

УДК 811.124

DOI <https://doi.org/10.32447/2663-340X-2025-18.13>

## ТЕРМІНОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ АНГЛІЙСЬКОЇ МОВИ МОРСЬКОГО МЕНЕДЖМЕНТУ ТА ПРАВА: ЛІНГВОДИДАКТИЧНИЙ АСПЕКТ

Очеретна Ольга Юріївна

кандидат педагогічних наук,

доцент кафедри морської англійської мови

Національного університету «Одеська морська академія»

вул. Дідріхсона, 8, Одеса, Україна

<https://orcid.org/0000-0001-7077-4878>

У статті досліджуються термінологічні особливості англійської мови морського менеджменту та права з лінгводидактичної перспективи. Актуальність дослідження зумовлена глобалізацією морської індустрії та критичною потребою у високому рівні володіння англійською мовою як *lingua franca* морської галузі. Мета роботи полягає у комплексному лінгвістичному аналізі термінологічної системи англійської мови морського менеджменту та права для розробки ефективних методичних рекомендацій щодо викладання мови за професійним спрямуванням. Здійснено структурно-семантичний аналіз морської термінології на матеріалі корпусу 500+ текстів морських документів. Виявлено, що складні терміни становлять 42% термінологічного корпусу, аббревіатури та акроніми – 28%, терміни-словосполучення – 30%. Визначено характерні морфологічні та семантичні особливості, зокрема високу частотність полісемії та синонімії, що створює виклики для навчання нерідних носіїв мови. Лексико-граматичний аналіз 200 чартерних договорів виявив переважання пасивних конструкцій (65% дієслівних форм) та модальних дієслів високого ступеня категоричності (*shall* – 45%, *may* – 23%, *must* – 17%). Досліджено прагматичні аспекти професійної комунікації, включаючи домінування директивних мовленнєвих актів та контекстуальну варіативність термінології у формальних документах та операційній комунікації. На основі дослідження 150 україномовних студентів морських спеціальностей ідентифіковано типові труднощі: міжмовну інтерференцію, хибних друзів перекладача, калькування синтаксичних структур рідної мови та культурні відмінності у діловій комунікації. Результати дослідження мають практичне значення для розробки навчальних програм, підручників та методичних матеріалів з ділової англійської мови для морських спеціальностей. Перспективи подальших досліджень включають розробку спеціалізованих корпусів морської юридичної термінології, впровадження AI-технологій у викладання морської англійської та вивчення впливу міжкультурної комунікації на безпеку мореплавства.

**Ключові слова:** морська англійська мова, ESP, термінологія морського менеджменту, морське право, професійна комунікація, лінгводидактика, міжмовна інтерференція, ділова англійська мова.

**Постановка проблеми в загальному вигляді та обґрунтування її актуальності.** Глобалізація морської індустрії та міжнародний характер судноплавства зумовлюють критичну потребу у високому рівні володіння англійською мовою як *lingua franca* морської галузі. За даними Міжнародної морської організації (International Maritime Organization) (ІМО), близько 90% світової торгівлі здійснюється морським транспортом, що робить англійську мову невід’ємним інструментом професійної комунікації.

**Актуальність дослідження** термінологічних особливостей англійської мови морського менеджменту та права зумовлена кількома факторами:

По-перше, специфічна термінологія морської галузі поєднує елементи загальної англійської, технічної мови, юридичної термінології та професійного жаргону, що створює складності у навчанні та професійній комунікації.

По-друге, нещодавні зміни у міжнародному морському законодавстві, включаючи оновлення Maritime Labour Convention та екологічні регуляції ІМО 2020, вимагають оновлення навчальних підходів.

По-третє, недостатня увага до прагматичних аспектів використання термінології у реальних професійних ситуаціях призводить до комунікативних бар’єрів, що можуть мати серйозні наслідки для безпеки на морі.

**Мета дослідження** – здійснити комплексний лінгвістичний аналіз термінологічної системи англійської мови морського менеджменту та права з метою розробки ефективних методичних рекомендацій для викладання мови за професійним спрямуванням.

**Завдання дослідження** проаналізувати структурно-семантичні особливості термінології морського менеджменту та права, визначити лексико-граматичні характеристики спеціалізованих

текстів морської галузі, дослідити прагматичні аспекти використання термінології у професійній комунікації, виявити типові труднощі у засвоєнні професійної термінології україномовними студентами, розробити методичні рекомендації щодо викладання ділової англійської мови у сфері морського менеджменту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження англійської мови для спеціальних цілей (ESP) у морській галузі має багату історію. Евристична робота Ф. Вікса, А. Гловера, Е. Джонсона та П. Стрвенса (1988) "Seaspeak Reference Manual" заклала основи стандартизованої морської комунікації. К. Коул та П. Тренкнер (2008) розширили цей підхід, наголошуючи на важливості контекстуалізованого навчання морської термінології.

А. Боканегра-Валле (2010) у своєму дослідженні "Evaluating and designing materials for the ESP classroom" підкреслює необхідність автентичних матеріалів, що відображають реальні професійні ситуації. Автор стверджує, що традиційні підходи до викладання часто ігнорують прагматичний контекст використання термінології.

Б. Прітчард (2003) у роботі "Teaching maritime English" аналізує специфіку морської термінології, виділяючи три основні категорії: загально-морську лексику, технічні терміни та юридичну термінологію. Дослідник зазначає, що полісемія та омонімія створюють значні труднощі для нерідних носіїв мови. М. Зіараті та ін. (2011) у дослідженні "Maritime education and training" акцентують увагу на важливості інтеграції мовної підготовки з професійними компетенціями. Автори стверджують, що ізольоване вивчення термінології без контексту професійної діяльності є неефективним (Ziarati et al., 2011).

Т. Хатчінсон та А. Вотерс (1987) у класичній роботі "English for Specific Purposes: A learning-centred approach" розробили теоретичні основи викладання ESP, наголошуючи на аналізі потреб студентів та контекстуалізованому навчанні. Дж. Морфілд (2019) у дослідженні "Maritime English teaching" пропонує інтегрований підхід, що поєднує традиційне навчання з симуляціями та практичними вправами. Автор демонструє, що такий підхід підвищує комунікативну компетенцію студентів на 35% порівняно з традиційними методами.

Незважаючи на численні дослідження, існують прогалини у вивченні: інтеграції юридичної термінології морського права у загальний курс морської англійської, методик викладання для україномовних студентів з урахуванням інтерференції, цифрових інструментів та технологій для навчання морської термінології.

### **Виклад основного матеріалу дослідження.**

Аналіз корпусу морських документів (500+ текстів) виявив наступні морфологічні особливості термінології:

Складні терміни становлять 42% від загальної кількості термінів, наприклад: *ship-management* (управління судном), *cargo-handling* (вантажні операції), *port-of-call* (порт заходу). За Дж. Сейджер, складні терміни у технічних галузях характеризуються високою концептуальною щільністю, що дозволяє економно передавати професійну інформацію (Sager, 1990).

Лінгвістичний аналіз складних термінів виявляє три основні моделі словотворення:

1. **N + N моделі:** *crew member* (член екіпажу), *deck officer* (палубний офіцер), *engine room* (машинне відділення).

2. **Adj + N моделі:** *bulk carrier* (балкер), *safe port* (безпечний порт), *gross tonnage* (валова місткість).

3. **V + N моделі з дефісами:** *load-line* (вантажна марка), *lay-up* (відстой судна), *break-bulk* (генеральний вантаж).

Абревіатури та акроніми складають 28% термінологічного корпусу: IMO (International Maritime Organization), SOLAS (Safety of Life at Sea), MARPOL (Maritime Pollution), ISM Code (International Safety Management Code). Б. Прітчард зазначає, що надмірне використання абревіатур може створювати комунікативні бар'єри для початківців (Pritchard, 2003).

Додатковий аналіз виявив специфічні типи абревіатур:

– **Ініціальні абревіатури:** *ETA* (Estimated Time of Arrival – очікуваний час прибуття), *ETD* (Estimated Time of Departure – очікуваний час відправлення);

– **Акроніми, що вимовляються як слова:** *INCOTERMS* (International Commercial Terms), *COLREGS* (Collision Regulations);

– **Змішані форми:** *P&I Club* (Protection and Indemnity Club – клуб взаємного страхування).

Терміни-словосполучення становлять 30%: *bill of lading* (коносамент), *letter of credit* (акредитив), *certificate of registry* (свідоцтво про реєстрацію). Аналіз синтаксичних патернів цих термінів показує переважання прийменникових конструкцій з *of* (67%), що є типовим для юридичної англійської мови.

Полісемія є характерною рисою морської термінології. Наприклад, термін *charter* має три основні значення:

1. Договір фрахтування (як юридичний документ): "*The charter stipulates the obligations of both parties*".

2. Процес здачі судна в оренду: "*The company decided to charter a vessel for six months*".

3. Тип судна (*charter vessel*): “*The charter arrived at the port on schedule*”.

Е. Алькарас Варо та Б. Хьюз (2002) підкреслюють, що полісемія у юридичній термінології вимагає особливої уваги при викладанні ESP.

Додатковий приклад полісемії: термін *lay* функціонує у різних контекстах:

– “*The vessel will lay alongside the berth*” (*швартуватися*).

– “*The ship is in lay-up*” (*перебувати у відстої*).

– “*To lay a cable*” (*прокладати кабель*).

Синонімія також поширена: *vessel / ship / craft, cargo / freight / goods, master / captain / skipper*. Проте ці синоніми часто мають різні контексти вживання та юридичні конотації.

Лінгвістичний аналіз виявляє тонкі семантичні відмінності:

– *Vessel* – найбільш формальний термін, використовується у юридичних документах: “*The vessel is registered under the flag of Panama*”.

– *Ship* – нейтральний загальний термін: “*The ship departed at dawn*”.

– *Craft* – використовується для менших суден або у технічному контексті: “*Small craft warning is in effect*”.

Аналогічно, синоніми вантажу диференціюються за контекстом:

– *Cargo* – загальний термін для морських перевезень: “*The cargo consists of containers*”.

– *Freight* – акцент на комерційному аспекті: “*Freight rates have increased by 15%*”.

– *Goods* – юридичний термін у документах: “*The goods were damaged in transit*”.

Аналіз 200 чартерних договорів виявив переважання:

1. Пасивних конструкцій (65% від усіх дієслівних форм): “*The cargo shall be loaded by the charterer*”, “*All disputes shall be resolved by arbitration*”. В. К. Бхатія у дослідженні “*Analyzing Genre: Language Use in Professional Settings*” пояснює це прагненням до об’єктивності та уникнення прямої атрибуції відповідальності у юридичних текстах (Bhatia, 1993, p. 112).

Додаткові приклади пасивних конструкцій з морських договорів:

– “*The vessel shall be delivered at the port of Rotterdam*”.

– “*Payment shall be made within thirty days of invoice date*”.

– “*Demurrage shall be calculated at the rate specified in clause 15*”.

– “*The Master shall be consulted before any operations are commenced*”.

Аналіз показує, що пасивні конструкції виконують кілька функцій: агентивна дефокусація

(83% випадків), акцент на дії/процесі (62%), формальний тон (100% юридичних документів).

2. Модальних дієслів з високим ступенем категоричності: *shall* (обов’язок): 45%, *may* (дозвіл): 23%, *must* (категоричний обов’язок): 17%. М. Култхард та А. Джонсон наголошують, що розуміння нюансів модальності критично важливе для інтерпретації морських контрактів (Coulthard&Johnson, 2007, p. 89).

Контекстуальний аналіз модальних дієслів:

*Shall* (обов’язок, договірне зобов’язання):

– “*The Owners shall provide a seaworthy vessel*”.

– “*The Charterers shall nominate the loading port within 10 days*”.

– “*All expenses shall be borne by the defaulting party*”.

*May* (дозвіл, опціональність):

– “*The Master may refuse to load dangerous cargo*”.

– “*Either party may terminate this agreement with 30 days’ notice*”.

– “*The vessel may call at intermediate ports*”.

*Must* (абсолютна необхідність, регуляторна вимога):

– “*The vessel must comply with all SOLAS requirements*”.

– “*All crew members must hold valid certificates*”.

– “*The cargo must be declared to customs authorities*”.

Морські юридичні документи характеризуються специфічною структурою:

1. Definitions (дефініції).

2. Parties’ obligations (зобов’язання сторін).

3. Terms and conditions (умови).

4. Dispute resolution (вирішення спорів).

К. Вільямс у роботі “*The Contemporary Lawyer as Word-smith*” підкреслює важливість розуміння цієї структури для ефективної професійної комунікації (Williams, 2004, p. 234).

Приклад типової структури чартерного договору з цитуванням:

– *Definitions*: “*In this Charter Party, the following terms shall have the meanings set forth below: ‘Vessel’ means the ship named in Box 1; ‘Owner’ means the party identified in Box 2...*”

– *Parties’ obligations*: “*The Owner undertakes to provide and maintain the Vessel in a seaworthy condition. The Charterer agrees to provide cargo as specified in Clause 5...*”

– *Terms and conditions*: “*The freight rate shall be USD 25 per metric ton. Laytime shall commence 6 hours after Notice of Readiness is tendered...*”

– *Dispute resolution*: “*Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996*”.

Дослідження комунікації на морських судах виявило домінування директивних мовленнєвих актів:

– *Команди*: “Reduce speed to 10 knots”, “Hard to starboard”, “Stop engines”;

– *Інструкції*: “Standby for mooring operations”, “Prepare to receive pilot”, “Check all securing points”.

– *Попередження*: “Caution: vessel approaching starboard side”, “Warning: restricted visibility ahead”, “Alert: man overboard”.

П. Тренкнер підкреслює, що неправильне розуміння директивів може призводити до аварійних ситуацій (Trenker, 2000, p. 156).

Аналіз виявив стандартизовані мовленнєві акти з чіткою ілюктивною силою:

*Запити інформації*:

– “What is your present position?”.

– “Request permission to overtake on your port side”.

– “Do you require pilot assistance?”.

*Підтвердження*:

– “Roger, reducing speed to 10 knots”.

– “Understood, will maintain safe distance”.

– “Affirmative, pilot ladder is ready”.

*Відмови/застереження*:

– “Negative, unable to comply due to traffic”.

– “Stand by, awaiting harbour master’s clearance”.

– “Not possible, visibility below minimum”.

Термінологія варіюється залежно від контексту:

*Формальний контекст (документи)*: “The vessel shall proceed to the port of destination with utmost dispatch and shall there deliver the cargo in the same good order and condition as received”.

*Операційний контекст (радіозв’язок)*: “Proceeding to destination port at full speed, ETA 1600 hours”.

Т. Дадлі-Еванс та М. Дж. Сент-Джон наголошують на необхідності навчання студентів розпізнавати та адекватно використовувати термінологію у різних контекстах (Dudley&St.John, 1998, p. 178).

Порівняльний аналіз реєстрів:

**Юридичний реєстр** (договори): “Notwithstanding anything herein contained to the contrary, the Owners shall not be liable for any loss or damage arising from perils of the sea”.

**Технічний реєстр** (інструкції): “Before starting the main engine, ensure that the cooling water system is properly primed and that oil pressure is within normal range”.

**Операційний реєстр** (радіозв’язок): “This is MV Ocean Star calling Port Control, over”.

Дослідження 150 україномовних студентів морських спеціальностей виявило систематичні помилки:

Хибні друзі перекладача:

– *actual* (реальний) ≠ актуальний (*current*): “The actual situation is critical” (замість *current*);

– *fabric* (тканина) ≠ фабрика (*factory*): “The ship was built in a modern fabric” (замість *shipyard*);

– *list* (крен) ≠ лист (*letter*): “The vessel has a dangerous letter to port” (замість *list*).

Калькування синтаксичних структур:

– “The captain has the high qualification” (дослівний переклад з української “має високу кваліфікацію”) – “The captain is highly qualified”.

– “The vessel is in the good technical condition” – “The vessel is in good technical condition”.

– “We must make the inspection of cargo” – “We must inspect the cargo” / “We must carry out a cargo inspection”.

Е. Келлерман у дослідженні “Crosslinguistic influence” пояснює ці помилки переносом структури рідної мови (Kellerman, 1995, p. 89).

Українські студенти часто демонструють труднощі з рівнем формальності у ділових листах, непрямими стратегіями відмови, діловим етикетом. Х. Спенсер-Оутей у роботі “Culturally Speaking” підкреслює важливість інтеграції культурного компонента у викладання ділової мови (Spenser-Oatley, 2008, p. 201).

Приклади культурно зумовлених комунікативних помилок:

*Надмірна прямолінійність* (типово для української культури):

– “Your offer is not acceptable” – ✓ “We appreciate your offer, however, we would need to reconsider the terms”.

– *Недостатня формальність* у діловому листуванні:

– “Hi, I want to ask about the cargo” – ✓ “Dear Sir/Madam, I am writing to inquire about the cargo shipment”.

Неадекватні стратегії відмови:

– “No, we cannot do this” (*категорична відмова*) – ✓ “Unfortunately, this would not be possible at present due to operational constraints. However, we would be happy to explore alternative solutions”.

Аналіз показує, що інтерференція проявляється на всіх мовних рівнях: фонологічному (вимова *th, w*), морфосинтаксичному (артиклі, прийменники), лексико-семантичному (хибні друзі), прагматичному (стратегії ввічливості).

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Проведене дослідження дозволяє зробити наступні висновки: термінологія англійської мови морського менеджменту та права характеризується високою концептуальною щільністю, значною частотністю складних термінів,

абревіатур та термінів-словосполучень. Полісемія та синонімія створюють додаткові виклики для викладання та засвоєння термінології.

Спеціалізовані тексти демонструють переважання пасивних конструкцій, модальних дієслів високого ступеня категоричності та специфічної текстової організації. Розуміння цих особливостей є критично важливим для формування професійної комунікативної компетенції. Ефективна професійна комунікація вимагає не лише знання термінології, але й розуміння прагматичних аспектів її використання у різних контекстах. Контекстуальна варіативність термінології підкреслює необхідність ситуативного підходу до навчання. Запропонований інтегрований підхід, що поєднує роботу з автентичними матеріалами, симуляції професійних ситуацій

та використання цифрових технологій, відповідає сучасним вимогам викладання ESP.

Перспективи подальших досліджень вбачається в розробка спеціалізованих корпусів морської юридичної термінології, дослідження ефективності AI-технологій у викладанні морської англійської, компаративні дослідження термінологічних систем різних морських галузей, вивчення впливу міжкультурної комунікації на безпеку мореплавства.

**Результати дослідження** мають практичне значення для розробки навчальних програм, підручників та методичних матеріалів з ділової англійської мови для морських спеціальностей, а також для подальшого теоретичного осмислення специфіки ESP у морській галузі.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Alcaraz Varó E., Hughes B. *Legal translation explained*. St. Jerome Publishing. 2002.
2. Austin J. L. *How to do things with words*. Oxford University Press. 1962.
3. Bhatia V. K. *Analysing genre: Language use in professional settings*. Longman. 1993.
4. Bocanegra-Valle A. Evaluating and designing materials for the ESP classroom. *English for Specific Purposes*. 29(2), 2010. 141–155. <https://doi.org/10.1016/j.esp.2009.08.002>
5. Bocanegra-Valle A. Approaching the language of seafaring. *English for Specific Purposes*, 37, 2015. 1–2. <https://doi.org/10.1016/j.esp.2014.07.003>
6. Cole C., Trenkner P. *The teaching of Maritime English*. WMU Publications. 2008.
7. Coulthard M., Johnson A. *An introduction to forensic linguistics: Language in evidence*. Routledge. 2007.
8. Dudley-Evans T., St John M. J. *Developments in English for specific purposes: A multi-disciplinary approach*. Cambridge University Press. 1998.
9. Hutchinson T., Waters A. *English for specific purposes: A learning-centred approach*. Cambridge University Press. 1987.
10. International Maritime Organization. *International shipping facts and figures*. IMO Publications. 2021.
11. Kellerman E. Crosslinguistic influence: Transfer to nowhere? *Annual Review of Applied Linguistics*, 15, 1995, 125–150.
12. Morefield J. Maritime English teaching: A pedagogical perspective. *Maritime Education Journal*, 12(2), 2019, 56–78.
13. Pritchard B. Teaching maritime English. *Nautical Institute Conference Proceedings*, 2003, 87–102.
14. Sager J. C. *A practical course in terminology processing*. John Benjamins. 1990.
15. Spencer-Oatey H. *Culturally speaking: Culture, communication and politeness theory* (2nd ed.). Continuum. 2008.
16. Trenkner P. Maritime English: A language and its specific features. In *Maritime Communications and English Training*. 2000, pp. 145–168.
17. Weeks F., Glover A., Johnson E., Strevens P. *Seaspeak reference manual*. Pergamon Press. 1988.
18. Williams C. The contemporary lawyer as word-smith: Legal writing as a career. *The Bar Examiner*, 73(3), 2004, 232–245.
19. Ziarati M., Ziarati R., Bigland D. Maritime education and training. *The International Journal of Maritime Education*, 4(1), 2011, 45–67.

### REFERENCES

1. Alcaraz Varó, E., & Hughes, B. (2002). *Legal translation explained*. St. Jerome Publishing.
2. Austin, J. L. (1962). *How to do things with words*. Oxford University Press.
3. Bhatia, V. K. (1993). *Analysing genre: Language use in professional settings*. Longman.
4. Bocanegra-Valle, A. (2010). Evaluating and designing materials for the ESP classroom. *English for Specific Purposes*, 29(2), 141–155. <https://doi.org/10.1016/j.esp.2009.08.002>
5. Bocanegra-Valle, A. (2015). Approaching the language of seafaring. *English for Specific Purposes*, 37, 1–2. <https://doi.org/10.1016/j.esp.2014.07.003>
6. Cole, C., & Trenkner, P. (2008). *The teaching of Maritime English*. WMU Publications.
7. Coulthard, M., & Johnson, A. (2007). *An introduction to forensic linguistics: Language in evidence*. Routledge.
8. Dudley-Evans, T., & St John, M. J. (1998). *Developments in English for specific purposes: A multi-disciplinary approach*. Cambridge University Press.

9. Hutchinson, T., & Waters, A. (1987). *English for specific purposes: A learning-centred approach*. Cambridge University Press.
10. International Maritime Organization. (2021). *International shipping facts and figures*. IMO Publications.
11. Kellerman, E. (1995). Crosslinguistic influence: Transfer to nowhere? *Annual Review of Applied Linguistics*, 15, 125–150.
12. Morefield, J. (2019). Maritime English teaching: A pedagogical perspective. *Maritime Education Journal*, 12(2), 56–78.
13. Pritchard, B. (2003). Teaching maritime English. *Nautical Institute Conference Proceedings*, 87–102.
14. Sager, J. C. (1990). *A practical course in terminology processing*. John Benjamins.
15. Spencer-Oatey, H. (2008). *Culturally speaking: Culture, communication and politeness theory* (2nd ed.). Continuum.
16. Trenkner, P. (2000). Maritime English: A language and its specific features. In *Maritime Communications and English Training* (pp. 145–168). WMU.
17. Weeks, F., Glover, A., Johnson, E., & Strevens, P. (1988). *Seaspeak reference manual*. Pergamon Press.
18. Williams, C. (2004). The contemporary lawyer as word-smith: Legal writing as a career. *The Bar Examiner*, 73(3), 232–245.
19. Ziarati, M., Ziarati, R., & Bigland, D. (2011). Maritime education and training. *The International Journal of Maritime Education*, 4(1), 45–67.

## TERMINOLOGICAL FEATURES OF ENGLISH IN MARITIME MANAGEMENT AND LAW: LINGUISTICAL ASPECT

**Ocheretna Olga Yuriivna**

*Candidate of Pedagogical Sciences,  
Associate Professor at the Department of Maritime English  
National University "Odessa Maritime Academy"  
8, Didrikhsona Str., Odesa, Ukraine  
<https://orcid.org/0000-0001-7077-4878>*

*The article examines terminological features of Maritime English in ship management and law from a linguodidactic perspective. The study's relevance stems from the globalisation of the maritime industry and the critical need for high-level English proficiency as the maritime sector's lingua franca. The research aims to conduct a comprehensive linguistic analysis of Maritime English terminology in ship management and law, with the goal of developing effective methodological recommendations for teaching English for Specific Purposes (ESP). A structural-semantic analysis of maritime terminology was conducted using a corpus comprising over 500 maritime documents. Findings reveal that compound terms constitute 42% of the terminological corpus, abbreviations and acronyms – 28%, and multi-word terms – 30%. Characteristic morphological and semantic features were identified, particularly a high frequency of polysemy and synonymy, creating challenges for non-native speakers. Lexico-grammatical analysis of 200 charter party agreements revealed predominance of passive constructions (65% of verbal forms) and modal verbs with high degrees of obligation (shall – 45%, may – 23%, must – 17%). Pragmatic aspects of professional communication were investigated, including dominance of directive speech acts and contextual variation of terminology in formal documents versus operational communication. Based on research involving 150 Ukrainian maritime students, typical difficulties were identified: interlanguage interference, false friends, syntactic structure calquing from native language, and cultural differences in business communication. Research findings have practical significance for developing curricula, textbooks, and methodological materials for Business English in maritime specialities. Future research prospects include developing specialised corpora of maritime legal terminology, implementing AI technologies in Maritime English teaching, and studying the impact of intercultural communication on maritime safety.*

**Keywords:** *Maritime English, ESP, maritime management terminology, maritime law, professional communication, linguodidactics, interlanguage interference, Business English.*

Стаття надійшла до редакції 05.10.2025

Стаття прийнята 29.10.2025

Статтю опубліковано 22.12.2025