

УДК 811.111'276.6:656.61

DOI <https://doi.org/10.32782/2412-933X/2025-XXIV-14>

КОМПАРАТИВНИЙ АНАЛІЗ СИНТАКСИЧНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ АНГЛОМОВНИХ МОРСЬКИХ КОМАНД

Морозова Ірина

доктор філологічних наук, професор,
професор кафедри граматики англійської мови
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова
ORCID ID: 0000-0002-1905-7563

Бондарев Іван

магістр кафедри граматики англійської мови
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова
ORCID ID: 0009-0004-2099-9330

Статтю присвячено лінгвістичному аналізу морських англійських команд у контексті безпеки судноплавства, акцентовано на їх синтаксичній структурі, комунікативному типі та особливостях використання в надзвичайних ситуаціях, зокрема в разі посадки на міліну. Метою дослідження є визначення питомої ваги команд за їхніми структурно-комунікативними характеристиками та виявлення специфіки їх реалізації на торговельних і пасажирських суднах. У роботі застосовано методи синтаксичного моделювання, структурно-поверхневого аналізу, а також кількісно-якісний і контекстуально-інтерпретаційний методи. Результати показують, що на торговельних суднах превалюють імперативні команди з еліптичною структурою, які забезпечують ефективність передачі наказів у стислі терміни. Водночас на пасажирських суднах переважають декларативні повідомлення з повною структурою, що пов'язано з необхідністю точного інформування пасажирів і запобігання паніці. Виявлено також використання форм ввічливості та пом'якшення у формах команд для забезпечення психологічної стабільності пасажирів. У статті також звернено увагу на розбіжності між стандартизованими фразами SMCP і реальною мовленнєвою практикою, що зумовлено людським фактором і неформальністю умов на борту. Отримані результати підкреслюють важливість дотримання формальних стандартів у критичних ситуаціях та окреслюють перспективи подальшого вдосконалення морської комунікації з огляду на технологічний прогрес.

Ключові слова: морські команди, синтаксичне моделювання, еліптична структура, структурно-комунікативні характеристики, форми ввічливості, стандартизовані фрази.

Morozova Iryna

Doctor of Philological Sciences, Professor,
Professor at the Department of English Grammar
Odesa I.I. Mechnikov National University

Bondarev Ivan

Master Student at the Department of English Grammar
Odesa I.I. Mechnikov National University

COMPARATIVE ANALYSIS OF SYNTACTIC ORGANIZATION OF ENGLISH MARINE PHRASES

The article is devoted to the linguistic analysis of maritime English commands in the context of safety of navigation, focusing on their syntactic structure, communicative type and peculiarities of use in emergency situations, including grounding. The objective of our investigation is to establish share of commands differing in their structural and communicative characteristics and to find out specifics of their implementation on commercial and passenger ships. The methods used in the research included a method of syntactic modelling, the surface structure analysis, as well as qualitative and quantitative approach and contextual interpretation. The results show that imperative commands with the elliptical structure prevail on the merchant ships, which ensure the effectiveness of giving orders within the restricted time limit. At the same time, declarative notifications with a complete structure prevail on passenger ships due to the fact following from the necessity to give accurate information to the passengers and prevent panic. It was also found out that expressions of politeness and general softening of commands grants psychological balancy of the passengers. The article also focuses on the differences between standardized SMCP phrases and actual speech practice. The established regularity owes human factors and the informal situation on board. The results obtained testify the importance of maintaining formal standards in critical situations and indicate the perspective of further improvement of maritime communication in line with technolohical progress.

Key words: *marine phrases, syntactic modelling, elliptical structure, syntactic and communicative characteristics, politeness expressions, standard phrases.*

Вступ. Натепер будь-яка мова у світі має свої розгалуження в напрямках вузькоспеціалізованої комунікації, й англійська мова – не виняток. Професійні мови – це «додаткові лексичні системи для певних форм існування мови, властиві представникам відповідної галузі виробництва, професії, роду занять» [2, с. 609]. П. Тенкнер визначає морську англійську як «сукупність усіх засобів англійської мови, які, будучи використаними як засіб для зв'язку в рамках міжнародного морського співтовариства, сприяють безпеці судноплавства та морській торгівлі» [10, с. 78].

«Морська» англійська мова нині є повноцінним об'єктом досліджень. Її активно вивчають курсанти, що навчаються в морських навчальних закладах; вона активно використовується на бортах суден; морська англійська мова нормована та прописана багатьма стандартами та документами. Своєю чергою морська спеціалізована англійська мова поділяється на дві великі групи: професійна мова військових та комерційних суден. Ці дві групи мають багато перетинів, але водночас не є взаємозамінними.

Специфіка вивчення морської англійської мови полягає не тільки в дослідженні вузькоспеціалізованої лексики, але й в певних особливостях синтаксичної побудови речень у морських командах, які мають деякі відхилення від граматичної організації, як у повсякденному житті, так і в інших професійних галузях. Головною відмінністю від інших спеціалізованих мов є також і той факт, що англійська мова морської сфери має не тільки інформативний односторонній характер, але й наказовий двосторонній характер, що відбувається в реальному часі. Крім цього, особливістю роботи на суднах є фактор високого рівня небезпеки, а також дотримання багатьох протоколів і стандартів з безпеки судна та персоналу. Через це морські команди мають особливу структуру, аби дотриматись безпечного судноплавства, а персонал своєю чергою має досконало їх знати, щоб ланцюжок «комунікант-комунікат» працював ефективно та без перебоїв. Перешкоди в ефективній комунікації можуть призводити до аварійних ситуацій, загибелі судна і навіть до людських жертв. Зазначені вище аргументи визначають *актуальність* нашої розвідки.

Мета та методи дослідження. Метою проведеної розвідки є визначення питомої ваги різних морських команд за комунікативним типом і поверхневою структурою. У процесі дослідження використовувалися такі спеціальні методи дослідження: метод синтаксичного модулювання, метод структурно-поверхневого аналізу, кількісно-якісний метод і метод ситуативно-інтерпретаційного аналізу.

Результати та дискусії. У міжнародних документах морські команди визначаються як «фрази, які були розроблені, щоб охопити найважливіші сфери безпеки, пов'язані з усним зв'язком берег – судно (і навпаки), судно – судно та бортовий зв'язок. Мета полягає в тому, щоб подолати проблему мовних бар'єрів на морі та уникнути непорозумінь, які можуть спричинити нещасні випадки» [7, с. 156]. Усі морські команди стандартизовані та уніфіковані, що означає, що персонал незалежно від його національності, першої мови та прапора судна мають знати одні й ті ж самі команди.

Міжнародна морська організація IMO свого часу розробила стандартизовані морські команди (Standard Marine Communication Phrases – SMCP), поштовхом до створення яких стала трагедія на судні *Scandinavian Star* у 1988 році, внаслідок якої загинуло 158 людей [11, с. 5]. Як вказано у звіті після аварії: «Нездатність членів екіпажу спілкуватися один з одним та з пасажирками створювала плутанину під час гасіння пожежі та евакуації» [9, с. 3].

Серед інших причин створення стандартних морських фраз вказують такі: кількісні фактори (збільшення кількості суден у відкритому морі, формування щільнішого руху суден) та якісні: технологічні (створення якісних приладів зв'язку, як-от GMDSS, VHG, VTS) та соціологічні (мультинаціональний екіпаж, скасування посади радіоофіцера та передача його обов'язків помічникам капітана, недооцінювання потенційних проблем у машинному відділенні).

Виділяють такі основні характеристики морських команд: уникнення синонімів, уникнення скорочених форм, надання повних відповідей на загальні питання, надання конкретної відповіді для відповідної ситуації [6, с. 213]. Також опитування серед персоналу та людей, причетних до судових операцій, показують, що під час комунікації на борту більшість надзвичайно важливим вважають використання технічного лексикону (біля 80% опитуваних), використання SMCP (50%), вимову (30%) та правильну граматику (25%) [5, с. 12].

Відомо, що морські команди на торговельних судах поділяються на шість функціональних груп: на кермо; у машинне відділення; команди під час швартування; під час постановки на якор; команди, що віддаються в разі небезпеки на судні та за його бортом; команди під час бункерування [3, с. 118].

У цьому дослідженні розглядатимуться команди, що віддаються в разі небезпеки на судні та за його бортом, а саме категорія команд, які віддаються за посадки на мілину. Аварійна зупинка судна виникає внаслідок торкання ґрунту всім днищем або його частиною за недостатньої глибини води. Після посадки на мілину з ходу середня осадка судна зменшується, відбувається деяка втрата водотоннажності, що збільшує тиск корпусу на ґрунт [4, с. 1]. За таких умов судно втрачає можливість керуватись та зупиняється. Але при цьому також виникає небезпека, тому що оскільки судно могло пробити дно, воно може втратити плавучість і повністю затонути, остійність судна значно погіршується, через що хвилі можуть перегорнути судно, якщо не діяти швидко. Таким чином, швидка та ефективна комунікація на борту є надзвичайно важливою для якомога швидших дій з боротьби за живучість судна. Взаємодія екіпажу за допомогою команд є ключовою в подоланні цієї складної ситуації. У процесі аналізу було проведено дослідження команд для визначення питомої ваги реплік різного за своїм комунікативним типом і поверхневою структурою.

У результаті роботи зроблено такі спостереження. Серед головних команд (початкових команд, перших фраз команд) за комунікативним типом засвідчено: 49% – імперативні речення (наприклад, *Stop engine(s), Close watertight doors and report.*), 34% – інтеррогативні речення (*What is position? What part is aground?*), 17% – декларативні речення (*We are aground, Following damage to the underwater hull*) [7]. За структурою більшість із них прості. Такий розподіл пояснюється тим, що імперативні речення за своєю суттю призначені для віддавання наказу і тому превалюють серед інших типів. Щодо інтеррогативних речень, які посідають друге місце, за нашими підрахунками, їх досить висока кількість пояснюється необхідністю з'ясувати навколишню обстановку. Вживання декларативних речень не перевищує чисельно однієї п'ятої від загальної кількості інших типів, це пояснюється їх інформативністю та зазвичай не потребує особливих команд.

Серед імперативних речень виявлено: 85,2% еліптичних з опущеним підметом. Наприклад: *Stop engine (You stop engine)*, що є типовою конструкцією імперативних речень англійської та 14,8% нееліптичних речень (*You let her go free*) [1, с. 84–90]. Що стосується інтеррогативних речень, то: 93,2% з них нееліптичні. Усі складові компоненти речення зберігаються. (*What is position?*) Проте зафіксовані команди з еліптичною структурою типу: «*Position?*» «*Location?*» «*Longitude?*», де зберігається компонент найбільш інформативно важливий. Вони становлять близько 7% серед інших інтеррогативних команд. Щодо команд, позначених декларативними реченнями, більшість із них (а саме 88%) нееліптичні. Проте понад 10% команд виражені еліптичними конструкціями типу «*Settled*», «*Done*». Від інтеррогативних команд вони відрізняються тільки інтонацією.

Серед вторинних команд (тобто відповідей на головні команди) 98% декларативних речень, що пояснюється питально-відповідною природою діалогічної єдності. З них 93% еліптичні, наприклад (*No damage; Crack(s) in area of ...*). Зазначимо, що у випадку нееліптичних конструкцій часто наявні слова-речення *Yes* і *No*. У процесі аналізу первинних та вторинних команд жодної ізольованої непередикатної конструкції не було зафіксовано, на кшталт **Wow, she is aground!*. Це пояснюється необхідністю дотримання до офіційного формульного спілкування на морі, де висловлювання емоцій не передбачається з огляду на часові обмеження.

На відміну від команд на торговельних судах у разі посадки на міліну команди на пасажирських судах мають іншу структуру. Проведене дослідження показує, що за команд безпеки комунікатами морських команд є пасажирів, які не є професійними моряками і зазвичай не вивчають морські команди. За комунікативним типом 68% команд є лише первинними та декларативними, що пояснюється донесенням інформації від одного джерела до багатьох комунікатів без потреби у зворотному зв'язку: *We have grounded/a minor flooding (in ...)/a minor fire (in ...); We also have radio contact with other ships / radio coast stations*. При цьому з них 27% речень мають імперативний характер, який передається за допомогою складного додатку або складного підмету: *I ask you kindly to remain calm; All passengers of deck no. ...are requested to follow the crew members*. Це можна пояснити тим, що комунікація з пасажиром має офіційний характер, а також вимогою персоналу судна ставитись із повагою та ввічливістю до пасажирів навіть в екстрених ситуаціях. Крім того, такий характер повідомлень може запобігти створенню паніки серед пасажирів, оскільки офіційний тон персоналу судна свідчить про те, що ситуація під контролем, а також слова пом'якшення *kindly* допомагають досягти спокою серед екіпажу.

Аналіз також показав, що 30,5% команд є імперативними: *Do not go to the lifeboat stations until you are ordered to do so; Follow the escape routes shown*. У випадку використання імперативних речень було виявлено, що вони головним чином використовуються під час

надання певних інструкцій, які націлені на виконання екіпажем певних дій або заборону в їх виконанні. Такий розподіл пояснюється тим, що на відміну від декларативних речень зі складним підметом чи додатком такі команди мають сильніший характер негайності та чіткості виконання і слабший характер офіціозу через важливість досягнення поставленої цілі команди.

Інші 1,5% речень є інтеррогативними, наприклад: *Who needs medical first aid?* Як можна побачити, це питання не адресоване одному конкретному комунікату, а на цілу групу з метою виявлення людини в потребі. Такий малий відсоток інтеррогативних речень пояснюється складністю двохсторонньої комунікації між персоналом судна та кожним пасажиром, через що ті інтеррогативні команди, які існують, націлені на групу, що полегшує ідентифікацію постраждалих серед усіх пасажирів.

За побудовою виявлено 73,68% простих речень («*We also have radio contact with other ships / radio coast stations.?*» «*Go to your lifeboat stations*») та 26,32% складних речень. Такий розподіл свідчить про те, що в деяких ситуаціях подана інформація потребує уточнення, щоб екіпаж розумів точно та однозначно поточну ситуацію або які конкретні дії їм потрібно вжити. У разі складного речення «*As soon as I have further information I will make another announcement*» капітан судна доносить інформацію щодо часу нових оголошень, аби позбавити екіпаж питань чи будуть нові оголошення, а також коли їх очікувати. Або у випадку команди «*All passengers of deck no. ...are requested to follow the crew members who will escort you to your assembly stations*» йде уточнення, що саме члени персоналу зроблять, що також позбуває пасажирів питання, куди саме їх супроводять.

З огляду на поверхневу структуру команд пасажирських суден виявлено такі закономірності: 94,74% нееліптичних та 5,26% еліптичних. Яскравим прикладом є речення «*Attention please!*» (Pay attention!). Такий вид звернення є досить поширеним через те, що не потребує повноти повідомлення, оскільки є навіть для звичайної непрофесійної особистості очевидним. Інші команди є нееліптичними, тому що на відміну від команд, що розглядалися за посадки на міліну, більшість команд адресовані пасажирам, і еліптичність може завадити повному розумінню повідомлень та оголошень і навіть стати серйозною комунікативною перешкодою, що в наслідку може призвести до проблемних ситуацій та жертв.

Звернемо увагу на першу команду капітана, що подається під час небезпеки: «*Attention please! Attention please! This is your captain with an important announcement. I repeat, this is your captain with an important announcement*». Це один із небагатьох прикладів окличних речень, оскільки більшість команд уникає використання емоційної забарвленості. Цей приклад є винятковим, оскільки таке повідомлення однозначно змушує перевести фокус уваги на те повідомлення, що буде слідувати потім. Окрім цього, в дослідженні команди зафіксовано повторення, тому що таке повідомлення, по-перше, допомагає точно почути сказане пасажирами, по-друге, з більшою ймовірністю пригорне увагу.

Зазначені вище результати дослідження стосувались офіційно зафіксованих документом SMCP морських команд, тобто вони мають прескриптивний характер. Однак у загальній англійській мові, де дуже часто відзначаються відхилення від граматичним норм, особливо серед малограмотного населення або не носіїв мови, наприклад: *We don't do nothing* (замість *we don't do anything*), подібні порушення норми в англійських командах не є винятковим.

Окремим аспектом нашої розвідки було вивчення реальної комунікації морського персоналу в симуляції під час надання та виконання певних команд. Участь в експерименті брали німецькі моряки, які не були носіями мови. Під час такого аналізу виявлено, що не завжди команди були донесені в такому ж самому вигляді, як це передбачається

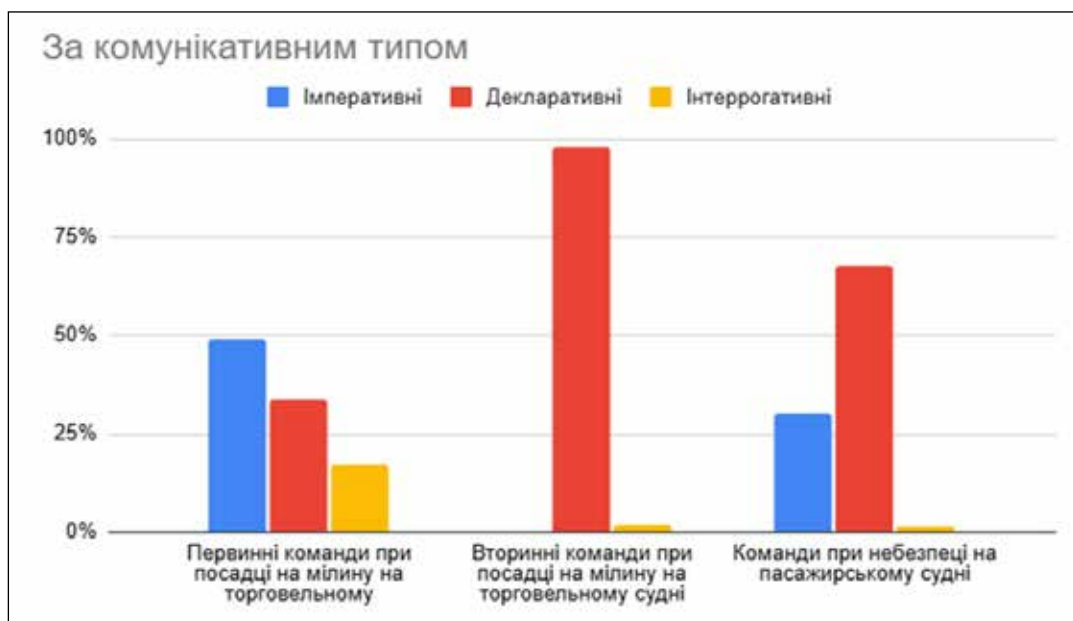


Рис. 1. Розподіл команд за комунікативним типом

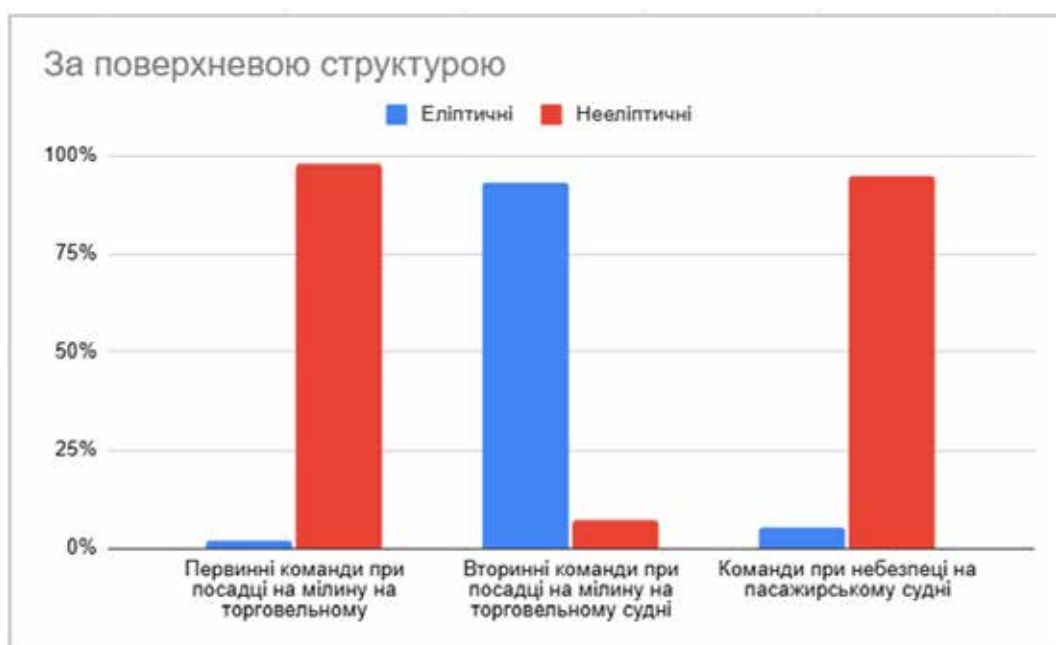


Рис. 2. Розподіл команд за поверхневою структурою

правилами [8, с. 9–13]. Протягом експерименту зафіксовані такі приклади: «No, no, these, these, these two are cardinal buoys. (замість: *We are passing cardinal buoys H and F on port side*) або Yeah, but this one is a, is a target (замість: *Sailing boat Alpha is a target.*). Схожі результати були виявлені в різних груп, що свідчить про тенденцію неповного дотримання передписаних команд. З одного боку, це пояснюється очевидністю переданих повідомлень, оскільки повне слідування протоколу могло би звучати неприродно офіційно та занадто очевидно в такому контексті. З іншого боку, таке відхилення від нормативних фраз може стати перешкодою в комунікації, особливо за надмірного його зловживання. Очевидно, що повне та беззаперечне дотримання команд неможливе через людський фактор, а також через часто неформальну обстановку на

борту. Проте одночасно постає питання, чи не стане це проблемою в майбутньому в разі підвищеної небезпеки.

Висновки. Таким чином, зроблені спостереження доводять різноманітність морських команд та їх залежність від контексту. Говорячи про команди в разі посадки на міліну, бачимо, що команди спеціально побудовані таким чином, аби в мінімальний проміжок часу інформацію було донесено без зайвих деталей, але при цьому була вона без перешкоди зрозуміла та сприйнята. Водночас, порівнюючи з командами на пасажирських суднах, зрозуміло, що надлишкове опускання елементів речення може призвести до суттєвих проблем серед комунікативних, які незнайомі зі специфікою побудови таких команд, а їх розуміння в критичний момент може стати життєво необхідним.

Але при цьому має місце індивідуальне інтерпретування команд, з певними відхиленнями від установленого оригінального тексту, що цілком пояснюється контекстом застосування, але також може нести певну загрозу ефективній комунікації.

Перспективою цього дослідження може стати відбудова нових морських команд у майбутньому з огляду на технологічний прогрес, створення нових приладів та підвищення автоматизації судна. Водночас результати окресленої наукової розвідки можуть бути корисними для задіяних у судноплавстві моряків, а також студентів морських закладів, які мають надавати відповідні команди та адекватно на них реагувати.

Література:

1. Морозова І.Б. Парадигматичний аналіз структури і семантики елементарних комунікативних одиниць у світлі гештальт-теорії в сучасній англійській мові : монографія. Одеса : Друкарський дім, 2009. С. 84–100.
2. Селіванова О.О. Лінгвістична енциклопедія. Полтава : Довкілля-К, 2011. 609 с.
3. Харькова Г.В. Динамічні особливості усних англомовних команд в судноплавному дискурсі. Одеса : ОНУ імені І.І. Мечникова, 2023. 118 с.
4. Шемонаєв В.Ю. Зняття судна з мілини: теорія та практика. *Молодий вчений*. 2020. № 2 (78). С. 10–16. DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2020-2-78-3>
5. Farjami F. Wrong use of SMCP in marine communication: A review study. *Seatific*. 2024. Vol. 4. № 2. P. 1–12.
6. Frolova O.O. Integrating standard marine communication phrases into maritime English course. Kherson : Kherson State Maritime Academy, 2020. P. 213.
7. IMO. Standard Marine Communication Phrases (SMCP). London : International Maritime Organization, 2000. P. 156.
8. John P., Brooks B., Schriever U. Profiling maritime communication by non-native speakers: A quantitative comparison between the baseline and standard marine communication phraseology. 2017. P. 9–13.
9. National Transportation Safety Board. Safety Recommendation. In reply refer to: M-89-52 through 65. Washington, D.C. 20594, 1989. P. 1–3. URL: https://www.nts.gov/safety/safety-recs/recletters/M89_52_65.pdf (дата звернення: 22.05.2025).
10. Trenkner P. Maritime English: An Attempt at an Imperfect. Department of Philology, Literature and Linguistics, University of Pisa, Italy, 2000. P. 78.
11. Trenkner P. The IMO – Standard Marine Communication Phrases – Refreshing memories to refresh motivation. 2005. P. 5.

References:

1. Morozova, I. B. (2009). *Paradyhmtychnyi analiz struktury i semantyky elementarnykh komunikatyvnykh odyntys' u svitli hestalt-teorii v suchasni anhlis'kii movi: Monohrafiia* [Paradigmatic analysis of structure and semantics of elementary communicative units in light of gestalt theory in modern English]. Odessa: Drukarskyi dim.

2. Selivanova, O. O. (2011). *Linhvistychna entsyklopediia* [Linguistic encyclopedia]. Poltava: Dovkillia-K.
3. Khar'kova, H. V. (2023). *Dynamichni osoblyvosti usnykh anhlomovnykh komand v sudnoplavnomu dyskursi* [Dynamic features of English oral commands in maritime discourse]. Odesa: ONU imeni I. I. Mechnykova.
4. Shemonaiev, V. Yu. (2020). *Zniattia sudna z mylyny: teoriia ta praktyka* [Refloating a ship: theory and practice]. *Molodyi vchenyi*, (2)78, 10–16. <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2020-2-78-3>
5. Farjami, F. (2024). Wrong use of SMCP in marine communication: A review study. *Seafic*, 4(2), 1–12.
6. Frolova, O. O. (2020). Integrating standard marine communication phrases into maritime English course. Kherson: Kherson State Maritime Academy.
7. IMO. (2000). *Standard Marine Communication Phrases (SMCP)*. London: International Maritime Organization.
8. John, P., Brooks, B., & Schriever, U. (2017). Profiling maritime communication by non-native speakers: A quantitative comparison between the baseline and standard marine communication phraseology (pp. 9–13).
9. National Transportation Safety Board. (1989). Safety recommendation. In reply refer to: M-89-52 through -65. Washington, D.C.: National Transportation Safety Board. Retrieved from: https://www.ntsb.gov/safety/safety-recs/recletters/M89_52_65.pdf (accessed May 22, 2025)
10. Trenkner, P. (2000). *Maritime English: An Attempt at an Imperfect*. Department of Philology, Literature and Linguistics, University of Pisa, Italy.
11. Trenkner, P. (2005). *The IMO – Standard Marine Communication Phrases – Refreshing memories to refresh motivation*.