog engleskog, odnosno razviti standardizirani verbalni radni jezik kako bi se zadovoljili zahtjevniji komunikacijski uvjeti u globalizirajućem pomorstvu (Trenkner, 2013). Odluka IMO-a temeljila se na čimbenicima koji su obilježavali moderno pomorstvo u pogledu komunikacijskih problema. Već spomenuta katastrofa broda MV Scandinavian Star 1990. godine, u kojoj je poginulo 159 ljudi, bila je najočitiiji znak da jezičnim poteškoćama nije

posvećena dovoljna pažnja do tada, a ta katastrofa je bila konačni poticaj da se nešto po tom pitanju poduzme (Trenkner, 2013).

Naime, kako bi IMO mogla pronaći rješenje problema, morali su otkriti i razložiti utjecajne (Trenkner, 2013):

1. Kvantitativni čimbenici:

- Ogroman porast ukupnog broja plovila;
- Stvaranje područja s prenatrpanim prometom kroz koja plove velika i/ili brza plovila koja prevoze vrijedne i/ili opasne terete i/ili putnike;

2. Kvalitativni se čimbenici dijele na (a) tehnološke i (b) sociološke:

(a) Tehnološki čimbenici:

- Sredstva prilagođena korisnicima za gotovo neograničenu glasovnu komunikaciju, npr. Globalni pomorski sustav za pogibelj i sigurnost, GMDSS (engl. Global Maritime Distress and Safety System);
- Kontrola prometa s obale, tj. VTS uz korištenje radara i VHF-a.

(b) Sociološki čimbenici:

- Povećanje broja višejezičnih posada (oko 86%), često s nedostatnim kvalifikacijama u pomorskom engleskom;
- Povećanje razlike između korisnički pristupačne komunikacijske opreme i pomorski engleskim vještinama;
- Ukidanje poslova radio operatora i opće smanjenje posada - preopterećenje posla za preostale članove posade;
- Podcjenjivanje problema vezanih uz nedostatak jezičnih vještina u području pomorskog engleskog u industriji i međunarodnim administracijama.

Većina ovih čimbenika i dalje postoje, dok su neki razvojem tehnologije postali još složeniji.

## 6. ZAKLJUČAK

Zaključno, u radu su navedeni poslovi koje pomorci i zaposlenici u pomorskoj industriji moraju obavljati u skladu sa svojim obvezama te je istaknuta važnost poznavanja tehničkog i pomorskog engleskog jezika tijekom rada na brodu. Izuzetno važan razlog dobrog poznavanja tehničkog, pomorskog i općeg engleskog jezika, koji treba naglasiti, jest sigurnost. Nažalost, nedostatak znanja engleskog jezika i loša ili nejasna komunikacija uzrokovana nepoznavanjem engleskog jezika mogu imati izuzetno opasne posljedice, kao što je već dokazano. Nadalje, nagla globalizacija i industrijalizacija svijeta tijekom 1960-ih godina potaknule su značajan rast pomorske industrije. Spomenuti rast nije samo povećao broj brodova, već je doveo i do stvaranja multinacionalnih i multikulturalnih posada, što je rezultiralo povećanim brojem nesreća uzrokovanih nedostatkom komunikacije te kulturnim i jezičnim razlikama među članovima posade. Različite studije također su pokazale da je ljudska pogreška najčešći uzrok nesreća u pomorstvu. Kako bi riješili ovaj problem, Međunarodna pomorska organizacija (IMO) zadužila je grupu stručnjaka za stvaranje novog načina komunikacije uz jasno definirane uvjete, to je rezultiralo razvojem Standardnih pomorskih komunikacijskih fraza (SMCP) 2001. godine. SMCP se pokazao kao jedno od najkvalitetnijih rješenja za otklanjanje nesporazuma u komunikaciji i smanjenje broja nesreća. Važno je napomenuti i kontinuirane znanstvene radove posvećene razvoju metoda za izučavanje i širenje edukacije pomorskog engleskog jezika, kao jezika za posebne namjene, te SMCP-a budućim pomorcima. Navedena rješenja uvelike pomažu u edukaciji pomoraca i u obavljanju njihovih dužnosti. Prema STCW konvenciji, očekuje se da časnici broda posjeduju odgovarajuće znanje engleskog i pomorskog engleskog jezika, što je uvjet za ispunjavanje njihovih dužnosti i odgovornosti na brodu.



## LITERATURA

Anthony, L. (2018). *Introducing English for Specific Purposes*. [online] Routledge. Dostupno na: <https://www.routledge.com/Introducing-English-for-Specific-Purposes/Anthony/p/book/9781138936652?srsId=AfmBOopHaG2Dx2THDu47WuA22G-J7ji1VKuNzrAcoCGgFbpA7LmZakHe> [3. Rujna 2024.]

Apostol-Mates, R. i Barbu, A. (2016). HUMAN ERROR-THE MAIN FACTOR IN MARINE ACCIDENTS. *Scientific Bulletin of Naval Academy*, 19(2). doi:<https://doi.org/10.21279/1454-864x-16-i2-068>.

Bocanegra-Valle, A. (2013). *Maritime English*. [online] ResearchGate. Dostupno na: [https://www.researchgate.net/publication/259736863\\_Maritime\\_English](https://www.researchgate.net/publication/259736863_Maritime_English) [3. Rujna 2024]

Church, E. (2022). *What is Maritime English?* [online] Martide.com. Dostupno na: <https://www.martide.com/en/blog/what-is-maritime-english> [3. Rujna 2024.]

Cole, C., Pritchard, B. I Trenkner, P. (2007). *Maritime English instruction, ensuring instructors, competence*. [online] ResearchGate. Dostupno na: [https://www.researchgate.net/publication/28210716\\_Maritime\\_English\\_instruction\\_ensuring\\_instructors\\_competence](https://www.researchgate.net/publication/28210716_Maritime_English_instruction_ensuring_instructors_competence) [3. Rujna 2024.]

Cromer, D. i E. (1992). *English: the Lingua Franca of International Scientific Communication*. Science & Technology Libraries.

Čulić-Viskota, A. i Kalebota, S. (2013). Maritime English – What Does It Communicate? *Transactions on Maritime Science*, 2(2), pp.109–114. doi:<https://doi.org/10.7225/toms.v02.n02.003>.

Discovering archaeology and the Bronze age. (n.d.). [online] Dover: Dover Museum. Dostupno na: <https://www.dovermuseum.co.uk/PDF/Section-1-The-discovery-of-the-boat.pdf> [3. Rujna 2024.]

Dudley-Evans, T. i St. John, M. (1998). *Developments in English for Specific Purposes : A multidisciplinary approach*. Cambridge: Cambridge University Press.

Enciklopedija.hr. (2024). *periplus - Hrvatska enciklopedija*. [online] Dostupno na: <https://www.enciklopedija.hr/clanak/periplus> [3. Rujna 2024.]

Fielding, J. (2023). *Bow Vs Stern Vs Aft - Why Are They Called That?* [online] Cruise Mummy. Dostupno na: <https://www.cruisemummy.co.uk/bow-vs-stern-vs-aft/> [3. Rujna 2024.]

Gotti, M. (2005). *Investigating Specialized Discourse*. [online] *Peterlang.com*. Dostupno na: <https://www.peterlang.com/document/1043668> [3. Rujna 2024.]

Hutchinson, T. i Waters, A. (1987). *English for Specific Purposes*. [online] Cambridge University Press. doi:<https://doi.org/10.1017/cbo9780511733031>.

IMO. (2010). *2010 meetings*. [online] Dostupno na: <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/2010.aspx> [3. Rujna 2024.]

IMO. (2015). *A 2015-17*. [online] Dostupno na: <https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/A-2015-17.aspx> [3. Rujna 2024.]

Invernizzi, E. (2010). *Which English should we use? From local Englishes to English as a Lingua Franca*. Euprera.

John Koch (2006). *Celtic Culture: A Historical Encyclopedia*. [online] *Reference Reviews*, pp.291–292. Dostupno na: [https://www.academia.edu/7205055/Celtic\\_Culture\\_A\\_Historical\\_Encyclopedia\\_](https://www.academia.edu/7205055/Celtic_Culture_A_Historical_Encyclopedia_) [3. Rujna 2024.]

Kemp, P. (1998). *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. Oxford University Press, USA, p.634.

MAT (2023). *Early Watercraft - Maritime Archaeology Trust*. [online] Maritime Archaeology Trust. Dostupno na: <https://maritimearchaeologytrust.org/early-watercraft> [3. Rujna 2024.]

NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD (1995). *MARINE ACCIDENT REPORT GROUNDING OF THE PANAMANIAN PASSENGER SHIP ROYAL MAJESTY ON ROSE AND CROWN SHOAL NEAR NANTUCKET, MASSACHUSETTS*. [online] WASHINGTON D.C: NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD. Dostupno na: <https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/mar9701.pdf>.

NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD (1996). *NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD MARINE ACCIDENT REPORT ALLISION OF THE LIBERIAN FREIGHTER BRIGHT FIELD WITH THE POYDRAS STREET WHARF, RIVERWALK MARKETPLACE, AND NEW ORLEANS HILTON HOTEL IN NEW ORLEANS, LOUISIANA \ U S GOVERMENT PRINT OFFICE*. [online] WASHINGTON D.C: NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD. Dostupno na: <https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/MAR9801.pdf>.

Pritchard, B. i Damir Kalogjera (2000). *On Some Features of Conversation in Maritime VHF Communication: Selected Papers from the 7th IADA...* [online] ResearchGate.

Dostupno na:

[https://www.researchgate.net/publication/320588917\\_On\\_Some\\_Features\\_of\\_Conversation\\_in\\_Maritime\\_VHF\\_Communication\\_Selected\\_Papers\\_from\\_the\\_7th\\_IADA\\_Conference\\_Birmingham\\_1999](https://www.researchgate.net/publication/320588917_On_Some_Features_of_Conversation_in_Maritime_VHF_Communication_Selected_Papers_from_the_7th_IADA_Conference_Birmingham_1999) [3. Rujna 2024.]

Rmg.co.uk. (2024). *Port and starboard*. [online] Dostupno na:

<https://www.rmg.co.uk/stories/topics/port-starboard> [3. Rujna 2024.]

Starfield, S. (2013). *The historical development of Language for specific purposes*. [online] ResearchGate. Dostupno na:

[https://www.researchgate.net/publication/261766202\\_The\\_historical\\_development\\_of\\_Language\\_for\\_specific\\_purposes](https://www.researchgate.net/publication/261766202_The_historical_development_of_Language_for_specific_purposes)[3. Rujna 2024.]

Stevens, P. i Johnson, E. (1983). SEASPEAK: A project in applied linguistics, language engineering, and eventually ESP for sailors. *The ESP Journal*, [online] 2(2), pp.123–129. doi:[https://doi.org/10.1016/0272-2380\(93\)90002-o](https://doi.org/10.1016/0272-2380(93)90002-o).

The Anglo-Saxon Chronicle. (n.d.). [online] *Google.hr*. Dostupno:

[https://www.google.hr/books/edition/The\\_Anglo\\_Saxon\\_Chronicle/NqZJDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&printsec=frontcover](https://www.google.hr/books/edition/The_Anglo_Saxon_Chronicle/NqZJDwAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&printsec=frontcover) [3. Rujna 2024.]

Trenkner, P. (2013). *Refreshing Memories - the IMO Standatd Marine Communication Phrases*. [online] ResearchGate. Dostupno:

[https://www.researchgate.net/publication/258046313\\_Refreshing\\_Memories\\_-\\_the\\_IMO\\_Standatd\\_Marine\\_Communication\\_Phrases](https://www.researchgate.net/publication/258046313_Refreshing_Memories_-_the_IMO_Standatd_Marine_Communication_Phrases) [3. Rujna 2024.]

US (2024). *What is Seaspeak?* [online] Noaa.gov. Dostupno na:

<https://oceanservice.noaa.gov/facts/seaspeak.html> [3. Rujna 2024.]

Zanic Mikulicic, J., Pavlinovic, M. i Trgo, B. (2023). ROLE OF MARITIME ENGLISH IN MANAGING A VESSEL. In: I. Kovac, P. Misevic i A. Zahariev, eds. [online] 105th International Scientific Conference on Economic and Social Development - ‘Building Resilient Society’ –.Dostupno na: [https://www.esd-conference.com/upload/book\\_of\\_proceedings/Book\\_of\\_Proceedings\\_esdZagreb2023\\_Online.pdf#page=233](https://www.esd-conference.com/upload/book_of_proceedings/Book_of_Proceedings_esdZagreb2023_Online.pdf#page=233).

## **KAZALO KRATICA**

SAD - Sjedinjene Američke države (engl. United States of America)

SNMV – Standardni pomorski navigacijski rječnik (engl. Standard marine navigational vocabulary)

SMCP – Standardne pomorske komunikacijske fraze (engl. Standard marine communication phrases)

VTS - Služba za nadzor brodskog prometa VTS (engl. Vessel Traffic Service)

STCW - Međunarodna pomorska konvencija o standardima izobrazbe, izdavanja svjedodžbi i držanja straže (engl. The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping)

VHF - Jako visoke frekvencije (engl. Very High Frequency)

UHF - Ultra visoke frekvencije (engl. Ultra High Frequency)

MARCOM - Savezničko pomorsko zajedništvo (engl. Allied Maritime Command)

IMEC - Međunarodno vijeće pomorskih poslodavaca (engl. International Maritime Employers' Council)

PROFS - Profiliranje instruktora pomorskog engleskog (engl. Profiling the Maritime English Instructor)

## **POPIS TABLICA**

|   |    |
|---|----|
| <b>Tablica 1.</b> Smetnje u komunikacijskom kanalu u izravnoj komunikaciji..... | 19 |
|---|----|

## **POPIS SHEMA**

|  |    |
|--|----|
| <b>Shema 1.</b> Prolazak govora kroz komunikacijski kanal..... | 19 |
|--|----|

## **POPIS SLIKA**

|  |    |
|--|----|
| <b>Slika 1.</b> Ilustracija Periplusa Eritrejskog mora, iz 1. stoljeća poslije Krista.....   | 8  |
| <b>Slika 2.</b> Replika prvih Britanskih čamaca, slikano u muzeju Brodoloma otok Wight.....  | 9  |
| <b>Slika 3.</b> Moderna slika najstarijeg sačuvanog broda Dover.....                         | 10 |
| <b>Slika 4.</b> Ilustracija Saksonske Ludenwic luke 7. Stoljeća.....                         | 11 |
| <b>Slika 5.</b> Longship brod koji su Vikinzi koristili za svoje napade na Britaniju.....    | 12 |
| <b>Slika 6.</b> Nazivi za određene strane brode.....   | 15 |
| <b>Slika 7.</b> Brod Bunga Teratai Satu.....   | 21 |
| <b>Slika 8.</b> Slika Bright Field broda, posljedica nesreće i 5 tegljača.....               | 23 |
| <b>Slika 9.</b> Potonuće trajekta Skagerak.....  | 24 |
| <b>Slika 10.</b> Na slici se nalazi, kao posljedica nesreće, nasukan brod Royal Majesty..... | 25 |
| <b>Slika 11.</b> Požar trajekta MV Scandinavian star i pokušaj gašenja.....                  | 27 |