

ІНШОМОВНЕ ПРОФЕСІЙНО-ОРІЄНТОВАНЕ СПІЛКУВАННЯ СУДНОВОДІЇВ ЯК ЗАПОРУКА БЕЗПЕКИ НА МОРІ

У статті порушено проблему опанування майбутніми судноводіями іншомовного професійно орієнтованого спілкування. Розглянуто міжнародні та державні акти, у яких висуваються вимоги до майбутніх судноводіїв, з метою гарантування безпеки міжнародного мореплавства.

Процес підготовки фахівців торгового флоту до роботи в міжнародних екіпажах передбачає набуття знань за фахом, вивчення мови міжнародного спілкування, її практичне застосування під час роботи в іноземних компаніях, вільне спілкування з роботодавцями під час співбесіди.

Проблема викладання іноземної мови за професійним спрямуванням майбутнім фахівцям у морській галузі стає актуальною завдяки постійному попиту на висококваліфікованих моряків, здатних спілкуватися в іншомовному середовищі під час виконання своїх професійних обов'язків. Майбутній судноводій – це фахівець, основним завданням якого є безпечне ведення корабля за необхідним маршрутом. У статті розглядаються вербальні та невербальні засоби професійно орієнтованої комунікації майбутнього судноводія.

Під професійною комунікацією майбутніх судноводіїв розуміється свідомий процес обміном інформацією англійською мовою в процесі професійної взаємодії, яка передбачає взаєморозуміння між майбутнім судноводієм та представниками судноплавної галузі з метою управління судном і діяльністю екіпажу, забезпечення безпечного морського транспортування та охорони навколишнього середовища.

Якість роботи й безпека судноплавства багато в чому залежать від професійної компетентності судноводія. Отже, професійна комунікація іноземною мовою вимагає від цього фахівця розвитку низки комунікативних навичок, які необхідні для правильного виконання інструкцій за допомогою іноземної мови з використанням професійної лексики, а також компетентного розуміння партнера та отриманої інформації.

Ключові слова: іншомовне спілкування, професійно орієнтоване спілкування, безпека міжнародного мореплавства, судноводій.

Постановка проблеми. Знання та володіння іноземною мовою відіграє провідну роль у підготовці фахівців торговельного флоту до роботи в міжнародному середовищі у складі багатонаціональних екіпажів. Цей процес передбачає засвоєння знань з фаху, практичне застосування мови міжнародного спілкування під час проходження практики в іноземних компаніях, вільне спілкування з роботодавцями під час співбесіди.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальні питання щодо сутності професійної підготовки курсантів морського профілю досліджувалися у працях В. Болотова, М. Гомзякова, М. Євтюхіна, Ю. Павличенко, В. Сєдих. Широке висвітлення в наукових дослідженнях отримали питання, що стосуються підготовки до професійної діяльності морських спеціалістів в умовах полікультурного екіпажу (Н. Бобришева, С. Козак, Л. Ліпшиць, О. Фролова, Т. Андрес (Т. Andres), Я. Хорк (J. Horck)).

Як зазначає С. Козак, «об'єктивними чинниками, що заважають практичному використанню іноземної мови з професійною метою майбутніми фахівцями морського флоту, є низький рівень

підготовки до іншомовного мовленнєвого спілкування із зарубіжними партнерами, що її здійснює морський вищий навчальний заклад; несформованість професійного лексикону та основних видів іншомовної усної мовленнєвої діяльності; незнання основ ділової іноземної мови; відсутність навичок побудови діалогічного мовлення та ведення іноземною мовою професійно спрямованої бесіди. Суб'єктивними чинниками, що знижують ефективність комунікації майбутніх фахівців морського флоту із зарубіжними партнерами за допомогою іноземного мовлення, стали: недостатній рівень розвитку в них комунікативних здібностей, умінь і навичок; відсутність техніки та культури спілкування; невпевненість і страх спілкуватися іноземною мовою» [1].

Опрацюючи проблему застосування ситуативно-комунікативних технологій у навчанні іншомовного спілкування майбутніх судноводіїв, В. Костюк доводить, що її вирішення «зумовлюється вимогами сучасності до змісту освіти, до якості знань випускника ВНЗ, а також унікальністю самої професії моряка, що вимагає не тільки дотримання безпеки судноплавства та охорони

життя на морі, але й уміння працювати в інтернаціональних екіпажах, дотримуючись міжнародних вимог несення вахти, організації технічного обслуговування суден та взаємодії у штатних та екстремальних ситуаціях» [2].

Провідне значення в контексті нашого дослідження мають наукові роботи В. Смелікової (В. Костюк), яка продовжила свій дослідницький пошук у межах проблеми підготовки майбутніх судноводіїв до професійно орієнтованого спілкування засобами кейс-технологій. Так, науковцем «розроблено критерії, показники та рівні готовності майбутніх судноводіїв до професійно орієнтованого спілкування: мотиваційно-ціннісний (сформованість мотивації до професійно орієнтованого спілкування, сформованість комунікативної толерантності, сформованість мотивації до успіху в процесі професійно орієнтованого спілкування), когнітивний (знання англійської мови професійного морського спрямування, знання про особливості вербального та невербального спілкування, знання етичних норм ведення професійно орієнтованого спілкування), діяльнісний (здатність до розв'язання конфліктів під час професійно орієнтованого спілкування, рівень самоконтролю під час професійно орієнтованого спілкування, вміння володіти нормами та культурою професійно орієнтованого спілкування). Вищезазначені критерії та їхні показники дали змогу охарактеризувати рівні готовності майбутніх судноводіїв до професійно орієнтованого спілкування (високий, середній і низький)» [7].

Ми поділяємо погляд дослідниці, що «іншомовне професійно-орієнтоване спілкування майбутніх судноводіїв – це усвідомлений процес обміну інформацією англійською мовою під час професійної взаємодії, яка передбачає взаєморозуміння між майбутнім судноводієм та представниками судноплавної галузі (які належать до різних культур) із метою управління судном та діяльністю екіпажу, здійснення безпечних морських перевезень та охорони навколишнього середовища» [7].

Незважаючи на внесок, зроблений вітчизняними та зарубіжними науковцями у вирішення проблеми професійно-орієнтованого спілкування майбутніх судноводіїв, є протиріччя між потребою міжнародних організацій у висококваліфікованих судноводіях та значною кількістю аварійних ситуацій на морі, однією з причин яких є недостатній рівень розвитку професійно-орієнтованого спілкування фахівців морської галузі.

Постановка завдання. Метою статті є обґрунтування доцільності підвищення рівня професійно-орієнтованого спілкування майбутніх судноводіїв, що сприятиме зниженню кількості аварійних ситуацій на морі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Питання професійно-орієнтованої іншомовної під-

готовки майбутніх фахівців морської галузі набуває актуальності з огляду на постійний попит на висококваліфікованих моряків, спроможних спілкуватися в іншомовному середовищі, виконуючи свої професійні обов'язки.

Зауважимо, що професія судноводія, який є однією з найважливіших фігур на судні, є престижною і перспективною. Аналіз довідкової літератури дав змогу виділити синонімічний ряд терміна «судноводій»: навігатор – штурман – помічник капітана – судновий офіцер. У словнику подається таке визначення поняття «майбутній судноводій» – це майбутній фахівець із судноводіння, основним завданням якого є безпечне ведення судна за необхідним маршрутом [6, с. 197]. На думку В. Смелікової, це поняття треба розширити та уточнити: це – майбутній спеціаліст, який здійснює навігацію судном і управляє діяльністю екіпажу. Отже, майбутній судноводій – це курсант, який після закінчення вищого морського навчального закладу обійматиме посаду помічника капітана (третього, другого, старшого помічника), що має певний обсяг функціональних обов'язків відповідно до нормативних документів [7].

Професійне спілкування судноводіїв здійснюється на судні та регламентується стандартами Міжнародної морської організації (ІМО). Судноводій – це представник екіпажу, тому його професійна поведінка, уміння налагоджувати контакти, контролювати й управляти позначаються на його авторитеті, довірі до нього судновласника та членів екіпажу. Професійне спілкування судноводіїв з іншими представниками судноплавної галузі має характеризуватися стислістю, ясністю, недвозначністю та інформативністю. При цьому судноводій має отримати максимальний обсяг інформації з мінімальними часовими витратами, використовуючи вербальні і невербальні засоби професійно-орієнтованого спілкування.

До вербальних засобів належать усна і письмова форми мови (рапорти, звіти, листування). Мова судноводія відображає його освіченість, вихованість та інтелігентність, тому саме він має правильно вимовляти слова, грамотно будувати фрази, володіти професійним лексичним запасом.

До невербальних засобів професійно-орієнтованого спілкування належать жести, міміка, пози та манери. Вони розкривають ставлення співрозмовників один до одного, до ситуації, відображають емоційний стан і підтекст у процесі комунікації. Проте доцільно зазначити, що професійне спілкування судноводія з іншими представниками судноплавної галузі здійснюється в межах визначених процедур та чітко структуроване ситуацією спілкування, тому невербальні засоби повинні мати стриманий характер.

Судноводій має оперативно орієнтуватися в ситуації спілкування, вміти слухати, чути та пра-

вильно інтерпретувати інформацію, що надходить із різних джерел, визначати емоційний стан співрозмовника і передбачати його можливі реакції в процесі професійно-орієнтованого спілкування. Судноводій діє в умовах дефіциту часу, тому йому необхідно швидко оцінювати обстановку і приймати рішення, адже він несе особисту відповідальність за виконання своїх посадових обов'язків, цілісність вантажу та судна, безпеку екіпажу та охорону навколишнього середовища.

Означені проблеми в спілкуванні на флоті є неприйнятними, тому якість підготовки морських кадрів контролюється ІМО, яка з метою безпеки та збереження людського життя на морі й охорони навколишнього середовища значно посилила вимоги до сертифікації і кваліфікаційного відбору моряків усіх рівнів та персоналу берегових організацій, пов'язаних із забезпеченням безпеки мореплавства.

Згідно з результатами досліджень, проведених ІМО, близько 86% усіх суден мають багатомовний екіпаж, члени якого за різних причин часто не здатні продемонструвати необхідні навички іншомовного спілкування, таким чином ризикуючи заподіяти шкоду людям, майну та навколишньому середовищу.

Експерти Міжнародної морської організації досліджували проблему використання англійської мови професійного морського спрямування в багатонаціональних екіпажах на суднах світового флоту в рамках Європейського проекту. За їх спостереженнями, у 37% випадків професійно-орієнтованого спілкування англійською мовою морські фахівці під час вахти мали мовні проблеми, що вказує на високий ступінь їх невпевненості під час виконання службових обов'язків у ситуаціях іншомовного спілкування. За всіма аспектами життєдіяльності морського спеціаліста задоволеність професійною діяльністю знижувалася через низький рівень знання мови. Експерти підкреслили, що нездатність спілкуватися призводить до високого рівня стресу на борту судна, тому мовний чинник є важливішим за технічну компетентність морського фахівця [3].

Дослідження причин катастроф у морі, проведені ІМО, показало, що третина нещасних випадків відбувається, насамперед, через недостатньо розвинуте вміння іншомовного спілкування судноводіїв. Наприклад, у районах, що контролюються службою регулювання руху суден, помилки в спілкуванні є причиною 40% зіткнень, більшість з яких викликані збоями в радіозв'язку навіть у рутинних розмовах, хоча й деякі з них сталися також через недосконалість безпосереднього спілкування [3].

Найголовнішою частиною законодавства, де офіційно зафіксовані вимоги щодо спілкування на флоті, є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (Конвенція СОЛАС). Після

доповнень і змін у 2004 р. там з'явилося відповідне положення – Глава V, правило 14, в якому наголошується: «Як робоча мова для комунікації на капітанському містку має використовуватися англійська, вона має використовуватися для зв'язку з капітанським містком іншого судна, для зв'язку з берегом, а також для спілкування на борту між лоцманом і членами екіпажу, які несуть вахту» [4].

У правилі I/14 Конвенції ПДМНВ від 25.06.2010 р. наголошується: «Кожна адміністрація вимагає від кожної компанії забезпечити на борту її суден ефективне усне спілкування відповідно до пунктів 3 і 4 правила V/14 Міжнародної конвенції СОЛАС». Крім того, старші офіцери, що несуть навігаційну ходову вахту на суднах місткістю більше 500 т, мають відповідно до вимог Конвенції ПДМНВ знати і використовувати «Стандартні фрази ІМО для спілкування на морі» англійською мовою [3].

Метою модельних курсів, розроблених ІМО, є «допомога морським навчальним закладам та їх педагогічним колективам у запровадженні нових навчальних курсів або у вдосконаленні та оновленні вже наявних навчальних матеріалів із метою покращення якості та ефективності процесу навчання» [8].

Навігаційні повідомлення з судна на берег і, навпаки, мають бути чіткими, простими та однозначними задля уникнення плутанини та помилок. Тому цілями модельних курсів є:

- покращення компетенції студентів з англійської мови до рівня, необхідного судноплавним компаніям, щоб кандидати змогли успішно пройти співбесіду та відповідати вимогам посадових інструкцій на суднах;
- надати студентам широкі можливості для практики спілкування як загальною, так і морською англійською мовою;
- покращити компетентність студентів з англійської мови до рівня, необхідного для просування на вищі посади, та розвивати здатність до спілкування з членами екіпажу та пасажирями під час надзвичайних ситуацій.

Матеріал вивчається відповідно до принципів комунікативного підходу, зокрема: зосередження на комунікації; акцент на зміст, значення, актуальність та інтерес; студенти беруть активну участь у процесі навчання; навчальні завдання відображають реальне спілкування. Кінцевою метою модельного курсу є покращення вільного володіння англійською мовою в реальних життєвих ситуаціях.

У контексті вищезазначеного зауважимо, що цілі Міжнародного кодексу з управління безпекою полягають у забезпеченні безпеки на морі, запобігання нещасним випадкам або загибелі людей і уникнення заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу і майну. Компанія має

забезпечити, щоб судновий персонал був здатний ефективно спілкуватися під час виконання ним своїх обов'язків. Отже, якість функціонування та безпека мореплавства великою мірою залежать від професійної компетентності членів команди. При цьому поняття компетентності включає набір знань, навичок і ставлень, які дають змогу особистості ефективно діяти або виконувати відповідні функції, що спрямовані на досягнення певних стандартів у професійній галузі або діяльності [5].

Провідними професійними компетентностями майбутнього судноводія, відповідно до ПДМНВ, є [3]:

- достатнє знання англійської мови, що дає змогу особі командного складу використовувати карти та інші навігаційні посібники, розуміти метеорологічну інформацію та повідомлення стосовно безпеки та експлуатації судна, підтримувати зв'язок з іншими суднами, береговими станціями та центрами СРС, а також виконувати обов'язки особи командного складу екіпажу, члени якого розмовляють різними мовами, зокрема здатність використовувати та розуміти Стандартний морський розмовник ІМО (СМР ІМО) (Tab. A-II/1);

- навички використання інформаційних і комунікаційних технологій (Tab. A-II/2);

- здатність працювати в команді, організовувати роботу колективу, планувати та управляти часом, у тому числі в складних і критичних умовах (Tab. A-II/1);

- навички міжособистісної взаємодії, в тому числі здатність спілкуватися як рідною, так і іноземною мовою на професійному рівні (Tab. A-II/2);

- уміння передавати та отримувати інформацію з використанням підсистеми і обладнання глобального морського зв'язку, забезпечувати радіозв'язок у всіх випадках (Tab. A-II/1);

- здатність до аналізу та прогнозування процесів та стану навігаційного обладнання в умовах неповної або обмеженої інформації (Tab. A-II/1);

- здатність здійснювати нагляд та контроль за виконанням вимог національного і міжнародного законодавства у сфері мореплавства та заходів щодо забезпечення охорони людського життя на морі, охорони і захисту морського середовища (Tab. A-II/1);

- здатність до проведення навчальних занять і тренінгів на борту судна (Tab. A-II/2);

- уміння використовувати системи внутрішньосуднового зв'язку (Tab. A-II/4);

- знання основних принципів несення ходової навігаційної вахти та управління особовим складом на містку (Tab. A-II/1);

- навички оцінки навігаційної інформації, отриманої з усіх джерел, зокрема радіолокатора, засобів автоматизованої радіолокаційної прокладки та електронних комплексів навігаційно-інформаційної системи з метою прийняття рішень задля уникнення зіткнення та управління безпечним

плаванням судна; техніки судноводіння за умов відсутності видимості (Tab. A-II/2);

- уміння приймати рішення та проводити дії у непередбачених умовах, зокрема під час аварійних ситуацій та отримання сигналу лиха на морі, задля захисту та безпеки пасажирів, екіпажу, судна і вантажу, координувати пошуково-рятувальні операції (Tab. A-II/3);

- уміння ефективно здійснювати професійну діяльність, приймати та реалізовувати управлінські рішення в багатонаціональному колективі (Tab. A-II/1);

- знання англійської мови, яке дає змогу використовувати англомовну технічну літературу та обговорювати англійською мовою професійні питання під час виконання фахових обов'язків (Tab. A-II/1);

- знання міжнародних і вітчизняних нормативно-правових актів щодо безпеки людського життя на морі й охорони морського навколишнього середовища та забезпечення їх дотримання (Tab. A-II/2);

- знання питань управління персоналом на судні та його підготовки; вміння застосовувати методи управління, вирішувати задачі та керувати робочим навантаженням, доносити до фахівців і нефахівців інформацію, ідеї, проблеми та їх рішення, власний досвід у галузі професійної діяльності (Tab. A-II/2);

- знання методів ефективного управління ресурсами та вміння їх застосовувати (Tab. A-II/2).

Загальновідомо, що високий рівень спілкування на фаховому та побутовому рівні можна вважати передумовою досягнення успіху діяльності в багатонаціональних екіпажах під час перебування на судні. Саме тому агентства, наймаючи судноводіїв за рівнем професійних компетентностей, оцінюють їхні комунікативні здібності, адже в міжнародних екіпажах співпрацюють фахівці з різних країн [3; 6]. У контексті вищезазначеного зауважимо, що саме від фахових ключових компетентностей найбільшою мірою залежить проблема безпеки на воді.

Державний контроль за кваліфікацією та освітньою відповідністю морських фахівців здійснює Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків Міністерства інфраструктури України. Так, роботодавці висловили потребу оцінювання рівня готовності судноводіїв до іншомовного професійно-орієнтованого спілкування під час прийому на роботу у формі тестування та особистого інтерв'ю, що дає змогу перевірити їх рівень англійської мови не тільки в ситуаціях професійного, але й повсякденно-побутового спілкування.

Щороку ступінь безпеки для мореплавства світу піднімається на новий, значно вищий щабель, що пояснюється використанням судноводіями сучасних засобів зв'язку та комунікацій для інформа-

ційного обміну. Адже оперативне здійснення ними інформаційного обміну розширює можливості швидкого реагування та доведення до реальних виконавців розпоряджень і неперервного контролю їх своєчасного виконання. Зазначені технології дають змогу оперативно попереджати судна про наближення стихійних явищ природи, які загрожують мореплавству, про порушення навігаційної ситуації та ін.

Висновки з проведеного дослідження.

Отже, іншомовне професійно-орієнтоване спілкування вимагає від судноводія сформованості цілої низки комунікативних умінь, необхідних для правильного оформлення висловлювання засобами іноземної мови з використанням професійної лексики, адекватного розуміння комунікативного партнера та отриманої інформації.

Перспективою подальших розвідок може стати розгляд навчальної дисципліни «Англійська мова за професійним спрямуванням» із метою підвищення іншомовної комунікативної компетентності майбутніх фахівців торговельного флоту в умовах їхнього навчання у вищих морських навчальних закладах.

Список використаної літератури:

1. Козак С.В. Формування іномовної комунікативної компетенції майбутніх фахівців морського флоту: автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04 / Південноукр. держ. пед. ун-т ім. К.Д. Ушинського. Одеса, 2001. 20 с.
2. Костюк В.Б. Застосування ситуативно-комунікативних технологій у навчанні іншомовного спілкування майбутніх судноводіїв. URL: <http://dspace.pnpu.edu.ua/bitstream/123456789/421/1/Kostyuk.pdf>.
3. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДМНВ–78). International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 1978, as amended). Санкт-Петербург: ЦНИИМФ, 2010. 992 с.
4. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74): [косолидированный] текст, измененный Протоколом 1988 года к ней, с поправками). СПб.: ЦНИИМФ, 2010. 992 с.
5. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ). *Управление безопасностью судоходства (организационно-правовые аспекты)* / под ред. Ю.Е. Полянского. 1998. № 2/II. С. 11–20.
6. Професійна освіта: словник [навч. посібник] / уклад. С.У. Гончаренко [та ін.] / за ред. Н.Г. Ничкало. Київ, 2000. 380 с.
7. Смелікова В.Б. Підготовка майбутніх судноводіїв до професійно-орієнтованого спілкування засобами кейс-технологій: автореф. ... канд. пед. наук 13.00.04 «теорія і методика професійної освіти». Херсон, 2017. 20 с.
8. Model Course 3.17. Maritime English. London: International Shipping Federation of London. 2000. 143 p.

Chyzh S. Foreign professionally-oriented communication of navigators as a guarantee of safety at sea

The process of training merchant fleet specialists to work in the international crews foresees the acquisition the knowledge in the specialty, the study of the language of international communication, its practical application during the practice in foreign companies, free communication with employers during the interview.

The problem of professionally oriented foreign language training of future specialists in maritime industry becomes actual due to the constant request of highly skilled seamen who are able to communicate in a foreign language surroundings while performing their professional duties.

Future navigator is a specialist, whose main task is to navigate the ship safely according to the necessary route. The article deals with verbal and non-verbal means of future navigator's professionally-oriented communication.

Under the professionally-oriented communication of future navigators is understood a conscious process of information exchange in English during professional interaction, which foresees mutual understanding between the future navigator and representatives of the shipping industry for the purpose of managing the vessel and crew activities, the implementation of safe sea transportation and environmental protection.

The quality of the operation and the safety of navigation is largely depend on the navigator's professional competence.

Consequently, foreign professionally-oriented communication requires from a navigator to develop a number of communication skills, which are necessary for the correct execution of the statement by means of a foreign language using professional vocabulary, an adequate understanding of the communicative partner and the information received.

Key words: foreign language communication, professionally-oriented communication, safety of international navigation, navigator.