

DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2019-8-72-26>

УДК 811.111'42

Савватеева В.Д., Хроленко О.А.

Національний університет «Одеська морська академія»

ДИСКУРСИВНІ ОСОБЛИВОСТІ АНГЛОМОВНОЇ МОРСЬКОЇ КОМУНІКАЦІЇ

Анотація. Дана стаття присвячена зображенню основних дискурсивних особливостей англomовної морської комунікації. Базуючись на міжнародно визнаних рекомендаціях для спілкування кораблів один з одним або з береговими станціями, ця стаття досліджує шаблони та схеми повідомлень, стандартизовані конвенції, а також загальні та дискурсивні практики, що регулюють мовленнєву комунікацію на морі. У статті визначається поняття морської комунікації та зазначена роль морської англійської мови в забезпеченні безпеки та ефективності судноплавства. Також було розглянуто та визначено, що таке стандартизована морська мова. Насамкінець була застосована модель дій для аналізу етапів, що створюють комунікативний обмін у морі задля того, аби визначити основні дискурсивні особливості, що переважають у цих обмінах.

Ключові слова: морський зв'язок, морська англійська мова, спеціалізований дискурс, дискурсивні ознаки, стандартні фрази для спілкування на морі.

Savvatieieva Valeriia, Khrolenko Olena

National University «Odessa Maritime Academy»

DISCURSIVE FEATURES OF THE ENGLISH MARITIME COMMUNICATION

Summary. The given article is devoted to the main discursive features of the English maritime communication. It has been depicted how the English language is used by the ship's crew and shore-based personnel when communicating via radiotelephony. Based on the internationally recognized recommendations and guidelines for ship's communication with each other or with shore-based stations, the article studies the message patterns, the standardized conventions, the common and discursive practices that regulate speech communication at sea. Moreover, the attention was paid to such questions as work of International Maritime Organization in the development and promotion of the standardized language of the sea that should be used by all people involved in operations carried out both at sea and on shore; the importance of the English language as a language acknowledged worldwide for communication at sea. Furthermore, not only the importance of knowledge of English has been considered but also its role in decreasing of accidents that occur at sea. In the given article the basis for exploring the main discursive features of the information exchange at sea was the standard phrases for maritime communication known as SMCP. The main purpose of our study was to identify the main discursive features of the communicative information exchange at sea, that is, to show and understand how verbal messages are constructed and transmitted. The next objective was to establish the importance of complying with the recommendations of the maritime conventions, as well as the importance of the professional maritime English at a level sufficient to ensure the safety of navigation. The concept of the maritime communication is defined and the role of the professional maritime English in ensuring the safe passage and the efficiency of navigation is specified in this article. More to that, it was determined what is the standardized maritime language. Finally, we applied the move-step model to analyze the stages that make up a communicative exchange at sea in order to identify the main discursive features that prevail in such exchanges.

Keywords: maritime communication, Maritime English, specialized discourse, discursive features, standard marine communication phrases.

Постановка проблеми. У світлі того, що знання англійської мови для працівників морської галузі є чи не найголовнішою вимогою під час працевлаштування, нами було вирішено приділити увагу основним особливостям спілкування та обміну інформацією у морі за допомогою пристроїв радіотелефонії. Об'єктом нашого дослідження є аналіз формування комунікативних обмінів в морі, дискурсивні особливості використання на практиці морських конвенцій, стандартизованих шаблонів та фраз для спілкування суден один з одним або з береговими станціями через радіотелефонію.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питанню дискурсивних особливостей англomовної морської комунікації були присвячені дослідження як вітчизняних вчених таких як: Марусич Г.В. [1], Пріміна Н.М. [3], так й свого часу таких зарубіжних вчених як, наприклад: Pritchard B. [8], Squire D. [9], Johnson B. [5] та багатьох інших.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Оскільки переважна більшість екіпажів суден не є носіями англійської мови як рідної, перед правлінням таких міжнародних організацій як ІМО (Міжнародна Морська Організація), ІТУ (Міжнародний союз телекомунікацій) та іншими виникла проблема обов'язкового створення уніфікованого словника або іншого збірника, в якому були б зібрані основні фрази, які найчастіше використовуються членами екіпажу та береговими службами під час різноманітних операцій у морі, портах, фарватерах. Таким чином були створені стандартні фрази для морської комунікації (SMCP), які були для нас базисом для дослідження основних дискурсивних особливостей обміну інформацією в морі. Для того, щоб проаналізувати ці особливості нами була застосована модель дій та етапів, яка детально ілюструє формування етапів комунікації.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Головною метою дослідження є вста-

новлення основних дискурсивних особливостей комунікативного обміну інформацією у морі, тобто показати і розібрати, як словесні повідомлення будуються і передаються. Наступною метою було встановлення важливості дотримання рекомендацій морських конвенцій, а також важливості володіння професійною англійською мовою на рівні достатньому для забезпечення безпеки судноплавства.

Виклад основного матеріалу. Морський зв'язок розвивався швидко. У 1930-х роках на кораблях вже почали встановлювати пристрої радіотелефонії і хоча їх можливості були ще обмежені, проте вербальна та мовна комунікація стала можливою у відкритому морі. Сьогодні радіотелефонія – або спілкування за допомогою радіостанції «Дуже високої частоти» (VHF) – залишається найбільш поширеним варіантом під час спілкування за допомогою мови з іншими кораблями та береговими об'єктами.

У морському радіозв'язку англійська мова як загальна мова для міжнародного використання знаходиться на передньому плані. Насправді, «тисячі членів екіпажу на борту сучасного торговельного судна проходять інтенсивну підготовку з морського спілкування, тому що не тільки важливо, щоб англійська мова використовувалася належним чином, але також, щоб повідомлення передавалися правильно; тобто, дотримуючись стандартних процедур, застосування шаблонів повідомлень і використання очікуваних дискурсивних функцій.

Нині англійська мова визнається в усьому світі міжнародною мовою в морі, тому що «спілкування англійською мовою відбувається безперервно у всіх портах, протоках, фарватерах, водних шляхах, або морських шляхах світу між і серед спікерів, серед яких майже дев'яносто відсотків не є носіями англійської мови» [8, с. 44–54]. Такі організації, як Міжнародна морська організація (ІМО), Міжнародний союз телекомунікацій (ІТУ) або Міжнародна асоціація маячних служб (ІАІА) встановили резолюції, рекомендації, правила та процедури, що сприяли посиленню англійської мови як спільної мови мореплавання по всьому світу.

Морська англійська зросла в значущості і отримала широке використання з огляду на виклики сьогодишньої глобальної торгівлі. Морську англійську для цілей зв'язку УКХ (або англійську для морської комунікації) було визначено як «специфічну, вузьку реалізацію морської англійської мови», високо обмежену підрізноманітність морської англійської, яка характеризується «обмеженим словником і простою граматичною структурою, що відповідає специфічним вимогам міжособистісного спілкування та взаємодії» [7, с. 17–23].

Радіотелефонія є найважливішим засобом морського сполучення, особливо у випадку спілкування типу судно-берег/берег-судно. Під час спілкування усно в морі, обмін інформацією має бути максимально зрозумілим та стислим. Основні особливості морських комунікацій були детально роз'яснені і проілюстровані в наукових роботах (Johnson; Olaru; Pritchard), доповідях (Pritchard), та підручниках (Blakey; Pritchard; Van Kluijven).

Після довгих досліджень було встановлено, що саме погане володіння англійською мовою було причиною багатьох нещасних випадків на морі. Таким чином, ефективно використання англійської мови в морі є ключовим фактором у забезпеченні безпеки на кораблі, чистоти навколишнього середовища та успішного виконання багатьох бізнес операцій, оскільки «проблеми спілкування можуть призвести до непорозумінь, що призводять до небезпеки для судна, людей на борту і навколишнього середовища» [2]; більш того, «навігаційне та безпечне встановлення зв'язку між судном та берегом і навпаки, чи між іншими судами, а також підтримка зв'язку на борту судна повинні бути чіткими, простими й однозначними, щоб уникнути плутанини та помилок» [2]. Також уроки, які були отримані після аварій у судноплавстві, ще раз підкреслюють, що «ясність мови – це все в морі. Оператори служби транспортного руху, лоцмани та капітани не повинні мати жодної невизначеності в тому, що вони говорять по радіо» [6, с. 145–157].

Нарешті, досвід використання морської англійської мови є особливо важливим у випадку багатомовних та мультикультурних (багатоетнічних або змішаних) екіпажів, оскільки англійська буде звичайною мовою для спілкування не тільки для професійних, але й для особистих цілей. За оцінками було встановлено, що майже 90% екіпажів, які володіють англійською мовою як робочою мовою, не є носіями цієї мови [6, с. 145–157; 8, с. 44–54], тобто більше дев'яти з десяти фахівці судноплавної галузі – не носії англійської мови і це понад 60% світового флоту, так що навіть десяток (або навіть більше) різних національностей із десятком різних мов можуть бути разом на борту судна або на береговій станції. Взявши до уваги усі ці фактори, було вирішено створити Стандартні фрази морської комунікації (SMCP).

Стандартизована мова морських комунікацій для використання між кораблями та на них міститься у Стандартних фразах морської комунікації (SMCP) [2]. Стандартні фрази, розділені на частини та розділи, були викладені після визнання широкого використання англійської мови для міжнародної навігаційної комунікації, нагадуючи, що «англійська мова повинна використовуватися на мосту як робоча мова для комунікацій з мосту до членів екіпажу та з мосту до берега, а також для зв'язку на борту між лоцманом і особою, що стоїть на вахті, якщо ті, хто безпосередньо бере участь у комунікації, говорять спільною мовою, відмінною від англійської» [2].

Як пояснює ІМО у вступі до SMCP, такі фрази були складені з метою підвищення безпеки корабля, а також стандартизації усної мови, яка використовується для зв'язку у морі, в портах, на водних шляхах і на борту. Голова робочої групи ІМО, відповідальний за розробку SMCP, нагадував, що його група вимагає зменшити «граматичну та ідіоматичну різноманітність морської англійської мови до суворой цілеспрямованої», а також «термінологічне різноманіття морської англійської до базової термінології» [7, с. 17–23]. Цільовою групою користувачів SMCP є будь-який член екіпажу та береговий персонал, який відповідає за радіозв'язок, незважаючи навіть на їх

вільне володіння загальною англійською мовою. Тобто, як носії мови, так і носії англійської як іноземної, повинні дотримуватися SMCP. Саме на прикладах фраз витягнутих з SMCP нами будуть розглянуті основні моделі повідомлень для радіотелефонії.

У широкому розумінні, існують дві основні моделі повідомлень для радіотелефонії від станції передачі або виклику (з судна або берегової станції) до приймаючої станції (до судна або берегової станції): повідомлення спеціального призначення та поточні або звичайні повідомлення [5, с. 127–136]. Вони можуть бути відповідно поділені на три і вісім додаткових типів повідомлень, які в свою чергу ініціюються за допомогою окремих маркерів повідомлення, як зазначено нижче.

1. Спеціальні повідомлення. Вони містять скрутні становища, терміновість і дзвінки з безпеки. Ці повідомлення мають наступні особливості:

1.1. Повідомлення про скрутне становище: вони оголошують про неминучу небезпеку для судна, яка може бути пов'язана з втратою життя та повідомляють про негайну допомогу. Такі повідомлення розпочинаються словом «MAYDAY», яке повторюється три рази, і передається по 16 каналу УКХ.

1.2. Повідомлення про терміновість: вони вказують, що наступна інформація має бути відразу повідомлена кораблям, які знаходяться поблизу, оскільки містять невідкладну інформацію щодо безпеки корабля або людей. Їм передуює слово «Pan Pan», яке повторюється тричі.

1.3. Повідомлення про безпеку: вони вказують на те, що інформація, наведена нижче, має важливі навігаційні або метеорологічні попередження, що становлять інтерес для сусідніх суден і дорожнього руху. Цим повідомленням передуює слово «Sécurité», яке повторюється три рази.

2. Поточні повідомлення. Вони стосуються дзвінків, призначених для забезпечення безпечного судноплавства. Будь-яка частина інформації, відмінна від трьох вище, буде розглядатися як звичайне повідомлення. Ці повідомлення можуть бути розділені на вісім типів і кожен з них має свій

маркер повідомлення. Деталі, які були запроваджені ІМО [2] для цих повідомлень, є наступними:

2.1. Інструкція (Instruction): повідомлення передбачає намір відправника впливати на інших регламентом.

2.2. Порада (Advice): повідомлення передбачає намір відправника впливати на інших осіб за допомогою рекомендації.

2.3. Попередження (Warning): повідомлення передбачає намір відправника інформувати інших про небезпеку.

2.4. Інформація (Information): повідомлення обмежено спостережуваними фактами, ситуаціями тощо.

2.5. Запитання (Question): повідомлення має намір поставити запитання.

2.6. Відповідь (Answer): повідомлення – це відповідь на попереднє запитання.

2.7. Запит (Request): повідомлення вимагає від інших дій стосовно судна.

2.8. Намір (Intention): повідомлення інформує інших про безпосередній намір виконати навігаційні дії.

Після отримання звичайного повідомлення приймаюча станція повторює повідомлення маркера, за яким слідує отримані і відповідні дії.

Інформаційною функцією маркерів є мінімізація припущень і передбачення комунікативного наміру спікера, а також зниження рівня несподіванки на частині слухача. Вони також допомагають усунути непорозуміння, які виникають внаслідок неправомірної інтерпретації шаблонів інтонації і, отже, допомагають у коректному розумінні наданої інформації. Таблиця 1 містить приклади фраз для цих схем та типів повідомлень, витягнутих з SMCP у ІМО [2]:

Розмови УКХ ведуть за певною структурою комунікативних етапів та інформаційних вимог, які спостерігаються у всьому світі. УКХ повідомлення можуть бути структуровані в три основні дії, які у свою чергу підрозділяються на подальші етапи. Дані дії та етапи знаходяться у Таблицях 2 і 3.

Спеціальні повідомлення складаються з трьох дій і восьми етапів (див. таблицю 2). Спеціальні

Таблиця 1

Приклади класифікації SMCP фраз за їх шаблонами та типами

| Шаблон повідомлення | Тип повідомлення | Маркер повідомлення | Приклад | SMCP фраза № |
|--------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|--|--------------|
| Спеціального призначення | Повідомлення про скруту | Mayday Mayday Mayday | I have/ MV ... has collided. | AI/1.2.1 |
| | Повідомлення про термінову ситуацію | Pan-Pan Pan-Pan Pan-Pan | I have/ MV has ... lost dangerous goods of IMO-class ... in position ... | AI/2.1.1 |
| | Повідомлення про заходи безпеки | Sécurité Sécurité Sécurité | A tsunami/ an abnormal wave is expected by ... UTC. | AI/3.1.10 |
| Поточні | Питання | Question | What part of your vessel is aground? | AI/1.1.4.3 |
| | Відповідь | Answer | Aground aft. | AI/1.1.4.3.1 |
| | Інформація | Information | You have caught my fishing gear. | AI/3.2.5.7.4 |
| | Намір | Intention | We will let go both anchors. | AI/3.5.1.4 |
| | Порада | Advice | Vessels are advised to proceed to position ... to start rescue. | AI/1.2.3.5 |
| | Попередження | Warning | Warning. Uncharted rock in position. | AI/1.1.4.4 |
| | Запит | Request | I require/ MV ... requires tug assistance. | AI/1.1.7.2 |
| | Інструкція | Instruction | Stand by pilot ladder. | AI/4.2.1 |

Дії і етапи, що становлять загальну структуру спеціальних повідомлень

| Дії | Етапи |
|----------------------------|---|
| 1. Початок повідомлення | 1.1 Вказати маркер повідомлення |
| | 1.2 Вказати адресанта (приймаюча станція чи судно) |
| | 1.3 Ідентифікувати себе (викликаюча станція) |
| | 1.4 Вказати місцезнаходження судна |
| 2. Відправка повідомлення | 2.1 Встановити природу скрути, неминучого ризику тощо |
| | 2.2 Встановити необхідну допомогу |
| | 2.3 Надати додаткову інформацію або важливу потребу |
| 3. Завершення повідомлення | 3.1 Вказати кінець повідомлення |

повідомлення відрізняються від звичайних повідомлень, щонайменше на першому етапі, у тому, що в них немає комунікативного обміну, але є необхідність, часто термінова, для відправки повідомлення, яка інформує про стан тривоги (повідомлення, що інформує про скруту), важку травму (повідомлення про термінову ситуацію) або важливе навігаційне запитання (повідомлення про заходи безпеки). Після передачі основної інформації приймаюча станція може звертатися до станції, що викликає для того, щоб роз'яснити інформацію або зібрати більш релевантні дані про питання безпеки, терміновість або неминучу небезпеку (зіткнення, пожежі, затоплення тощо) і за необхідності ініціювати операції пошуку і порятунку.

Дія 1 означає початок повідомлення, вона вимагає від судна передати відповідний маркер повідомлення (Mayday, Sécurité або Pan Pan, залежно від характеру повідомлення) (етап 1.1) і звернутися до певної приймаючої станції, якщо вона відома, або до всіх кораблів, щоб зобов'язати будь-який корабель у цьому районі вжити відповідних дій (етап 1.2). Корабель (викликаюча станція) ідентифікує себе, вказавши своє ім'я та позивний (етап 1.3), а також координати (етап 1.4). Після того, як повідомлення було ініційоване, треба розпочати виконання дії 2, яка полягає у тому, щоб надіслати повідомлення. Судно буде передавати інформацію, що викликає занепокоєння в стислому, але в той же час, інформативному способі (етап 2.1); якщо це так, воно попросить надати необхідну допомогу в залежності від характеру лиха або терміновості (етап 2.2) і вкаже будь-яку додаткову інформа-

цію, яка матиме особливе значення для ситуації (етап 2.3). Нарешті, дія 3 буде використана, щоб закінчити повідомлення (етап 3.1).

Звичайне повідомлення складається з трьох дій і максимум шістнадцяти етапів (див. таблицю 3). *Розпочати розмову/Встановити контакт* – це перша дія, здійснена судном або береговою станцією, яка бажає відправити повідомлення, і всі кроки будуть повторюватися приймачем станції, доки не буде узгоджено носій зв'язку (канал УКХ). Спочатку викликаюча станція (скажімо, корабель) звернеться до іншого корабля чи берегової станції з певною метою. При цьому цей корабель, що викликає, зазначає ім'я адресата (етап 1.1) в першу чергу. Потім корабель ідентифікує себе за допомогою імені з наступним позивним (етап 1.2). Далі судно вкаже канал УКХ, який буде використовуватися для комунікативного обміну (етап 1.3) і завершить цю розмову (етап 1.4). Якщо станція, що приймає, вважає, що такий УКХ канал, придатний для обміну повідомленнями без перешкод, вона підтвердить цей канал або відхилить його (через погану якість звуку) і, отже, запропонує альтернативний (етап 1.3). В останньому випадку доповідачі будуть виконувати етапи з 1.1. до 1.3. доти, поки вони не погодяться на найбільш відповідний робочий канал.

Дія 2 означає *Відправити повідомлення/Обмінятися інформацією* і включає комунікативний обмін належним чином і буде циклічно застосована, тобто етапи будуть повторюватися станціями, що звертаються та до яких звертаються разом із розмовою доти, поки виклик не ді-

Таблиця 3

Дії і етапи, що становлять загальну структуру звичайних повідомлень

| Дії | Етапи | | |
|--|--|--|--|
| 1. Розпочати розмову/ Встановити контакт | 1.1. Встановити адресата (станцію, що приймає) 1.2. Визначити себе (станція, що викликає) 1.3. Вказати працюючий канал УКХ/ Погодити або відхилити працюючий канал 1.4. Перемикаєти/ вказати кінець черги | | |
| 2. Надіслати повідомлення/ Обмінятися інформацією | <table border="0"> <tr> <td><i>Фаза а: Початкова фаза</i> 2.1.а Звернутися до станції, що приймає 2.2.а Визначити станцію, що викликає 2.3.а Вказати місцезнаходження судна 2.4.а Вказати час передачі 2.5.а Зазначити характер зв'язку 2.6.а Перемкнутися</td> <td><i>Фаза б: Наступні фази</i> 2.1.б Звернутися до станції, що приймає 2.2.б Визначити станцію, що викликає 2.3. б Обмінятися інформацією повідомлень відповідно до вимог 2.4. б Перемикаєти/ вказати кінець черги</td> </tr> </table> | <i>Фаза а: Початкова фаза</i> 2.1.а Звернутися до станції, що приймає 2.2.а Визначити станцію, що викликає 2.3.а Вказати місцезнаходження судна 2.4.а Вказати час передачі 2.5.а Зазначити характер зв'язку 2.6.а Перемкнутися | <i>Фаза б: Наступні фази</i> 2.1.б Звернутися до станції, що приймає 2.2.б Визначити станцію, що викликає 2.3. б Обмінятися інформацією повідомлень відповідно до вимог 2.4. б Перемикаєти/ вказати кінець черги |
| <i>Фаза а: Початкова фаза</i> 2.1.а Звернутися до станції, що приймає 2.2.а Визначити станцію, що викликає 2.3.а Вказати місцезнаходження судна 2.4.а Вказати час передачі 2.5.а Зазначити характер зв'язку 2.6.а Перемкнутися | <i>Фаза б: Наступні фази</i> 2.1.б Звернутися до станції, що приймає 2.2.б Визначити станцію, що викликає 2.3. б Обмінятися інформацією повідомлень відповідно до вимог 2.4. б Перемикаєти/ вказати кінець черги | | |
| 3. Кінець розмови | 3.1. Звернутися до станції, що приймає 3.2. Визначити станцію, що викликає 3.3. Підтвердити остаточне повідомлення 3.4. Попрощатися і ввічливо подякувати 3.5. Зазначити намір припинити виклик 3.6. Вимкнути/ позначити кінець повідомлення | | |

йде до кінця. Дія 2 розпочнеться, як тільки Дію 1 буде успішно завершено, і контакт буде підтверджено обома станціями. Етапи змінюються залежно від першого контакту (Етап А) або наступних контактів (Етап В). У цьому випадку корабель знову називатиме адресата (станцію, що приймає) (етап 2.1.а.); далі, він ідентифікує себе (етап 2.2.а.), він зазначить своє місцезнаходження (етап 2.3.а.) і повідомить точний час передачі повідомлення (етап 2.4.а.). Нарешті, відбудеться комунікативний обмін між залученими доповідачами, які по черзі будуть діяти як станція, що викликає або приймає (етапи 2.5.а. і 2.6.а. до етапів 2.1.б. до 2.4.б.). Тут маркери повідомлень (див. Таблицю 1) сигналізують про цілі повідомлення та керують комунікативним обміном.

Дія 3 означає *Кінець розмови* і призначена для завершення розмови. Два перших етапи подібні до тих, що використовуються у Діях 1 і 2 (етапи 3.1 і 3.2). Далі, той, хто викликає підтверджує останню отриману інформацію (етап 3.3), дякує і ввічливо прощається (етап 3.4), показує намір завершити повідомлення (етап 3.5) і вимикає УКХ приймач (етап 3.6).

Кожен з цих етапів використовує дискурсивні особливості (як загальні, так і специфічні), які зміцнюють стандартизовану комунікативну процедуру і стандартизовані шаблони повідомлень, що регулюють кінцеву мету мовної комунікації у морі. Такі загальні та специфічні особливості обговорюються та ілюструються у наступних підрозділах.

Стандартизовані словесні морські комунікації зображені як формальний, або навіть дуже формальний, реєстр, особливо якщо вони стосуються безпеки плавання [8, с. 44–54]. Стандартизовані повідомлення та фрази показують як загальні, так і специфічні дискурсивні особливості, що характеризуються використанням конкретної термінології та прикладами використання мови з метою скорочення часу вербального спілкування та побудови коротких, чітких і точних повідомлень, які зосереджені на конкретних подіях або доречній та відповідній інформації для випадку мореплавства.

Загальні дискурсивні особливості стандартизованих вербальних повідомлень стосуються загальних правил, які регулюються стандартними фразами (SMCP), і які, як очікується, будуть застосовуватися до вербальних морських передач згідно рекомендацій ІМО. Такими є наступні [2]:

1) Уникнення синонімів: Слова будуть використовуватися послідовно протягом усього часу, так що, наприклад, «vessel» було погоджено використовувати замість «ship», щоб посилатися на судно. Наприклад: «No vessel in vicinity» (B2/6.2.8.1) буде правильною фразою, що передається під час повідомлення про те, що немає інших суден навколо.

2) Уникнення скорочених форм: допоміжні дієслова і негативні форми не будуть скорочені з метою ясності вимови. Наприклад: «I cannot locate you on my radar screen» (A1/6.2.2.1.8).

3) Надання повних варіантів відповідей на запитання «так/ні»: Відповіді не будуть обмежуватися простим «так» або «ні», але повністю розгорнуті з урахуванням усіх деталей запитання. Наприклад: буде лише дві відповіді на запи-

тання «Is the turning effect of the propeller very strong» (A2/3.2.5), які є «Yes, the turning effect of the propeller is very strong» (A2/3.2.5.1) або «No, the turning effect of the propeller is not very strong.» (A2/3.2.5.2).

4) Надання цілком сформульованих відповідей на інструкції, поради або накази: Повідомлення будуть визнані в будь-який час. Якщо, зокрема, передається інструкція, наказ або порада, станція, що приймає, переконається, що інформація була отримана і зрозуміла, повторюючи основне формулювання, якому передуює I will/can або I will not/cannot. Наприклад: «Stop engines until pilot boat is clear» (A1/4.2.18), очікується наступна відповідь: «I will stop engines until pilot boat is clear».

5) Надання основних альтернативних відповідей на питання щодо пропозицій. Одне питання, швидше за все, отримає кілька відповідей. Наприклад: Альтернативними відповідями на запитання: «What is wrong with the pilot ladder?» є наступні шість: «The pilot ladder ~ has broken / loose steps ~ has broken spreaders ~ has spreaders too short ~ is too far aft / forward.» (A1/4.2.6.1).

6) Структурування фраз за принципом «однакова незмінна плюс змінна»: Це означає, що одне речення може бути доповнено альтернативними висловлюваннями, щоб розширити основну інформацію, надану спочатку. Наприклад: «I expect to refloat ~ at... hours UTC ~ when tide rises ~ when weather improves ~ when draft decreases ~ with tug assistance...» (A1/1.1.4.7.1).

7) Надання однієї фрази для однієї події: Одна подія буде ідентифікована одним реченням, щоб фрази були простими, а інформація була якомога точнішою. Наприклад: щоб вказати на необхідність продовжити пошукову операцію і дізнатися більше про інцидент, передача буде «Continue search in position... Try to obtain information from survivors» (A1/1.2.4.3 та A1/1.2.4.9); це два речення для двох подій.

8) Перевага запозичень із латинської мови над іншими варіантами: Речення, які містять дієслова, такі як *continue*, *abandon*, *require*, *proceed* чи іменники, такі як *assistance* або *persons*, відповідно, мають перевагу над *go on*, *leave*, *need*, *sail*, *help* або *people*. Наприклад: «I can proceed without assistance» (A1/1.1.2.7) замість «I can sail without help».

9) Гнучке застосування мови блоку: це означає незначне використання функціональних слів, якщо це не впливає негативно на зв'язок. Наприклад: «Danger of icing in area around...» (A1/3.1.3.6) буде використано для повідомлення про те, що «there is a danger of icing in the area around...».

Конкретні дискурсивні особливості відносяться до того, як мова використовується для застосування стандартизованих комунікативних процедур і, як такі, їх можна розуміти як організаційну мову, що формує словесний дискурс і спрямована на оптимальне комунікативне виконання. Дискурсивні особливості – це, головним чином, організаційна термінологія та фрази, що використовуються в конкретних цілях, як показано нижче [9].

10) Обов'язкове застосування маркерів повідомлень: звичайним та спеціальним повідомленнями передують відповідні маркери повідомлень (див. таблицю 1).

11) Щоб вказати на свій намір використувати SMCP, або попросити станцію, що викликає, зробити це, є два речення, які будуть використані: «Please use IMO Standard Marine Communication Phrases» та «I will use IMO Standard Marine Communication Phrases».

12) Кінець переданої інформації буде позначено словом *Over*, тоді як *Out* буде використано для вказівки на те, що весь обмін інформацією завершено.

13) Якщо той, що говорить хоче подякувати слухачеві і покласти кінець повідомленню, загальними фразами будуть: «Thank you», «Nothing more», «Have a good watch» або «Have a pleasant voyage».

14) Букви та цифри будуть вимовлятися за фонетичним алфавітом, так що, наприклад, буква А буде вимовлена як Альфа. Числа будуть вимовлені цифра за цифрою (за винятком команд на кермо), так що 180 буде один, вісім, нуль – цифровий код може також використовуватися для написання чисел, якщо це необхідно.

15) Кораблі та берегові станції будуть ідентифікувати себе лише шляхом вербалізації їх назв (повторюються три рази принаймні на перших етапах обміну, тобто Дія 1). У випадку відсутності конкретного адресата, у відповідних випадках буде використана фраза «All stations» або «All ships».

16) Судна та берегові станції ідентифікують себе, зазначивши свої імена та код MMSI та/або позивні. В обох випадках дані слідуватимуть за фразою «This is...». Наприклад, «This is two-one-one-two-three-zero-zero-eight-six motor vessel Erika call sign Delta Kilo Papa Oscar».

17) Якщо інформація не доступна негайно, буде використано «Stand by»; а коли неможливо отримати інформацію, правильною буде відповідь «No information». Якщо повідомлення не було почуте належним чином, буде надіслано повідомлення «Say again», щоб повідомлення повторювалося і підтверджувалося за допомогою «I say again».

18) Щоб встановити чітку передачу, дієслово *read* буде використано замість дієслів *hear* або *listen*, а показник потужності сигналу слугуватиме для визначення чіткості передачі. Наприклад, на запитання «How do you read me?», відповідь буде «I read you fair with signal strength three», щоб означати, що отриманий сигнал «досить добрий».

19) У разі виправлень і повторень слова *correction* та *repeat* будуть використані відповідно для виправлення помилки або повторення частини повідомлення, що має достатнє значення для даної ситуації. Наприклад, «My last port of call was Algeciras, repeat, Algeciras» (A1/6.1.1.7.1).

20) Відповідні дані, що стосуються місцезнаходження, курсу, пеленгів чи швидкості судна, а також відповідні дані щодо самої навігації (наприклад, географічні назви, час або відстань) будуть відповідати конкретним вимогам. Напри-

клад, відстані будуть виражені в морських милях або кабельтових і одиниця буде зазначена; швидкість буде виражена у вузлах; або час буде виражений у 24-годинній системі позначення UTC, якщо «місцевий час» не буде чітко зазначено. Наприклад: «Ice-breaker assistance will be resumed at one-two-one-five hours UTC» (A1/5.2.1.3).

21) Модальні дієслова *may*, *might*, *should*, *could* та *have to* слід уникати з перевагою до маркерів повідомлень або інших варіантів, таких як «You have permission to...» замість «you may...» або «you can...», або «Advice. Correct the list of the vessel» (A1/4.2.13) буде використано замість «You should correct the list of the vessel». *Must* і *need not* будуть використані для вираження обов'язку (або інструкції) і відсутності зобов'язання, відповідно. Наприклад: «Yes, you must take two tugs» (A1/4.3.1.1) і «No, you need not take two tugs» (A1/4.3.1.2). Щодо модального дієслова *can*, він буде використаний для вираження здатності, а не можливості. Наприклад: «I cannot locate you on my radar screen» (A1/6.2.2.1.8).

Висновки. У статті було розглянуто позиції морської англійської мови в галузі судноплавства і для морських цілей, щоб підвищити обізнаність про цю галузь англійської для конкретних цілей. Однак, головною метою було показати і розібрати, як словесні повідомлення будуть передаватися у морі. З цією метою була звернена особлива увага на основні особливості стандартизованих мовних комунікацій, спочатку шляхом класифікування радіотелефонних викликів на два основні типи повідомлень, а потім пояснення інформаційної функції маркерів повідомлень для забезпечення ефективної комунікації. Далі була взята класифікація дій та етапів, щоб окреслити комунікативні етапи, що регулюють вимову стандартної морської англійської мови. Отримана модель забезпечує структуру дій і етапів, що регулює спеціальні та звичайні комунікативні обміни між кораблями і між кораблями та береговими об'єктами.

Що стосується англійської мови для морських комунікацій, ще багато потрібно зробити в області аналізу стандартизованого використання мови на робочому місці; у цьому конкретному випадку судна і берегові об'єкти, такі як берегові станції або служби суднового руху. Як і в якій мірі відрізняються стандартні процедури комунікації на морі та фактична практика, враховуючи наявність невідповідностей зазначених у відповідній літературі, є питаннями, які залишаються не дослідженими. Проте, технічна складність виявлення реальних прикладів використання мови в морському середовищі (взаємодія людини як на судні, так і на берегових станціях) і труднощі з тим, щоб мати доступ до даних на робочому місці (враховуючи обмеження заходів захисту даних) є реальним викликом дослідникам в усьому світі.

Список літератури:

1. Марусич А.В. Системообразующие признаки судоводного дискурса. *Научный вестник Международного гуманитарного университета. Серия : «Филология»*. 2015. Вып. 18. Ч. 2. С. 80–82.
2. Овчинников Г.М., Стрелков В.П., Кузнецов Т.В. Стандартные фразы для общения на море (IMO Standard Marine Communication Phrases). Санкт-Петербург, 2002. 374 с.
3. Пріміна Н.М. Мовні та соціокультурні особливості англомовного морського дискурсу. *Научный вестник Международного гуманитарного университета. Серия : «Филология»*. 2018. Вып. 32. Ч. 2. С. 93–96.
4. Blakey T.N. English for Maritime Studies 2nd edition. London: Prentice Hall International (UK) Ltd., 1987. 303 p.

5. Johnson B. Some features of maritime telex service communication. *English for Specific Purposes*. 1995. № 14(2). Pp. 127–136.
6. Johnson B. English in the Global Maritime Distress and Safety System. *World Englishes*. 1999. № 18(2). Pp. 145–157.
7. Olaru I. The style of the seafaring language, the definite communicative aim of maritime language. *The IMLA Newsletter*. 1996. № 22. Pp. 17–23.
8. Pritchard B. Maritime VHF communications: standards versus practice. The 2nd IMLA Workshop on Maritime English in Asia. Dalian : Dalian Maritime University, 2000. Pp. 44–54.
9. Squire D. The human element. The importance of effective communication. London: A presentation to the Maritime Communications & Technology Conference. 2006. URL: https://www.he-alert.org/filemanager/root/site_assets/standalone_article_pdfs_0605-/HE00615.pdf (дата звернення: 12.07.2019).
10. Van Kluijven P.C. The International Maritime Language Programme. Alkmaar : Alk & Heijnen Publishers, 2003. 416 p.

References:

1. Marusich A.V. (2015). Sistemoobrazuyushchie priznaki sudokhodnogo diskursa [Composing system features of the marine discourse]. *International Humanitarian University Herald. Philology*, vol. 2, no. 18, pp. 80–82.
2. Ovchinnikov G.M., Strelkov V.P., Kuznetsov T.V. (2002). Standartnye frazy dlya obshcheniya na more [IMO Standard Marine Communication Phrases]. Saint-Petersburg : Morsar. (in Russian)
3. Primina N.M. (2018). Movni ta sociokul'turni osoblyvosti anglomovnogo mors'kogo dyskursu [Linguistic and sociocultural features of the English maritime discourse]. *International Humanitarian University Herald. Philology*, vol. 2, no. 32, pp. 93–96.
4. Blakey T.N. (1987). English for Maritime Studies 2nd edition. London : Prentice Hall International (UK) Ltd.
5. Johnson B. (1995). Some features of maritime telex service communication. *English for Specific Purposes*, vol. 2, no. 14, pp. 127–136.
6. Johnson B. (1999). English in the Global Maritime Distress and Safety System. *World Englishes*, vol. 2, no. 18, pp. 145–157.
7. Olaru I. (1996). The style of the seafaring language, the definite communicative aim of maritime language. *The IMLA Newsletter*, no. 22, pp. 17–23.
8. Pritchard B. (2000). Maritime VHF communications: standards versus practice. The 2nd IMLA Workshop on Maritime English in Asia. Dalian: Dalian Maritime University, pp. 44–54.
9. Squire D. (2006). The human element. The importance of effective communication. London : A presentation to the Maritime Communications & Technology Conference, 2006. Available at: https://www.he-alert.org/filemanager/root/site_assets/standalone_article_pdfs_0605-/HE00615.pdf (accessed 12 July 2019).
10. Van Kluijven P.C. (2003). The International Maritime Language Programme. Alkmaar : Alk & Heijnen Publishers.