

## Прагмалингвистические характеристики английской морской фразеологии

А. П. Севостьянов<sup>1</sup>  
Южно-Сахалинск

Рассматриваются современные прагматические подходы к определению и лингвостилистическому построению стандартной фразеологии морского международного радиообмена. Материалы исследования имеют прикладное значение и посвящены обучению современных мореплавателей профессиональному английскому языку на основе резолюции Международной морской организация (ИМО) А.918(22) от 29.11.2001г, признающей широкое применение английского языка в международном морском общении и потребность оказания помощи морским учебным заведениям в достижении ими целей безопасной эксплуатации судов и большей навигационной безопасности посредством, среди прочего, стандартизации применяемого языка и терминологии, ИМО принимает и рекомендует ее участникам в лице правительственных органов довести стандартные фразы до широких кругов ожидаемых пользователей и органов морского образования, чтобы содействовать претворению в жизнь требований в соответствии со стандартами компетентности, определяемыми Кодексом Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты (ПДМНВ).

**Ключевые слова:** мореходство, международные аспекты

**English Marine Phraseology Pragmatic Characteristics.** *Alexander P. Sevostyanov*<sup>1</sup>, *Associated Professor of English Philology Subdepartment of Non-governmental Higher Educational Institution "Yuzhno-Sakhalinsk Institute of Economics, Law and Computer Science" Yuzhno-Sakhalinsk, Russian Federation cdp@sakhiepi.ru.*

The following report contains the modern concepts in sphere of pragmatic researching the Standard English Phraseology under the framework of international radio communications at sea. The results of such research in its practical sphere may be applied to the marine English training process on the basis of IMO Resolution A.918(22) dated on November 29, 2001, in which IMO, recognizing the wide use of the English language for international navigational communications and the need to assist maritime training institution to meet the objectives of safe operations of ships and enhanced navigational safety through, inter alia, the standardization of language and terminology use, adopted the IMO Standard Maritime Communication Phrases and recommended Governments to give the IMO SMCP a wide circulation to all prospective users and all maritime education authorities to support compliance with the standards of competence as required by the STCW Code.

**Keywords:** seafaring, navigation, shipbuilding, marine engineering, target consistent design

---

<sup>1</sup> *Севостьянов Александр Петрович*, начальник отдела службы внешнеэкономической деятельности Сахалинского морского пароходства, генеральный директор совместного российско-японско-гонконгского предприятия, доцент кафедры английской филологии Южно-Сахалинского института экономики, права и информатики. [cdp@sakhiepi.ru](mailto:cdp@sakhiepi.ru)



## Введение

Грузоперевозки всегда являлись одним из оснований развития товарно-денежных отношений. Транспортировка груза и пассажиров – сложный процесс, объединяющий огромное количество государственных и коммерческих структур, специалистов, транспортные средства и т.д. По своей природе водный транспорт всегда был международным. Кроме того, сообщения, относящиеся к судовождению и безопасности и передаваемые с судна на берег и наоборот или с судна на судно и на судне, во избежание путаницы и ошибок должны быть точными, простыми и недвусмысленными. Это приобретает особую важность в связи с увеличением числа судов международного плавания с разноязычными командами, так как проблемы общения могут явиться причиной опасных для судна, людей на борту и окружающей среды недоразумений. Недостаточность и отсутствие полноты разработки в рамках теоретических исследований обуславливают актуальность и выбор настоящей темы в качестве объекта прагмалингвистического исследования.

### 1. Подъязык радиообмена в структуре профессиональных языков

Язык обслуживает различные стороны жизни общества, разнообразны сферы его проявления и цели его использования. Язык, как явление социальное, выполняет определенные функции, важнейшей из которых является коммуникативная. По мнению Г. В. Колшанского, «целью коммуникации, т.е. общения людей с помощью языка, является установление взаимопонимания в трудовой и социальной деятельности между членами общества» [4, с.84]. Развитие производственной сферы, а также процессы дифференциации и интеграции в науке и технике послужили толчком для формирования и развития особых подсистем языка, специальных подъязыков профессиональной коммуникации, обслуживающих определенные сферы общения.

Вариант языка, обеспечивающий общение в специфических коммуникативных сферах, в работах различных авторов получил различные названия: профессиональный язык (Г. В. Колшанский), профессиональный диалект (Л. В. Успенский), язык для специальных целей (В. М. Лейчик), подъязык (М. Я. Цвиллинг) и др. Отсутствие принципиальных различий в значении данных терминов позволяет использовать их как синонимы. В настоящей работе используется термин «подъязык радиообмена» (в дальнейшем ПР), под которым понимается «совокупность фонетических, грамматических и лексических единиц языка, обслуживающих речевое общение участников морского движения (морского диспетчера, с одной стороны, и штурмана – с другой) во время выполнения морского рейса в профессиональных диалогах *штурман – диспетчер*» [5, с.19].

Возникновение и развитие системы мореплавания, а вместе с ней и такой коммуникативной сферы, как управление движущимися средствами (морскими судами) и их обслуживание, привело к возникновению нового отраслевого языка – языка мореплавателей. Как и прочие ЯСЦ (язык авиа-



торов, геологов, нефтяников, врачей и др.), профессиональный язык мореплавателей можно рассматривать как социальный диалект данного языка, бытующий среди лиц, принадлежащих к одной профессии.

С появлением радио (азбука Морзе), а в дальнейшем и радиотелефона на общем фоне стремительного развития отрасли ситуация в сфере коммуникации на море в корне изменилась. Этому способствовало и количественное и качественное изменение морской техники, которое предопределило появление такой структуры в мореплавании, как система управления движением: СУДС – Служба управления движением судна (VTS – Vessel Traffic Service). Современные технические средства (например, в мореплавании – это система ГМССБ (Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности мореплавания) – GMDSS (Global Maritime Distress Safety System), позволяющие осуществлять связь с движущимся объектом на протяжении всего рейса, регулировать и управлять движением судна не только в районе портов, но и по всей водной трассе. В этой связи возникла насущная потребность в оптимальном языке для обслуживания дистантного, опосредованного общения штурмана с диспетчерской службой, «ближайшей» целью которого является обеспечение штурмана необходимой рейсовой информацией, а «отдаленной или долговременной» – обеспечение безопасности мореплавания. Таким образом, функциональное развитие профессионального языка привело к возникновению ПР, который имеет отличительные особенности практически на всех уровнях системы. При этом под функциональным развитием языка понимается «процесс совершенствования языка, функционирования и сфер его использования» [2, с.138].

Сфера применения ПР – профессиональные отношения, в которые вступают штурман и диспетчер при выполнении ими своих служебных обязанностей. Участники общения в данной ситуации выступают в качестве официальных представителей государственных структур (поскольку правила радиообмена издаются от имени государства), имеющих определенный круг обязанностей, наделенных четкими полномочиями и несущих ответственность за точное исполнение этих обязанностей, т.к. от этого зависит безопасность и жизнь людей. Действия участников коммуникации регламентированы государственными документами (инструкциями, правилами, рекомендациями). Стилем, «удовлетворяющим потребности общества в документальном оформлении разных актов государственной, общественной, экономической, политической жизни, деловых отношений между государствами, организациями, а также членами общества в официальной сфере их общения, является официально-деловой» [10, с.39]. Принимая во внимание такое определение официально-делового стиля, данное О.А. Федоровской, можно сказать, что сферой применения данного стиля можно считать и широкий круг официально-деловых ситуаций, в которых члены общества выступают в качестве официальных лиц. Причем «в различных жанрах официально-делового стиля реализуются все три основные функции языка: сообщения, воздействия, общения» [10, с.40]. Следовательно, можно утверждать, что доминирующим стилем в рамках ПР, несмотря на диалогич-



ческий характер его построения, выступает именно официально-деловой стиль.

## **2. Роль и место английского языка в формате ПР**

Потребность в едином национальном языке в рамках международного профессионального общения существовала всегда. В настоящее время в силу ряда причин базовым национальным языком международного радиобмена выбран и закреплен нормативными актами ИМО (ИМО) английский язык. Для этого есть основания. Так, в резолюции А.918 (22) от 29.11.2001 Ассамблея ИМО, ссылаясь на ст. 150 Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи применительно к правилам и руководствам по безопасности на море, потребовала от стран-участниц, чтобы «на всех судах для переговоров в целях безопасности «мостик-мостик» и «мостик-берег», как и для переговоров между лоцманом и вахтенными на мостике, применялся английский язык. Тем самым Ассамблея ИМО признала, что «именно английский язык и его терминология, применяемая при таком общении, способствует безопасной эксплуатации судов и вносит вклад в повышение безопасности мореплавания» [7, с.4]. Таким образом, начиная с 2002 года знание «международного» морского английского языка в рамках радиобмена является обязательным образовательным компонентом для диспетчеров, штурманов и иных лиц, допущенных к ведению радиопереговоров. Данные категории персонала обязаны владеть английским языком по четвертому уровню (по нормам ИМО всего существует 6 уровней), что примерно соответствует уровню Intermediate (по общей международной шкале).

## **3. Фразеология радиобмена как основа лингвопрагматического построения английского морского языка**

Термин «фразеология» в буквальном смысле – это «учение об оборотах речи» (греч. phrases – «оборот, выражение», logos – «понятие, учение»). В лингвистике фразеологическая единица или фразеологизм определяется как общее название семантически связанных сочетаний слов и предложений. Подобные словосочетания и предложения, «в отличие от сходных с ними по форме синтаксических структур, не производятся в соответствии с общими закономерностями выбора и комбинации слов при организации высказывания, а воспроизводятся в речи в фиксированном соотношении семантической структуры и определённого лексико-грамматического состава» [9, с.559].

Исходя из данного статуса фразеологической единицы, правомерно обоснованными нам представляются основные признаки последней: *семантическая транспозиция* (переосмысление) лексико-грамматического состава, *устойчивость* и *воспроизводимость*. Показателен, на наш взгляд, содержательный признак фразеологического сочетания: его **устойчивость**, как «результат закрепления узусом соотношения нового содержания за определённым лекси-





ко-грамматическим обликом сочетания в целом или за одним из составляющих его слов» [9, с.559]. Здесь необходимо отметить, что под устойчивостью фразеологизма не подразумевается абсолютная его неизменяемость, а лишь ограничение разнообразия его трансформаций. Таким образом, теоретические аспекты фразеологии и фразеологизмов в рамках их прикладного значения способствовали появлению английской стандартной фразеологии радиообмена, являющейся основой английского морского языка.

В настоящее время не существует однозначного научного определения понятия «стандартная фразеология», поэтому в настоящем исследовании воспользуемся определением С.А. Мельниченко, одного из ведущих специалистов-практиков в рамках обучения стандартной транспортной фразеологии. По его словам, «стандартная фразеология радиотелефонной связи – это набор стандартных слов и фраз, которые обязательны для использования в тех ситуациях, для которых они были разработаны. Отличие стандартной фразеологии радиообмена от морского английского языка состоит в том, что в процессе радиопереговоров на море она используется в 99% случаев» [11]. При этом С.А. Мельниченко указывает на прямую связь стандартной фразеологии с «лингвистической безопасностью», которая, по его мнению, «не менее важна в рамках системы управления безопасностью мореплавания, чем безопасность рейсов, связанная с метеорологическим обеспечением, с техническим состоянием судна, с подготовленностью экипажа и т.д.» [11].

Стандартные фразы ИМО для общения на море (Standard Marine Communication Phrases (SMCP)), принятые вышеозначенной резолюцией ИМО, составлены:

- для оказания помощи в целях обеспечения большей безопасности судовождения и управления судном;
- для стандартизации языка, используемого для связи при плавании в море, на подходах к порту, на водных путях и в гаванях, а также для внутрисудового общения на судах с разноязычной командой;
- для оказания помощи морским учебным заведениям в достижении вышеупомянутых целей.

Эти фразы не имеют цель заменить или поставить под сомнение Международные правила предупреждения столкновения судов на море (International regulations for Preventing Collisions at Sea) 1972 г. или особые местные правила, или рекомендации ИМО об установлении путей движения судов, а при применении фраз для внешней связи судна это должно делаться в строгом соответствии с процедурами радиотелефонного обмена, изложенными в регламенте радиосвязи МСЭ (ITU Radio Regulations). Кроме того, Стандартные фразы, являющиеся подборкой отдельных фраз, не должны рассматриваться как техническое наставление, содержащее указания о действиях в каких бы то ни было конкретных ситуациях. Стандартные фразы отвечают пересмотренным требованиям Конвенций ПДМНВ-95 (STCW) и СОЛАС-74 (SOLAS) в отношении устного общения. Более того, фразы охватывают общение по вопросам безопасности, изложенным в упомянутых Конвенциях. Кроме того, следует подчеркнуть, что исследование по данной



проблематике осуществляется с прагмалингвистических позиций. При этом под лингвопрагматикой понимается «раздел языкознания, изучающий функционирование языковых знаков в речи и отношение между знаками говорящего» [6, с.137]. Одним из основополагающих понятий лингвопрагматики является понятие «речевого акта». «Речевой акт – отдельный акт речи, который представляет собой двусторонний процесс порождения текста, охватывающий говорение и протекающий параллельно со слуховым восприятием и пониманием услышанного. Речевой акт есть дискурсивный текст в рамках конкретной речевой ситуации» [3, с.24]. Под текстом здесь понимается не только записанный, зафиксированный так или иначе текст, но и любое кем-то созданное «речевое произведение» любой протяжённости – от однословной реплики до сложного логически завершённого высказывания. При этом следует отметить, что речевой акт как минимальная речевая единица, помещённая в определённую речевую ситуацию, обладает всеми воздействующими лексико-грамматическими единицами (терминированность, клише, экспрессивный синтаксис и др.). Данные теоретические утверждения позволяют рассматривать стандартные фразы как набор речевых актов, т.е. набор клишированных единиц речевого поведения, реализующих одно речевое намерение говорящего. В рамках стандартной фразеологии радиообмена в качестве таких намерений используются клишированные *слова-указатели характера сообщения* (Message Markers). Связь «берег-судно» и «судно-берег», или радиосвязь вообще, осуществляется с применением следующих восьми слов-указателей: 1) приказание (Instruction); 2) совет (Advice); 3) предупреждение (Warning); 4) информация (Information); 5) вопрос (Question); 6) ответ (Answer); 7) просьба (Request); 8) намерение (Intension). Например:

«*Advice*. Do not overtake the vessel North of you». («*Совет*. Не обгоняйте судно, идущее севернее вас»).

*Respond*: «I will not overtake the vessel North of me». (*Ответ*: «Я не буду обгонять судно, идущее севернее меня» [7, с.35].

Структурно стандартные фразы разделены по виду применения на фразы для внешней связи (часть А) и фразы для внутрисудового общения (часть В). При этом стандартные фразы не представляют собой исчерпывающей программы обучения английскому морскому языку, от которой следовало бы ожидать охвата гораздо более широкого спектра навыков в области словарного запаса, грамматики, разговорного языка и т.д., чем это возможно для стандартных фраз. Однако, в особенности часть «А» должна быть необходимой частью любой учебной программы, составленной с тем, чтобы отвечать соответствующим требованиям пересмотренной конвенции ПДМНВ-95. Стандартные фразы должны преподаваться и изучаться избирательно в соответствии с конкретными потребностями пользователей. Обучение должно основываться на практических требованиях морской обстановки и осуществляться с применением современных методов преподавания языков.



Создание стандартных фраз представляет собой попытку отреагировать на имеющее сейчас место применения морского английского языка для внутрисудового общения и при связи судно-берег или судно-судно и специально составлены на «упрощенном» морском английском языке, чтобы свети грамматическое, лексическое и идиоматическое разнообразие к разумному минимуму, с использованием стандартных структур ради функциональности, т.е. снижения возможности ложного понимания при устном, связанным с безопасностью, общении. Это значит, что во фразах, предлагаемых к использованию в критических или иных ситуациях, развивающихся в условиях нехватки времени или психологического стресса, применен «блочный» язык, опускающий или использующий экономно служебные слова *the, a(an), is(are)*. Прочие особенности могут быть суммированы:

- стандартизация терминологии (прежде всего специальных терминов);
- неупотребление синонимов;
- неупотребление сокращенных форм;
- предоставление полных ответов на вопросы, дающие возможность ответить «да» или «нет», и основных альтернативных ответов на вопросы, предполагающие распространенный ответ;
- употребление *одной* фразы для *одного* события; и

- структурирование соответствующих фраз по принципу: *тождественное неизменное плюс переменное*. В рамках такого синтаксического структурирования фраз можно говорить, что стандартные фразы содержат многочисленные клише без их реального лексического наполнения, например: «There is a... buoy (showing...) established in position...» и др. [1, с.5]. Таким образом, встает вопрос о терминологической составляющей стандартных фраз, унификация и стандартизация которых на практике решается путем создания специализированных словарей-глоссариев, выступающих в роли терминологической системы ПР, где однозначность внедренного в конкретную фразу ключевого термина, в том числе и его сокращений, достигается путем присвоения ему дефиниции исходя из требований контекста. В словаре особых терминов УДС находим следующие развернутые понятия:

- **Fairway** (фарватер) – Navigable part of a waterway (судоходная часть водного пути);

- **ITZ** (Inshore Traffic Zone) (зона прибрежного плавания) – A routing message comprising a designated area between the landward boundary of TSS and the adjacent coast (мера по установлению путей, включающая определенный район между прибрежной границей системы разделения движения и прилегающим берегом, предназначенной для прибрежного судоходства);

- **Traffic clearance** (разрешение на движение) – VTS authorization for a vessel to proceed under conditions specified (разрешение судну на следование с соблюдением оговоренных условий, полученных от СУДС);



VTS (Vessel Traffic Services) (СУДС – служба управления движением судов) – Services, designed to improve safety and efficiency of vessel traffic and to protect the environment (служба, назначение которой – способствовать повышению безопасности и эффективности движения судов и защите окружающей среды) и др. [7, с.72-73].

В рамках морфологической составляющей стандартных фраз выделяем т.н. «стандартные глаголы»:

- **указательные:** I require (мне необходимо); I am (я); I have (я имею); I wish to (я хочу); I will (я буду); You must (вы должны); Advise (советую, рекомендую) и др.;

- **отрицательные:** I do not require (мне не нужно (я не нуждаюсь)); I am not (я не); I do not have (я не имею); You need not (вам не нужно); Advise not (не советую, не рекомендую) и др.;

- **вопросительные:** Do you require? (нуждаетесь ли вы?); Do you have? (имеете ли вы?) и др. [8, с.15]. При этом следует помнить, что фразы “*You must*”, “*Do not*” используются тогда, когда даются указания, а “*Advise*”, “*Advise not*” используются при выдаче рекомендаций. Особое отношение у составителей стандартных фраз в отношении модальных глаголов, ряд из которых понимаются как «слова с двойным значением (ambiguous words)». Значение некоторых слов в английском языке зависит от контекста, в котором они употребляются. Часто имеет место ошибочное понимание значения, особенно при радиосвязи со службой УДС, что приводит к авариям. Такими словами являются слова, которые могут выражать условное наклонение: *may, might, should, could*. Отсюда и рекомендации по их употреблению (не употреблению) в диалогах диспетчера УДС со штурманом:

**May: Do not say:** «May I enter the fairway?» **Say:** «*Question*. Do I have a permission to enter the fairway?» (*He говорите* так, что можно понять: «Есть ли у меня возможность войти на фарватер?» *Говорите:* «*Вопрос*. Мне разрешается войти на фарватер?»);

**Might: Do not say:** «I might enter the fairway». **Say:** «*Intention*. I will enter the fairway». (*He говорите* так, что можно понять: «Я, возможно, войду на фарватер». *Говорите:* «*Намерение*. Я войду на фарватер»);

**Should: Do not say:** «You should anchor in anchorage В3». **Say:** «*Advice*. Anchor in anchorage В3». (*He говорите* так, что можно понять: «Вам следовало бы стать на якорь на якорной стоянке В3 (а вы не сделали этого)». *Говорите:* «*Совет*. Становитесь на якорь на якорной стоянке В3»);

**Could: Do not say:** «You could be running into danger». **Say:** «*Warning*. You are running into danger». (*He говорите* так, что можно понять: «Вы, возможно, шли к опасности». *Говорите:* «*Предупреждение*. Вы идете к опасности» [7, с.44-47].

Модальный глагол *Can* выражает возможность или способность сделать что-либо. В стандартных фразах *Can* употребляется к конкретным си-





туациям, которые не оставляют сомнений в том, что именно имеется в виду, однако в не столь очевидных ситуациях:

- *Say*, for example: «*Question*. Do I have a permission to use the shallow draft fairway at this time?» *Do not say*: «Can I use the shallow draft fairway at this time?», if you ask for permission. (*Говорите*, например: «*Вопрос*. Разрешено ли мне использовать сейчас мелководный фарватер?» *Не говорите* так, что можно понять: «Есть ли у меня сейчас возможность использовать мелководный фарватер?», если обращаетесь за разрешением) [7, с.46-47].

Особое значение в рамках стандартных фраз отводится сигналам, касающимся бедствия (MAYDAY), срочности (PAN-PAN) и обеспечения безопасности (SECURITE). Пренебрежение к данным сигналам ведет к непоправимым последствиям. Так, запоздалое обращение к сигналу MAYDAY привело к гибели 167 моряков и нефтяников в Северном море в 1986 году (имеется в виду катастрофа морской нефтегазодобывающей платформы «Пеер Альфа»). Обратимся к примеру подачи сигнала в рамках ПР:

**Стандартное сообщение о бедствии.** Получив подтверждение своего, переданного посредством ЦИВ, оповещения о бедствии, терпящее бедствие судно должно начать радиообмен, переключив передатчик на одну из международных частот, следующим образом:

**MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY**

- THIS IS TWO-ONE-ONE-TWO-THREE-NINE-SIX-EIGHT-ZERO MOTOR VESSEL «BIRTE» CALL SIGN DELTA ALPHA MIKE KILO
- POSITION SIX TWO DEGREES ONE ONE DECIMAL EIGHT MINUTES NORTH
- ZERO ZERO SEVEN DEGREES FOUR FOUR MINUTES EAST
- I AM ON FIRE AFTER EXPLOSION
- I REQUIRE FIRE FIGHTING ASSISTANCE. OVER
- ГОВОРIT ДВА-ОДИН-ОДИН-ДВА-ТРИ-ДЕВЯТЬ-ШЕСТЬ-ВОСЕМЬ-НОЛЬ ТЕПЛОХОД «BIRTE» ПОЗЫВНОЙ ДЭЛТА АЛФА МАЙК КИЛО
- КООРДИНАТЫ ШЕСТЬ ДВА ГРАДУСОВ ОДИН ОДИН ЗАПЯТАЯ ВОСЕМЬ МИНУТ СЕВЕРНОЙ
- НОЛЬ НОЛЬ СЕМЬ ГРАДУСОВ ЧЕТЫРЕ ЧЕТЫРЕ МИНУТЫ ВОСТОЧНОЙ
- НА СУДНЕ ПОЖАР ПОСЛЕ ВЗРЫВА
- ТРЕБУЕТСЯ ПОМОЩЬ В ТУШЕНИИ ОГНЯ. ПРИЕМ [7, с.186].

Аналогичным образом подаются сигналы срочности и обеспечения безопасности.

### Заклучение

Материалы прагмалингвистического исследования стандартной морской фразеологии ПР, изложенные в настоящей работе, дают основания сформулировать следующие выводы:



Стремительное развитие отрасли, ее глобализация, новые подходы для обеспечения большей безопасности в рамках СУБ мореплавания, появление новых технических средств радиообмена привели к формированию стандартной морской фразеологии в рамках английского морского языка.

Стандартные фразы для общения на море (ИМО SMCP) были созданы и используются в целях: 1) обеспечения лингвистической безопасности судовождения; 2) для стандартизации языка, используемого в международном судоходстве и 3) оказания помощи морским учебным заведениям в достижении упомянутых выше целей.

Создание стандартных фраз представляет собой попытку отреагировать на имеющее сейчас место применения морского английского ПР, чтобы свести грамматическое, лексическое и идиоматическое разнообразие к разумному минимуму с использованием стандартных структур ради функциональности, т.е. снижения возможности ложного понимания при устном, связанным с безопасностью, радиообмене на море.

### Литература

1. *Вохмянин, С. Н.* Введение деловых переговоров на море (в объеме Стандартного морского навигационного словаря-разговорника). Т.1. / С. Н. Вохмянин. – М.: МГАВТ, 2007. – 150 с.
2. *Исаев, М. И.* К вопросу о понятии «развитие языка» / М. И. Исаев // Теоретические проблемы социальной лингвистики. – М.: Наука, 1981. – С. 131-140.
3. *Колтунова, М. В.* Язык и деловое общение [Текст] / М. В. Колтунова. – М.: Москва: Экономика, 2000. – 150 с.
4. *Колшанский, Г. В.* Коммуникативная функция и структура языка / Г. В. Колшанский. – М.: Наука, 1984. – 175 с.
5. *Мальковская, Т. А.* Англо-русские соответствия в языковой структуре радиообмена / Т. А. Мальковская. – Пятигорск: Издательство Пятигорского госуниверситета, 2004. – 166 с.
6. *Нелюбин, Л. Л.* Толковый переводоведческий словарь: учебное пособие / Л. Л. Нелюбин. – 2-е изд. Перераб. и доп. – М.: МПУ «Народный учитель», 2001. – 282 с.
7. *Овчинников, Г. М.* Стандартные фразы для общения на море (ИМО Standard Marine Communication Phrases) / Г. М. Овчинников, В. П. Стрелков, Т.В. Кузнецов. – СПб.: Издательство «Морсар», 2002. – 374 с.
8. Стандартный морской навигационный словарь-разговорник. – М: ГУНиО МО, 1986. - 117 с.
9. *Телия, В. Н.* Фразеологизм / В. Н. Телия // Лингвистический энциклопедический словарь / Гл. ред. В. Н. Ярцева. – 2-е изд., дополн. – М.: Большая российская энциклопедия, 2002. – С. 559–560.
10. *Федоровская, О. А.* О жанровой классификации научно-технических документов и их лингвистических особенностей (на материале русского языка) / О. А. Федоровская // Разновидности и жанры научной прозы: Лингвистические особенности. – М.: Наука, 1989. – С. 37-49.
11. *Жислин, А. С.* Языки и самолеты / А. С. Жислин, Б. И. Гальперин, С. А. Мельниченко [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.cktrm.ru/ff/67.pdf>