
ОГОРОДНИК Н.Є.,
кандидат педагогічних наук,
доцент,
докторант, Київський
національний лінгвістичний
університет,
м. Київ, Україна

ЗАПРОВАДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ У НАВЧАННЯ АНГЛІЙСЬКОЇ МОВИ МАЙБУТНІХ МОРЯКІВ

Статтю присвячено проблемі стандартизації у навчанні англійської мови майбутніх моряків як потенційних членів міжнародних екіпажів з характерними для них багатомовністю та полікультурністю. Розглянуто наслідки неефективного спілкування на борту на прикладі найбільш масштабних трагедій на морі. Наголошено на важливості володіння необхідно достатнім мінімумом стандартних виразів для ефективної взаємодії в умовах екстремальних ситуацій.

Ключові слова: аварійність на морі, міжнародний екіпаж, особливості спілкування, англійська мова, стандартні фрази.

Статья посвящена проблеме стандартизации в обучении английскому языку будущих моряков как потенциальных членов международных экипажей со свойственными для них многоязычием и поликультурностью. Рассмотрены последствия неэффективного общения на борту на примере наиболее масштабных трагедий на море. Подчеркивается важность владения необходимо достаточным минимумом стандартных выражений для эффективного взаимодействия в условиях экстремальных ситуаций.

Ключевые слова: аварийность на море, международный экипаж, особенности общения, английский язык, стандартные фразы.

The article deals with standardization in the English language teaching and learning process for future seafarers as potential members of the international crews with their characteristic multilingualism

and multiculturalism. The consequences of ineffective onboard communication are examined on the examples of the most large-scale tragedies at sea. The basic minimum of standard professional phrases for effective interaction in emergency situations at sea and aboard a multinational vessel is emphasized. SMCP as a successful IMO project designed for safe navigation by standardizing a working language – Maritime English for multinational crew is analyzed. The results of MARCOM project on the specifics of communication process in a multilingual and multicultural crew are highlighted and interpreted.

Key words: accidents at sea, international crew, safe navigation, effective communication, Maritime English, standard phrases. SMCP

Упродовж останніх двадцяти років експертами відзначається зменшення кількості аварій на морі. Якщо в період з 1966 по 1985 рр., за даними Регістру Ллойда, гинуло не менше 300 суден на рік, то наприкінці 1990-х рр. кількість аварій складала менш 200 суден [3]. Цьому сприяли, у першу чергу, модернізація судового обладнання та покращення експлуатаційних характеристик суден. І якщо негативний вплив технічного характеру вдалося істотно зменшити, то нейтралізувати вплив природного та людського факторів на аварійність суден виявилось набагато складніше. Загальновідомо, що одним із проявів людського фактору на борту є якість комунікативної взаємодії членів міжнародного екіпажу, що в умовах багатонаціональної команди виявляється у рівні володіння англійською мовою, офіційно визнаною робочою мовою професійного та повсякденно-го спілкування на судні.

Відомо, що збитки через неправильну або неефективну комунікацію нерідко набувають катастрофічних масштабів. Прикладом непоправної шкоди навколишньому середовищу є аварійний розлив нафти з танкера "Sea Empress" (1996) у результаті по-

садки судна на мілину. Китайський буксир, що скоро прибув до зони катастрофи, замість очікуваної допомоги лише погіршив ситуацію повторною посадкою танкера на мілину. Причиною таких непрофесійних дій стала неможливість спілкування між екіпажами обох суден, оскільки на буксирі жоден з членів екіпажу не володів англійською мовою. В результаті рятувальна операція обернулася ще більш згубними наслідками для морського середовища, збільшивши розлив нафти з 2500 до 72000 тон [6]. На фоні усвідомлення всієї тяжкості екологічних наслідків ще безглуздішою виглядає причина, що призвела до них. На підтвердження цього можна навести слова лорда Дж. Дональдсона про те, що важко уявити собі ще більш унаочнену потребу в спільній мові на морі, ніж видовисько величезного китайського буксира-рятувальника, скористатися допомогою якого є неможливим через те, що жоден з членів екіпажу не говорить англійською [6, с. 59].

Ще трагічнішими є наслідки аварій, пов'язаних із загибеллю людей, якою стала трагедія на шведському пасажирському поромі «Скандінавіан Стар» у 1990 році, коли в результаті

пожежі на судні загинуло 158 осіб, і серед причин трагедії було названо погане володіння англійською мовою. Непорозуміння між пасажирами та членами екіпажу, що виникло під час евакуації, значно збільшило кількість жертв. Ця та низка інших подібних трагічних подій звернули увагу на роль людського фактору в попередженні аварійних ситуацій на судні, зокрема, на таку його складову як знання спільної мови та компетентне користування нею. Відсутність злагоджених дій членів екіпажу через неправильне або неповне розуміння команд, що надходять, особливо в екстремальних умовах, призводить до непоправних наслідків: загибелі людей, великомасштабних екологічних катастроф і серйозних економічних збитків унаслідок пошкодження або втрати транспортованих вантажів.

Особливості спілкування у міжнародному екіпажі становлять предмет прискіпливої уваги Міжнародної морської організації (ІМО), що здійснює постійний моніторинг ситуації та вдається до спеціальних заходів щодо її покращення. Так, свого часу проект SeaSpeak (1981-1985) був спрямований на створення оптимальної версії англійської мови для професійного спілкування моряків шляхом використання ретельно продуманих і максимально спрощених фраз, які вигідно відрізняються від безлічі схожих за змістом, але досить багатослівних виразів. Керуючись девізом «Міжнародний екіпаж - міжнародні проблеми», робоча група проекту створила так званий language for shipping (мова для безпечного судноплавства), призначений, головним чином, для ведення радіопереговорів на морі, через що мав украй вузьку сферу застосування. До того ж, SeaSpeak торкався лише одного з аспектів діяльності судноводіїв та

був практично не затребуваним іншими членами екіпажу [11]. З огляду на специфіку практичний курс SeaSpeak міг бути використаний у навчальному процесі лише у вузькотематичному контексті. Тож, він був непридатний для комплексного розвитку навичок і вмінь в аудіюванні, говорінні, читанні та письмі. Однак, за оцінкою фахівців, пройшовши серйозну апробацію на морі та підтвердивши свою ефективність, SeaSpeak, завдяки лаконічності й однозначності виразів, не тільки довів свою дієвість у забезпеченні зв'язку між судновими та береговими службами, але й зберіг свою актуальність дотепер [1, с. 351].

Проте, питання відповідності завчених стандартних морських виразів професійним ситуаціям ще довго залишалося не вирішеним. У 1993 році було розпочато процес перегляду «Стандартного морського навігаційного словника-розмовника», вперше виданого у 1977 р. та доопрацьованого у 1985 р. Удосконалення словника мало на меті підвищити якість обміну інформацією між представниками всіх морських національностей у випадках, коли точність розуміння та перекладу є досить сумнівними [9].

Результатом ревізії тривалістю у сім років стали підготовлені в 1997 році Міжнародною морською організацією (ІМО) та апробовані упродовж наступних 4-х років «Стандартні фрази для спілкування на морі»* (Стандартні фрази). Під час апробації кількість відібраних спочатку фраз було скорочено з 3000 до 1700. Схвалені морськими адміністраціями держав-членів ІМО в 2001 році вони були затверджені рішенням Асамблеї ІМО і дотепер залишаються чинними й обов'язковими для спілкування в режимі «судно - судно» або «судно - берег» [8, 10].

Стандартні фрази, написані в чіт-

кій відповідності до вимог конвенцій ПДНВ і СОЛАС, являють собою добірку окремих фраз, що стосуються повсякденних професійних обов'язків і екстремальних ситуацій на судні, якот: надання метеоданих; забезпечення прибуття, стоянки та відбуття судна; запит щодо буксирування; повідомлення про розлив нафти, зіткнення суден, доставку небезпечних вантажів та ін.

Слід зазначити, що експертні оцінки стосовно доречності та достовірності пропонуваніх фраз розходяться. Багато хто сприймає їх як «штучний набір фразеологізмів, довгий список спрощених речень, які бентежать носіїв англійської мови» [5, с. 163]. Більш того, будучи, по суті, свого роду альтернативною мовою на основі англійської (English-based language), Стандартні фрази ставлять під сумнів, чи всі носії мови вивчають їх з тим, щоб згодом уникнути плутанини та непорозуміння на борту [5]. Інакше кажучи, проблема неточного та неясного розуміння стандартизованих виразів залишається не знятою, особливо в екіпажах, де присутні носії англійської мови, для яких очевидним є факт її спотворення в рекомендованому для застосування варіанті.

Між тим, за загальним визнанням, Стандартні фрази мають значення події першорядної важливості для утвердження англійської мови на морі [5]. Вони - невід'ємний і пріоритетний компонент навчальної програми з англійської мови у всіх морських навчальних закладах 156 країн-учасниць ІМО [6, с. 55]. Проте, вони жодним чином не слугують інструкцією щодо дій в екстремальних ситуаціях. Навпаки, застосування їх для зовнішнього зв'язку судна є чітко узгодженим із затвердженими процедурами радіотелефонного обміну.

У цілому, Стандартні фрази являють приклад успішного проекту ІМО, який протягом багатьох років сприяє підвищенню безпеки судноводіння та керування судном шляхом стандартизації мови, використовуваної для зв'язку на морі, на підходах до порту, на водних шляхах та гаванях, а також для внутрішнього спілкування на судах з багатомовним екіпажем. Натомість, учені вказують на необхідність подальшого вдосконалення даного посібника шляхом подолання його функціонально-технічної спрямованості та наповнення соціальним змістом для створення соціального контексту професійної діяльності та виробничих відносин на борту [2].

Слід зазначити, що дослідницькі проекти є характерною рисою діяльності ІМО. Розуміючи під проектом тимчасовий захід, що передбачає здійснення комплексу будь-яких дій для досягнення певних цілей, відзначимо високу реактивність ІМО на інноваційні тенденції в галузі, серед яких стрімкий розвиток технологій, зростаюча кількість багатомовних і полікультурних екіпажів, перехід від морехідної кар'єри до кар'єри морської, з більш широкими можливостями для професійної самореалізації. Негайними діями відповідно стали: нові вимоги до безпеки, нові критерії успішності комунікації на морі, злиття освітньої та підготовчої систем у багатьох країнах та ін.

З метою забезпечення ефективної соціальної взаємодії на борту експертами ІМО в рамках Європейського проекту MARCOM (MARitime COMmunication) упродовж двох років (1998-1999) проводилося дослідження особливостей спілкування в багатомовному та полікультурному екіпажі. Крім цього, у відповідь на конструктивні зауваження щодо відсутності

чіткого бачення змісту навчання (в єдності його предметного та процесуального аспектів), паралельно вивчався характер організації навчання англійської мови майбутніх моряків у морських навчальних закладах світу. Під час проекту було вирішено безліч супутніх завдань:

- виявлено типові помилки в ході професійного та повсякденного спілкування членів змішаного екіпажу, що спричиняють події різного роду: від аварійних і надзвичайних ситуацій до нещасних випадків;
- обґрунтовано необхідність урахування мовних і культурних відмінностей для злагодженої роботи команди;
- встановлено шляхом анкетування актуальну тематику міжособистісного та професійного спілкування на судні, на підставі чого сформульовано вимоги щодо змісту курсів з англійської мови загального та професійного спрямування;
- визначено вимоги до кваліфікації знань і досвіду викладачів англійської мови в морських навчальних закладах; запропоновано варіанти співпраці з викладачами-предметниками для надійності та достовірності формованих засобами англійської мови знань і підвищення якості навчання;
- складено рекомендації з інтегрування сучасних засобів навчання (комп'ютерів, відео, Інтернет-ресурсів та ін.) у навчальний процес з англійської мови;
- підготовлено проект експериментальної навчальної програми з англійської мови для моряків з урахуванням останніх правил і стандартів ІМО.

Детальний аналіз стану навчання англійської мови майбутніх моряків на основі проведеного дослідження представлений у другому томі звіту проекту MARCOM [7], де серед основних недоліків були відзначені:

1) недосконалість організаційно-методичного забезпечення навчального процесу (неузгодженість обсягів курсу, періодів навчання; відсутність єдиного порядку організації навчальних підгруп (за кількістю, контингенту, рівню тощо)); слабе навчально-методичне забезпечення, несвоєчасне оновлення наявних навчальних матеріалів, брак інноваційних технологій тощо;

2) ізолюваність і роз'єднаність викладачів, а звідси й неузгодженість навчання професійної англійської мови майбутніх моряків у різних країнах світу, що, безсумнівно, позначається на якості їх взаємодії усередині міжнародного колективу;

3) вузькопрофесійна орієнтація навчання та відсутність соціально-професійного контексту, що небезпідставно вважається причиною неефективної взаємодії членів багатонаціонального екіпажу, особливо в надзвичайних ситуаціях.

Очевидно, що знання, вміння й навички з мови поза їх контекстного прив'язування до професійних ситуацій не переходять у розряд англомовної комунікативної компетентності, оскільки найчастіше не спрацьовують у напруженій обстановці виробничої діяльності. За визначенням учених, процес осмислення оперативної англомовної інформації та відповідного реагування на неї характеризується або як украй утруднений, або як такий, що не відбувається взагалі [4]. Відсутність так званого «апріорного багажу» (у вигляді накопиченої у процесі навчання контекстної інформації

про варіанти соціально-професійної взаємодії на борту в ході спілкування англійською мовою) не дозволяє інтерпретувати поточну ситуацію та зіставляти її з наявним і зафіксованим у пам'яті навчальним досвідом щодо можливого рішення [2]. Як результат, в умовах утрудненої комунікації ускладнюється й взаєморозуміння, що спричинює конфлікти, порушення порядку виконання робіт, непередбачені й аварійні ситуації тощо.

Зазначені недоліки пояснювалися експертами етапом становлення навчальної дисципліни Англійська мова

для моряків. Утім, їх раннє усвідомлення та своєчасне усунення обнадіявали щодо подальших перспектив предмета. Серед першочергових завдань методики навчання англійської мови майбутніх моряків фахівці називали визначення необхідного та достатнього мінімуму відносно предметної сторони змісту, формування його в чіткій відповідності до вимог ІМО, а також надання практичної допомоги викладачам у вигляді методичного керівництва та технічного забезпечення навчального процесу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Бородин Н.В. Обучение морскому английскому языку для обеспечения безаварийного судоходства. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nauch-tr.dgtru.ru/attachments/article/pdf>
2. Тенищева В.Ф. Интегративно-контекстная модель формирования профессиональной компетенции: автореферат дис. ... доктора пед. наук: 13.00.01 / Московский государственный лингвистический университет. Москва, 2008. – 46 с.
3. Торский В. Г. Воспитание «культуры безопасности» как фактор обеспечения безопасности мореплавания. – *Транспорт*. – 2012. – № 49. – С. 57 – 62.
4. Badawi E., Halawa A. Maritime Communication: The Problem of Cross Cultural and Multilingual Crews. 4th IAMU General Assembly. Available from Internet: <http://iamu-edu.org/2014/06/badawi-halawa.pdf>
5. Bocanegra-Valle A. Maritime English teaching and ICTs: the practitioners' point of view / Technological Innovation in the Teaching and Processing of LSPs: Proceedings of TISLID'10 National University of Distance Education. Madrid, 2011. – pp. 55-68.
6. Evangelos T. Language barriers and miscommunication as a cause of maritime accidents Merchant marine academy of Macedonia. Available from Internet: <http://maredu.gunet.gr/Dissertations/English/Lang/barriers//accident>
7. European Commission. The Impact of Multicultural and Multilingual Crews on Maritime Communication. // MARCOM. Final Reports. - Volumes 1&2, 2001. - 163 & 120 pp.
8. SOLAS. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. Available from Internet: <http://www.shmsa.gov.cn/-/SOLAS 2004.pdf>
9. Standard Marine Communication Phrases. Available from Internet:
10. STCW. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1995 (amended in 2010). Available from Internet: http://www.seajobs.ru/sea_programms/STCW95.pdf
11. Seaspeak Training Manual. Available from Internet:

TRANSLITERATION OF RESOURCES:

1. Borodina N.V. Obuchenie morskomu anglijskomu jazyku dlja obespechenija bezavarijnogo sudohodstva. [Elektronnij resurs]. – Rezhim dostupu: <http://nauch-tr.dgtru.ru/attachments/article/.pdf>
2. Tenishheva V.F. Integrativno-kontekstnaja model' formirovanija professional'noj kompetencii: avtoreferat dis. ... doktora ped. nauk: 13.00.01 / Moskovskij gosudarstv. lingvisticheskij universitet. Moskva, 2008. – 46 s.
3. Torskij V. G. Vospitanie «kul'tury bezopasnosti» kak faktor obespechenija bezopasnosti moreplavanija. – Transport. – 2012. – # 49. – S. 57 – 62.
4. Badawi E., Halawa A. Maritime Communication: The Problem of Cross Cultural and Multilingual Crews. 4th IAMU General Assembly. Available from Internet: <http://iamu-edu.org//2014/06/badawi-halawa.pdf>
5. Bocanegra-Valle A. Maritime English teaching and ICTs: the practitioners' point of view / Technological Innovation in the Teaching and Processing of LSPs: Proceedings of TISLID'10 National University of Distance Education. Madrid, 2011. – pp. 55-68.
6. Evangelos T. Language barriers and miscommunication as a cause of maritime accidents Merchant marine academy of Macedonia. Available from Internet: <http://maredu.gunet.gr/Dissertations/English/Lang/barriers/accident>
7. European Commission. The Impact of Multicultural and Multilingual Crews on Maritime Communication. // MARCOM. Final Reports. -Volumes 1&2, 2001. - 163 & 120 pp.
8. SOLAS. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. Available from Internet: <http://www.shmsa.gov.cn/-/SOLAS 2004.pdf>
9. Standard Marine Communication Phrases. Available from Internet:
10. STCW. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1995 (amended in 2010). Available from Internet: http://www.seajobs.ru/sea_programms/STCW95.pdf
11. Seaspeak Training Manual. Available from Internet: