

ученым роли и значимости внутренних (личностных) и внешних (среда) факторов и обстоятельств, влияющих на развитие одаренного ребенка.

Ключевые слова: природные способности, одаренные дети, развитие одаренности, компетентность, талант.

N. Lavrychenko

THE THEORETICAL MODEL OF GIFTEDNESS AND TALENT BY F. GAGNÉ AUTHORSHIP

This article contains the analysis of The Differential model of giftedness and talent authored by a contemporary Canadian scientist François Gagné. The author's scientific ideas regarding the possibilities of identification and development of natural abilities, giftedness and talent throughout life are highlighted. The generalization of the scientist's understanding of the role and importance of internal (personal) and external (environmental) factors and circumstances that influence the development of gifted children is also provided.

Keywords: natural ability, gifted children, the development of talent, competence, talent.

УДК 378.881.111.1

Н. Є. Огородник

МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ПОДОЛАННЯ МОВНОГО БАР'ЄРА НА СУДНІ

Йдеться про негативний вплив людського фактора на безпеку сучасного мореплавства, що виявляється через мовний бар'єр у професійному спілкуванні членів багатонаціонального екіпажу. Розкрито методологічну основу впроваджуваного у процес підготовки майбутніх моряків навчального курсу з англійської мови для подолання ними мовного бар'єру на борту багатонаціонального судна під час найбільшого загострення проблеми професійної комунікації, а саме за критичних умов праці.

Ключові слова: багатонаціональний екіпаж, людський фактор, професійне спілкування, інтерактивний навчальний курс.

Постановка проблеми, її зв'язок з важливими завданнями. Одним із проявів людського фактора на борту є якість комунікативної взаємодії членів екіпажу, що в умовах багатонаціональної команди виявляється у рівні володіння англійською мовою, офіційно визнаною в якості робочої мови для професійного та щоденного спілкування на судні. На початок 1990-х рр. кількість аварій на морі почала зменшуватися. Якщо в період з 1966 по 1985 рр., за даними Реєстру Ллойда¹, гинуло понад 300 суден на рік, то у 1990 році кількість аварій становила менше 200 суден [1; 2]. Головним чином, цьому сприяли модернізація суднового обладнання та підвищення експлуатаційних характеристик суден. І якщо негативний вплив технічного характеру вдалося істотно зменшити, то нейтралізувати вплив природного і людського факторів на аварійність суден виявилось набагато складніше.

Аналіз останніх досліджень і публікацій з проблеми, виокремлення невирішених її частин. Дослідженню проблеми забезпечення ефективного професійного англійськомовного спілкування майбутніх фахівців морської галузі присвячено роботи як вітчизняних, так і зарубіжних науковців. Так, психологічний аспект комунікативної взаємодії членів багатонаціонального екіпажу висвітлено у публікаціях Г. Криворотько, О. Істоміної, В. Калити, М. Корольчук, М. Орлової та ін. Особливості формування англійськомовної комунікативної компетентності майбутніх моряків висвітлено у роботах Н. Демиденко, С. Козак, І. Литвиненко, У. Ляшенко, О. Мироненко, Г. Походзей, О. Соловйової, Л. Ступіної, О. Стрелкова, В. Тенищевої, О. Тирон, О. Фролової, О. Цибульської, М. Шишло,

¹ *Реєстр Ллойда (Lloyd's Register of Shipping)* – найбільше класифікаційне товариство у світі, що займається розробленням правил щодо будови й обладнання суден з метою їх безпечної експлуатації на морі.

A. Vocanegra, C. Cole, B. Pritchard, T. Trenkner та ін. Попри значну кількість досліджень специфіки організації та проведення навчального процесу з англійської мови для майбутніх фахівців флоту, не вирішеною залишається проблема забезпечення ефективної комунікативної взаємодії між членами змішаного екіпажу в умовах аварійних ситуацій на судні. Серед здійснюваних у межах європейських освітніх програм пілотних проектів існують такі, що ставлять за мету забезпечити подолання мовного бар'єра саме за критичних умов професійної взаємодії, через що потребують свого висвітлення та поширення.

Мета статті – розкрити методологічну основу впроваджуваного у процес підготовки майбутніх моряків навчального курсу з англійської мови для подолання ними мовного бар'єра на борту багатонаціонального судна в критичних умовах праці.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відомо, що проблеми спілкування на морі існували з давніх часів. Серед звітів з безпеки суден є доповіді під символічною назвою «Кораблі ганьби» (1992, 1994, 1995) [3; 4], у яких йшлося про судна під прапором держав², що ігнорували свої зобов'язання за ратифікованими ними ж морськими конвенціями. Зокрема, зазначалося, що зафіксовані на борту зухвалі порушення прав людини, норм охорони праці та правил із захисту морського середовища вкрай негативно відбиваються на престижності морської професії та підривають авторитет морської індустрії у цілому [3, с. 27].

Так звані неповноцінні судна (*substandard ships*) не відповідали встановленим вимогам і тому становили загрозу життю та здоров'ю тих, хто служив на них. Вони також були джерелом ризиків безпосередньо для морського середовища та морської інфраструктури тих країн, які відвідували. Серед багатьох найважливіших проблем на борту означених суден акцентувалася проблема відсутності спільної мови між командним і рядовим складом, між членами екіпажу в цілому, а також між судами та обслуговуючими їх лоцманами і капітанами буксирів [3, с. 9; 4, с. 26–27]. Так, наприклад, вражає інформація про екіпаж у складі представників 9 національностей, головним засобом спілкування яких була мова жестів; про машинні команди, що обслуговували суднове обладнання, користуючись посібниками з технічної експлуатації незнайомою для них мовою та ін. [4, с. 27] Хоча водночас знання англійської мови є обов'язковим об'єктом контролю під час формування екіпажу, оскільки спільна мова на багатонаціональному судні є життєво необхідною. Немає спільної мови – немає повноцінного професійного спілкування з усіма можливими наслідками: відсутність ефективного обміну службовою інформацією, ускладнення взаєморозуміння, утруднення взаємодії, що, по суті, вже вважається надзвичайними умовами роботи та в разі спровокованої або спонтанної аварійної ситуації загрожує трагічними наслідками.

Передумовами аварій вважаються також відносна некомпетентність або невідповідність членів машинної команди, що виявляється в необізнаності або недостатності знань стосовно особливостей технічного обслуговування численних модифікацій обладнання на різних суднах. Подібні прогалини в знаннях усуваються, як правило, за допомогою спеціальних експлуатаційних документів – інструкцій з експлуатації, які додаються виробником до технічного пристрою. Представлений загальнодоступною та зрозумілою мовою, якою в умовах багатомовної команди є офіційно затверджена англійська мова, цей довідковий посібник буде затребуваним та ефективним. Надання посібника незнайомою для обслуговуючого персоналу мовою вважається неприпустимим.

Очевидно, що ситуація «безмовності» на судні сама по собі є аварійно небезпечною через постійний ризик бути неправильно розтлумаченим, недостатньо зрозумілим або не зрозумілим взагалі. Невпевненість у правильності виконання розпоряджень, тривалий період обмеженого й утрудненого повсякденного спілкування; неможливість висловити свої думки, почуття та переживання, обговорити найпростіші питання й потреби, усунути виниклі суперечності та непорозуміння тощо – усі ці обставини разом і окремо вкрай несприятливо впливають на соціально-психологічну атмосферу на судні, супроводжуючись напруженням та нервозністю у взаєминах. У критичних умовах, коли, як доведено, людям властиво панікувати

² Держава прапора – держава, яка здійснює нормативний контроль над торговельними морськими судами, що ходять під її прапором та є офіційно зареєстрованими.

рідною для них мовою [5 с. 160; 6, с. 2], така ситуація стає практично не керованою. І лише прості, однозначні та зрозумілі більшості членів екіпажу стандартні фрази або комунікативні кліше, пов'язані з тими чи іншими надзвичайними обставинами, допомагають керувати ситуацією та організувати людей.

Збитки через комунікацію, що не відбулася або відбулася неправильно, часом набувають катастрофічних масштабів. Прикладом непоправної шкоди навколишньому середовищу є аварійний розлив нафти з танкера «Sea Empress» (1996) у результаті посадки судна на міліну. Китайський буксир, що оперативним чином прибув до зони лиха, замість очікуваної допомоги ще більше погіршив ситуацію повторною посадкою танкера на міліну. Причиною таких непрофесійних дій стала неможливість спілкування між екіпажами обох суден, оскільки ніхто на буксирі не володів англійською мовою. У результаті рятувальна операція обернулася ще більш згубними для морського середовища наслідками, збільшивши розлив нафти з 2500 до 72000 т [7]. З усвідомленням усієї тяжкості екологічних наслідків ще безглуздішою видається причина, що призвела до них. На підтвердження цього можна навести слова зі звіту лорда Дж. Дональдсона: «Важко уявити собі більш наочний вияв потреби у загальній мові на морі, аніж видовище величезного китайського буксира-рятувальника, скористатися допомогою якого не є можливим через те, що жоден з членів екіпажу не говорить англійською» [8, с. 59].

Ще більш трагічними є наслідки аварій, пов'язаних із загибеллю людей, якою стала трагедія на шведському пасажирському поромі «Scandinavian Star» у 1990 р., коли в результаті пожежі на судні загинуло 158 осіб, і серед причин трагедії було вказано на погане володіння англійською мовою. Непорозуміння між пасажирами і членами екіпажу, що виникло під час евакуації, призвело до значного збільшення кількості жертв.

На жаль, ані науково-технічний прогрес, ані високі технології не дозволяють вирішити проблему негативного впливу людського фактора. Вчені дійшли висновку, що убезпечитися від впливу людини взагалі вкрай складно. Такою постає також і реальність XXI століття. Катастрофа у 2012 році найбільшого пасажирського судна «Costa Concordia» і загибель 32 осіб також стали наслідком низки помилок, допущених людиною. Причинами трагедії визнано безвідповідальність і безпечність командного складу разом із некомпетентністю палубної команди, у чому далеко не останню роль зіграло погане знання англійської мови, що виявилось в постійному перепитуванні даних щодо курсу, сповільненому реагуванні на команди і, в кінцевому рахунку, неправильному маневруванні судна.

Незважаючи на те, що екіпаж судна з більш ніж 4000 пасажирами на борту, складався з представників 38 національностей, ефективної комунікації на судні забезпечено не було. Порушувався мовний режим: замість рекомендованої для спілкування англійської мови переважала італійська, що було серйозною перешкодою для мовної адаптації членів настільки різномовного екіпажу. Не маючи можливості пристосуватися до особливостей вербальної комунікації один одного, а також демонструючи широкий розкид рівнів володіння англійською мовою, більшість судового персоналу, за даними експертного аналізу, частково або повністю не розуміла один одного. Отже, на превеликий жаль, судно у назві якого йшлося про злагоду та взаєморозуміння (*Costa Concordia* в перекладі з латини означає *Берег миру та порозуміння*), постраждало саме через їх відсутність, засвідчивши правдивість латинського вислову: *Ibi victoria ubi concordia* – Там перемога, де є порозуміння.

Таким чином, ці та інші, подібні до них, трагічні події акцентували роль людського фактора в попередженні аварійних ситуацій на морі, зокрема таку його складову, як володіння спільною мовою та компетентне користування нею. Незнання або недостатнє володіння англійською мовою визнаються неприпустимими. Відсутність злагоджених дій членів екіпажу через неправильне або неповне розуміння команд, що надходять, особливо в екстремальних умовах, призводить до непоправних наслідків: загибелі людей, масштабних екологічних катастроф і серйозних економічних збитків унаслідок пошкодження або втрати вантажів, що перевозяться.

Проект CAPTAINS (2010–2012) – *Communication and Practical Training Applied in Nautical Studies* – Комунікативна і практична підготовка у професійній морській освіті, виконаний у рамках програми ЄС у сфері професійно-технічної підготовки завершився

створенням інтерактивної мультимедійної навчальної програми, принциповою відмінністю якої є її цілеспрямована зосередженість на проблемі ефективної мовної взаємодії членів багатонаціонального екіпажу під час критичних ситуацій [9]. Рішення про необхідність подібного програмного продукту було прийнято в результаті аналізу статистичних даних про різного роду критичні ситуації, що виникають під час морських перевезень, 80 % яких, як встановлено, трапляються через людський фактор [10], а третю частину з них, за визначенням фахівців, становлять аварійні ситуації внаслідок помилок у ході спілкування [11; 12].

Спілкування, будучи складним і багатоплановим процесом обміну інформацією, передбачає прояв безлічі супутніх чинників його успішності. Природно, що в контексті багатонаціонального, а, отже, багатомовного та багатокультурного екіпажу, що діє в критичних умовах, істотно загострюється значущість усіх особливостей мовленнєвої комунікації: лінгвістичних, паралінгвістичних, культурних і дискурсивних. Однак, за певних умов зазначені обставини з факторів, що сприяють успішному спілкуванню, фактично перетворюються на бар'єри до взаєморозуміння. Низький рівень володіння англійською мовою, незнання норм і правил мовленнєвої поведінки представників різних народів, що спостерігаються у більшості моряків, обумовлюють їхні певні емоційні реакції, вчинки та дії, закономірно утруднюючи й без того ускладнений надзвичайними обставинами процес комунікації.

Попереднє анкетування з вивчення стану досліджуваного питання виявило актуальні проблеми в підготовці моряків до професійного спілкування в критичних ситуаціях [13]:

по-перше, безпосередньо відсоток учасників аварій або небезпечних ситуацій, спровокованих помилками в спілкуванні між членами змішаного екіпажу, що склав більше третини опитаних моряків, свідчить про виняткову важливість комунікативної компоненти професійної компетентності морських фахівців для безпечного плавання;

по-друге, констатоване переважною більшістю опитаних моряків (72 %) функціонування на борту більше ніж однієї мови підтвердило існування труднощів у комунікативній адаптації членів екіпажу один до одного взагалі та в контексті надзвичайних умов спілкування зокрема. Зафіксована готовність менше половини (45 %) опитаних моряків спілкуватися тільки англійською мовою є недостатньою і в підсумку стає причиною нерезультативної комунікативної адаптації з наслідками у вигляді нереалізованого комунікативного задуму та неадекватної взаємодії [14];

і, *по-третє*, необхідно наявний у професійному спілкуванні багатомовного екіпажу мультикультурний компонент, що відзначається $\frac{3}{4}$ моряків і супроводжується культурними відмінностями та розбіжностями в спілкуванні, за відсутності сформованої міжкультурної компетентності стає причиною неповноцінної комунікації. Йдеться про так званий міжкультурний контекст спілкування, а саме фонові знання, що становлять основу національно-культурного володіння мовою, необхідну для адекватної та повноцінної інтерпретації всіх отриманих та породжених повідомлень.

Становлячи, в широкому сенсі, всі позатекстові екстралінгвістичні знання комунікантів, фонові знання при детальному розгляді містить інформацію:

– про відмінності в культурі спілкування (культури високого та низького контекстів з переважанням імпліцитного або експліцитного способів вираження інформації, тобто з акцентом відповідно на формі або змісті повідомлення);

– про специфіку національного мовного етикету, що полягає, за визначенням Н. І. Формановської, у нормах і правилах мовленнєвої поведінки, системі національно специфічних стереотипних, стійких формул спілкування, вживаних у тій чи іншій культурі для встановлення, підтримки та припинення мовленнєвого контакту [15];

– про норми та правила соціального етикету, що історично склалися під впливом умов життя й особливостей світосприйняття, заснованих на національних традиціях і звичаях, стереотипах й умовностях, тобто тих неписаних домовленостях, які суттєво полегшують установаження контакту та сприяють досягненню взаєморозуміння;

– про професійну етику, або специфічні професійні стандарти, що склалися під впливом ситуацій, в яких опиняються моряки в процесі виконання своїх посадових функцій. Ця

сукупність певних моральних принципів, норм і правил ділових відносин і культури спілкування належать до розряду тих, що зазнають на собі підвищені моральні вимоги, оскільки специфіка морської праці є такою, що вимагає узгодженості у діях усіх її учасників [16, с. 14].

Проект CAPTAINS задумано у руслі інтеграції англійської мови з іншими предметами. Іншими словами, комунікативне вивчення англійської мови відбувається одночасно з оволодінням професійними знаннями і практичними навичками та вміннями у зв'язку з певними надзвичайними обставинами. Варто відзначити також, що в основу проекту покладено узагальнені результати інших успішних європейських проектів у галузі професійної освіти, а також висновки наукових досліджень у сфері безпеки на морі, а саме:

- проекту SOS (*Safety on Sea*) щодо гармонізації освітнього процесу в морських навчальних закладах ЄС шляхом узгодження змісту навчальних програм і безпосередньо навчального процесу з урахуванням передового досвіду країн Північної Європи;

- проекту MAIDER (*Maritime Aids' Development for Emergency Responses*) зі збору, вивчення та систематизації повідомлень про аварії, аварійні та небезпечні ситуації на морі, що виникли внаслідок негативного впливу людського фактора. Створення на їх основі інформаційної бази з обраних сценаріїв, представлених у форматі навчального відео у виконанні моряків-професіоналів на спеціальних комплексних тренажерах, мало на меті подальше впровадження їх у навчальний процес для відпрацювання необхідних дій у повному обсязі;

- проекту ІМО зі стандартизації професійного спілкування моряків в екстремальних ситуаціях, а саме розроблені стандартні фрази і Модельний курс 3.17 – *Maritime English* як базу для відібраних кейсів і передбачуваних варіантів розвитку сценаріїв [17].

Окрім того, фундаментальності проекту надає керівництво основними принципами організації освітнього процесу, викладеними в Загальноєвропейських рекомендаціях з мовної освіти [18] та Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (STCW) [19].

Отже, прагнучи до інтеграції комунікативної й практичної підготовки в ході морської освіти, розробники проекту реалізували актуальний запит ІМО на нове електронне програмне забезпечення з навчання ефективного англомовного спілкування в багатонаціональному екіпажі з метою запобігання аварійним ситуаціям і забезпечення безпечного плавання. Спираючись на значний досвід попередніх розробок і сформовану базу автентичних життєвих сценаріїв, що включає фрагменти з описів минулих аварій та подій унаслідок неефективного спілкування персоналу судна, було створено інтерактивний навчальний курс, безкоштовний і доступний як онлайн, тобто в режимі реального часу, так і офлайн, у вигляді автономної комп'ютерної версії. Створене за допомогою інструментарію електронної освітньої платформи 2D/3D інтерактивне навчальне середовище у вигляді віртуальних тренажерів сприяє спілкуванню та взаємодії з віртуальним екіпажем судна у розв'язанні змодельованих автентичних небезпечних ситуацій на морі. Виступаючи в ролі одного з персонажів, за допомогою аватара можна продемонструвати способи ефективного спілкування та відповідної поведінки в команді, а можна, навпаки, показати, як низький рівень спілкування призводить до критичної ситуації.

Завдяки широким можливостям платформи в управлінні навчанням, а також різноманітним сервісам для спільної синхронної й асинхронної роботи (чат, відеоконференції, віртуальний клас, інтерактивна дошка, форум, електронна пошта та ін.) сформувалося перше віртуальне співтовариство тих, хто вивчає англійську мову для професійного спілкування в рейсі. Об'єднавшись на спільній платформі в єдину мережу, морські навчальні заклади отримали чудову можливість співпрацювати задля підвищення культури безпеки на морі шляхом впровадження інноваційних мережових технологій групового спілкування.

Навчання англомовного професійного спілкування у відтворюваних реальних критичних ситуаціях, що сталися внаслідок помилок у процесі комунікації, відбувається на основі передових навчальних підходів з постійно оновлюваним контентом. Методологічну основу курсу становить компетентнісний підхід, згідно з яким закономірним результатом навчання має бути формування англомовної професійно орієнтованої комунікативної компетентності, що в узагальненому вигляді становить знання англійської мови та вміння

застосовувати її у контексті морської професії. Серед інших інноваційних підходів, задіяних у навчальному процесі:

– *по-перше*, міжкультурний підхід до комунікативного способу навчання англійської мови (*intercultural communicative approach*), що привертає увагу до різноманіття її варіантів на борту, щоправда, з досить спірною англійськістю³ (*Englishness*), але, тим не менш, з використанням їх як рівноцінних версій, розрізняваних у рамках курсу за допомогою різноманітних типів дискурсу в реальних життєвих ситуаціях, що стосуються безаварійного плавання [17, с. 106, 114]. За тематичним спрямуванням і комунікативною метою це може бути судноплавний, інженерний або дискурс морського радіообміну;

– *по-друге*, сценарний підхід (*scenario-based learning*) у контексті когнітивно-комунікативної методики навчання, заснований на концепті сценарію як на словесній реалізації певної згорнутої моделі (схеми або фрейму, в трактуванні різних авторів) мовленнєвої взаємодії членів екіпажу в критичних ситуаціях, модулювання якої здійснюється за допомогою спеціально розроблених комп'ютерних програм і залежить від стратегії і тактики мовленнєвої поведінки учасників ситуації, а також від етапу (початкового, середнього, просунутого) навчання [17, с. 107–108].

Курс навчання побудовано таким чином, щоб навчити розпізнавати сценарій у континуумі дискурсу, здійснювати взаємозумовлені мовленнєві вчинки відповідно до тактики мовленнєвої поведінки, тобто намірів учасників комунікації (наприклад, добитися виконання, відмовитися виконувати, наполягти на своєму тощо), дотримуючись притаманної сценарію модальності (емоційного фону спілкування). Передбачається, що сценарна організація спілкування, заснована на рекурентності (повторюваності та періодичній відтворюваності) характерних для певних ситуацій сценаріїв мовленнєвої поведінки, дозволяє знаходити рішення навіть за умов нестачі знань, спираючись на ті сценарні фрейми, що зберігаються в пам'яті, не розтрачуючи при цьому інтелектуальні ресурси людини [20, с. 6];

Успішність експерієнціального навчання в оволодінні іноземною мовою для спеціальних цілей теоретично обґрунтовано та переконливо підтверджено на практиці. Згідно з концепцією О. Б. Тарнопольського виконання екстралінгвістичної професійно орієнтованої діяльності, в контексті проекту – своїх професійних обов'язків відповідно до ролі, супроводжуване за сценарієм мовленнєвою взаємодією англійською мовою, створює оптимальні умови для формування англійської професійно орієнтованої комунікативної компетентності в єдності її базових складових: лінгвістичного, соціокультурного, стратегічного і предметного компонентів [21, с. 206].

– *по-третє*, експерієнціальне навчання (*experiential learning*), що трактується як навчання в дії, або навчання в процесі діяльності та розглядається в рамках проекту як практична основа оволодіння майбутніми моряками професійним англійським спілкуванням під час їх віртуальної взаємодії у відтворюваних критичних ситуаціях на борту [17, с. 114].

Відзначена вище автентичність розроблених комунікативних ситуацій, виконуваних за ними завдань та всього навчального матеріалу у цілому має на меті забезпечити автентичне спілкування, під час якого відбувається саморозкриття співрозмовників через усвідомлення значущості й актуальності розв'язуваних ними професійних питань. Цілковита зосередженість саме на змісті спілкування стимулює до виявлення здатності залучати необхідні предметні знання, вміння та навички для вирішення проблем професійного характеру й, таким чином, сприяє зростанню предметної компетентності майбутніх моряків.

Крім того, високо вмотивоване автентичне спілкування за експерієнціального способу навчання, будучи основою комунікативного підходу, сприяє мимовільному (імпліцитному) оволодінню мовою, а також створює найкращі умови для мобілізації всіх ресурсів – вербальних і невербальних – залежно від цілей і намірів комунікантів, їх взаємовідносин і ситуації, що склалася, для максимально ефективного спілкування. Формовані у такий спосіб лінгвістична і стратегічна компетентності сприяють досягненню комунікативної мети. Автентичність мовлення, як відомо, є невіддільною від автентичності поведінки. Таким чином, разом із засвоєнням мовного матеріалу так само несвідомо відбувається оволодіння

³ англійськість (англ. *Englishness*) – характерна особливість або властивість, які складають суть усього англійського.

типовими для носіїв мови соціокультурними особливостями поведінки. Прийняті норми комунікації складають предмет соціокультурної компетентності. Сценарний підхід до навчання спілкування сприяє використанню обґрунтованої здогадки, певних комунікативних стратегій, компенсуючи недосконале знання мови і недостатній мовленнєвий досвід та формуючи в такий спосіб стратегічну компетентність у ході професійної комунікативної взаємодії майбутніх фахівців флоту.

Висновки дослідження і перспективи подальших розвідок з напрямку. Подолання негативного впливу людського фактора на безпеку сучасного мореплавства, а саме мовного бар'єра під час професійного спілкування на багатонаціональному судні – завдання, що не має строку давності та, напевно, й терміну його завершення. З огляду на безупинний науково-технічний прогрес і постійне оновлення змісту професійної діяльності моряків торговельного флоту, що, закономірно, відбивається й у професійній мові, мовленнєвій поведінці та супутніх екстралінгвістичних факторах спілкування, воно є нескінченним, якою, до речі, є й потреба у неперервному професійному вдосконаленні фахівців. Успішні проекти, що на даний час ефективно здійснюють покладене на них завдання щодо подолання труднощів професійного спілкування, потребують своєчасного перегляду й оновлення їх змісту на основі моніторингу потреб сучасного торговельного мореплавства, а також вивчення специфічних вимог та особливостей праці на певного виду морських суднах, що також чекає на своє науково-методичне втілення й запровадження у навчальний процес.

Список використаних джерел:

1. Quality of seafarers' key factor in improving industry's image // *Lloyd's List*: London, 06 July, 2005. – P. 7.
2. Торский В. Г. Воспитание «культуры безопасности» как фактор обеспечения безопасности мореплавания / В. Г. Торский. – *Транспорт*. – 2012. – № 49. – С. 57–62.
3. Ships of Shame. Inquiry into Ship Safety / Report from the House of Representatives Standing Committee on Transport, Communications and Infrastructure. Australian government publishing service. – Canberra, 1992. – 86 p. – Available from Internet: <http://www.abc.net.au/reslib/201506/.pdf>
4. Ships of Shame. A sequel. Inquiry into Ship Safety // Report from the House of Representatives Standing Committee on Transport, Communications and Infrastructure. Australian government publishing service. – Canberra, 1995. – 86 p. – Available from Internet: www.aph.gov.au/House_of_representatives.
5. Bocanegra-Valle, A. (2010). Global markets, global challenges: The position of Maritime English in today's shipping industry. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.researchgate.net/>.
6. Short V. A. Maritime English. Valuing a common language. – *Seaways, the Journal of the Nautical Institute*. – 2006. – Supplement to October. – P. 1–12. http://www.he-alert.org/filemanager/root//standalone_article.pdf.
7. The Sea Empress Disaster – 10 Years On / A report by Prof. David Johnson and Nickie Butt, Southampton Solent University for WWF–UK. – 2006. Available from Internet: <http://www.wwf.org.uk/filelibrary/pdf/>.
8. 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>.
9. EU Leonardo CAPTAINS Project (2010–12). Project No: 2010-I-GRI-Leo 05-03956. Available from Internet: www.captains.pro.
10. Verbek E. That dreaded 80 percent. – *Seaways, the Journal of the Nautical Institute*. – 2011. – June. – P. 24. <http://www.nautinst.org/en/Publications/seaways/index.cfm>.
11. Loginovsky V.A. Verbal Communication Failures and Safety at Sea / V.A. Loginovsky. – Available from Internet: <http://iamu-edu.org/wp-content/uploads/2014/06/20-Verbal-Communication-failures-and-Safety-at-Sea.pdf>.
12. Winbow A. The importance of effective communication. Available from Internet: <http://safemed.project.maritime-english/the-importance-of-effective-communication/view>

13. Ziarati M. Communication and practical training applied in nautical studies / M. Ziarati, R. Ziarati, O. Bigland, U. Acar. – Available from Internet: <http://www.marifuture.org/publications/papers>.

14. Соколова М. С. Адаптация к собеседнику в процессе межличностной коммуникации : автореф. дис. на соиск. ученой степени канд. фил. наук : спец. 10.02.19 «Теория языка» / М. С. Соколова. – Волгоград, 2012. – 25 с.

15. Формановская Н. И. Речевой этикет и культура общения / Н. И. Формановская. – М. : Высшая школа, 1089. – 159 с.

16. Солоницына А. А. Профессиональная этика и этикет : учебник / А. А. Солоницына. – Владивосток. – Изд-во Дальневост. ун-та, 2005. – 200 с.

17. Ziarati M. The Novelty of CAPTAINS: the Communicative Learning Approach of Maritime English and its Facilitation by Technology / M. Ziarati, S. Tsekeridou, E. Malinowska, J. Kallergi // IMEC 24 : the 24th International Maritime English Conference, 01– 04 October, 2012: Proceedings. – Yangon – Myanmar, 2012. – P. 105-124.

18. Загальноєвропейські Рекомендації з мовної освіти: вивчення, викладання, оцінювання / Науковий редактор українського видання доктор пед. наук, проф. С. Ю. Ніколаєва. – К. : Ленвіт, 2003. – 273 с.

19. 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.

20. Шляхов В. И. Сценарии русского речевого взаимодействия в теории и практике преподавания русского языка иностранцам : автореф. дис. на соиск. ученой степени докт. пед. наук : спец. 13.00.02 «Теория и методика обучения и воспитания (русский язык как иностранный)» / В. И. Шляхов. – Москва, 2009. – 42 с.

21. Тарнопольский О. Б. Обучение английскому языку для специальных целей средствами повышения качества языковой подготовки студентов неязыкового вуза / О. Б. Тарнопольский // Наука і Освіта. – № 7. – 2009. – С. 205–208.

Н. Е. Огородник

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРЕОДОЛЕНИЯ ЯЗЫКОВОГО БАРЬЕРА НА СУДНЕ

Речь идет о негативном влиянии человеческого фактора на безопасность современного мореплавания, одним из проявлений которого является языковой барьер в профессиональном общении членов многонационального экипажа. Раскрыта методологическая основа внедряемого в процесс подготовки будущих моряков учебного курса по английскому языку, предназначенного для преодоления ими языкового барьера на борту многонационального судна во время наибольшего обострения проблемы профессиональной коммуникации, а именно в критических условиях труда.

Ключевые слова: многонациональный экипаж, человеческий фактор, профессиональное общение, интерактивный обучающий курс.

N. Ohorodnyk

THE METHODOLOGICAL BASIS FOR OVERCOMING THE LANGUAGE BARRIER ON THE SHIP

The article deals with the negative impact of a human factor on the safety of modern shipping which is manifested by a language barrier in professional communication between seafarers of a multinational crew. The methodological framework of the English course introduced into the process of future seafarers' training to bring them through a language barrier arising in critical working conditions on board a multinational vessel is revealed.

Keywords: multinational crew, human factor, professional communication, interactive training course.