

Технічні науки

УДК 656.61.08:81'276.6

Плітко Антон

Незалежний дослідник

Plitko Anton

Independent Researcher

**ЕФЕКТИВНІСТЬ АВАРІЙНОГО РЕАГУВАННЯ В
БАГАТОМОВНИХ ЕКІПАЖАХ КРУЇЗНИХ СУДЕН:
КОМУНІКАЦІЙНІ РИЗИКИ ТА ШЛЯХИ ЇХ МІНІМІЗАЦІЇ
EFFECTIVENESS OF EMERGENCY RESPONSE IN MULTILINGUAL
CRUISE SHIP CREWS: COMMUNICATION RISKS AND WAYS TO
MINIMIZE THEM**

***Анотація.** Вступ. Стаття досліджує, як мовні та культурні бар'єри впливають на дії багатонаціонального екіпажу круїзного судна в аварійних ситуаціях.*

Мета. Мета статті – визначити, як мовні та культурні бар'єри в багатонаціональному екіпажі впливають на ефективність аварійного реагування на круїзному судні, і запропонувати спосіб системно мінімізувати цей ризик у межах наявної системи управління безпекою.

Матеріали і методи. Розглядаються вимоги до комунікації в аварійних ситуаціях, встановлені трьома міжнародними інструментами. Це Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (SOLAS), Міжнародний кодекс з управління безпекою (ISM Code) та Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (STCW). Стаття має концептуально-прикладний характер і поєднує аналіз міжнародних інструментів, матеріали опублікованих розслідувань морських аварій та узагальнений практичний досвід автора.

Результати. Виявляється розрив між формальною відповідністю цим вимогам і фактичною зрозумілістю команд для членів екіпажу, для яких англійська мова не є рідною. На основі практичного досвіду автора в управлінні персоналом та участі в навчальних тривогах, зокрема тренуваннях з боротьби з пожежею, виокремлено типові комунікаційні збої під час збору пасажирів, евакуації та гасіння пожежі. Запропоновано методику стандартизованої комунікації з питань безпеки. Вона включає обов'язкове повторення команд, спрощені формулювання та перевірку розуміння. Зроблено висновок: відповідність вимогам щодо робочої мови необхідна, але для ефективного аварійного реагування її недостатньо. Потрібна перевірювана система, яка забезпечує розуміння команд кожним членом екіпажу.

Перспективи. Подальші дослідження доцільно спрямувати на кількісну оцінку частоти комунікаційних збоїв під час навчальних тривог на основі систематичного спостереження, перевірку ефективності методики в контрольованих дослідженнях на тренажерах і аналіз матеріалів розслідувань морських аварій щодо комунікаційних чинників в аварійному реагуванні.

Ключові слова: безпека мореплавства, багатомовний екіпаж, аварійне реагування, круїзне судно, ISM Code, людський фактор.

Summary. Introduction. The article examines how language and cultural barriers affect the actions of a multinational cruise ship crew in emergency situations.

Purpose. The purpose of the article is to determine how language and cultural barriers in a multinational crew affect the effectiveness of emergency response on a cruise ship and to propose a way to minimize this risk systematically within the existing safety management system.

Materials and methods. The article considers the requirements for emergency communication established by three international instruments: the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), the International Safety Management Code (ISM Code), and the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). The article is conceptual and applied in nature and combines an analysis of international instruments, published marine casualty investigation materials, and the author's generalized practical experience.

Results. The article identifies a gap between formal compliance with these requirements and the actual comprehensibility of commands for crew members whose native language is not English. Based on the author's practical experience in personnel management and participation in drills, including firefighting exercises, typical communication failures during passenger mustering, evacuation, and firefighting are identified. A standardized safety communication methodology is proposed. It includes mandatory read-back of commands, simplified wording, and comprehension checks. The article concludes that compliance with working language requirements is necessary but not sufficient for effective emergency response. A verifiable system is needed that ensures every crew member understands the commands.

Prospects. Further research should focus on quantifying the frequency of communication failures during drills based on systematic observation, testing the effectiveness of the methodology in controlled simulator studies, and analyzing marine casualty investigation materials with respect to communication factors in emergency response.

Key words: maritime safety, multilingual crew, emergency response, cruise ship, ISM Code, human factor.

Постановка проблеми. Круїзне судно зосереджує на одному об'єкті тисячі пасажирів і сотні, а на найбільших суднах понад тисячу, членів

екіпажу. В аварійній ситуації їхня безпека залежить від того, наскільки швидко й точно екіпаж виконує заздалегідь розподілені обов'язки: збирає пасажирів, веде їх до місць посадки в рятувальні засоби, локалізує пожежу.

Склад екіпажів круїзних суден вирізняється винятковою багатонаціональністю. Галузева асоціація Cruise Lines International Association повідомляє, що на борту одного судна нерідко разом працюють представники понад 75 національностей [2]. Робочою мовою, як правило, є англійська. Для значної частини персоналу, особливо в готельній службі, яка в аварійній ситуації зазвичай виконує функції з управління натовпом, вона є другою або третьою мовою. Дослідження показують, що на практиці мовлення неносіїв англійської мови в морській комунікації суттєво відрізняється як від загальної англійської, так і від стандартної морської фразеології [8].

У повсякденній роботі цей розрив компенсується контекстом, жестами та повторенням. В аварійній ситуації таких ресурсів немає: час обмежений, рівень шуму й стресу високий, а ціна помилки вимірюється людськими життями.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вимоги до комунікації на борту судна закріплено в Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS) [5], Міжнародному кодексі з управління безпекою (ISM Code) [7] та Міжнародній конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (STCW) з поправками, прийнятими резолюцією MSC.416(97) [1; 6]. Стандартну морську фразеологію визначено Стандартними фразами ІМО для спілкування на морі (SMCP) [4]. Багатонаціональний склад екіпажів круїзних суден відображено в даних галузевої асоціації Cruise Lines International Association [2]. П. Джон (P. John), Б. Брукс (B. Brooks) та У. Шрівер (U. Schriever) на основі кількісного порівняння показали, що мовлення неносіїв англійської мови в морській комунікації суттєво відрізняється як від загальної англійської, так і від

стандартної морської фразеології [8]. Наслідки комунікаційних збоїв в аварійній обстановці ілюструють матеріали італійського розслідування аварії Costa Concordia [3]. Разом з тим залишається недостатньо дослідженим питання про те, як підтвердити, що кожен член багатонаціонального екіпажу розуміє аварійні команди в реальних умовах, і як вбудувати таку перевірку в наявну систему управління безпекою судна.

Формулювання цілей статті. Мета статті – визначити, як мовні та культурні бар'єри в багатонаціональному екіпажі впливають на ефективність аварійного реагування на круїзному судні, і запропонувати спосіб системно мінімізувати цей ризик. Дослідницьке питання статті: як мовні та культурні бар'єри в багатонаціональному екіпажі впливають на ефективність аварійного реагування на круїзному судні і як цей ризик можна системно мінімізувати в межах наявної системи управління безпекою?

Методологія. Стаття має концептуально-прикладний характер. Вона поєднує аналіз міжнародних інструментів, матеріали опублікованих розслідувань морських аварій та узагальнений практичний досвід автора. Розділ 1 викладає нормативну базу. Розділ 2 аналізує розрив між формальною відповідністю та фактичним розумінням. Розділ 3 описує типові комунікаційні збої. Розділ 4 пропонує методику стандартизованої комунікації з питань безпеки, розділ 5 показує її застосування на прикладі навчальної пожежної тривоги. Розділ 6 містить рекомендації. Обмеження дослідження та висновки наведено в завершальній частині статті.

Виклад основного матеріалу.

1. Нормативна база

1.1. SOLAS

SOLAS регулює комунікацію на двох рівнях [5]. Перший рівень – робоча мова. Згідно з правилом V/14.3, на кожному судні має бути встановлена робоча мова, яка записується в судновий журнал. Кожен моряк

повинен розуміти накази та інструкції цією мовою і, за потреби, віддавати їх і доповідати нею. Згідно з правилом V/14.4, на містку для зв'язку з питань безпеки використовується англійська мова, якщо учасники зв'язку не володіють іншою спільною мовою. Для цього можуть застосовуватися Стандартні фрази ІМО для спілкування на морі (SMCP) [4].

Другий рівень – організація аварійного реагування. Глава III SOLAS вимагає розкладу за тривогами з обов'язками кожного члена екіпажу, сигналів тривоги та регулярних навчань. На пасажирських суднах навчання з залишення судна та боротьби з пожежею проводяться щотижня, а кожен член екіпажу бере участь щонайменше в одному навчанні кожного виду щомісяця (правила III/19 і III/30). Збір пасажирів, які щойно прибули, має проводитися до або одразу після відходу судна (правило III/19.2.2).

SOLAS вимагає наявності робочої мови та здатності моряка розуміти накази. Однак вона не визначає, як ця здатність перевіряється і чи зберігається вона в умовах реальної аварійної обстановки.

1.2. ISM Code

ISM Code вимагає, щоб компанія впровадила систему управління безпекою (СУБ) [7]. Для цієї теми особливо важливі два положення:

– розділ 6.6: компанія повинна забезпечити, щоб персонал судна міг ефективно спілкуватися під час виконання своїх обов'язків, пов'язаних із СУБ;

– розділ 8: компанія повинна визначити потенційні аварійні ситуації, розробити процедури реагування на них і програми навчань.

Формулювання розділу 6.6 орієнтоване на результат: ідеться про ефективне спілкування, а не про формальну наявність спільної мови. Саме тут, на думку автора, закладено правову підставу для заходів, що виходять за межі мінімальних вимог до робочої мови.

1.3. STCW

STCW встановлює вимоги до компетентності моряків, включно з базовою підготовкою з безпеки (правило VI/1). Для пасажирських суден Конвенція встановлює додаткові вимоги в правилі V/2 та розділі A-V/2 Кодексу ПДНВ у чинній редакції, включно з поправками, прийнятими резолюцією MSC.416(97) [1; 6]:

- **Ознайомлення з аварійними процедурами.** Увесь персонал пасажирського судна, що здійснює міжнародні рейси, до призначення на суднові обов'язки повинен пройти ознайомлення з аварійними процедурами (розділ A-V/2, пункт 1).

- **Підготовка з безпеки для обслуговуючого персоналу.** Персонал, який безпосередньо обслуговує пасажирів у пасажирських приміщеннях, проходить підготовку з безпеки (правило V/2, пункт 6; розділ A-V/2, пункт 2).

- **Підготовка з управління натовпом.** Її проходять капітани, особи командного складу, особи рядового складу, які мають кваліфікацію за главами II, III і VII, а також інший персонал, призначений у судновому розкладі за тривогами для допомоги пасажирам в аварійних ситуаціях (правило V/2, пункт 7). Стандарт компетентності встановлено розділом A-V/2, пунктом 3 та таблицею A-V/2-1 Кодексу ПДНВ. Одна з компетенцій цієї таблиці прямо стосується встановлення та підтримання ефективного зв'язку.

- **Підготовка з управління в кризових ситуаціях і поведінки людини.** Вона вимагається для капітанів, старших механіків, старших помічників капітана, других механіків та осіб, відповідальних за безпеку пасажирів в аварійних ситуаціях (розділ A-V/2, пункт 4; таблиця A-V/2-2).

- **Періодичність.** Не рідше одного разу на п'ять років персонал проходить перепідготовку або підтверджує, що зберіг необхідний рівень компетентності (правило V/2).

Вимоги до володіння мовою диференційовані. Для командного складу вони встановлені у функції зв'язку: використання SMCP та англійської мови в письмовій і усній формі. Для персоналу готельної служби, який виконує функції з управління натовпом, мовна компетентність прямо не вимірюється. Таблиця A-V/2-1 вимагає вміння підтримувати ефективний зв'язок, але не встановлює, як це вміння перевіряється в члена екіпажу, для якого робоча мова не є рідною.

1.4. Проміжний висновок

Усі три інструменти виходять з того, що члени екіпажу розуміють одне одного. Але жоден не встановлює механізму, який підтверджував би це розуміння в аварійних умовах для кожного члена екіпажу, а не для екіпажу загалом. Саме цей простір має заповнити СУБ конкретного судна.

2. Розрив між відповідністю та розумінням

Відповідність вимогам щодо комунікації на практиці підтверджується документально: робоча мова записана в журналі, дипломи чинні, навчання проведені та зафіксовані. Однак кожне з цих підтверджень свідчить про формальний стан, а не про те, чи зрозуміє конкретний член екіпажу конкретну команду в момент аварії.

Автор виокремлює чотири чинники, які розширюють цей розрив в аварійній обстановці:

1) Стрес і когнітивне навантаження. В умовах загрози здатність обробляти мовлення нерідною мовою знижується швидше, ніж рідною. Людина, яка вільно спілкується англійською в повсякденній роботі, може не зрозуміти складну або нестандартну команду під час тривоги.

2) Шум і технічні перешкоди. Сигнали тривоги, двигуни, вітер на відкритій палубі, спотворення в гучномовному зв'язку та УКХ-радіостанціях позбавляють слухача частини сигналу. Носій мови відновлює пропущене з контексту, неносій – ні.

3) **Акценти та варіативність англійської.** Члени екіпажу говорять різними варіантами англійської. Команду, вимовлену з незнайомим акцентом, можуть не зрозуміти навіть ті, хто добре володіє мовою.

4) **Культурні моделі поведінки.** У низці культур не прийнято перепитувати старшого за посадою або визнавати, що ти не зрозумів. Ствердна відповідь «Yes, sir» може означати не розуміння, а ввічливість.

Наслідки такого розриву продемонструвала аварія Costa Concordia (2012). Італійське розслідування, зокрема, вказало на непорозуміння між капітаном і стерновим під час виконання команд на стерно незадовго до зіткнення з каменями, а також на проблеми організації збору та евакуації [3]. Цей випадок показує, що мовний бар'єр може проявитися і на містку, і під час евакуації, тобто на всіх етапах аварійного реагування.

3. Типові комунікаційні збої в аварійних ситуаціях

Нижче подано типологію збоїв, складену на основі практичного досвіду автора в управлінні персоналом та участі в навчальних тривогах, зокрема тренуваннях з боротьби з пожежею. Спостереження узагальнені й не стосуються конкретного судна, оператора чи навчання.

3.1. Збір пасажирів

– **Неоднозначні оголошення гучномовним зв'язком.** Довгі фрази, підрядні речення та розмовні вирази погано сприймаються і членами екіпажу, і пасажирями.

– **Неузгоджена термінологія.** Одне й те саме місце збору можуть називати за номером, за назвою приміщення або за палубою. У результаті пасажирів спрямовують у різні місця.

– **Неповні доповіді про збір.** Доповідь про кількість зібраних пасажирів або відсутніх членів групи може передаватися не у встановленій формі, і одержувач розуміє її неправильно.

3.2. Евакуація

– **Інструкції пасажирам.** Члени екіпажу, відповідальні за управління натовпом, повинні давати пасажирам короткі й однозначні вказівки. Якщо сам член екіпажу не впевнений у формулюванні, він схильний імпровізувати, що підвищує ризик суперечливих вказівок.

– **Зміна маршруту евакуації.** Коли основний маршрут заблоковано, команду про перехід на альтернативний маршрут має бути зрозуміло миттєво. Саме нестандартні команди найбільш вразливі до непорозуміння.

3.3. Гасіння пожежі

– **Команди пожежній групі.** Команди про подачу води, відступ або зміну позиції передаються в умовах шуму та задимлення. Засоби індивідуального захисту додатково ускладнюють мовлення і слух.

– **Зв'язок між групою та центром управління.** Доповіді про місцезнаходження, стан осередку та людей передаються по радіо. Помилка в номері палуби, відсіку або протипожежної зони може призвести до спрямування сил не туди.

– **Відсутність підтвердження.** Команда, віддана без обов'язкового зворотного повторення, не дає тому, хто її віддає, впевненості, що її зрозуміли.

3.4. Зведена класифікація

Таблиця 1

Класифікація комунікаційних збоїв в аварійних ситуаціях

Категорія збою	Типовий прояв	Етап, на якому найбільш небезпечний
Лексичний	Незнайоме слово або розмовний вираз	Збір, евакуація
Структурний	Занадто довга або складна фраза	Оголошення, нестандартні команди
Фонетичний	Акцент, шум, спотворення радіозв'язку	Гасіння пожежі, зв'язок з містком
Термінологічний	Різні назви одного місця або дії	Збір, доповіді
Культурний	Небажання перепитати або визнати нерозуміння	Усі етапи
Процедурний	Відсутність підтвердження або повторення	Усі етапи

Джерело: складено автором

4. Методика стандартизованої комунікації з питань безпеки [назву методики приховано на час рецензування]

4.1. Принципи

Методика виходить з одного принципу: команда вважається переданою не тоді, коли її вимовили, а тоді, коли її зрозуміли та підтвердили. Методика не створює паралельної системи. Вона вбудовується в наявну СУБ як набір процедур, що спираються на вимогу ISM Code щодо ефективної комунікації (розділ 6.6).

4.2. Компоненти

1. Обов'язкове повторення команд (closed-loop communication).

Кожна команда, пов'язана з безпекою, повторюється одержувачем, а той, хто її віддає, підтверджує правильність повторення. Цикл: команда → повторення → підтвердження. Це відповідає принципам SMCP [4].

2. Спрощені формулювання. Ключові аварійні команди та оголошення заздалегідь переформулюються за правилами:

- одна команда — одна дія;
- активний стан і наказовий спосіб;

- стандартна лексика SMCP замість розмовних виразів;
- стандартна форма чисел (номери палуб, зон тощо);
- єдиний словник назв місць збору, маршрутів і приміщень.

Спрощені формулювання попередньо перевіряються на зрозумілість на вибірці членів екіпажу з різною рідною мовою.

3. Перевірка розуміння. Це періодичне оцінювання, що виходить за межі формальної наявності диплома. Воно проводиться у форматі коротких практичних перевірок: член екіпажу слухає команду в умовах, наближених до аварійних (шум, радіозв'язок), і демонструє потрібну дію або повторює команду. Результати фіксуються та враховуються під час розподілу обов'язків за розкладом за тривогами. Перевірка доповнює, а не замінює підготовку з управління натовпом за розділом A-V/2, пунктом 3 та таблицею A-V/2-1 Кодексу ПДНВ. Вона дає змогу між п'ятирічними циклами перепідготовки підтверджувати, що компетенція з підтримання ефективного зв'язку зберігається в кожного члена екіпажу.

4. Культура перепитування. Це явне правило, закріплене в СУБ і підтримуване командним складом: перепитати в разі сумніву – обов'язок, а не ознака некомпетентності. Правило особливо важливе для подолання культурного чинника, описаного в розділі 2.

5. Документування та аналіз. Комунікаційні збої, виявлені під час навчань, фіксуються окремо від загальних зауважень щодо навчань і аналізуються в межах перевірок СУБ. Це дає змогу відстежувати повторювані проблеми та коригувати формулювання.

4.3. Співвіднесення з нормативною базою

Таблиця 2

Співвіднесення компонентів методики з нормативною базою

Компонент методики	Нормативна підстава	Що методика додає до мінімальної вимоги
Обов'язкове повторення	SOLAS, правило V/14; SMCP	Обов'язковість для всіх аварійних команд, а не лише на містку
Спрощені формулювання	ISM Code, розд. 6.6; SMCP	Попередня перевірка зрозумілості
Перевірка розуміння	STCW, правило V/2, п. 7; Кодекс ПДНВ, розд. А-V/2, п. 3, табл. А-V/2-1; ISM Code, розд. 6.6	Індивідуальне оцінювання в аварійних умовах між циклами перепідготовки
Культура перепитування	ISM Code, розд. 6.6	Явне правило поведінки
Документування	ISM Code, розд. 8 і 12	Окремий облік комунікаційних збоїв

Джерело: складено автором

5. Ілюстративне застосування: навчальна пожежна тривога

Щоб показати, як працює методика, розглянемо умовний сценарій навчальної пожежної тривоги. Сценарій є складеним: він не описує конкретне судно, навчання чи оператора.

Вихідна ситуація. Навчальний осередок займання оголошено в службовому приміщенні однієї з палуб. Пожежна група прямує до місця, група управління натовпом готує можливий збір пасажирів сусідніх зон.

Без методики. Центр управління по радіо передає розгорнуту команду із зазначенням шляху підходу та попередженням про зміну маршруту. Керівник групи відповідає «Copied», не повторюючи змісту. Частину команди, що стосується альтернативного маршруту, не зрозуміло. Група рухається основним маршрутом і втрачає час.

З методикою.

- 1) Команду розбито на дві короткі команди, кожна з однією дією.
- 2) Номер палуби та зони передається в стандартній формі.
- 3) Керівник групи повторює кожну команду, центр підтверджує.

4) У разі сумніву щодо маршруту керівник перепитує, що прямо передбачено процедурою.

5) Після навчання збій, виявлений на попередніх навчаннях, фіксується та використовується для коригування стандартного формулювання.

Застосування є ілюстративним і не є емпіричною перевіркою методики. Напрями такої перевірки зазначено у висновках.

6. Рекомендації

Для операторів:

1) Включити до СУБ стандартизований перелік аварійних команд і оголошень зі спрощеними формулюваннями, перевіреними на зрозумілість.

2) Зробити обов'язковим повторення всіх аварійних команд, а не лише команд на містку.

3) Проводити індивідуальну перевірку розуміння для членів екіпажу, які мають обов'язки за розкладом за тривогами, особливо з управління натовпом.

4) Вести окремий облік комунікаційних збоїв під час навчань.

Для регуляторів і класифікаційних товариств:

1) Розглянути можливість розроблення рекомендацій щодо оцінювання ефективності комунікації в розумінні розділу 6.6 ISM Code.

2) Включити перевірку розуміння аварійних команд до практики оглядів і перевірок державою порту.

Для навчальних закладів:

1) Включити до підготовки з управління натовпом (розділ A-V/2, пункт 3 та таблиця A-V/2-1 Кодексу ПДНВ) практичні вправи на розуміння команд в умовах шуму та стресу.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Міжнародні інструменти вимагають, щоб екіпаж мав спільну робочу мову та ефективно спілкувався. Однак формальна відповідність цим вимогам не гарантує, що в

момент аварії кожен член багатонаціонального екіпажу зрозуміє команду та виконає її правильно. Розрив між відповідністю та розумінням найбільш небезпечний саме в аварійних умовах, коли стрес, шум і культурні чинники знижують надійність комунікації. Запропонована методика стандартизованої комунікації з питань безпеки пропонує практичний спосіб подолати цей розрив. Її елементи – обов'язкове повторення команд, спрощені формулювання, перевірка розуміння та культура перепитування. Усі вони вбудовуються в наявну систему управління безпекою судна.

Стаття має концептуально-прикладний характер. Типологія збоїв ґрунтується на узагальненому практичному досвіді автора, а не на систематичному спостереженні, і не може вважатися репрезентативною. Майбутні дослідження мають:

- кількісно оцінити частоту комунікаційних збоїв під час навчальних тривог на основі систематичного спостереження;
- перевірити ефективність методики в контрольованих дослідженнях на тренажерах;
- проаналізувати матеріали розслідувань морських аварій щодо комунікаційних чинників в аварійному реагуванні.

Література

1. Amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended : Resolution MSC.416(97). London : International Maritime Organization, 2016. URL:[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/HumanElement/Documents/MS.416\(97\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/HumanElement/Documents/MS.416(97).pdf) (дата звернення: 15.01.2023).

2. Cruise Lines International Association. Diversity. URL: <https://cruising.org/workforce-development/diversity> (дата звернення: 15.01.2023).

3. Cruise ship Costa Concordia marine casualty on January 13, 2012 : report on the safety technical investigation / Ministry of Infrastructure and Transports, Marine Casualties Investigative Body. Rome, 2013. URL: https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/2012costaconcordia.pdf (дата звернення: 15.01.2023).

4. IMO Standard Marine Communication Phrases : Resolution A.918(22). London : International Maritime Organization, 2001. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/A.918\(22\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/A.918(22).pdf) (дата звернення: 15.01.2023).

5. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended. London : International Maritime Organization, 1974. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (дата звернення: 15.01.2023).

6. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended. London : International Maritime Organization, 1978. DOI: <https://doi.org/10.62454/KE938E>

7. International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) : Resolution A.741(18), as amended. London : International Maritime Organization, 1993. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.741\(18\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.741(18).pdf) (дата звернення: 15.01.2023).

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. *English for Specific Purposes*. 2017. Vol. 47. P. 1–14. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.esp.2017.03.002>

References

1. International Maritime Organization. (2016). *Amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended* (Resolution MSC.416(97)). London: IMO. Retrieved from [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/HumanElement/Documents/MSC.416\(97\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/HumanElement/Documents/MSC.416(97).pdf)
2. Cruise Lines International Association. (n.d.). *Diversity*. Retrieved from <https://cruising.org/workforce-development/diversity>
3. Ministry of Infrastructure and Transports. (2013). *Cruise ship Costa Concordia marine casualty on January 13, 2012: Report on the safety technical investigation*. Rome: Marine Casualties Investigative Body. Retrieved from https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/2012costaconcordia.pdf
4. International Maritime Organization. (2001). *IMO Standard Marine Communication Phrases* (Resolution A.918(22)). London: IMO. Retrieved from [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/A.918\(22\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/A.918(22).pdf)
5. International Maritime Organization. (1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended*. London: IMO. Retrieved from [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
6. International Maritime Organization. (1978). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended*. London: IMO. <https://doi.org/10.62454/KE938E>
7. International Maritime Organization. (1993). *International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code)* (Resolution A.741(18), as amended). London: IMO. Retrieved from [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.741\(18\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.741(18).pdf)

8. John, P., Brooks, B., & Schrieffer, U. (2017). Profiling maritime communication by non-native speakers: A quantitative comparison between the baseline and standard marine communication phraseology. *English for Specific Purposes*, 47, 1–14. <https://doi.org/10.1016/j.esp.2017.03.002>