

**Євген Оберемок**

кандидат технічних наук,  
судовий експерт лабораторії товарознавчих та транспортно-товарознавчих видів досліджень,  
Одеський науково-дослідний інститут судових експертиз  
<https://orcid.org/00000-0002-7531-8449>

**Валентина Гриньчак**

судовий експерт лабораторії товарознавчих та транспортно-товарознавчих видів досліджень,  
Одеський науково-дослідний інститут судових експертиз  
<https://orcid.org/0009-0006-4020-9142>

**Сергій Білий**

судовий експерт лабораторії товарознавчих та транспортно-товарознавчих видів досліджень,  
Одеський науково-дослідний інститут судових експертиз  
<https://orcid.org/0009-0006-2281-674X>



## ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ МОРСЬКИХ ТЕРМІНІВ

*У статті проаналізовано особливості семантики, морської термінології та перекладацьких рішень, що були застосовані для її відтворення українською мовою. Автори досліджують найбільш продуктивні шляхи перекладу морської термінології з англійської на українську. Методологічну основу дослідження становить аналіз процесів появи нових термінів у морській технічній термінології та коректного їх використання на практиці. Проаналізовано формальний переклад термінів, які можуть мати хибне тлумачення під час проведення рятувальних операцій на воді. Рекомендацією є залучення моряків, суднобудівників, лінгвістів до співпраці над створенням єдиного Стандарту (або комплексу стандартів) з морської термінології, технічних довідників із морської тематики, доопрацювання існуючих словників-довідників (електронних) із внесенням до них морських термінів-стандартів.*

**Ключові слова:** морські терміни, міжнародні стандарти, поперечний метацентр, критерій погоди, центр величини, Міжнародна морська організація (далі - ММО), Резолюція ММО, діаграма статичної остійності, стабільність.

**Постановка проблеми в загальному вигляді й обґрунтування її актуальності.** Дослідження проблематики появи нових термінів у морській технічній термінології та коректного їх використання на практиці. Морська термінологія стає предметом посиленої уваги лінгвістів до теоретичних питань,

пов'язаних із пізнанням природи самого терміна, джерел формування термінології. Запровадження нової української морської термінології супроводжується низкою проблем, серед яких - відсутність єдиного стандарту, підтримки з боку досвідчених фахівців морської галузі, недостатня кількість

навчальних матеріалів, а також проблеми, пов'язані з історичними особливостями розвитку української морської галузі.

**Постановка завдання.** Стаття має за мету аналіз семантичних особливостей морської термінології, появи нових термінів у морській технічній термінології та коректного її використання на практиці, труднощів перекладу з англійської мови на українську. Досягнення цієї мети передбачає розв'язання таких завдань: дослідити тематичну організацію морської термінології, семантичну складову.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Морська термінологія - це сукупність моногалузевих і полігалузевих спеціальних найменувань, що співвідносяться з конкретними поняттями та реаліями морської сфери й утворюють відповідну терміносистему [1].

Морська терміносистема почала формуватися в англійській мові досить давно і на шляху свого становлення зазнала впливу багатьох інших мов, наприклад грецької, французької, голландської, скандинавських мов [2, с. 16].

Українська морська термінологічна система також пройшла досить довгий і важкий шлях розвитку. Спочатку морські поняття передавалися за допомогою загальнонародних слів, які поступово набували спеціального значення. Згодом на розвиток цієї терміносистеми значний вплив мали інші мови, зокрема російська, грецька, латина й англійська, що збагатили її новими лексичними одиницями [3].

Морські терміни становлять систему, яка відображає класифікацію речей і явищ, які ними позначаються. Морський термін - слово чи усталене словосполучення, яке співвідноситься з певним поняттям морської справи.

Мудрі люди наголошували, що спілкування має відбуватися однією мовою, щоб не виникало непорозумінь. «Перш ніж сперечатися, необхідно домовитися про терміни», - запропонував колись Вольтер. «Вживайте слова правильно, і ви позбавите світ половини непорозумінь», - стверджував Декарт.

Будь-яка мова перебуває у безперервному розвитку. Життя вносить у суспільне середовище нові слова, йдуть в історію старі, змінюються правила написання. Введення в ужиток іноземних слів вже давно ні в кого не викликає відторгнення. Однак некоректне

ставлення до слова і до граматики, помилкове або неточне використання термінології може призвести до проблеми або навіть катастрофи. І прикладів тому дуже багато: особливо, коли можливе застосування величин іншої розмірності (метрів і футів, кілограмів і фунтів, літрів та галонів тощо).

У відповідальних технологічних виробничих процесах, а також під час рятувальних чи військових операцій отриману інформацію та накази повторюють, щоб підтвердити їх правильне розуміння. Для зручності вузькі фахівці під час зв'язку можуть використовувати радіожаргон: на флоті під час розмови з диспетчером при радіообміні можна почути при слові *Roger*, яке означає «Вас зрозумів», «Прийнято» тощо.

У разі перекладу або запозичення іноземного тексту шляхом формального копіювання-перекладу можлива поява некоректної версії інформації. Неправильне трактування може призвести до хибних висновків. Як приклад можна навести пояснення терміна «поперечний метацентр», що означає умовний центр, який у просторі рухається вздовж складної траєкторії («*еволюти*») та навколо якого під час крену відбувається обертання умовної точки прикладання сили підтримки («архімедової сили»). Однак у деяких джерелах під терміном «метацентр» розуміється умовна точка, що рухається в разі нахилень судна вздовж діаметральної площини (ДП) і через яку проходить вертикальна лінія дії архімедової сили (плавучості). Термін один, але зміст їх різний. А це означає, що некоректні висновки на практиці можуть призвести до непередбачуваних наслідків.

Прикладом цього є рисунок нижче, на якому наведені ілюстрації з трьох джерел [4-6], що без відповідних пояснень можуть призвести до помилкових висновків:

- у документі ММО [4] зображення за відсутності крену положення поперечного метацентру *M* на діаметральній вертикальній площині осі симетрії корпусу ДП (на ній розташовуються також точки *G* та *K*) та під час крену - перетин лінії дії архімедової сили (сумарна сила підтримки) з ДП в точці *N* у разі крену (точка *M* під час крену відповідає положенню початкового крену, тобто без крену);

- у документі РМРС [5] зображення положення точки *M* (нижній малюнок) у разі нахилу на еволюті, яка не вказана на зобра-

женні, оскільки метацентр завжди перебуває на лінії дії архімедової сили;

- у документі РСУ [6] зображення збережено принципову міжнародну ілюстративну схему без вказівки початкового положення метацентру в разі крену.

На флоті помилки під час передачі інформації неприпустимі, використана термінологія має бути єдиною як для сторони, яка її приймає, так і для сторони, що її передає.

Прикладом відповідального ставлення до термінології та її використання є Резолюція ММО А.918(22) [7], яка замінила Резолюцію А.380(X) [8]. Ця Резолюція містить стандартні фрази морського спілкування ММО (SMCP), які повинні:

- сприяти підвищенню безпеки мореплавання та поведінки судна;

- стандартизувати мову, яка використовується у спілкуванні для навігації на морі, на підходах до портів, водних шляхів та в гаванях, а також на борту суден із багатомовним екіпажем;

- надавати допомогу морським навчальним закладам у досягненні згаданих вище цілей.

Деякі терміни зберігаються за традицією незважаючи на те, що в нормативних міжнародних документах вони замінюються на нові. Прикладом такої трансформації є термін «*діаграма статичної стійкості*», яка вже понад 30 років тому була замінена виразом *righting*

*lever curve* або *GZ curve* (тобто «крива важеля, який забезпечує відновлювальний момент») [9]. Подібне «нововведення» є цілком логічним, адже за допомогою цієї кривої вирішуються питання не тільки статичної, а й динамічної, а моделювання стійкості в статичному положенні можливе тільки на висхідній гілці цієї кривої, а після кута максимуму моделюються динамічні процеси.

Для оцінки остійності судна від перекидання чи часткової втрати його стабільності використовується «метод енергетичного балансу» (*energy balance method*). Після публікації ММО в листопаді 1993 року Резолюції А.749(18) [9] та прийняття на 85-й сесії 2008 року Резолюції MSC.267(85) [10] морський комітет з безпеки ММО (MSC IMO) на цій же сесії змушений був визнати необхідність відповідних пояснювальних приміток для забезпечення одноманітного тлумачення та застосування. Результатом цього став циркуляр MSC.1/Circ.1281 [11], у якому, зокрема, було зазначено:

- пояснювальні примітки покликані надати адміністраціям і судноплавній галузі конкретні рекомендації, що допомагають однаково інтерпретувати та застосовувати вимоги до остійності в неушкодженому стані Кодексу IS 2008 року;

- урядом-членам пропонується використовувати пояснювальні примітки під час засто-

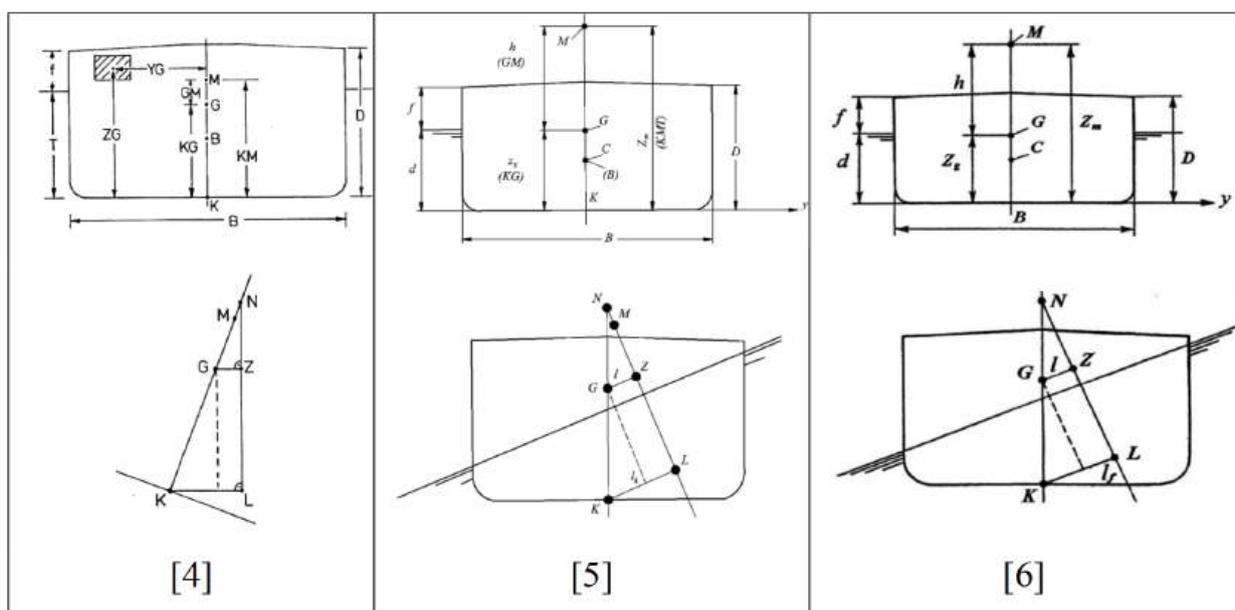


Рис. 1. Ілюстрації документів ММО [4], РМРС [5] та РСУ [6]

сування вимог неушкодженої остійності Кодексу IS 2008 року, прийнятого Резолюцією MSC.267(85), та доводити їх до всіх зацікавлених сторін.

Пункт 3.5.2.1 цього циркуляра ММО, наприклад, пояснює суто морський термін «критерій погоди»: «...of the *weather criteria* is energy balance between the beam wind heeling and righting moments with a roll motion taken into account» що можна дослівно перекласти як «...критерій погоди є балансом енергії між моментом, що кренить від бічного вітру, і відновлювальним моментом з урахуванням зміни крену, що змінюється».

Із цієї простої і лаконічної редакції випливає очевидний висновок, що судно не перекинеться під час шторму, якщо момент, що кренить, буде меншим за відновлювальний. Проте в технічній літературі можна зустріти достатню кількість некоректних формулювань цього терміна.

Нові терміни з'являлися з розвитком суспільства, різних галузей і науки. Загалом немає значення, як з'явився термін «корабель»: від грецького терміна *καράβος* [*karabos*] або від франко-італійсько-іспансько-португальського терміна *caravelle*, який через незвичайність звучання перетворився у термін, до першої половини іноземного складу якого додалося улюблений народний вислів. Унаслідок використання він став загальноживим.

Англійська імперія по праву вважалася володаркою морів, адже вона зробила неоціненний внесок у розвиток мореплавання як у практичному сенсі, так і на законодавчому рівні, і тому штаб-квартира ММО розташована в Лондоні.

В англійській термінології, якщо судно повертається в початкове положення рівноваги після припинення дії сил, що обурюють, можна стверджувати, що воно стійке, що воно стабільне (*stability satisfied*).

Схоже звучання в переважній більшості європейських країн:

<i>stabilität</i> - німецька;	<i>стабільність</i> - українська;
<i>stabilitet</i> - шведська;	<i>stabiilsus</i> - естонська;
<i>stabilność</i> - польська;	<i>stabilita</i> - чеська;
<i>stabilité</i> - французька;	<i>стабільнасць</i> - білоруська;
<i>stabilità</i> - італійська;	<i>stabiliteit</i> - нідерландська;
<i>estabilidad</i> - іспанська;	<i>стабилност</i> - болгарська;
<i>stabilitu</i> - словацька;	<i>estabilidade</i> - португальська.

І пояснення цього дуже просте. У всіх один корінь, що прийшов із латинського, адже першою мовою науки була латинь. Зі словника: *Stabilis* (лат.) - стабільний, стійкий, постійний, що утвердився на певному рівні, не змінюється. Слід визнати, що не всі, звичайно ж, мови мають для цього слова один корінь: Шотландія, Греція, Фінляндія, Ізраїль, ну і, звичайно ж, східні країни використовують інші терміни.

Проте не всі спроби запровадження нових термінів тоді мали успіх.

Технічні терміни «*падкие*» (нестійкі), «*тягость воды*» (вага води), «*коловратное движение*» (обертальний рух), «*твердость*» (міцність), «*количество упорности*» чи «*момент лениости*» (момент інерції), «*упорчивость*» (відновлювальний момент) та інші не збереглися, а деякі - прижилися.

Наприклад, термін *stabilité* був перекладений як «*устойчивость*», тобто як «*стійкість*», проте пізніше, у 1778 р., під час перекладу роботи Ейлера «Повний умогляд будови та водіння кораблів» використовувався новостворений термін «*остойчивость*» (рос.), збережений до цього часу (тому українською зараз використовують термін «*остійність*»).

Імовірно, це було зроблено з міркувань поділу таких понять, як «стійкість судна на курсі», тобто здатність судна не відхилитися від вибраного напрямку руху, та «остійність судна» - у разі розгляду його стійкого позиціонування на водній поверхні без винятку його перекидання.

Щодо терміна «*центр величини*», то семантичною ознакою його є умовна точка, до якої прикладена так звана архімедова сила плавучості тіла, зануреного у воду. Але виникає питання щодо цього терміна: чиєї, якої, чому «величини»?

Можливо, термін «*центр величини*» виник під час перекладу внаслідок силової транскрипції запозиченої термінології, адже «архімедова сила» - це сила плавучості (результуюча сила підтримки, що діє на будь-який занурений у воду об'єкт). Англійською мовою «*плавучість*» - це «*buoyancy*» (або *Floatation* або *Flottabilité* - фр.), в англійській літературі цей центр на рисунках позначається літерою «В», а якщо центр плавучості, то відповідно - «СВ». Термін «центр величини» виник перший раз у документі [12], про який говорилося вище, і є версією перекладу.

Нижче в табличній формі (табл. 1) наведено цитату Л. Ейлера [13] та переклад на російську 1749 року й українську.

Латиницею під терміном *magnitudo* розуміється «величина», «розмір». Це, мабуть, і дало можливість під час перекладу запровадити термін «центр величини». Але *magnitudo* має і ще одне значення: «об'єм». Л. Ейлер уточнює, що йдеться саме про «центр об'єму», тобто звертає увагу на однорідність води, витісненої зануреним у воду корпусом. Таким чином, Ейлер писав про центр об'єму, але через некоректний переклад у російській мові закріпився термін «центр величини» (який використовується зараз і українською).

Складно відповісти на логічне запитання, чи зроблений переклад текстів фахівцями-лінгвістами. Однак слід зазначити, що багато морських термінів перекочували в українську мову незважаючи на те, що була своя власна термінологія. У табличній формі нижче наведені деякі морські терміни із словника 1928 року [14].

Порівняльний аналіз термінів, виконаний російською та українською мовами відповідно до словника 1928 року, наведено в табл. 2.

Для багатьох фахівців морської галузі наведені в таблиці вище терміни несподівано можуть виявлятися новими. Використання їх як сучасних термінів є досить малоімовірним.

Таблиця 1

Л. Ейлер (латинь)	Переклад 1749 року	Переклад 2024 року
<i>Varum ad hoc, ut navis in aequilibrio subsistat, non sufficit partem eius submersam tantae esse capacitatis, sed alia praeterea requiritur conditio, ad quam intelligendam duo puncta sunt notanda, quorum alterum est centrum gravitatis totius navis, alterum vero centrum gravitatis partis submersae, quod haec pars esset habitura, si tota ex materia uniformi veluti aqua constaret; hocque posterius punctum, quia tantum a magnitudine pendet, centrum magnitudinis partis submersae appello. Iam ut navis in aequilibrio persistat, praeter illam determinatam partem submersae quantitatem requiritur, ut ambo haec centra alterum gravitatis totius navis, alterum magnitudinis partis submersae in eandem lineam rectam perpendiculararem seu verticalem cadant</i>	<i>Однако для сего, чтобы корабль стоял в равновесии, недостаточно того, чтобы погруженная часть толь была велика, но требуется иное состояние, которое чтобы уразуметь, примечать должно две точки. Первая из них есть центр тягости всего корабля, вторая центр тягости погруженной в воде части корабля, которая бы оный тогда имела, когда бы она состояла из одинаковой материи, какова есть вода. Центр тягости погруженной части называют центром величины погруженной части, для того что он только от величины зависит. Чтобы корабль стоял в равновесии, сверх определенного количества погруженной части потребно, чтоб оба центры стояли на одной прямой вертикальной линии</i>	<i>Для того, щоб корабель залишався в рівновазі, недостатньо, щоб його занурена частина мала таку місткість, але необхідна ще одна умова, щоб зрозуміти її, потрібно відзначити два моменти, один з яких - центр тяжіння всього корабля, а інший - центр тяжіння зануреної частини, тому що вони були б частиною, якби ціле складалося з однорідної матерії, як вода; і цю точку, оскільки вона залежить лише від об'єму, я називаю центром об'єму зануреної частини. Тепер для того, щоб корабель залишався в рівновазі, крім визначеної кількості зануреної частини, потрібно, щоб обидва ці центри, один - сили тяжіння всього корабля, а інший - об'єму зануреної частини, були на одній прямій перпендикулярній або вертикальній лінії</i>

Таблиця 2

Термін	1928 [14]	Термін	1928 [14]
Остойчивость	Держкість	Задрайка	Цурка
Шпангоут	Колюба	Шпиль	Баран сторчовий
Мидель-шпангоут	Ботя середня	Ячейка	Чарунка
Ахтерштевень	Бабка гузова	Якорь	Кітва
Форштевень	Пика	Балка	Тря[а]м
Штевень	Бабка	Буй	Сучка
Крен	Канта	Буйреп	Підсуччя
Кренить	Кантувати	Рубка	Буда
Кренометр	Кантомір	Кранец	Каталка
Бимс	Бе[и]ндюг	Зыбь	Брижа
Комингс	Гасоня	Бакштаг	Отоса
Парусность	Вітрильність	Паром	Порон

Морська термінологія повинна відповідати поточному рівню розвитку техніки та промисловості, вона має бути єдиною без подвійних трактувань. А це можна досягти запровадженням єдиних стандартів, до розробки яких мають бути залучені моряки, суднобудівники, лінгвісти.

На цей час у світі існує величезна кількість технічних публікацій ([15], [16] та багато інших), структури яких після обговорення залученими до їх розробки фахівцями можуть бути використані під час підготовки подібних нормативних документів. Наприклад, до розробки «Морського енциклопедичного довідника» [17] (довідник містить близько 4000 статей і 1200 ілюстрацій) було залучено понад 300 фахівців з різних галузей науки і техніки, понад 50 рецензентів, а до складу редакційної колегії входило 25 осіб. Редакційна колегія у своєму вступному слові, зокрема, зазначила, що «...не всі терміни та їх визначення можна вважати остаточно встановленими. Поповнення і оновлення морської технічної термінології відбуваються постійно у зв'язку з спеціалізацією морського флоту, що поглиблюється, появою нових типів суден, удосконаленням суднового обладнання і процесом освоєння океану, що прискорюється. Тому редколегія не виключає можливих заперечень та уточнень щодо термінології та змісту статей, що використовується».

В Україні є доступні для загального користування словники [<https://sum.in.ua/>, <https://lcorp.ulif.org.ua/LSlist/>] і, зокрема [18], [19], у яких морська тематика відображена, але не в достатньо повному обсязі.

Відсутність ясності, лаконічності та чіткості у формулюваннях у будь-якому технічному тексті або у виробничому процесі (включно з навчальним процесом чи експертним висновком) може призвести не тільки до проміжних помилок, подвійних тлумачень, а й до некоректних висновків та хибних дій.

Будь-який із можливих сценаріїв вимагатиме застосування конкретної методології вирішення проблеми (за винятком останнього):

- розробка єдиного Стандарту (або комплексу стандартів) з морської термінології;
- розробка технічних довідників із морської тематики;
- доопрацювання існуючих словників-довідників (електронних) із внесенням до них морських термінів.

Усе необхідне для вирішення цього завдання в Україні є: досвідчені фахівці в морській та річковій галузі, лінгвісти, фахові наукові та навчальні заклади (<https://nuos.edu.ua/>, <https://www.onmu.org.ua/>, <https://www.onma.edu.ua/>, <https://hydromech.org.ua/>).

### Список використаної літератури:

1. Андріянова О. Я. Військово-морська термінологія української мови: етапи формування та семантика : автореф. дис. ... канд. філол. наук : 10.02.01. Запоріжжя, 2011. 18 с.
2. Массалина И. П. Средства выражения связующей функции в английском языке военно-морского дела : автореф. дис. ... канд. філол. наук : 10.02.04. Калининград, 2009. 48 с. URL: <http://www.dissercat.com/content/sredstva-vyrazheniya-svyazuyushchei-funktsii-v-angliiskom-yazyke-voennomorskogo-dela>.
3. Андріянова О. Я. Періодизація становлення військово-морської термінології. Проблеми української термінології. 2010. С. 91-95.
4. MSC/Circ.920, 15 June 1999, Model loading and stability manual.
5. РМРС. Правила классификации и постройки морских судов. Часть IV. Остойчивость. НД № 2-020101-138. Санкт-Петербург, 2021. 83 с.
6. РСУ. Правила класифікації та побудови морських суден. Том 2, Київ, 2020. 792 с.
7. Резолюція ММО А.918(22) IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASE от 29.11.2001 (Adopted on 29 November 2001 - Agenda item 9).
8. Резолюція А.380(X). Standard marine navigational vocabulary adopted on 14 November 1977.
9. IMO Resolution A.749(18), adopted on 4 November 1993. CODE ON INTACT STABILITY FOR ALL TYPES OF SHIPS COVERED BY IMO INSTRUMENTS.
10. IMO Resolution MSC.267(85), adopted on 4 December 2008. ADOPTION OF THE INTERNATIONAL CODE ON INTACT STABILITY. 2008 (2008 IS CODE).
11. MSC.1/Circ.1281, 9 December 2008. EXPLANATORY NOTES TO THE INTERNATIONAL CODE ON INTACT STABILITY. 2008.

12. Ломоносов М. В., Полное собрание сочинений. Том XI. Письма, переводы, стихотворения, указатели. Академия наук СССР. Л : Наука, 1983. 428 с.
13. Leonhard Euler. *Scientia Navalis*. Volume 1, 1749, 567 p. University of the Pacific Scholarly Commons. Euler Archive. URL: <https://scholarlycommons.pacific.edu/euler-works/110/> (дата звернення: 02.07.2024).
14. Шелудько І., Садовський Т. Словник технічної термінології. Державне видавництво України. Українська академія наук, Інститут української наукової мови, 1928. 588 с.
15. Arthur Young. *Nautical Dictionary*. Second edition. London : Longman, Green, Longman, Roberts, & Green, 1863. 516 p.
16. Шварц В. В. Краткий иллюстрированный русско-английский словарь по машиностроению. М., 1980, 220 с.
17. Морской энциклопедический справочник. Под ред. акад. Н. Н. Исанина. Ленинград : изд. «Судо-строение», 1986. Том 1 - 512 с. Том 2 - 520 с.
18. Словник української мови (Академічний тлумачний словник 1970-1980): в 11 томах. URL: <http://sum.in.ua/>. Назва з екрана (дата звернення: 14.04.2024).
19. Тлумачний словник української мови у 20 томах. URL: <https://sum20ua.com/?wordid=0&page=0> (дата звернення: 11.03.2024).

#### References:

1. Andriianova, O.Ya. (2011). *Viiskovo-morska terminolohiia ukrainkoi movy: etapy formuvannia ta semantyka [Naval Terminology of the Ukrainian Language: Stages of Formation and Semantics]*: Extended abstract of Cand. of Philological Sciences dissertation: 10.02.01. Zaporizhzhia. 18 p.
2. Massalina, I.P. (2009). *Sredstva vyrazheniia svyazuiushchei funktsii v angliiskom iazyke voenno-morskogo dela [Means of Expressing the Linking Function in the English Language of Naval Affairs]*: Extended abstract of Cand. of Philological Sciences dissertation: 10.02.04. Kaliningrad. 48 p. URL: <http://www.dissercat.com/content/sredstva-vyrazheniia-svyazuyushchei-funktsii-v-angliiskom-azyke-voenno-morskogo-dela>.
3. Andriianova, O.Y. (2010). *Periodyzatsiia stanovlennia viiskovo-morskoj terminolohii. Problemy ukrainkoi terminolohii [Periodization of the formation of naval terminology. Problems of Ukrainian Terminology]*. P. 91-95.
4. MSC/Circ.920, 15 June 1999. Model loading and stability manual.
5. RMRS [Russian Maritime Register of Shipping] (2021). *Pravila klassifikatsii i postroiiki morskikh sudov, chast IV, Ostoichivost [Rules for the Classification and Construction of Sea-Going Ships, Part IV, Stability]*. ND No. 2-020101-138. Saint Petersburg. 83 p.
6. RSU [Register of Shipping of Ukraine] (2020). *Pravyla klasyfikatsii ta pobudovy morskikh suden [Rules for the Classification and Construction of Sea-Going Ships, Vol. 2]*. Kyiv. Vol. 2. 792 p.
7. IMO Resolution A.918(22). IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES. Adopted on 29 November 2001 (Agenda item 9).
8. IMO Resolution A.380(X). Standard marine navigational vocabulary. Adopted on 14 November 1977.
9. IMO Resolution A.749(18). Adopted on 4 November 1993. CODE ON INTACT STABILITY FOR ALL TYPES OF SHIPS COVERED BY IMO INSTRUMENTS.
10. IMO Resolution MSC.267(85). Adopted on 4 December 2008. ADOPTION OF THE INTERNATIONAL CODE ON INTACT STABILITY (2008 IS CODE).
11. MSC.1/Circ.1281, 9 December 2008. EXPLANATORY NOTES TO THE INTERNATIONAL CODE ON INTACT STABILITY.
12. Lomonosov, M.V. *Polnoe sobranie sochinenii. Tom XI. Pis'ma, perevody, stikhotvoreniia, ukazateli [Complete Collection of Works. Vol. XI. Letters, Translations, Poems, Indexes]*. Academy of Sciences of the USSR. Leningrad: Nauka, 1983. 428 p.
13. Euler, L. *Scientia Navalis*. Vol. 1. 1749. 567 p. University of the Pacific Scholarly Commons, Euler Archive. URL: <https://scholarlycommons.pacific.edu/euler-works/110/> (Accessed: July 02, 2024).
14. Sheludko, I., Sadovskyi, T. (1928). *Slovnynk tekhnichnoii terminolohii [Dictionary of Technical Terminology]*. State Publishing House of Ukraine, Ukrainian Academy of Sciences, Institute of Ukrainian Scientific Language. 588 p.
15. Young, A. (1863). *Nautical Dictionary*. 2nd ed. London: Longman, Green, Longman, Roberts, & Green. 516 p.

16. Shvarts, V.V. (1980). *Kratkii illiustrirovannyi rusko-angliiskii slova' po mashirostroeniiu* [Concise Illustrated Russian-English Dictionary on Mechanical Engineering]. Moscow. 220 p.
17. Isanin, N.N. (Ed.). (1986). *Morskoi entsiklopedicheskii spravochnik* [Naval Encyclopedic Reference Book]. Leningrad: Sudostroenie. Vol. 1 - 512 p., Vol. 2 - 520 p.
18. *Slovyk ukrainskoi movy (Akademichnyi tлумachnyi slovyk 1970-1980): v 11 tomakh* [Dictionary of the Ukrainian Language (Academic Explanatory Dictionary 1970-1980): in 11 volumes]. URL: <http://sum.in.ua/> (Accessed: April 14, 2024).
19. *Tлумachnyi slovyk ukrainskoi movy u 20 tomakh* [Explanatory Dictionary of the Ukrainian Language in 20 volumes]. URL: <https://sum20ua.com/?wordid=0&page=0> (Accessed: March 11, 2024).

**Yevhen Oberemok, Valentyna Hrynychak, Serhii Bilyi. Theory and practice of the application of marine terms**

*The article analyzes the peculiarities of semantics, maritime terminology, and translation solutions that were used for its reproduction in the Ukrainian language. The authors investigate the most productive ways of translating marine terminology from English to Ukrainian. The methodological basis of the study is the study of the problems of the appearance of new terms in marine technical terminology and their correct use in practice. The formal translation of terms that may be misinterpreted during rescue operations is analyzed. The recommendation is to involve sailors, shipbuilders, linguists in cooperation on the creation of a single Standard (or a set of standards) on maritime terminology, technical reference books on maritime topics, revision of existing reference dictionaries (electronic) with the inclusion of maritime terms of the standards.*

**Keywords:** *Maritime terms, international standards, transverse metacenter, weather criterion, center of buoyancy, International Maritime Organization (IMO), IMO Resolution, static stability diagram, stability.*