

ЗА НЯКОИ ПРОБЛЕМИ В МОРСКИТЕ РАДИОКОМУНИКАЦИИ

ПЕТИНА ВИЧЕВА

ВВМУ „Н. Й. ВАПЦАРОВ“ – ВАРНА

petinav@abv.bg

Статията представя някои проблеми, свързани с морските радио комуникации, осъществявани със Службата за управление и контрол на корабния трафик (Vessel Traffic Service – VTS). През 2001 г. Международната морска организация (International Maritime Organization – IMO) разработва Стандартните морски фрази за комуникация (Standard Maritime Communication Phrases – SMCP). Те са насочени към налагане на определени изисквания и са протокол за осъществяване на комуникациите в търговското корабоплаване. Въпреки съществуващата норма има постоянен конфликт между протокола и неговото приложение в реалните морски радиокомуникации. Разглеждат се ситуации, потвърждаващи това несъответствие. Направените заключения може да се използват за подобряване на прилагането на SMCP, като по този начин се подобряват морските радиокомуникации.

Ключови думи: морски английски език; стандартни морски фрази за комуникация (SMCP); Служба за управление и контрол на корабния трафик (VTS); рамка на интерпретациите

ON SOME ISSUES IN MARITIME RADIOCOMMUNICATIONS

PETINA VICHEVA

N. Y. VAPTSAROV NAVAL ACADEMY – VARNA

petinav@abv.bg

The paper presents some issues arising during communication between vessels at sea and the Vessel Traffic Service (VTS). The International Maritime Organization developed the Standard Marine Communication Phrases (SMCP) in 2001. The SMCP are aimed at imposing certain requirements and serve as a VTS communication protocol. There is, however, disagreement between the protocol and its application in real-life radiocommunications at sea. The study deals with this discrepancy and describes situations where it leads to miscommunication. The conclusions presented in the paper can contribute towards the improvement of the SMCP application, thus facilitating radiocommunications at sea.

Keywords: Maritime English; Standard Marine Communication Phrases (SMCP); Vessel Traffic Service (VTS); frame of interpretation

Морските комуникации играят особено важна роля в корабоплаването. В този смисъл способността на морските лица да осъществяват надеждно комуникацията на борда на кораба, между корабите и с бреговия личен състав е от изключително значение. Значението на надеждността на морската комуникация за безопасността на корабоплаването е отдавна призната корелация на всички заинтересовани, както и корелацията надеждност на комуникацията – икономика. Елементите на проблематиката са изразени в твърдението, че ако не отговорят на тези изисквания, морските комуникации „не само ще застрашат безопасността на корабоплаването, на борда на кораби и в пристанищата и неизбежно ще намалят приходите, но и като се има предвид личността на морския офицер и кадетите навигатори и механици, ще намалят и техните шансове на силно конкурентния международен пазар на труда“ (Trenkner 2002).

Морските комуникации, свързани с информацията, която днес се излъчва по радиото, са започнали като невербални комуникации. С развитието на технологиите влиянието на социалната норма претърпя коренна промяна. При многонационалните екипажи на кораби е трудно да се определи нивото на общо познание на езика на групата потребители, чиято социална роля иначе е лесно разпознаваема като професионалната група на морските лица. Чрез влиянието на социалната норма езикът на морските радиокомуникации се превърна в определен езиков код.

Вербалната комуникация в корабоплаването се осъществява посредством различни канали в зависимост от различните цели на комуникативния акт. В зависимост от целите и различните сфери, в които се извършва морската комуникация, се формират разновидности на морския английски език – в корабната кореспонденция, в радиокомуникациите др. Професионалната комуникация в корабоплаването се осъществява както устно, така и писмено. Като използваме възприетата от нас схема на комуникацията (Георгиев/Georgiev 1992), ще открием, че устната комуникация се извършва под формата на професионален диалог *пряк/спонтанен* и *непряк/спонтанен* и *неспонтанен* (разговорите по радиото). Професионалните разговори се обуславят от *контекста на ситуацията*, т.е. „отнасят се до онези характеристики, релевантни на разговора, който се осъществява“ (Halliday 1978).

Неуспешността при комуникацията по радиото на море отдавна е идентифицирана като фактор за морски инциденти. Международната морска организация е установила Стандартните морски фрази за комуникация (*Standard Marine Communication Phrases (SMCP)* на английски език), за да подобри процеса на комуникация. Те са насочени към налагане на определени изисквания към вербалната комуникация за постигане на по-голяма безопасност на корабоплаването. Въпреки това съществува непрекъснат конфликт между протокола и неговото приложение в реалните радиокомуникации на море. Настоящото изследване се занимава с това несъот-

ветствие (а именно при комуникациите на Службата за контрол и управление на корабния трафик (VTS), за да се опишат ситуациите, когато отклонението от стандарта може да доведе до неуспешност на комуникацията.

Службата за контрол и управление на корабния трафик (VTS) е система за наблюдение на морския трафик, създадена от пристанищните власти. Международната морска организация определя VTS като „услуга, изпълнявана от компетентен орган, предназначена да подобри безопасността и ефективността на корабния трафик и да опазва околната среда. Услугата трябва да има способността да взаимодейства с трафика и да реагира на ситуации на трафика, развиващи се в района на дадения VTS“ (ИМО 1995). VTS операторите наблюдават трафика в съответния район, използвайки различни информационни системи. Те дават инструкции в зависимост от екранната визуализация на трафика по време на радиокомуникациите си с кораби.

Стандартните морски фрази за комуникация представляват специализирани код, който трябва да се спазва в съответствие с изискванията на Международната морска организация ИМО с цел избягване на неясноти. Те се прилагат по време на строгите процедури, следвани в VTS радиокомуникациите, и изискват специализирани познания на потребителя, за да бъдат интерпретирани правилно. Трябва да се отбележи, че SMCP е стандартът, който се подразбира в радиокомуникациите, когато говорим за речеви актове (съобщения). Когато говорим за дискурса на радиокомуникациите (разговорите), те се определят като *приоритетни съобщения* и *рутинни съобщения*. VTS радиокомуникациите всъщност са рутинни съобщения. Те се характеризират не само със строгата си процедура и използването на Стандартните морски фрази за комуникация, но и с поддържането на комуникационен модел с обратна връзка със затворен цикъл (Brödje et al. 2013). Комуникациите със затворен цикъл изискват изпращачът и получателят на комуникационното съдържание да работят заедно за постигане на взаимно разбиране, както и че потвърждението и потенциалната корекция на съдържанието са улеснени (Flin et al. 2008), за да се повиши точността и надеждността на информацията и по този начин – предсказуемостта на поведение.

ПРИМЕР:

Instruction: *Reduce your speed to five knots.*

Instruction-received: *I will reduce my speed to five knots.*

[Инструкция: *Намалете скоростта си до пет възела.*

Инструкцията приета: *Ще намаля скоростта си до пет възела.*]

VTS радиокомуникациите използват следните дискурсни маркери на съобщенията:

Дискурсен маркер на съобщението	Пример
QUESTION	<p>Въпрос <i>What is your position?</i> <i>What is your flag state?</i> <i>What is your full maneuvering speed?</i></p>
ANSWER	<p>Отговор <i>My flag state is Panama.</i> <i>My cargo is timber.</i> <i>My position is</i></p>
REQUEST	<p>Заявка <i>I require two tugs.</i> <i>Immediate tug assistance.</i> <i>Please arrange for the berth on arrival.</i></p>
INFORMATION	<p>Информация <i>Wind backing and increasing</i> <i>The car carrier BLUEBIRD is next</i> <i>My ETA at Outer Pilot Station is ...</i></p>
ADVICE	<p>Съвет <i>Do not alter course to S.</i> <i>Steer course: 2-53-3 degrees true.</i> <i>Anchor in position:</i></p>
INSTRUCTION	<p>Инструкция <i>Wait for tug(s) in position....</i> <i>You must alter course.</i> <i>Go to berth No. 2.</i></p>
WARNING	<p>Предупреждение <i>Unknown object(s) in position....</i> <i>Obstruction in the fairway.</i> <i>No sufficient depth of water in position....</i></p>
INTENTION	<p>Намерение <i>I intend to alter course to starboard and pass astern of you.</i> <i>I will reduce speed.</i> <i>I will pass astern of you.</i></p>

В отговор на горните речеве актове отговарящата станция използва следните маркери за съобщения:

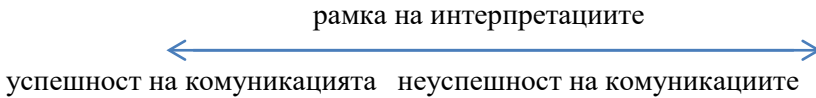
Дискурсен маркер на съобщението – при изпращане	Дискурсен маркер на съобщението – при приемане
QUESTION:	ANSWER:
REQUEST:	REQUEST RECEIVED:
INFORMATION:	INFORMATION RECEIVED:
ADVICE:	ADVICE RECEIVED:
INSTRUCTION:	INSTRUCTION RECEIVED:
WARNING:	WARNING RECEIVED:
INTENTION:	INTENTION RECEIVED:

Рутинното съобщение се предава, за да осигури безопасност на корабоплаването, като рутинните комуникации включват комуникациите между корабите, обмен на информация при операции в пристанища, комуникации между кораби и VTS станции, брегови радарни станции, пилотски станции и шлюзове.

Както вече подчертахме, в основата на предаване на съобщенията за осъществяване на VTS комуникациите стоят Стандартните морски фрази за комуникация. Основание за анализ на Стандартните морски фрази за комуникация през призмата на рамката на интерпретациите е това, че рамките най-точно съответстват на техническия език или на термините, използвани в морските радиокомуникации. Семантиката на рамките допуска знанието на дадена дума или термин, дори да не знаят други думи от дадената област или да знаят само някои от тях. Освен това Ч. Филмор (Филмор/Fillmore 1988) отбелязва, че рамките на интерпретацията могат да бъдат въведени в процеса на разбиране на текста в следствие на тяхната активизация от страна на интерпретатора или от самия текст. Семантиката се активизира, когато интерпретаторът се стреми да извлече смисъл от даден текст и е в състояние да му припише интерпретация, като поставя съдържанието на текста в модел, който е известен независимо от текста. Семантиката се активира от текста, ако някоя езикова форма или модел се асоциира с разглежданата. Например в посланието: *I am on fire – after explosion*, не се споменава „кораб“, но интерпретаторът, имащ знание за модела на морските радиокомуникации, трябва да активира контекста на пожар на борда на кораб, т.е. по смисъла на Филмор, вътрешноезиковият анализ на посланието се разглежда като демонстрация на лексикалния, граматическия и семантичния пълнеж и тази демонстрация служи за създаване на схема или модел, като, ползвайки се от него, интерпретаторът създава цялостна картина.

Въпросът, който възниква при анализа на реалните морски комуникации, е до каква степен говорещият се придържа към рамката на интерпре-

тациите и как, при какви обстоятелства, определеното отклонение води до неуспешност на комуникацията. Общата картина на разглежданите от нас комуникации може да изразим посредством следната схема:



На базата на тези съждения са следващите анализи на морските радиокомуникации, които се основават на ексцерпирани реални послания, осъществени и записани по радиото на море.

Частично неуспешна комуникация, дължаща се на несъответствие с рамката на интерпретациите

СОЦИАЛНА СИТУАЦИЯ: институционална; публична

ИНСТИТУЦИЯ: Служба за контрол и управление на корабния трафик

МЯСТО НА ИЗЛЪЧВАНЕ: учебен кораб „Димитър Благоев“

ВИД ОБЩУВАНЕ: косвено неспонтанно

ДОМИНИРАЩ НАЧИН ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА КОСВЕНТО НЕСПОНТАННО ОБЩУВАНЕ: устноезиков

ДЕЙСТВАЩА В КОСВЕНТО НЕСПОНТАННО ОБЩУВАНЕ РАЗНОВИДНОСТ НА ГРАМАТИКАТА: устноезикова

СЪДЪРЖАНИЕ НА ПОСЛАНИЕТО: (S = sender – отправител; R = receiver – получател).

S: *“Dimitar Blagoev”, change to channel one four.*

R: *One four.*

S: *... This is “Dimitar Blagoev”. Over.*

R: *Please, inform to me when you are ready.*

S: *I am ready.*

R: *Message of commander of Black Sea Zone. Welcome to the R. harbour.*

S: *Thank you. Over.*

R: *We are ... One tug boat. Call sign Yankee 163, Yankee 163. She will assist you with your maneuver and she will meet you at the entrance port. Did you copy my message?*

S: *Yes, I copy your message. Yankee 163 will waiting me on entrance of the port. Over.*

R: *Do you require extra tug boat? We have a small boat more. Over.*

S: *This is “Dimitar Blagoev”. Thank you, sir but I think that I am not needing any more tugs.*

R: *“Dimitar Blagoev”. This is R signal station. Will you repeat your message.*

S: *This is “Dimitar Blagoev”. Thank you for the assistance, sir but I am not needing any more tugs. Over.*

R: *OK one tug call sign Yankee 163 is compulsory and she will meet you at the entrance and ... you don't need extra tug boat. Is that correct?*

S: *That's correct. I don't need any more tugs.*

R: *OK. Last question. Do you have any engine failure? Over.*

S: *Could you repeat, please.*

R: *Do you have any problems with main engines? Over.*

S: *OK. 421. This is R signal station. Out.*

R: *Stand by on channel 16. Over.*

S: *OK. Stand by on channel 16. Over.*

R: *Do you have Papa frequency?*

S: *OK. Stand by VHF channel 16. Over.*

РАМКА НА УСЛОВНОСТИТЕ: Разговор по радиостанцията между вахтения офицер на моторен кораб „Димитър Благоев“ и брегова станция. Разговор, свързан с влизането на кораба в пристанище и оказване на помощ от влекач от бреговата станция за влизане в пристанището.

ДЕЙСТВАЩА В КОСВЕНОТО НЕСПОНТАННО ОБЩУВАНЕ РАЗНОВИДНОСТ НА ГРАМАТИКАТА ЗА СЪБЕСЕДНИЦИТЕ: устноезикова.

МАКРОСТРУКТУРА, В КОЯТО ТРЯБВА ДА СЕ СЪГРАДИ ХИПЕРДИСКУРСЪТ: разговор кораб – бряг, рутинно съобщение.

ЖАНРОВА ФОРМА, В КОЯТО СЕ СЪГРАЖДА ЕЗИКОВОТО СЪОБЩЕНИЕ: диалогова.

РАМКА НА ИНТЕРПРЕТАЦИИТЕ: рамка на интерпретациите, отговаряща на рамката на стандартните морски фрази за комуникация в частта разговор кораб – служба на корабния трафик.

АНАЛИЗ: В парадигмата на социалния контекст, в който се осъществяват морските радиокомуникации, един от начините да бъде нарушена общата успешност на посланието е отказът на някой от участниците да стане участник в общуването или умишлено, или поради професионална небрежност. Анализираният от нас случай не е такъв и в този смисъл общият успех на комуникацията е осигурен. Независимо от някои нарушения на сценарийната рамка, които правят както говорещият, така и слушащият на даден такт от общуването, те също не оказват влияние върху общата успешност на общуването, тъй като е постигната общата му стратегическа цел, т.е. в хода на общуването участниците достигат до договаряне на посрещането на влекач за влизане в пристанището.

В първите два речеви акта отбелязваме, че говорещият се придържа към рамката на интерпретациите, отговаряща на Стандартните морски фрази за комуникация, като изпуска определението „моторен кораб“ пред името на референта. Според принципа на реактивното общуване и добрата морска практика за общуване на море, както и изискването за прилагането на стандартните морски фрази, реципиентът трябва да потвърди приемането на инструкцията посредством цялостното ѝ повторение. В случая е

налице потвърждение само на номера на УКВ канала, на който реципиентът е инструктиран да превключи, за да се осъществи комуникацията. Въпреки отбелязаните пропуски анализът на този такт от общуването показва, че не е нарушена комуникацията. Анализът на други сходни разговори на море, осъществени с посредничеството на радиото, показват, че на този етап от общуването има тенденция при събеседниците. Общуването се стреми към избягването на каквато и да било свръхинформираност с цел по-бързото уточняване на извънезиковите фактори (УКВ канал), които ще осигурят комуникацията. Постига се успешност на общуването в този такт от него, тъй като говорещият и слушащият спазват максимата за количество. Разбира се, такава свръхикономия на езиковите средства крие своите рискове за успешността на комуникацията на всеки един етап от нейното осъществяване, но смятаме, че при разгледаните от нас случаи при реалните морски радиокомуникации се постига успешност, защото минимизирането на езиковите средства се осъществява в границите, а икономията се осъществява по посока на „ядрото“ на интерпретациите.

В следващия такт от общуването събеседниците се договарят по отношение на готовността за водене на разговор, което е част от жанровата характеристика на този тип общуване.

R: *Please, inform to me when you are ready.*

S: *I am ready.*

Събеседникът R нарушава граматичното изграждане на съобщението, като прибавя предлога *to* към глагола *inform*. От тази гледна точка анализът е отрицателен, но от гледна точка на прагматиката са спазени максимите, в резултат на което се постига успешност на комуникацията. Освен това говорещите са по-близо до максималните стойности на приближаване по скалата за съответствие към интерпретациите, което също е условие за постигане на комуникативната цел.

В следващия етап от комуникацията следва да отбележим, че въпреки ситуирането на този вид комуникации като косвени/неспонтанни, тук откриваме характеристики на спонтанното общуване. Интерференцията поражда сходство с прякото общуване лице в лице.

R: *Please, inform to me when you are ready.*

S: *I am ready.*

Независимо от факта, че принципът на любезността, който е спазен в разглежданите речеве актове, се включва според нас в принципа за релевантността, когато става въпрос за комуникацията, осъществявана с посредничеството на радиото на море, не трябва да забравяме, че освен строго професионалните задачи, които осъществяват събеседниците, техният бит е свързан за определен период изцяло с живота на кораба, откъдето следва и посочената интерференция на видовете комуникация. При всички трансакционални диалози от този вид (рутинни диалози), както и при всички

диалози по УКВ, стремежът е винаги той да е насечен, отривист и ясен, темпът на разговора да е много бърз. И все пак, анализът на реалните морски комуникации отбелязва факта, че съществуват речеве актове, които отсъстват като позиции в рамката на интерпретациите на стандартните морски фрази (а и не е необходимо, тъй като те не са важни за постигане на общата комуникативна цел), но съществуват в практиката като доказателство за добронамереността на участниците в комуникативния акт.

В следващите няколко такта на общуването се открояват няколко момента, които изискват анализ. Речевият акт от страна на говорещия S за изпращането на един влекач в помощ на кораба и предстоящата среща във входа на пристанището се съгражда въз основата на правилата, споменати по-горе. Видно е, че събеседникът S правилно интерпретира речевия акт. В края на речевия акт обаче говорещият R търси потвърждение дали речевият акт е бил правилно интерпретиран от неговия събеседник. *Did you copy my message?* е отправеният въпрос. Процесуалността на сценарийната рамка не налага формулирането на този въпрос, тъй като изискването е говорещият S да повтори речевия акт в съответствие с рамката на интерпретациите, като по този начин декларира, че е разбрал правилно речевия акт. Този речев акт обаче съществува съвсем равностойно в реалните морски радиокомуникации. Смятаме, че причините за неговото приложение са следните:

1. Съществуването му и в други комуникации, осъществявани с посредничеството на радиото.

2. Когато единият от говорещите осъзнава в хода на разговора, че е в позицията на авторитет с по-висока езикова компетентност в областта на морските радиокомуникации, и стремежът му е да получи адекватно потвърждение на даден речев акт.

3. Когато (каквто е според нас посоченият пример) говорещият не е спазил принципа на Стандартните морски фрази за комуникация, а именно: едно събитие – един речеви акт.

Разбира се, това са част от хипотезите, които може да бъдат изградени, но остава фактът за употребата на тази фраза в реалните морски комуникации. В следващия такт на общуването се налага изводът, че са нарушени постулатите по отношение на категориите *количество*, *качество* и *отношение* от Принципа за сътрудничество:

R: *Do you require extra tug boat? We have a small boat more. Over.*

S: *This is "Dimitar Blagoev". Thank you, sir but I think that I am not needing any more tugs.*

Предходната дейност при съграждането на посланието показва, че събеседниците най-общо следват конвенционалния начин за изграждане на речеви актове (конвенционален по смисъла на стандартните морски фрази за комуникация), но събеседникът S „напуска“ регистъра на морските радиокомуникации, което води до неразбиране от страна на говорещия R, и

той моли за повторение на речевия акт. При морските радиокомуникации подобно нарушение на комуникацията може да се състои на всеки един такт от общуването като резултат на първо място от шума на УКВ канала, на който се осъществява комуникацията (шума, като извънезиков фактор). Тук обаче ще приведем доказателства за езиковия характер на причината, породила частичната неуспешност на комуникацията.

Събеседникът R изоставя темата, като се връща на темата на предходен речев акт: R: *OK one tug call sign Yankee 163 is compulsory and she will meet you at the entrance*. И след това преминава на метаравнище, за да уточни дали правилно е разбрал речевия акт. Основание за отчитането на преминаване на метаравнище на събеседника ни дава употребата на глагола *need*, който говорещият S употребява вместо глагола *require*, който е в Стандартните морски фрази за комуникация за отговор на рамката на съответния речев акт. Говорещият преминава на метаравнище, като по този начин частичната неуспешност при общуването е „заличена“ и е постигната успешност на следващ такт от комуникацията.

Какво прави речевия акт *Thank you, sir but I think that I am not needing any more tugs* неразбираем? Освен глагола, който говорещият трябва да използва, когато се нуждае от влекач – *require* – което не прави, погрешна е и глаголната форма – *need* – *needing*. Вместо фразата *extra tugs*, използвана е фразата *any more tugs*, т.е. извършена е неправилна синонимна замяна на едно определение с два количествени определителя. Говорещият S не се възползва от подадения му формат на изказа на речевия акт и нарушава принципа за сътрудничество. Дори формалният анализ на двата израза показва, че говорещият S замества една дума с две, което нарушава принципа за количество, а и произношението на тези две думи, употребени за съграждането на речевия акт в рамките на морските комуникации с посредничеството на радиото, създават предпоставка за неуспешност на комуникацията.

На същия такт от общуването говорещият S употребява израза *I think* – (Аз) *мисля, че*, който е темата в комуникативния акт, а втората част е ремата, която би трябвало да е съградена според конвенцията на Стандартните морски фрази. Дискурсните маркери от този вид се характеризират с това, че са показатели за промяна в ориентацията на говорещия по отношение на собствените му думи. В анализирания от нас речев акт обаче няма езикови доказателства за промяна в становището на говорещия. Метатекстът предполага, че в съобщението ще постъпи качествено нова информация, а такава не постъпва и не се очаква по смисъла на предходния речев акт. При употребата на метатекст „в общуването постъпва по-малко информация, отколкото е необходимо за текущите цели на диалога“ (Георгиев/Georgiev 1992). Дискурсните маркери от този вид изобщо не трябва да присъстват в този такт от общуването на морските радиокомуникации, защото изразяват неувереността на отправителя на съобщението, която няма място при осъществяването на комуникативната цел, свързана с кон-

кретни професионални действия и поемане на отговорности. Такова при-съединяване към конвенцията на речевия акт води до неуспешността му. Отправителят трябва да използва дискурсия маркер ANSWER и съответната рамка от Стандартните морски фрази. В този смисъл са нарушени максимите за качеството и релевантността на информацията.

На следващия такт от общуването отчитаме възможност за неуспешност на комуникацията.

R: *OK. Last question. Do you have any engine failure? Over.*

S: *Could you repeat, please.*

R: *Do you have any problems with main engines? Over.*

Отправителят R се придържа към стандартните морски фрази, но използва *failure* ('повреда') във въпроса, отнасящ се за проблеми с двигателя. Реципиентът не разбира речевия акт и моли да му бъде повторен. Отправителят правилно осъществява превключване на кода и използва *problems* при повторението, като осигурява успешността на комуникацията на този такт от общуването. Отправителят осъществява синонимна замяна с по-общо понятие, като по този начин постига комуникативната цел.

Трябва да отбележим, че посланието е ексцерпирано от записи, направени на борда на учебния кораб „Димитър Благоев“. В момента на записа на мостика се намират специалисти преподаватели в областта на морските комуникации. Записът разполага с коментар на разговора. Оценъчните съобщения са:

Получи се добре (добър разговор). По-добре от предния път.

Тези оценъчни твърдения показват, че оценката се основава на степента на проява на частичните неуспехи.

В обобщение, общият успех при морските радиокомуникации свързваме основно с придържането към процесуалната конвенция на съграждане на посланията с посредничеството на радиото на море. Посочените примери, както и редица други изследвания на морските радиокомуникации показват, че неуспешност в този смисъл почти не съществува, тъй като участниците в комуникативния акт трябва да владеят конвенцията на определено ниво, за да имат възможност да изпълняват професионалните си задължения. Дори и в случаите, когато комуникантите са имали проблеми, тези проблеми са преодолени с компенсиращи техники, например повторение на част от посланието, допълнителни въпроси, отнасящи се до обекта или до действието, така че крайният резултат да е осъществяване на успешна комуникация, а не глобално неуспешно поведение. Независимо от това, отклонението от рамката на интерпретациите в хода на комуникативния акт показва, че са налице предпоставки за частичен неуспех при осъществяване на радиокомуникациите. Този частичен неуспех може да доведе до забавяне на изпълнението на задачите, до грешки, а оттам – и до неизпълнението на професионалните цели.

ЛИТЕРАТУРА

- Георгиев 1992: *Георгиев, Б.* Норма и масмедии. Дисертация. София, БАН.
- Филлмор 1988: *Филлмор, Ч.* Фреймы и семантика понимания. – В: Новое в зарубежной лингвистике. XXIII. Когнитивные аспекты языка, Москва, Прогресс.
- Brödje et al. 2013: *Brödje, A., M. Lundh, J. Jenvald, J. Dahlman.* Exploring non-technical miscommunication in vessel traffic service operation. *Cogn Technol Work* 15: pp. 347–357.
- Halliday 1978: *Halliday, M. A. K.* Language as Social Semiotic. Edward Arnold Pbl.
- Flin et al. 2008: *Flin, R., P. O’Conner, M. Crichton.* Safety at the sharp end: a guide to non-technical skills. Ashgate Publishing Limited, UK.
- IMO 1995: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995 (STCW Convention). London.
- Trenkner 2002: *Trenkner, P.* The IMO SMCP and the Requirements of the STCW Convention 1978/95. A paper presented at the International Seminar on Maritime English. Istanbul, Turkey.

REFERENCES

- Brödje et al. 2013: *Brödje, A., M. Lundh, J. Jenvald, J. Dahlman.* Exploring non-technical miscommunication in vessel traffic service operation. *Cogn Technol Work* 15: pp. 347–357.
- Fillmor 1988: *Fillmor, Ch.* Frejmy i semantika ponimanija. – In: Novoe v zaru-bezhnoj lingvistike. XXIII. Kognitivnye aspekty jazyka, Moskva, Progress.
- Flin et al. 2008: *Flin, R., P. O’Conner, M. Crichton.* Safety at the sharp end: a guide to non-technical skills. Ashgate Publishing Limited, UK.
- Georgiev 1992: *Georgiev, B.* Norma i masmedii. Disertatsia. Sofia, BAN.
- Halliday 1978: *Halliday, M. A. K.* Language as Social Semiotic. Edward Arnold Pbl.
- IMO 1995: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995 (STCW Convention). London.
- Trenkner 2002: *Trenkner, P.* The IMO SMCP and the Requirements of the STCW Convention 1978/95. A paper presented at the International Seminar on Maritime English. Istanbul, Turkey.

✉ Доц. д-р Петина Вичева

Катедра „Езиково обучение и приложна лингвистика“
ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“
ул. „Васил Друмев“ 73, 9000 Варна, България

✉ *Assoc. Prof. Petina Vicheva, PhD*

Department of Language Training and Applied Linguistics
N. Y. Vaptsarov Naval Academy
73 Vassil Drumev St., 9000 Varna, Bulgaria