

# STANDARD DI MARITIME ENGLISH

## Una base comune per l'efficacia della comunicazione a bordo

SONIA BRAGHINI  
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA

**Abstract** – The aim of this study is to make a comparison between the regulatory framework and actual common practice concerning the teaching and use of Maritime English. This comparison is directed at understanding the variables and identifying the issues that lead to the divergence between the two. Therefore, by relying on a custom-designed survey, this work investigates the way in which these issues interlink with the Italian Maritime English Teaching system and delves deeper into the perception that seafarers have of this matter.

**Keywords:** ESP; Maritime English; international standards; language certification; on board communication.

### 1. Introduzione

L'industria marittima internazionale fornisce collegamenti spaziali indispensabili per l'economia mondiale, formando una rete che ricopre gli oceani e i mari, connettendo i vari continenti e aggregando marittimi delle più disparate nazionalità con un differente background linguistico. Le navi mercantili sono un elemento indispensabile per il mondo globalizzato: costituiscono il mezzo su cui viaggia il 90% del commercio mondiale (Allianz Global Corporate and Specialty, AGCS 2017) e trasportano ogni giorno circa 23 milioni di tonnellate di merci e 55000 passeggeri tra varie destinazioni (AGCS 2012). Per soddisfare questa alta domanda di spostamento ad ampio spettro generata dalla catena della distribuzione e dal mercato del turismo di massa, la condotta della navigazione deve avvenire in modo prudente e puntuale. La sicurezza del carico o dei passeggeri, delle imbarcazioni, del personale a bordo e dei mari dipende dunque dalla presenza di marittimi altamente qualificati e aggiornati. Tuttavia, mentre i marinai competenti di un tempo avevano bisogno di poche parole per portare a termine le operazioni, oggi i marittimi si confrontano con navi sempre più grandi, veloci e complesse, non più isolate ma in continua relazione, rendendo la sicurezza il primo obiettivo nella conduzione della navigazione, e l'abilità di comunicare un requisito chiave per ottenerla.

Il dominio esercitato dall'ammiragliato britannico e il potere detenuto dai paesi anglofoni in campo politico, economico, militare e culturale nel corso dei secoli, hanno fatto sì che fosse proprio l'inglese a imporsi come lingua franca sui mari (Crystal 2003, 2005; Istituto Idrografico della Marina 2006; Schriever 2008). Il Maritime English è dunque la variante che si è stabilita come lingua internazionale della comunità marittima, derivata dal gergo di pescatori e marinai inglesi ma avvicinatasi sempre più all'inglese standard con il passare dei decenni.<sup>1</sup> Scambi comunicativi in questa varietà avvengono

<sup>1</sup> Per la transizione da Sailors' English a Maritime English e le relative differenze si veda Trenkner (2000).

costantemente in tutte le zone navigabili, i porti e gli stretti, sui ponti di comando e nelle stazioni di terra.

In seguito alla globalizzazione dell'industria marittima, il coinvolgimento di più nazioni, lingue e culture in un'unica operazione è diventato la norma.<sup>2</sup> Secondo il resoconto annuale del Baltic and International Marine Council (BIMCO 2015) transitano più di 100000 imbarcazioni al mondo, su cui sono impiegati circa 466000 ufficiali e 721000 marinai 'comuni'. Tra il 60% (Kahveci, Sampson 2001) e l'80% (Seafarers International Research Center, SIRC 1999) delle imbarcazioni circolanti ha un equipaggio misto, con un numero di nazionalità che si attesta con frequenza tra 28 e 37 (BIMCO 2015; Bocanegra-Valle 2010b; Horck 2005; Kahveci, Sampson 2001). Il 90-95% del personale non è di madrelingua inglese, e il dato che riguarda in particolare gli ufficiali è simile in quanto solo il 10% di loro è un parlante di inglese L1 (Bocanegra-Valle 2010a; Pritchard 2003; Schriever 2008; Trenkner 2000).

È chiara dunque la necessità di un terreno linguistico comune, a maggior ragione considerando che il fattore umano gioca un ruolo nell'abbondante maggioranza degli incidenti in mare, tra il 75 e il 96% per Allianz (AGCS 2012), intorno all'85% per Det Norske Veritas (DNV 2018) e al 73% per il MarCom Report (SIRC 1999). Il 30-40% di questi sinistri dipende dall'insufficiente competenza in Maritime English dei marittimi coinvolti (Maritime Coastguard Agency, MCA 2010; Trenkner 2000, 2010) o comunque da problemi di comunicazione (SIRC 1999; Van Kluijven 2009).<sup>3</sup> Tra questi, il 12% può essere attribuito alla comunicazione interna, mentre l'88% a quella esterna (SIRC 1999);<sup>4</sup> la situazione più critica è quella di pilotaggio, ovvero quando un esperto di navigazione del porto in cui si sta manovrando sale a bordo per coadiuvare l'equipaggio nelle operazioni. I piloti tendono infatti a comunicare con le stazioni di terra in L1, o nella propria variante regionale inglese, tagliando fuori il comandante o l'ufficiale di guardia dalla conversazione (SIRC 1999).<sup>5</sup> È inoltre da sottolineare che i problemi nella comunicazione causano molti più sinistri di quanto sia riscontrabile in fase di indagine da parte degli enti di investigazione marittima (SIRC 1999).<sup>6</sup> Un'analisi dei *near miss* renderebbe maggiormente visibile come i fattori comunicativi si trovino spesso alla base di quello che viene definito il 'modello iceberg' degli incidenti (Grech et al. 2008), ma tendano ad essere coperti da elementi più evidenti che li seguono nella catena degli eventi.

Il personale è oggi considerato l'elemento più incline all'errore, e la sicurezza viene sempre più frequentemente associata alle innovazioni tecnologiche e alla sostituzione degli strumenti di navigazione tradizionali con altri più sofisticati e moderni. Tuttavia si corre così il rischio di leggere la situazione in modo limitante, dimenticando che non si può prescindere da un'istruzione di più alto livello degli addetti. Dovrebbe essere infatti tenuto a mente che per godere dei benefici che concedono le nuove

<sup>2</sup> Bocanegra-Valle (2010a, 2013) e Schriever (2008) riportano interessanti esempi di come il commercio via mare catalizzi gli interessi di varie nazioni in una sola imbarcazione e di quali grandi spostamenti compiano equipaggi variamente composti nel giro di pochi giorni o settimane.

<sup>3</sup> Per un'approfondita analisi dei meccanismi e delle problematiche nella comunicazione si vedano MCA (2010) e Trenkner (2005).

<sup>4</sup> Con comunicazione verbale interna si intendono le conversazioni intrattenute tra membri dell'equipaggio (*intra-ship / on board*), siano esse faccia a faccia o via UHF radio, mentre con comunicazione verbale esterna si indica quella effettuata mediante l'utilizzo di radio VHF per raggiungere altre imbarcazioni (*inter-ship / ship to ship*) o servizi di terra quali Vessel Traffic Service e autorità portuali (*ship to shore*).

<sup>5</sup> Secondo il Fairplay Daily News (2007), i costi degli incagliamenti sotto *command of navigation* di piloti ammontano a circa otto milioni di dollari l'uno.

<sup>6</sup> Tra cui: European Maritime Safety Agency (EMSA), Marine Accident Investigation Branch (MAIB), National Transportation Safety Board (NTSB), Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board, Italian Maritime Casualties Investigation Body on Maritime Accidents.

apparecchiature di comunicazione è necessario possedere una competenza in Maritime English che ne consenta l'utilizzo. Cole e Trenkner (2012) hanno dimostrato ad esempio come la maggioranza dei candidati che fallisce l'esame per il certificato GMDSS (Global Maritime Distress Safety System) lo faccia a causa della propria scarsa competenza linguistica, e non perché non sa utilizzare lo strumento.

L'inglese è dal 1973 l'unica lingua di lavoro riconosciuta dall'International Maritime Organization (IMO),<sup>7</sup> l'ente indipendente e permanente che si occupa di favorire la cooperazione in ambito marittimo e regolamentare la navigazione a livello internazionale. Nel corso degli anni l'organizzazione ha cercato, tra le altre cose, di promuovere la codificazione dell'inglese marittimo. In seguito alla pubblicazione del glossario SMNV (*Standard Marine Communication Vocabulary*) nel 1977, e dopo alcuni tentativi che non andarono a buon fine, nel 2001 vennero pubblicate le *Standard Marine Communication Phrases* (SMCP), un set di "precise, simple and unambiguous phrases" (IMO 2002b, p. III) nato dall'esigenza di standardizzare la lingua marittima internazionale ai fini della sicurezza mediante la creazione di una *controlled language* (CL).

L'IMO si è dedicata inoltre a regolamentare i requisiti linguistici previsti per le diverse categorie di marittimi e a normare le relative modalità di apprendimento. Tuttavia, sebbene "training and assessment have always been interrelated as the two sides of a coin" (Velikova 2001, p. 1), l'IMO non si è occupata di definire un corrispondente standard di verifica. In questo senso non ha seguito le orme dell'International Civil Aviation Organization (ICAO) che, in un contesto che è quanto di più simile a quello della marina mercantile, ha promulgato al suo interno i LPRs (*Language Proficiency Requirements*): livelli di competenza linguistica per piloti e controllori di volo.

È indubbio che promuovere l'educazione linguistica abbia contribuito alla prevenzione dei sinistri marittimi, ma, pur essendo le convenzioni IMO atti giuridici internazionali che vincolano gli Stati contraenti ad adeguare le proprie normative, l'organizzazione non si occupa della loro applicazione, che è onere dei singoli Stati.<sup>8</sup> Ciò ha portato a porre in essere requisiti deliberatamente formulati in modo generico per consentire alle autorità marittime nazionali di integrarli nel proprio sistema agevolmente (SIRC 1999). Questa situazione, unitamente all'assenza di uno standard di verifica uniforme, ha fatto sì che nell'ambito del MET (Maritime English Training) si riscontri una notevole difformità di programmi e criteri di valutazione che contribuisce, traslata in contesto lavorativo, alla creazione di un *safety gap* da colmare tenendo a mente che lo sviluppo della tecnologia e delle rispettive abilità degli ufficiali a bordo dovrebbero ricevere la stessa attenzione.

Si punterà dunque in questo lavoro a dimostrare, nell'ottica della relazione tra il fallimento della comunicazione e l'occorrere di sinistri marittimi, la necessità di istituire metodi e standard di verifica uniformi. Si cercherà di confermare tale esigenza valutando nella Sezione 2 le caratteristiche linguistiche e pragmatiche del Maritime English e nelle Sezioni 3 e 4 la difformità attualmente presente all'interno del sistema d'insegnamento e verifica. Al fine di comprendere come gli argomenti discussi si interfaccino con la situazione in cui volge la materia in Italia, si è deciso inoltre di elaborare un questionario che andasse a raccogliere informazioni 'di prima mano' da chi con questo codice comunicativo ha a che fare quotidianamente. I risultati dell'indagine sono presentati nella Sezione 5 e mirano a ricavare un'istantanea dello status che viene attribuito al Maritime

<sup>7</sup> La base giuridica di tale riconoscimento è inserita nella Convenzione SOLAS (*Safety of Life at Sea*), Capitolo V: *Safety of navigation* – Regolamento XIV: *Ships' Manning* (IMO 2005c) dal 1999.

<sup>8</sup> *Flag state control* se praticato dallo Stato di bandiera della nave, *port state control* quando eseguito dallo Stato estero in cui approda la nave.

English in contesto formativo e lavorativo, e della percezione che ne hanno i marittimi italiani.

## 2. Standard linguistici e divergenze

Il Maritime English è una variante ESP (*English for Specific Purposes*) che ha sintetizzato la funzionalità di un gergo marittimo e l'internazionalità di una lingua ufficiale, impiegata per la comunicazione nei porti, *ship to shore* e *ship to ship*, e all'interno di equipaggi multilingue (Bocanegra-Valle 2013; Trenkner 2000).

La terminologia e la fraseologia del Maritime English pongono una grande sfida ad un qualsiasi parlante che non possieda una competenza multidisciplinare in campo marittimo. L'alta specificità e la coesione degli enunciati sono infatti tratti salienti di questo codice comunicativo, che con il suo predominante aspetto funzionale "strives for simplicity and transparency at all levels" (Franceschi 2014, p. 85).

Poiché come sottolinea Bocanegra-Valle (2013, p.3570) "Maritime English is an umbrella term", per dimostrare come questa variante non possa essere fatta coincidere con il General English si è scelto di prendere in esame la sua sotto-varietà più saldamente legata all'ambiente marittimo in senso più stretto. Verranno dunque presentate di seguito le caratteristiche dell'*English for Navigation and Maritime Communications*,<sup>9</sup> la lingua usata dal personale addetto alla conduzione della nave e al suo funzionamento. Questa sotto-varietà comprende la *Bridge Team Communication*, ovvero gli *speech act* prodotti dagli ufficiali; un ruolo fondamentale all'interno di tali comunicazioni, direttamente connesse alla sicurezza, è svolto dalle SMCP sopracitate.<sup>10</sup>

### 2.1. Caratteristiche dell'*English for Navigation and Maritime Communications*

#### 2.1.1. Fonologia e Pronuncia

Essendo il 90% dei parlanti di Maritime English di madrelingua diversa dall'inglese, è naturale che non possa esistere un'unica tendenza per quanto riguarda la pronuncia. Accade di frequente che le nuove generazioni di marittimi non assumano un accento che ricorda quello del paese di provenienza o il BrE/AmE, ma uno somigliante a quello della nazionalità con cui più hanno avuto a che fare sul ponte di comando.<sup>11</sup> Singolari sono inoltre il modo in cui viene eseguito lo spelling, che per scelta convenzionale segue i nomi dei *flag signals*, come in (1),<sup>12</sup> e la pronuncia dei numeri come singole unità, vedi (2), puntando a ridurre al minimo eventuali fraintendimenti.

<sup>9</sup> Etichetta terminologica usata da Bocanegra-Valle (2013) e Pritchard (2002).

<sup>10</sup> Riscontro dei fenomeni presentati di seguito si può trovare all'interno dei documenti IMO (2002b; 2005a), in estratti di conversazione presenti negli studi di Björkroth *et al.* (2013), Brooks *et al.* (2017), Čulić-Viskota e Kalebota (2013), Kalogjera e Pritchard (1999), e Trenkner (2010), nei report di MAIB (2009) e NTSB (2009), e nei dizionari di Cimmino (2018), Del Rosso (2014), Molland (2008) e Sullivan (1999). Negli studi di Kahveci e Sampson (2001) e Tominac Coslovich (2011) sono inoltre raccolte interessanti testimonianze sul rapporto dei marittimi con l'inglese.

<sup>11</sup> Ad esempio un *cadet officer* italiano può avere in inglese un accento che ricordi quello bulgaro perché ha svolto un imbarco con un *chief mate* di quella provenienza.

<sup>12</sup> Gli *international flag signs and pennants* derivano dalla comunicazione tramite bandiere, per cui ogni segnale ha un significato specifico.

- (1) A: "What is the name of your vessel and call sign" (IMO 2002b, p. 48).  
 B: "The name of my vessel is Costa Luminosa, call sign India Charlie Golf Uniform".
- (2) A: "We have six zero rudder angle".  
 B: "Yeah the course is two two one" (Brooks *et al.* 2017, p. 4).

### 2.1.2. *Stile*

Questa varietà è formale, impersonale e presenta uno scarso utilizzo di formule di cortesia. Le frasi sono brevi e le informazioni vengono presentate in modo schematico, quasi semplificato, vedi (3).

- (3) "Vessel requires assistance" (IMO 2002b, p. 30).

La semplificazione è aiutata dall'utilizzo di composti, che esprimono significato in modo sintetico facendo riferimento alla *world knowledge* dei parlanti, e di frasi nominali complesse, che aumentano la densità del testo, come in (4) e (5).

- (4) "The entry of engine control room is on a lower deck amidships" (IMO 2002b, p. 26).  
 (5) "Stand by sea water circulating pump" (Molland 2008, p. 425).

È inoltre consueta l'omissione di elementi semanticamente meno importanti, vedi (6) e (7), quali avverbi, articoli e altre parole funzione, e la preferenza per l'uso di sostantivi e gruppi nominali, talvolta espressa tramite processi di nominalizzazione.

- (6) "I have a leak below waterline" (IMO 2002b, p. 27).  
 (7) "Danger of icing in the area around [...]" (IMO 2002b, p. 36).

### 2.1.3. *Lessico*

Gli standard introdotti in materia fraseologica hanno l'esplicita intenzione di ridurre la ricchezza lessicale, così da assicurare la massima intelligibilità e il minor grado possibile di incomprensioni. In quanto ESP, il Maritime English tende dunque a minimizzare la polisemia della lingua inglese, scegliendo spesso l'alternativa meno comune tra due elementi lessicali, ciò accade per esempio preferendo *alter course* a *change course*. Talvolta un vocabolo in disuso assume un nuovo significato 'gergale' specifico, come *tacking*,<sup>13</sup> oppure frequentemente si opta per una scelta convenzionale, come per *read* usato al posto di *hear* o *listen*, e *vessel* per *ship*. Dagli studi di Franceschi (2014), Pritchard (2002, 2003) e Reguzzoni (2012), si evince che il patrimonio lessicale è composto al 7% da parole di uso storico provenienti dal Sailors' English e all'80% da termini derivati dal General English disambiguati in contesto marittimo, vedi rispettivamente (8) e (9); il 20% di queste parole ha assunto un nuovo significato specifico tramite polisemia, omonimia o ancor più di frequente composti (10).

- (8) *fore* ('avanti'), *aft* ('indietro'), *starboard* ('dritta'), *berth* ('banchina'), *hawse* ('cubia'), *dock* ('pontile'), *hull* ('scafo').  
 (9) *steer* ('timonare'), *line* ('cavo'), *arrest* ('arresto del moto nave'), *heading* ('prora'), *port side* ('sinistra'), *course* ('rotta').  
 (10) *air draught* → "height of a ship taken from waterline to the top of the mast" (Sullivan 1999).

<sup>13</sup> *Tacking* significa in Maritime English "to make a series of changes of course while sailing", in GE può significare "a method of dealing with a situation or problem" (Čulić-Viskota e Kalebota 2013: 113).

Il Maritime English è ricco di “very productive multi-word lexical units having a specific meaning in the maritime context” (Pritchard 2003, p. 7), si possono perciò individuare due livelli di termini tecnici: quelli di uso storico, ad esempio *stern* (‘poppa’), *bow* (‘prua’) o *rudder* (‘timone’), e quelli più recenti, costruiti come composti, tra cui *ballast pump*, *transducer array*, *vessel traffic service* (VTS), *close quarters situation*.<sup>14</sup> Una piccola parte di lessico consiste poi in parole date dalla cristallizzazione in forma scritta e orale della pronuncia contratta di alcuni termini tecnici, come *bosun* per *boatswain* (‘nostromo’), per velocizzare la comunicazione; lo stesso può accadere anche nella verbalizzazione degli acronimi, vedi (11). È degno di nota anche l’uso del genere grammaticale femminile per la parola *ship*, che deriva dal Sailors’ English e rimane una delle caratteristiche in un certo senso ‘folcloristiche’ e distintive di questo linguaggio, vedi (12).

(11) SOLAS (*Safety of Life at Sea*), MARPOL (*Maritime Pollution Act*), COLREG (*Convention on the International Regulation for Preventing Collisions at Sea*).

(12) A: “I don’t have her on my radar anymore”.

B: “Because she is passing racon tango on her” (Björkroth *et al.* 2013, p. 141).

Consuetudine che ha invece distanziato il Maritime English dal Sailors’ English è la preferenza per internazionalismi e latinismi a termini inglesi o germanici. Sono spesso utilizzati verbi come *continue*, *abandon*, *require*, *proceed*, *transmit* (e non *go on*, *leave*, *need*, *sail/go*, *send*) e sostantivi quali *assistance*, *person* (in sostituzione di *help*, *people* più comunemente usati in lingua inglese). Ciò contribuisce anche ad aumentare la formalità del linguaggio.

#### 2.1.4. Morfologia

La maggioranza degli scambi verbali è relegata nel ‘qui ed ora’ dell’evento comunicativo, motivo per cui c’è una netta prevalenza, se non monopolio, di presente e imperativo; le conversazioni ufficiali sono infatti relative ad attività vicine al momento in cui avviene lo scambio comunicativo, ad esempio segnalare problemi di sicurezza, fornire dati sul traffico, inviare messaggi di emergenza, richiedere assistenza, e così via. La combinazione di parole formali e latinismi con verbi al *simple present* in forma attiva e alla prima persona tende a produrre frasi performative (Franceschi 2014), dove la formulazione dell’enunciato diventa parte integrante dell’azione descritta, come in (13). È dunque rarissimo l’uso dei tempi passati; si trova talvolta il *present perfect*, ma spesso con l’omissione dell’ausiliare, vedi (14).

(13) “I am proceeding to your assistance” (IMO 2002b, p. 27).

(14) “How many compartments flooded?” (IMO 2002b, p. 15).

Le costruzioni perifrastiche future vengono utilizzate specialmente per esprimere ottemperanza a ordini e disposizioni, ma sono categoricamente evitate le forme contratte dei verbi perché diminuirebbero la trasparenza degli enunciati. Si possono riscontare usi considerabili non convenzionali e costruzioni antiche ma più semplici e meno fraintendibili, come in (15), (16) e (17).

<sup>14</sup> Di questi termini non esiste una traduzione in lingua italiana, appartengono infatti ad una sfera semantica altamente specifica per cui viene utilizzato solamente il Maritime English.

- (15) "Is the flooding stopped?" (IMO 2002b, p. 96).  
 (16) "What problems have you?" (IMO 2002b, p. 30).  
 (17) "How many tugs must I take?" (IMO 2002b, p.42).

I verbi modali *may*, *might*, *should*, *could* e *have to* vengono evitati e sostituiti dall'utilizzo di *message markers*<sup>15</sup> o parafrasi, vedi (18) e (19); *must* e *need (not)* sono invece comunemente usati. *Can* viene sostituito quando vuole significare 'possibilità'/'permesso', mentre è impiegato con l'accezione di 'possibilità'/'capacità', vedi (19, 20). Una caratteristica peculiare della comunicazione ufficiale è dunque l'utilizzo di *message markers*, *question markers* ('question', 'answer') e *basic words*,<sup>16</sup> utili alla buona riuscita della comunicazione dal punto di vista pragmatico in quanto permettono di anticipare l'intenzione comunicativa del parlante senza che questa debba essere inferita dall'ascoltatore.

- (18) "INTENTION: I will enter traffic lane in position buoy bravo five" (IMO 2002b, p. 46).  
 (19) "Do I have permission to enter the fairway?" (IMO 2002b, p. 8).  
 (20) "Can you get fire under control?" (IMO 2002b, p.16).

### 2.1.5. Pragmatica

La velocità di elocuzione è volontariamente rallentata per assicurarsi una minore probabilità di incomprensione. Sono utilizzate procedure di *turn-taking* e *turn-yielding* segnalate in modo chiaro, le domande trovano sempre una *fully worded answer*, e gli ordini o le indicazioni sono sempre seguiti da una *fully worded response*, vedi rispettivamente (21), (22) e (23).

- (21) A: "My maximum draught is 5.5 meters. Last port Felixtowe. Destination Hamburg. Over".  
 B: "Please call me again abeam of Delta Bravo 1-7".  
 A: "Roger, Sir. I will give you a call back on Delta Bravo 1-7" (Kalogjera, Pritchard 1999, p. 187).  
 (22) A: "Is vessel still making way?".  
 B: "Yes, vessel making way astern" (IMO 2002b, p. 98).  
 (23) A: "Stop engine until pilot boat is clear".  
 B: "I will stop engines until pilot boat is clear" (IMO 2002b, p. 40).

All'interno del *bridge team*, un altro metodo utilizzato per condurre una comunicazione funzionale è la *Closed Loop Communication*, una forma di comunicazione a circuito chiuso, per cui non si eseguirà un comando senza aver ripetuto l'indicazione e ricevuto conferma da chi lo ha diramato, come in (24).

- (24) A: "Next course in the channel is two two one".  
 B: "Two two one?".  
 A: "Uhum" (Brooks *et al.* 2017, p. 4).

<sup>15</sup> 'INSTRUCTION', 'ADVICE', 'WARNING', 'INFORMATION', 'REQUEST', 'INTENTION' svolgono funzione di marcatori di discorso e vengono inseriti prima del messaggio per rendere esplicito il proprio scopo comunicativo.

<sup>16</sup> *Over, out, understood, stand by, positive, negative, correction, say again, I repeat.*

### 2.1.6. Sintassi

È estremamente semplice, non vengono utilizzate mai subordinate né coordinate.

## 2.2. Divergenze dalla comunicazione standard

Il Maritime English è un codice che non ha parlanti L1, ragione per cui presenta un altissimo grado di variazione nonostante la regolamentazione ufficiale o semi-ufficiale in quanto a struttura, contenuto e formulazione degli enunciati. Sebbene la tendenza generale sia quella di convergere verso le pratiche standard, la comunicazione marittima autentica non mostra un alto contenuto di SMCP (Bocanegra-Valle 2010; Kalogjera, Pritchard 1999; Pritchard 2002, 2003; Trenkner 2010). Come e in quale misura le procedure di comunicazione standard e quelle reali differiscano è un problema che rimane poco approfondito per via della difficoltà nell'aver accesso a dati autentici. Infatti, nonostante la comunicazione a bordo avvenga quasi totalmente per via orale e sia obbligatoria l'installazione dei VDR (*Voyage Data Recorder*),<sup>17</sup> è raro riuscire a ottenere campioni di conversazione per scopi di ricerca (Bocanegra-Valle 2010b; Brooks *et al.* 2017; Dževerdanović-Pejović 2013; Franceschi 2014; Reguzzoni 2012).

Gli studi di Dževerdanović-Pejović (2013) e Noble (2015) hanno appurato che le SMCP vengono usate in misura nettamente minore nella comunicazione interna, mentre in quella esterna gli scambi sono di norma più standardizzati se *ship to shore* e più imprevedibili se *ship to ship*, e che la non aderenza agli standard avviene specialmente nelle situazioni di pericolo immediato e traffico intenso, dove si riscontrano anche più episodi di *code switching* e interferenza linguistica, anche perché come scrive Short (2006, p.2) “people panic in their own language”.

Alcuni fenomeni di divergenza dalla comunicazione standard sono particolarmente diffusi: scarso utilizzo di *message markers*, uso di forme scongiurate e sinonimi non standard dei verbi, elisioni di soggetti e verbi, incompletezza dei messaggi, uso della L1 ed elusione delle procedure di *turn taking*. È inoltre noto come nella quotidianità si faccia ricorso a varie strategie per aggirare una situazione linguistica oggettivamente problematica. Tra queste spiccano: ripetizione degli enunciati, richiesta di chiarimenti, segnali di *back channeling*, e comunicazione tramite gesti; Van Kluijven (2009, p. 31) racconta ad esempio di un *bridge team* in cui “turning both hands clockwise” significa “let go anchor”, e in senso antiorario “heave!”. Sono presenti anche usi originali rispetto agli standard, come l'uso del termine *sir* per rivolgersi agli operatori Vessel Traffic Service, di cristallizzazioni della pronuncia, ad esempio *bo'drill* per *boat drill* (‘esercitazione’), di intercalari, quali *like this*, ed espressioni idiomatiche di settore, come *the shirts* per indicare gli ufficiali di navigazione.<sup>18</sup>

Tra gli altri, Noble (2012, 2015), Pritchard (2002) e Trenkner (2005), ritengono che le problematiche da cui deriva la scarsa aderenza agli standard siano strettamente collegate alle modalità di insegnamento della lingua. In particolare le SMCP sono un ampio set di frasi che non può essere imparato a memoria, eppure viene spesso insegnato

<sup>17</sup> Paragonabile alla scatola nera degli aeroplani, viene utilizzato per raccogliere dati dai diversi sensori disposti sull'imbarcazione, registra tutte le comunicazioni effettuate via radio e l'audio 24/7 del ponte di comando incluse le alette.

<sup>18</sup> Esempi di questi utilizzi sono riscontrabili in Brooks *et al.* (2017) e MAIB (2009). Definizioni delle espressioni idiomatiche citate sono reperibili su <https://www.urbandictionary.com/>.

in modo noioso e monotono, mentre andrebbe inserito in un contesto più simile possibile alla realtà marittima.

### 3. Standard didattici

L'*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW),<sup>19</sup> è un testo fondamentale che ha permesso di stabilire standard internazionali per la formazione dei marittimi in tutti i loro settori di pertinenza, e ha fornito all'IMO uno strumento per svolgere azioni di controllo su governi e compagnie di navigazione. Tuttavia, le istruzioni fornite in materia di competenza linguistica sono vaghe e utilizzano espressioni di difficile interpretazione, soffermandosi a un livello superficiale di descrizione, come ad esempio in:<sup>20</sup>

- “a *good command* of spoken and written English”
- “*adequate* knowledge”
- “at least an *elementary* English vocabulary”
- “communications are *clear and understood*”
- “communications within the operator’s area of responsibility are *consistently successful*”
- “ability to establish and maintain *effective communications*”
- “communications are *effective* and comply with established procedures”
- “communications are *clear and concise* at all times and orders are acknowledged in a *seamenlike manner*”

La scarsa precisione e comprensività dei requisiti ha contribuito a creare un notevole divario tra la regolamentazione e l'applicazione in contesto scolastico o di bordo, mancando in efficacia nel coadiuvare le parti coinvolte nell'adeguarsi verso la miglior prassi possibile. Un'indagine della Seataalk (2015) ha evidenziato una grande difformità nella tipologia e composizione degli enti di formazione marittima, aspetto infatti normato esclusivamente da parametri nazionali. Il resoconto della Seataalk (2015) e il MarCom Report (SIRC 1999) hanno inoltre riscontrato che i sillabi dei corsi rimandano principalmente all'esperienza personale degli insegnanti e che persino la lingua utilizzata per le docenze e le verifiche d'esame non è sempre la stessa. Questa disomogeneità è resa ancora più complicata dalla presenza di classi con un livello di conoscenza pregressa molto diverso e dalla scarsità di materiali didattici aggiornati in circolazione. Per quanto riguarda i manuali, non esiste di fatto uno standard o un riferimento raccomandato da organizzazioni come IMO o ISF (International Shipping Federation), né alcuna risorsa didattica si è mai imposta autonomamente nell'uso internazionale; i testi sono inoltre datati rispetto a innovazioni di settore e metodologie didattiche.<sup>21</sup> Ciò porta generalmente all'uso sistematico di libri di testo generici,<sup>22</sup> combinato all'adozione di manuali e

<sup>19</sup> Sottoscritta nel 1978, entrò in vigore nel 1984 e venne revisionata nel 1995.

<sup>20</sup> Le espressioni riportate sono tratte dalle tabelle presenti nella convenzione STCW (IMO 2005b, pp. 34,70,77,98,100). Se ne riscontrano di simili anche nell'*International Safety Management Code* (IMO 2002a, p. 6).

<sup>21</sup> *Seaspeak Training Manual* (1988) e *Wavelength* (1986) di Weeks, *English for Maritime Studies* (1987) di Blakey, *Marlins Study Pack 1 e 2* (1997 e 1998) della Marlins.

<sup>22</sup> Headway, Cambridge etc.

dizionari settoriali che prevedono un'impostazione di traduzione e confronto con la L1.<sup>23</sup> Questa soluzione è da un lato limitante, poiché può creare negli apprendenti una procedura mentale che non li abitua a ragionare nella lingua target, e dall'altro superflua, dato che raramente i marittimi moderni conoscono a priori in modo approfondito i termini tecnici della propria professione in L1, e si troveranno pertanto a impararli in concomitanza a quelli in L2. Inoltre, se i discenti utilizzano libri di testo datati, non avranno l'opportunità di tenersi aggiornati rispetto le innovazioni dell'industria marittima e non disporranno di materiali che tengano conto dell'evolversi delle metodologie didattiche.

L'IMO ha cercato di ovviare a queste problematiche mediante la stesura del *Model Course 3.17*, un'ampia raccolta di linee guida per enti di formazione. All'interno della pubblicazione, l'approccio comunicativo è indicato come il più adatto a soddisfare i requisiti dell'STCW, "in that it promotes practical, communicative competence in English" (IMO 2009, p. 12). Vengono presentati inoltre alcuni principi da cui si desume che: la lingua sia da classificare come strumento della comunicazione, l'apprendimento debba essere incentrato sullo studente, avvenire nella lingua target e prevedere il coinvolgimento attivo dell'apprendente. Sono segnalati come metodi appropriati il *Task Based Learning*, il modello P.P.P. (*Presentation, Practice, Production*) e quello E.S.A. (*Engage, Study, Activate*), ed è presente un lungo elenco di attività per l'insegnamento di grammatica, lessico, pronuncia e funzioni comunicative.

Citando l'approccio comunicativo, le linee guida si allineano sia con quanto scritto in più studi sul Maritime English Training (Diaz Pérez 2002; Kourieois 2015; Pritchard 2002; Trenkner 2000), sia con le implicazioni derivate dall'identificazione del Maritime English come ESP. L'acquisizione degli strumenti linguistici e comunicativi dovrebbe dunque essere accompagnata da un tipo di insegnamento che metta lo studente al centro del processo di apprendimento, privilegi l'aspetto comunicativo e funzionale della lingua, tenga conto del profilo cognitivo coinvolto e della motivazione, sia interattivo e basato su contenuti specifici. È perciò utile preparare attività che includano sia comprensione che produzione, presentino attività integrate, prevedano *role play, field-related task* in contesti autentici o simulati, lavori di coppia o gruppo, utilizzino materiale autentico e *case study scenarios*. Non sono da sottovalutare le possibilità offerte in questo senso da strumenti di apprendimento moderni e metodi quali *Task Based Learning* e CLIL (*Content and Language Integrated Learning*).

#### 4. Standard di verifica

Il *Model Course 3.17* costituisce senza dubbio una risorsa di grandissimo valore, tuttavia i report sopracitati hanno mostrato che nei contesti formativi odierni ciò che l'IMO descrive all'interno della pubblicazione accade raramente.

Per comprendere meglio il quadro della situazione è utile fare riferimento al fenomeno del *washback*, per cui la verifica e l'aspetto didattico sono considerati eventi strettamente connessi, tanto che una differente tipologia di test avrà un singolare impatto sui contenuti e gli approcci adottati nell'insegnamento (Alderson e Wall 1993; Shohamy 1998). Dato il quadro che i report analizzati hanno fornito in merito alla condizione del sistema di Maritime English Training, si può ipotizzare che, così come la presenza di un determinato tipo di test influenzi la didattica, la medesima cosa valga per la totale assenza

<sup>23</sup> Alcuni esempi: *Englisch für Schiffsoffiziere* (1990) di Trenkner, *Inglés Técnico Marítimo* (2010) di Carrasco Cabrera, *Practical English Conversation for Mariners* (1992) di Qinchao, *Maritime English* (2014) di Vecchia Formisano.

di uniformità in merito ai requisiti e le modalità della verifica stessa. In questo ambito non esiste infatti alcuno standard internazionale; l'impostazione corrente nell'assetto del Maritime English Training delega la responsabilità di accertare la preparazione dei propri marittimi ai singoli Stati di bandiera, cui è richiesto di operare in concordanza con l'STCW. Ogni autorità marittima nazionale conduce dunque gli esami secondo i propri criteri e con i propri metodi, come scrivono Cole e Trenkner (2008, p. 168) "the assessment methods currently employed worldwide are almost as numerous as there are institutions".

Le uniche direttive date in proposito dall'IMO sono contenute nel *Model Course 3.12*, in cui si consiglia di preparare prove che verifichino obiettivi di apprendimento specifici, testando la competenza comunicativa degli studenti tramite *performance-based tasks* per integrare le varie aree della conoscenza (IMO 2000). Nel *Model Course 3.17* non sono presenti indicazioni specifiche, ma vengono consigliati i test IELTS e TOEFL, che non includono tuttavia alcun tipo di verifica di settore. Anche l'IMLA (International Maritime Lecturers Association) cita come certificazioni utili TOEFL, PET e FCE, senza dunque aderire alle linee guida del *Model Course 3.12*. Lo standard internazionale di settore che più si avvicina a un accertamento della competenza linguistica settoriale in ambito marittimo è la certificazione GMDSS, che deve essere ottenuta obbligatoriamente dagli operatori radio. Il relativo esame verifica le procedure standard da seguire in caso di emergenza, comprendendo però meno del 5% delle SMCP non può essere considerato un'opzione adeguata. Sono inoltre disponibili online alcune piattaforme indipendenti, nessuna delle quali ha raggiunto un riconoscimento a livello internazionale.<sup>24</sup> I relativi test non sono peraltro basati sulla verifica della competenza comunicativa e utilizzano come modalità preponderante le domande a risposta chiusa, metodo "driven by economics and convenience rather than effectiveness" (Cross *et al.* 2014, p. 60).

I LPRs introdotti come standard globale dall'International Civil Aviation Organization in modo obbligatorio tra il 2004 e il 2008 con il *Doc 9835* (ICAO 2010) prevedono invece che il relativo esame debba essere svolto presso un'organizzazione autorizzata e che i *Language Proficiency Certificates* vadano rinnovati periodicamente, con cadenza variabile a seconda del livello.<sup>25</sup> Un sistema di certificazione linguistica similmente uniforme non solo assicurerebbe l'aderenza alle soglie minime di competenza previste dall'STCW e contribuirebbe a un generale miglioramento delle performance dei marittimi in tale frangente, ma permetterebbe di conseguenza di chiudere quel *safety gap* che comporta complicate operazioni di salvataggio, inquinamento ambientale, dispersione di risorse economiche e perdita di vite umane. La necessità di introdurre uno standard di accertamento linguistico è inoltre condivisa da più studi fatti in proposito (Čulić-Viskota e Mönnigmann 2017; Cole e Trenkner 2008; John *et al.* 2017; Murrell 2008; Velikova 2001), convenendo che vadano considerati sia i requisiti dell'STCW che le indicazioni metodologiche proposte dall'IMO con i *Model Course 3.12* e *3.17*.

Se si analizza la definizione di test per LSP (*Language for Specific Purposes*) di Brown (2004, p. 19), si comprenderà meglio che gli attuali metodi di verifica, ancora basati sulla riproduzione meccanica di conoscenza e sulla traduzione, non sono adeguati.

A special purpose language test is one in which test content and methods are derived from an analysis of a specific purpose target language use situation, so that test tasks and content are authentically representative of tasks in the target situation, allowing for an interaction between

<sup>24</sup> Marlins English Test for Seafarers, TOMECS (Test of Maritime English Competence), IMETS (International Maritime English Testing System) e MarTEL (Maritime Tests of English Language).

<sup>25</sup> Sono previsti sei livelli, da *Pre-elementary* ad *Expert* in ICAO English; i piloti che volano in tratte internazionali devono aver ottenuto almeno il *4-Operational*.

test takers' language ability and specific purpose content knowledge, on the one hand, and the test tasks on the other. Such a test allows us to make inferences about a test taker's capacity to use language in the specific purpose domain.

Brown (2004, p. 67) osserva inoltre che “many people are under the incorrect impression that all standardized tests consist of items that have predetermined responses presented in a multiple-choice format”. Non è infatti corretto pensare che l'unico modo di standardizzare il sistema di verifica siano test a scelta multipla, traduzioni o comprensioni del testo; il solo presupposto necessario è l'esistenza di obiettivi specifici e criteri standard, che siano mantenuti nelle loro declinazioni a prescindere dalla forma.

Van Leunen (2011) ha individuato nei simulatori di navigazione una grande opportunità in proposito, in quanto sono in grado di testare contemporaneamente competenze di tipo tecnico, Maritime English in generale e SMCP nello specifico, in una modalità molto simile a quella della realtà professionale. Durante una simulazione si possono riscontrare e risolvere le stesse problematiche che si incontrerebbero a bordo, sperimentando l'andamento delle operazioni di routine e di emergenza, e i relativi meccanismi di interazione.<sup>26</sup> Anche altri studi (AGCS 2017; John *et al.* 2017) individuano la simulazione quale possibile chiave per il futuro dell'apprendimento e della verifica in campo marittimo. L'unica controindicazione che comporta questa opzione sono i costi di installazione e manutenzione della strumentazione; tali dotazioni sono tuttavia già presenti nella maggioranza dei centri di addestramento finanziati dalle compagnie di navigazione,<sup>27</sup> e come si legge all'interno della guida *The Human Element* (MCA 2010, p. 62): “when organisations invest in training they take control of their own future”.

## 5. Indagine

### 5.1. Metodologia

Al fine di comprendere come gli argomenti discussi si interfaccino con la situazione in cui volge la materia in Italia, si è deciso di formulare un questionario che andasse a raccogliere informazioni ‘di prima mano’ da chi con questo codice comunicativo ha a che fare quotidianamente. Si è scelto quindi di indirizzare il questionario ai marittimi stessi e di formularlo in modo che potesse indagare la loro percezione riguardo l'utilizzo e l'importanza della lingua inglese a bordo in contesti ufficiali e informali, l'impressione che hanno del contesto multiculturale in cui sono inseriti durante gli imbarchi, e la preparazione che ritengono di avere, puntando a ricavare nel frattempo informazioni circa la situazione del sistema di formazione e accertamento in Italia. Sono state dunque preparate cinquantaquattro domande divise in sei sezioni: inquadramento, linguaggio comune a bordo, equipaggi multiculturati, didattica, verifica e certificazione.

Il questionario è stato elaborato online tramite la piattaforma Google Forms e redatto in lingua italiana, ma mantenendo i termini tecnici in lingua inglese. Sono state utilizzate diverse tipologie di quesiti. È stata privilegiata la formula delle domande a

<sup>26</sup> Van Leunen (2011) afferma che tale modalità di verifica si attiene ai criteri di più studi: è autentico, integrato, relativo ai criteri e indipendente (Korenhof study); è valido, affidabile, pratico, trasparente, equo, aperto, relazionato al contenuto, riproducibile, cognitivamente complesso e significativo (Toetsbeleid); è praticabile, qualificante, focalizzato sullo sviluppo, autentico, vario, inerente alla materia, trasparente e indipendente (MIWB assessment policy).

<sup>27</sup> Ne è un esempio l'Arison Maritime Center di Almere in Olanda, finanziato dalla Carnival.

risposta chiusa (scelta multipla o griglia di valori 1/5) per velocizzare la compilazione, ma sono state inserite anche domande a risposta aperta breve dove richiesto dal contenuto.

Si è deciso di svolgere prima un pre-test corredato di nove domande che comprovassero l'adeguatezza del questionario rispetto a chiarezza espositiva, trasparenza nelle richieste, contenuti sensibili, lunghezza, puntualità e completezza. Una volta eseguito il pre-test, che è andato a buon fine, il questionario è stato diffuso principalmente mediante due canali: l'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova,<sup>28</sup> che si è resa disponibile a trasmetterlo ad alcuni gruppi di studenti ed ex-studenti, e la comunità web 'Saturatore',<sup>29</sup> grazie alla quale si è riusciti a raggiungere un'utenza più ampia. Il questionario era inoltre disponibile online per la libera compilazione e condivisione. Hanno partecipato cinquantadue persone nei mesi di aprile e maggio 2018; il numero e la tipologia degli intervistati si sono rivelati utili agli obiettivi. Qui di seguito si procederà pertanto a riportare i risultati, tenendo presente che questa stessa analisi può essere considerato un punto di partenza per future ricerche più approfondite in ambito.

## 5.2. Analisi dei risultati

### 5.2.1. Inquadramento

La maggioranza dei rispondenti è di sesso maschile (85%) e sotto i trenta anni di età (79%); tutti i soggetti sono di nazionalità e madrelingua italiana e indicano l'inglese come lingua di loro competenza, il 20% dichiara di conoscere anche una terza lingua. Il 63% dei rispondenti lavora su navi da crociera, il 21% su traghetti, il 10% su navi da carico, due su yacht e uno su chimichiera. Oltre a una vasta maggioranza di *deck officer* (63%) sono presenti *cadet officer* (20%), *chief mate* (8%), *engine officer*, *cadet engineer* e un *master*; nessuno lavora come *rating*. Le compagnie di navigazione presso cui sono impiegati i partecipanti sono varie,<sup>30</sup> ma tra di esse predomina Costa Crociere (50%); l'88% dei soggetti lavora inoltre sotto bandiera italiana. L'81% dei marittimi ha frequentato, o sta frequentando, un corso specifico post-diploma per intraprendere la carriera marittima. Tale percorso non è obbligatorio, ma per accedere all'esame di Stato sono richieste certificazioni specializzate (es. RADAR, ECDIS, corso di leadership, primo soccorso), conseguibili all'interno del percorso accademico. La maggioranza (69%) ha infatti conseguito il Diploma di Tecnico Superiore (5 QFR), una minoranza (27%) si è fermata al Diploma di Istruzione Superiore (4 QFR), e due rispondenti hanno ottenuto rispettivamente l'abilitazione come Capitano di Lungo Corso e una Laurea Triennale.

### 5.2.2. Linguaggio comune a bordo

Un'ampia parte del questionario è stata dedicata a ricavare dati sulle affinità e le divergenze tra standard e quotidianità per quanto concerne l'uso del linguaggio comune a bordo. È stato chiesto ai rispondenti, considerando la nave su cui avevano svolto il loro ultimo imbarco o erano correntemente imbarcati, quanto spesso le disposizioni e gli ordini

<sup>28</sup> Unico centro di formazione ufficiale dell'IMO in Italia, membro di IAMU (International Association of Maritime Universities) e IMSSEA (International Maritime Safety Security Environment Academy). <https://accademiamarinamercantile.it/>. Alcune università italiane si sono attivate a partire dall'a.a. 2019/20 per avviare corsi di laurea triennale che preparino all'esame di Stato per la qualifica A-II/1 e AIII/1 dell'STCW, con approvazione del Ministero dei Trasporti.

<sup>29</sup> <http://www.saturatore.it/>; <https://facebook.com/saturatore>.

<sup>30</sup> Aida, Carnival, Corsica Ferries, Costa Crociere, Grandi Navi Veloci, Grimaldi Lines, Marittima Emiliana, Royal Caribbean, Titan Fleet.

fossero impartiti in inglese. Gran parte delle risposte è ricaduta su ‘molto spesso’ o ‘sempre’, con una maggioranza complessiva del 65,1% che non può però essere considerata lampante (Grafico 1).<sup>31</sup> Si nota inoltre, confrontando i risultati con il tipo di imbarcazione, che c’è una sostanziale differenza tra l’utilizzo dell’inglese a bordo delle navi da crociera e a bordo dei traghetti, dove come lingua di lavoro ufficiale è usata decisamente meno (Grafico 2).

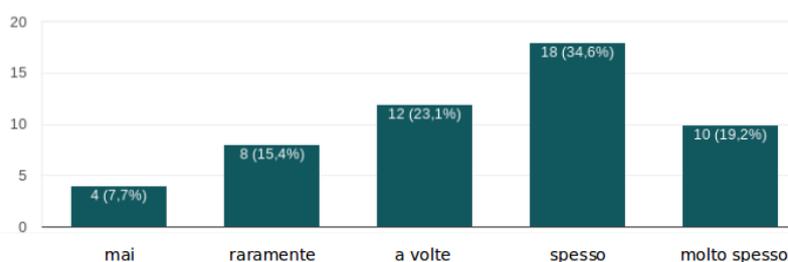


Grafico 1

Quanto spesso viene usata la lingua inglese come lingua di lavoro.

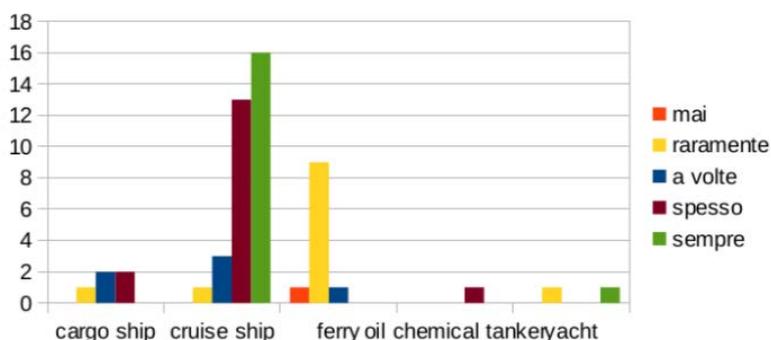


Grafico 2

Variazione nell’utilizzo della lingua inglese in contesti ufficiali a seconda dei diversi tipi d’imbarcazione.

Le Tabelle 1 e 2 evidenziano invece come non ci sia grande differenza nell’utilizzo delle lingue tra contesto lavorativo ed extra-lavorativo. Il dato che riguarda l’inglese rimane pressoché invariato, mentre quello che comprende inglese e italiano cala nel contesto non ufficiale e sale quello che include la sola lingua italiana.

Lingua	n°	%
Inglese	15	29%
Inglese e italiano	30	58%
Italiano	6	11%
Inglese e greco	1	2%

Tabella 1

Lingue parlate in contesto lavorativo.

<sup>31</sup> Essendo il campione dei rispondenti inferiore a 100, si è scelto nei grafici di riferirsi ai numeri assoluti.

Lingua	n°	%
Inglese	13	25%
Inglese e italiano	24	46%
Italiano	13	25%
Inglese e portoghese	1	2%
Inglese, italiano, spagnolo	1	2%

Tabella 2

Lingue parlate in contesto extra-lavorativo.

È anche possibile osservare come sulle navi da crociera l'opzione che comprende inglese e italiano resti pressoché invariata tra contesto formale e informale, mentre sui traghetti il dato per cui si parlano entrambe in contesto ufficiale crolla sensibilmente per lasciare posto all'italiano in contesto non formale (Grafici 3a, 3b).

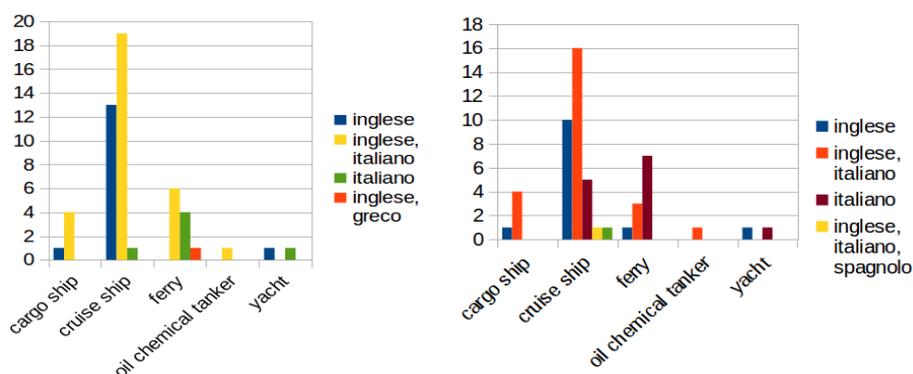


Grafico 3

Variazione delle lingue parlate in contesto ufficiale e informale a seconda della tipologia d'imbarcazione.

Considerando il linguaggio comune a bordo, si può valutare positivamente il dato per cui il 65% dei marittimi è sicuro che solamente l'inglese sia atto a svolgere la funzione di lingua di lavoro, tuttavia il 54% riconosce che esiste una certa reticenza all'uso di Maritime English, *Standard Marine Communication Phrases* e anche General English (Grafico 4).

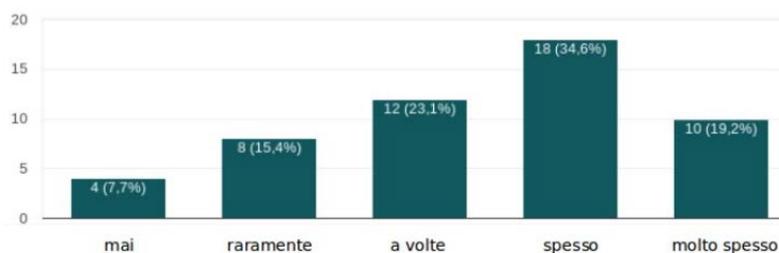


Grafico 4

Percezione della riluttanza all'uso del linguaggio comune.

Il 75% dei soggetti afferma che sono abitualmente intrattenute conversazioni in lingue diverse dall'inglese sul ponte di comando. Ciò avviene nel 69% dei casi in italiano; l'abitudine a dialogare in questa lingua sembra inoltre essere diffusa al di là della bandiera o della tipologia di nave. Da aggiungere a ciò che, nonostante i marittimi dimostrino di riconoscere l'utilità delle SMCP seppur con qualche limite (Grafico 5), confermano gli studi riguardo il loro scarso utilizzo (Grafico 6).

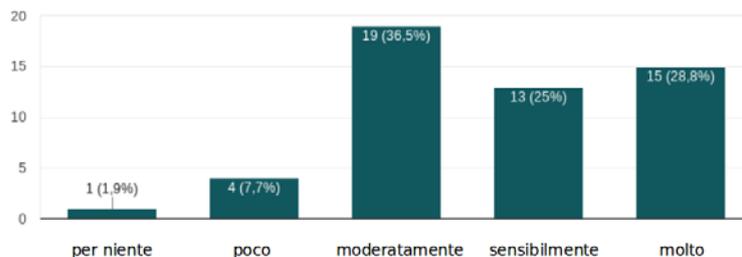


Grafico 5

Giudizio sul grado di utilità della pubblicazione SMCP.

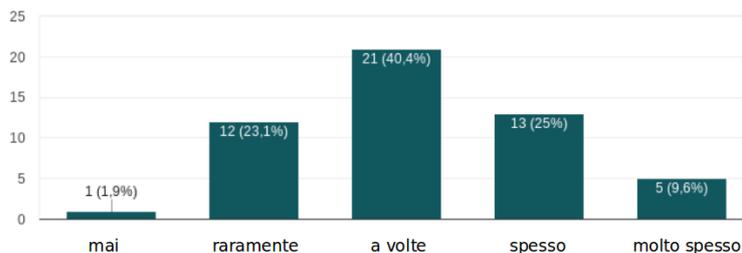


Grafico 6

Valutazione della frequenza d'uso delle SMCP.

I rispondenti affermano poi che la competenza in lingua inglese varia sensibilmente a seconda della mansione (63%) e della nazionalità (76%); il 50% sostiene che il livello non sia uniforme neppure all'interno del ponte di comando.

### 5.2.3. Equipaggi multiculturali

Le navi sono società in miniatura dal fragile equilibrio, visione confermata dal fatto che i marittimi attestano il loro più recente equipaggio come composto mediamente di 50 nazionalità, un numero esorbitante se lo si prova a immaginare e preoccupante se si considerano le implicazioni culturali e comunicative che ne derivano.<sup>32</sup> Le nazionalità più rappresentate considerando l'intero equipaggio sono i filippini, seguiti da indiani e indonesiani; sul ponte di comando prevalgono invece gli italiani. In merito ai problemi di comunicazione è interessante sottolineare che i cinesi sono i parlanti con cui per i marittimi italiani è più difficile interagire (34%).<sup>33</sup> È inoltre da evidenziare il fatto che spesso i marittimi segnalino difficoltà nella comprensione di madrelingua BrE o AmE, in linea con quanto già osservato da Trenkner (2010) per quel che riguarda la velocità di eloquio e in Kalogjera e Pritchard (1999) in relazione alle espressioni idiomatiche.

Per approfondire la tematica del diffondersi di lessemi dalle varie L1 al *discourse* dell'equipaggio (Kahveci, Sampson 2001; Schriever 2008), si è chiesto ai marittimi di elencare, qualora ne fossero in grado, alcuni termini di questo genere. Tra i vari risultati, i più citati sono stati *bratta* (variante regionale ligure, metafora per 'una brutta situazione'), *no* (/no/), *mamagaio* (tagalog per 'fannullone'), *basura* (tagalog per 'spazzatura'), *telefono*, *lamangiare* (storpiatura e nominalizzazione del verbo italiano per indicare 'il cibo'). È importante notare come le parole più diffuse di questa categoria derivino da

<sup>32</sup> Dai dati emerge che traghetti e navi cargo presentano da tre a quindici diverse nazionalità a bordo, mentre le navi da crociera possono contarne da dieci a centodieci - "di ogni genere", come ha specificato un rispondente.

<sup>33</sup> Si segnala ad esempio che in Chinese English /'vesəl/ sarà pronunciato come /'wəsəl/ e /'θæŋk.ju:/ come /'sæŋk.ju:/.

tagalog e italiano, le lingue di due delle nazionalità più presenti a bordo, specialmente sulle navi da crociera.

#### 5.2.4. Didattica

Il risultato più significativo emerso dalla sezione del questionario inerente la didattica è che il contesto più proficuo per l'apprendimento si è rivelato essere l'attività lavorativa a bordo (Grafici 7, 8), che fornisce all'apprendente una situazione unica in termini di immersione e autenticità. Si può segnalare anche che chi considera lo studio in ambito accademico come maggiormente utile lavora spesso in un ambiente meno internazionale e multiculturale degli altri.

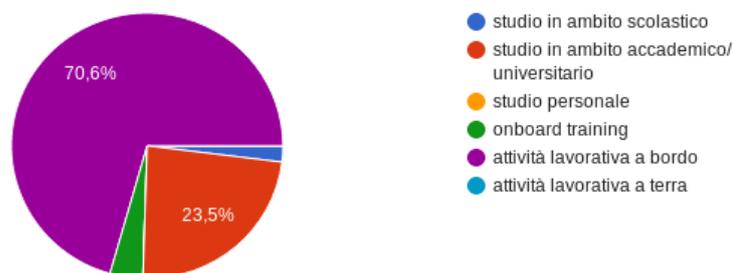


Grafico 7

Attività considerata maggiormente determinante per il proprio apprendimento della lingua di lavoro.

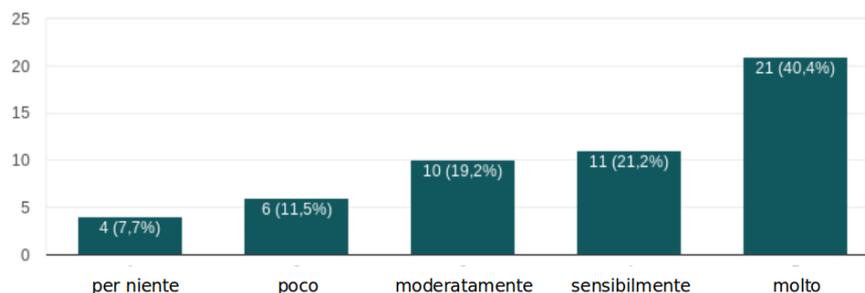


Grafico 8

Miglioramento percepito nella propria competenza in lingua inglese dopo il primo imbarco.

Analizzando le informazioni raccolte sui corsi di lingua frequentati dai partecipanti si evince che si tende ancora a svolgere preponderantemente attività di lettura, traduzione e memorizzazione del lessico, come si può riscontrare dal Grafico 9.<sup>34</sup> In particolare, la traduzione viene segnalata nel 79% dei casi, mentre l'ascolto solamente nel 7%; coerentemente, il 42% dei rispondenti dichiara che il *listening* è l'aspetto con cui ha riscontrato più difficoltà.

<sup>34</sup> Questa sezione del questionario è stata compilata da 45 marittimi su 52, poiché sette non hanno frequentato un percorso di formazione post-diploma per la preparazione dell'esame di Stato.

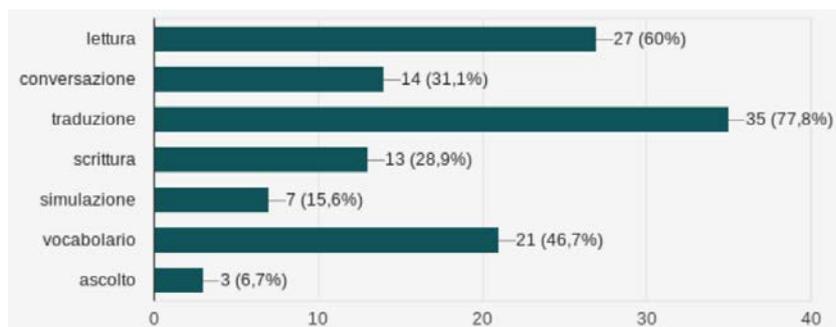


Grafico 9

Tipologie di attività svolte nei corsi di lingua frequentati dai rispondenti.

I dati riguardanti i materiali utilizzati sono positivi e da leggere tenendo a mente le premesse fatte riguardo approccio comunicativo ed ESP. Le risposte dei partecipanti fanno infatti emergere una preferenza per materiale autentico e libri di testo specifici, anche se non necessariamente in lingua target (Grafico 10).

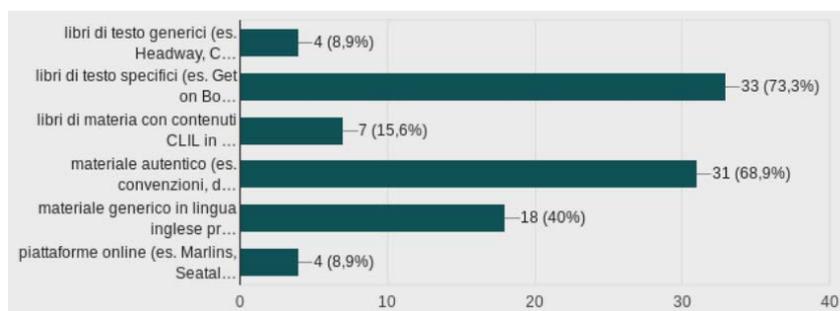


Grafico 10

Materiale didattico utilizzato nei corsi di lingua a cui hanno partecipato i rispondenti.

### 5.2.5. Verifica

In Italia sono presenti ad oggi quindici direzioni marittime in cui è possibile sostenere l'esame di Stato per il conseguimento dell'abilitazione alla professione marittima.<sup>35</sup> La prova d'esame sarà sviluppata da ogni commissione nella forma ritenuta più appropriata, esiste comunque una normativa nazionale in proposito emanata dalla Direzione Generale per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Interno del Ministero dei Trasporti il 1 agosto 1986. Analizzando il decreto ministeriale si deduce che vengono proposte una prova scritta di traduzione e una orale orientata all'accertamento della conoscenza di *Standard Marine Navigation Vocabulary* e *Standard Marine Communication Phrases*. Tuttavia, anche se questa direttiva fosse applicata uniformemente, cosa che i risultati del questionario mettono in dubbio, non sarebbe in ogni caso conforme alle indicazioni dei *Model Course 3.17* e *3.12* riguardo la competenza comunicativa.

Il questionario mostra come, in riferimento alla prova sostenuta in occasione dell'esame di Stato, le modalità d'esame siano davvero varie e presentino implicazioni dal punto di vista metodologico molto diverse tra loro. Nella verifica della lingua inglese prevale la modalità orale (74%) sotto forma di conversazione (43%), ma è piuttosto diffusa anche quella scritta (60%) di traduzione (37%); il 35% segnala inoltre di avere

<sup>35</sup> Bari, Cagliari, Trieste, Genova, Ancona, Reggio Calabria, Napoli, Catania, Palermo, Civitavecchia, Venezia, Ravenna, Pescara, Olbia, Livorno.

eseguito un test a risposta chiusa, il 15% di avere svolto una comprensione del testo, e solo cinque rispondenti dichiarano di avere affrontato una prova di ascolto. Per quanto riguarda la verifica della competenza specifica in Maritime English si distingue invece più nettamente la modalità di traduzione, orale o scritta che sia (67%); il 26% afferma comunque che gli è stato somministrato un test a risposta chiusa, mentre appena quattro rispondenti hanno svolto una prova di ascolto, e solo due una simulazione.<sup>36</sup> L'11% dei partecipanti sostiene inoltre di non essere stato sottoposto ad alcun accertamento specifico in merito al Maritime English e il 40,4%, quasi la metà, afferma che non sono state testate le SMCP durante il proprio esame. Emerge dalle risposte un andamento piuttosto controproducente e in controtendenza rispetto a linee guida ed evoluzioni auspicabili in materia di verifica della competenza linguistica in ambito marittimo.

### 5.2.6. Certificazione

Così come i singoli Stati di bandiera hanno la libertà di stabilire una certificazione obbligatoria all'interno delle loro acque nazionali, le compagnie di navigazione possono richiedere un accertamento della competenza linguistica se lo ritengono opportuno. A questo proposito è emerso dal questionario che le compagnie richiedono livelli di competenza linguistica piuttosto arbitrari, e che spesso la verificano da sé o fanno riferimento a enti di formazione linguistica privati come ad esempio Inlingua; non sempre si può pertanto parlare di una vera e propria certificazione.<sup>37</sup> Il 52% dei partecipanti afferma di possedere una certificazione di lingua inglese, mentre il 19% la ha ottenuta in Maritime English. Solo il 30% è a conoscenza dell'esistenza di enti certificatori di settore, quindici rispondenti hanno familiarità con il Marilins English Language Test for Seafarers, due conoscono l'IMEC (International Maritime English Testing System) e nessuno ha mai sentito nominare TOMECE (Test of Maritime English Competence) e MarTEL (Maritime Tests of English Language), cosa piuttosto sconcertante nel caso di quest'ultimo, finanziato dall'Unione Europea e pensato proprio per i marittimi europei.

### 5.2.7. Commento finale

A conclusione del questionario è stato posto ai partecipanti un quesito di importanza centrale rispetto al lavoro svolto, ovvero: "sei d'accordo con il fatto che la formulazione e l'applicazione di standard internazionali di competenza linguistica in Maritime English sia auspicabile?". Il 77% dei rispondenti ritiene tali standard opportuni e auspicabili (Grafico 11); osservando il Grafico 12 si può inoltre dedurre che chi ha un grado più alto tende a considerarsi d'accordo con l'introduzione di standard uniformi per la verifica.

A questo proposito è interessante riportare alcuni dati dal questionario dell'unico comandante che ha partecipato alla ricerca. Il comandante afferma che molto spesso la conoscenza limitata del Maritime English provoca fraintendimenti nella comunicazione interna ed esterna, e di avere frequentemente a che fare con marittimi che tendono a evitare l'uso della lingua comune. Sostiene inoltre che i marittimi hanno generalmente una scarsa competenza in inglese/Maritime English, e che tale abilità varia grandemente a

<sup>36</sup> I risultati si allineano a quelli del MarCom Report (SIRC 1999), che cita prove di comprensione del testo e test su lessico, grammatica e General English.

<sup>37</sup> Al giugno 2018 Costa Crociere richiede in GE il livello B2 per i *deck officer*, B1 per gli *engine officer* e C1 per i *chief mate*, ma senza che siano necessariamente certificati da enti internazionali. La GNV prevede che i *deck officer* abbiano il livello A2. Altre compagnie di navigazione presentano indicazioni più vaghe quali 'adeguato alla mansione', 'conoscenza delle SMCP', 'fluent', 'sufficiente' e così via.

seconda di mansione e nazionalità, per cui si rende a suo parere necessaria l'immersione attraverso l'attività lavorativa a bordo, ma anche una certificazione uniforme delle competenze linguistiche di settore.

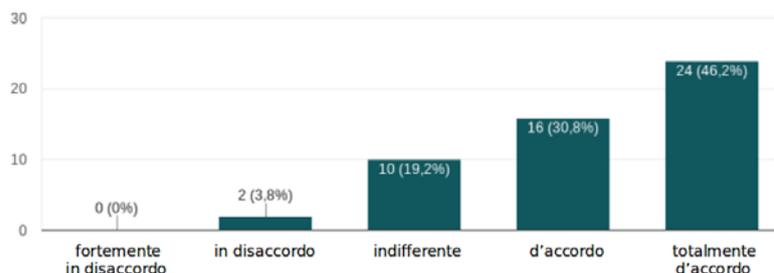


Grafico 11

Percezione dell'opportunità di uno standard internazionale di verifica della competenza linguistica di settore.

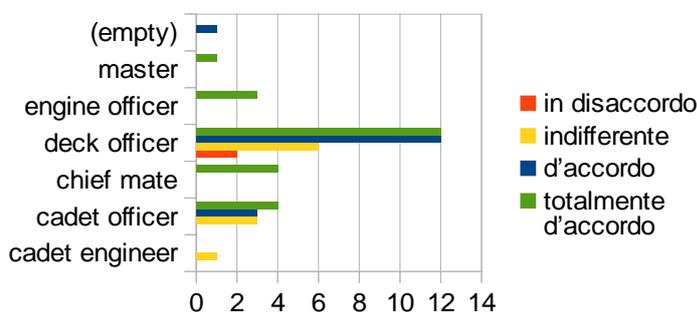


Grafico 12

Variatione della percezione dell'opportunità di uno standard di verifica internazionale della competenza linguistica di settore in base all'incarico lavorativo.

## 6. Conclusioni

Le convenzioni IMO sono state in maggioranza introdotte in modo reattivo, in risposta a disastri e incidenti avvenuti,<sup>38</sup> modalità che pare essere tipica del settore marittimo (AGCS 2012; Brenkner *et al.* 2014; Diaz Pérez 2002; Schriever 2008). Dal momento che le problematiche tendono quindi ad assumere rilevanza in seguito al verificarsi di eventi fuori dall'ordinario, ci si sarebbe aspettato che un impulso per una nuova riforma nel campo dei requisiti linguistici potesse essere generato dagli incidenti di Costa Concordia e Sewol, dove le procedure di evacuazione sono state inficiate proprio dalle difficoltà di comunicazione; ma così non è stato.

Se ad oggi l'idea della sicurezza ambientale e personale di chi è coinvolto nelle operazioni non è stata sufficiente per innescare un'azione correttiva da parte degli enti preposti, forse lo sarà la sempre più ingente quantità di interessi in gioco, in primo luogo quelli commerciali e finanziari. È stato appurato che il numero di navi in circolazione

<sup>38</sup> È il caso del MARPOL (*Maritime Pollution Act*), adottato nel 1973 dopo il disastro della petroliera Torrey Canyon, e modificato nel 1978 dopo l'incaglio dell'Amoco Cadiz. L'incidente della petroliera Exxon Valdez (1989) ha portato alle modifiche nella progettazione delle imbarcazioni con *double hulls*, l'affondamento del *ro-ro passenger ferry* Estonia (1994) ha determinato la revisione delle operazioni di salvataggio in elicottero, e il ribaltamento del traghetto Herald of Free Enterprise (1987) ha portato all'introduzione dell'ISM (*International Safety Management Code*). Così successe anche con lo Scandinavian Star nel 1990, che portò alla pubblicazione delle *Standard Marine Communication Phrases*.

continuerà ad aumentare, così come faranno la loro dimensione e la multiculturalità a bordo, determinando un sempre più basso margine di errore e una sempre più alta probabilità del verificarsi di sinistri costosi e con conseguenze catastrofiche. È chiaro che il primo interesse di un'operazione sia il profitto delle varie parti interessate, perciò il fatto che più studi fatti in proposito (AGCS 2017; DNV 2018) prevedano un aumento sostanziale delle spese concernenti gli incidenti in futuro, potrebbe essere un buon incentivo per affrontare le problematiche di settore.<sup>39</sup>

Bisogna constatare che l'IMO ha recentemente adottato un approccio più proattivo alla risoluzione delle problematiche; tuttavia, invece di investire su una più efficace istruzione dell'elemento umano, si è puntato a eliminare tale fattore dall'equazione della sicurezza, facendo crescente affidamento sulla tecnologia. Gli autori di *The Human Element* (MCA 2010) sostengono in merito che l'elemento umano, se propriamente istruito e preparato, rappresenti un fattore cruciale per la risoluzione delle criticità; affinché sia così i marittimi devono però poter ricevere una formazione adeguata. Nulla di concreto è tuttavia stato stabilito in merito alla competenza linguistica e comunicativa dei marittimi in campo internazionale, e sono tuttora i singoli Stati di bandiera a decidere o delegare l'ampiezza e il livello di approfondimento della preparazione in Maritime English richiesta ai marittimi, così come le modalità di insegnamento e i criteri di valutazione. Il questionario ha inoltre confermato il fatto che anche all'interno dei singoli Stati di bandiera la difformità in merito sia sensibilmente importante, e ha appurato che, non solo gli studi di settore, ma anche i marittimi stessi ritengono decisamente auspicabile l'esistenza di standard internazionali uniformi.

La base per l'introduzione di una certificazione linguistica uniforme è già disponibile, tuttavia la regolamentazione vigente non sarà mai pienamente efficace finché non verrà sancita l'obbligatorietà del conseguimento di una determinata certificazione linguistica e l'uniformità metodologica della relativa prova di verifica. È una sfida che l'industria marittima non può più rimandare. Le organizzazioni internazionali devono colmare la distanza tra gli standard e la realtà, portando avanti la causa della comunicazione per rendere i mari più sicuri e più puliti.

**Bionota:** Sonia Braghini si è laureata in Lingue Moderne per la Comunicazione e la Cooperazione internazionale presso l'Università degli Studi di Genova. Attualmente è collaboratrice linguistica presso la Scuola di Lingue Estere dell'Esercito. Si occupa e si interessa di linguaggi specialistici, microlingue, analisi del discorso e linguistica cognitiva.

**Recapito autore/i:** [3706288@studenti.unige.it](mailto:3706288@studenti.unige.it).

**Ringraziamenti:** si ringraziano l'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova per la disponibilità e il professor Cristiano Broccias per il prezioso e continuativo ruolo di supervisione del progetto.

<sup>39</sup> Allianz (AGCS 2017) stima una cifra tra i due e i quattro miliardi nel caso di un sinistro rilevante.

## Riferimenti bibliografici

- Alderson C. e Wall D. 1993, *Does Washback Exist?*, in “Applied Linguistics” 14, pp. 115-129.
- Allianz Global Corporate and Specialty 2012, *Safety and Shipping 1912-2012: From Titanic to Costa Concordia*, Munich, AGCS.
- Allianz Global Corporate and Specialty 2017, *Safety and Shipping Review 2017: an annual review of trends and developments in shipping losses and safety*, Munich, AGCS.
- Baltic and International Maritime Council 2015, *Manpower Report 2015*, Londra, Marisec.
- Björkroth P., John P. e Noble A. 2013, *Making SMCP count!*, in IMLA (a cura di), *Proceedings of the 25th International Maritime English Conference*, Istanbul, Piri Reis University, pp. 136-149.
- Blakey T. 1987, *English for Maritime Studies*, Oxford, Pergamon Press.
- Bocanegra-Valle A. 2010a, *Global Markets, Global Challenges: The position of Maritime English in today's shipping industry*, in Linde López A. e Crespo Jiménez R. (a cura di), *Professional English in the European Context: the EHEA challenge*, Berlino, Peter Lang, pp. 151-174.
- Bocanegra-Valle A. 2010b, *The Language of Seafaring: Standardized Conventions and Discursive Features in Speech Communications*, in “International Journal of English Studies” 11 [1], pp. 35-53.
- Bocanegra-Valle A. 2013, *Maritime English*, in Chapelle C.A. (a cura di), *The Encyclopedia of Applied Linguistics*, London, Blackwell Publishing, pp. 3570-3583.
- Brenkner M., Möckel S. e Strohschneider S. 2014, *Enhancing safety through generic competencies*, in “Transnav International Journal of Marine Navigation and Safety of Sea Transportation” 8 [1], pp. 97-102.
- Brooks B., John P. e Schriever U. 2017, *Profiling maritime communication by non-native speakers: a quantitative comparison between the baseline and standard marine communication phraseology*, in “English for Specific Purposes” 47, pp. 1-14.
- Brown D. 2002, *Language Assessment: Principles and Classroom Practices*, New York, Pearson.
- Carrasco Cabrera M.J. 2010, *Inglés técnico marítimo*, Madrid, Paraninfo.
- Cimmino A. 2018, *Dizionario Inglese dei Termini Marinareschi e Tecnici Navali*. <http://www.marinai.it/utl/ing-ita.pdf> (11.06.2018).
- Cole C. e Trenkner P. 2008, *The yardstick for Maritime English STCW assessment purposes*, in IMLA (ed.), *Proceedings of the 20th International Maritime English Conference*, Shanghai, Shanghai Maritime University, pp. 163-173.
- Cole C. e Trenkner P. 2012, *Whither Maritime English?*, in IMLA (a cura di), *Proceedings of the 24th International Maritime English Conference*, Yangong, Myanmar Maritime University, pp. 3-17.
- Cross S., Down D., Jeffrey G. e Mercer R. 2014, *Mariner Perspectives: The Relation Between Multiple Choice Questions, English Language, and STCW Competency*, in IMLA (a cura di), *Proceedings of the 26th International Maritime English Conference*, Terschelling: Maritime Institute Willem Barentsz.
- Crystal D. 2003, *English as a Global Language*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Crystal D. 2005, *La Rivoluzione delle Lingue*, Bologna, Il Mulino.
- Čulić-Viskota, A. e Kalebota S. 2013, *Maritime English – What does it communicate?*, in “Transactions on Maritime Science” 2, pp. 109-112.
- Čulić-Viskota, A. e Mönnigmann B. 2017, *Standardised English Language Proficiency Testing for Seafarers*, in “Transactions on Maritime Science” 2, pp. 147-154.
- Del Rosso P. 2014, *Dictionary of Maritime Terms 4th Edition*, Edinburgh, Witherby Seamanship.
- Det Norske Veritas Group 2018, *Annual Report 2017*, Oslo, DNV.
- Diaz Pérez J.M. 2002, *IMO Standard Marine Communication Phrases and teaching their use in the Vessel Traffic Services context*, in IMLA (a cura di), *Proceedings of the 3rd International Congress on Maritime Innovations and Research*, Bilbao, Universidad del País Vasco, pp. 649-658.
- Dževerdanović-Pejović M. 2013, *Discourse of VHF communication at sea and the intercultural aspect*, in “International Journal for Traffic and Transport Engineering” 3 [4], pp. 377-396.
- Fairplay Daily News 2007, *Pilotage at Heart of a Sensitive Regulatory Area*. <http://www.fasa.org.sg/library/SSA0404001/News%20Media%20Reports> (29.05.2018).
- Franceschi D. 2014, *The Features of Maritime English Discourse*, in “International Journal of English Linguistics” 4 [2], pp. 78-87.
- Grech M., Horberry T. e Koester T. 2008, *Human Factors in the Maritime Domain*, Boca Raton, CRC Press.
- Horck, I. 2005, *Getting the Best from Multi-cultural Manning*, Copenhagen, BIMCO.
- International Civil Aviation Organization 2010, *Doc 9835. Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements 2nd edition*, Montréal, ICAO.

- International Maritime Organization 1985, *Standard Marine Navigational Vocabulary*, Londra, IMO.
- International Maritime Organization 2000, *Model Course 3.12: Assessment, Examination and Certification of Seafarers*, Londra, IMO.
- International Maritime Organization 2002a, *International Safety Management Code*, Londra, IMO Library Services.
- International Maritime Organization 2002b, *Standard Marine Communication Phrases*, Londra, IMO.
- International Maritime Organization 2005a, *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*, Londra, Lloyd's Register.
- International Maritime Organization 2005b, *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, Londra, IMO.
- International Maritime Organization, 2005c, *Safety of Life at Sea Convention*, Londra, Lloyd's Register.
- International Maritime Organization 2009, *Model Course 3.17: Maritime English*, Londra, International Shipping Federation.
- Istituto Idrografico della Marina 2006, *Manuale dell'ufficiale di rotta*, Genova, IIMM.
- John P., Toncheva S. e Zlateva D. 2017, *Developing an assessment methodology for a universal Maritime English proficiency test for deck officers*, in IMLA (a cura di), *Proceedings of the IAMU 18th Annual General Assembly*, Varna, Vaptsarov Naval Academy, pp. 150-159.
- Kahveci E. e Sampson H. 2001, *Findings from the shipboard based study of mixed nationality crews*, in SIRC (a cura di), *Proceedings of SIRC's Second Symposium*, Cardiff, Cardiff University, pp. 39-60.
- Kalogjera, D. e Pritchard B. 1999, *On some features of conversation in Maritime VHF communication*, in Cotterill J., Coulthard M. e Rock F. (a cura di), *Dialogue Analysis: working with dialogue*, Tubingen, Max Niemeyer Verlag.
- Kourieois S. 2015, *Investigating Maritime Students' Academic and Professional Language Skills: a needs analysis*, in "English for Specific Purposes World" 47. <http://www.esp-world.info> (29.05.2018).
- Logie C., Vivers E. e Nisbet A. 1997, *Marlins English for Seafarers: Study Pack 1*, Glasgow, Marlins.
- Logie C., Vivers E. e Nisbet A. 1998, *Marlins English for Seafarers: Study Pack 2*, Glasgow, Marlins.
- Marine Accident Investigation Branch 2009, *Investigation Report Maersk Kendal*. [http://www.maib.gov.uk/publications/investigation\\_reports/2010/maersk\\_kendal.cfm](http://www.maib.gov.uk/publications/investigation_reports/2010/maersk_kendal.cfm) (28.05.2018).
- Maritime and Coastguard Agency 2010, *The Human Element: a guide to human behaviour in the shipping industry*, Londra, TSO.
- Ministero dei Trasporti 1986, *Direzione Generale per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Interno*, Roma, Ministero dei Trasporti.
- Molland A. F. 2008, *The Maritime Engineering Reference Book. A Guide to Ship Design, Construction and Operation*, Oxford, Elsevier.
- Murrell S. 2008, *Proposal to create an international examination in the IMO SMCP Phrases as the first of a series of international Maritime English examinations*, in IMLA (a cura di), *Proceedings of 20th International Maritime English Conference*, Shanghai, Shanghai Maritime University, pp. 191-195.
- National Transportation Safety Board 2009, *M/V Cosco Busan Bridge Allision*. <http://www.nts.gov/doclib/reports/2009/MAR0901.pdf> (29.05.2018).
- Noble A. 2012, *Make the Most of Diversity*, in "Telegraph" 2, p. 26.
- Noble A. 2015, *The IMO SMCP 15 years on: current perceptions and realistic recommendations*, in IMLA (a cura di), *Proceedings of the 27th International Maritime English Conference*, Johor Bahru, NMIT, pp. 127-144.
- Pritchard B. 2002, *On some issues in the standardisation of Maritime English – pedagogical implications*, in IMLA (a cura di), *Proceedings of the Seminar on Maritime English*, Istanbul, Istanbul Technical University & JICA, pp. 2-16.
- Pritchard B. 2003, *Maritime English syllabus for the modern seafarer: comprehensive or safety-related courses?*, in "WMU Journal of Maritime Affairs" 2 [2], pp. 149-166.
- Qinchao W. 1992, *Practical English Conversation for Mariners*, Dalian, Dalian Maritime University.
- Reguzzoni M. 2012, *Building and using field-specific corpora to enhance ESP teaching*, in IATEFL (a cura di), *Proceedings of the 46th Annual International IATEFL Conference and Exhibition*, Glasgow. <http://slideplayer.com/slide/700757/> (01.05.2018).
- Schriever U. 2008, *Maritime Communication in an International and Intercultural Discourse*, Hobart, University of Tasmania.
- Seafarers International Research Centre 1999, *MarCom: the impact of multicultural and multilingual crews on MARitime COMMunication*, Cardiff, SIRC.
- Seatalk 2015, *SeaTALK survey: executive summary of the report*. [http://seatalk.pro/index.php?option=com\\_content&view=article&id=8&Itemid=471](http://seatalk.pro/index.php?option=com_content&view=article&id=8&Itemid=471) (29.03.2018).
- Shohamy, E. 1998, *Critical language testing and beyond*, "Studies in Educational Evaluation" 24 [4], pp. 331-345.

- Short V. 2006, *Maritime English: Valuing a common language*, in "Nautical Briefing - Supplement to Seaways the Journal of the Nautical Institute" 10, pp. 1-12.
- Sullivan E. 1999, *Maritime Encyclopaedic Dictionary*, London, LLP Reference Publishing.
- Tominac Coslovich S. 2011, *Time to Engineer New Standards*, in "Telegraph" 10, p. 26.
- Trenkner P. 1990, *Englisch für Schiffsoffiziere*, Warnemünde, Ingenieurhochschule für Seefahrt.
- Trenkner P. 2000. *Maritime English: an attempt to an imperfect definition*, in IMLA (a cura di), *Proceedings of the 2nd IMLA Workshop on Maritime English*, Dalian, Dalian Maritime University, pp. 1-8.
- Trenkner P. 2005. *The IMO SMCP: Refreshing memories to refresh motivation*, in IMLA (a cura di), *Proceedings of the 17th International Maritime English Conference*, Marsiglia, Aix-Marseille Université, pp. 222-237.
- Trenkner P. 2010, *The Need to Mind your Language!*, in "Telegraph" 2, p. 27.
- Van Kluijven P. 2009, *Speaking up for seafarers*, in "Telegraph" 12, p. 31.
- Van Leunen W. 2011, *The Maritime Simulator: an instrument for MET assessment?*, in IMLA (a cura di), *Proceedings of the 23rd International Maritime English Conference*, Costanza, Editura Nautica, pp.61-71.
- Vecchia Formisano A. 2014, *Maritime English: appendice al Captain's Handbook*, Torre del Greco, Edizioni Duemme.
- Velikova G. 2010, *Maritime English Testing: current state of affairs*, Varna, Vaptsarov Naval Academy. <http://www.MarTEL.pro/Researchers/MarTEL-Research-Papers.aspx> (17.03.2018).
- Weeks F. 1986, *Wavelength: how to use the IMCO standard marine navigational vocabulary*, Oxford, Pergamon Press.
- Weeks F. 1988, *Seaspeak Training Manual: essential English for International Maritime Use*, Oxford, Pergamon Press.