

УДК 378.147:656.61(045)

В. В. Кузьменко, А. В. Роменский**ЭФФЕКТИВНАЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ КОММУНИКАЦИЯ
МОРЯКОВ — ЗАЛОГ БЕЗАВАРИЙНОЙ РАБОТЫ СУДНА**

В данной статье рассматривается понятие термина «коммуникация», а также анализируется роль эффективной коммуникации профессиональной деятельностью моряка. Авторами статьи приводится ряд определений ученых-коммуникологов термина «коммуникация». Авторы проводят сравнительный анализ этих определений и выводят свое обобщающее определение данного термина, а также дают характеристику его основных компонентов. Особое внимание обращается авторами на необходимость владения профессиональными коммуникативными умениями в любых ситуациях как для будущих, так и для действующих моряков.

Кроме этого, авторами рассматриваются имеющиеся коммуникативные навыки, владение которыми является одним из ключевых элементов для выполнения Международных правил предупреждения столкновения судов 1972 года с целью обеспечения безопасной навигации.

Значительная роль в статье отводится необходимости эффективной коммуникации в различных ситуациях в море как между членами экипажа одного судна, так и между экипажами разных судов, которые могут взаимодействовать с целью обеспечения безопасной навигации. Авторы приводят конкретные примеры некомпетентности членов экипажей судов, а также последствия их непрофессиональных действий и отсутствия эффективной коммуникации, а именно: они анализируют аварии трех судов — гибель российского парохода «Булгария», итальянского круизного лайнера «Коста Конкордия» и южнокорейского парома «Севол». Это суда, которые отличались друг от друга районами плавания, пассажироместимостью и множеством других характеристик, но их объединяет одно — отсутствие эффективной коммуникации между членами экипажа, членами экипажа и береговыми службами, членами экипажа и пассажирами, несогласованность действий членов экипажа во время проведения спасательной операции, а также пренебрежение своими служебными обязанностями офицерским составом судов — людьми, которые должны руководить командой, которые отвечают за судно, экипаж и пассажиров и обязаны обеспечивать их безопасность.

Ключевые слова: коммуникация, профессиональная коммуникация, эффективная коммуникация, Международные правила предупреждения столкновения судов 1972 года.

Общеизвестным является факт, что на сегодняшний день коммуникация играет очень важную роль в жизни человека, поскольку независимо от его специальности и занимаемой должности она проходит в приеме и передаче информации. Особое значение коммуникация имеет для представите-

Кузьменко Василий Васильевич — доктор педагогических наук, профессор, заведующий кафедрой педагогики и психологии (Херсонская академия непрерывного образования, Херсон, Украина); e-mail: kuzmenkovasilij@gmail.com

Роменский Александр Владимирович — соискатель кафедры педагогики и психологии (Херсонская академия непрерывного образования, Херсон, Украина); e-mail: oleksandr.romenskiy@gmail.com

© Кузьменко В. В., Роменский А. В., 2015

лей тех профессий, работа которых непосредственно заключается в общении, например, консультанты, учителя, различные эксперты и т. д. Тем не менее существует ряд профессий, представители которых хоть и не проводят в общении большую часть своего рабочего времени, но все же точность передачи и правильность ее толкования именно для них является жизненной необходимостью. Одной из таких профессий является профессия моряка, где ошибка в передаче или восприятии информации может привести как к повреждению груза и нанесению ущерба окружающей среде, так и к гибели судна, полной потере груза, серьезной экологической катастрофе, а главное – к гибели людей.

Целью данной статьи является раскрыть значение термина «коммуникация», а также определить ее роль в профессиональной деятельности моряков, проанализировать влияние эффективности коммуникации между членами экипажа в различных ситуациях в море на безопасность работы судна.

Для достижения поставленной цели прежде всего необходимо рассмотреть термин «коммуникация».

В научной литературе данный термин появился в XX столетии, и происходит он от латинских терминов «communicatio» – единство, передача, сообщение, и «communicare» – делать что-то общим, вести беседу, связывать, сообщать, передавать [1, с. 6].

Термин «коммуникация» имеет большое количество определений. Так, в Современном толковом словаре данный термин рассматривается как общение, передача информации от человека к человеку в процессе познавательно-трудовой деятельности, которая может осуществляться как при помощи речи, так и при помощи различных знаковых и сигнальных систем [6].

В одной из своих работ известный исследователь-коммуниколог Ф. Дэнс указал около 95 определений и сгруппировал их в 15 категорий. В свою очередь, Х. Валинская де Хекбейл отметила более 200 определений, которые нашла в американской литературе и выделила в них 18 семантических категорий [8, с. 21].

Польский коммуниколог Т. Гобан-Класс привел семь типичных определений термина «коммуникация»:

- коммуникация как трансмиссия (трансляция, передача) информации, идей, эмоций, умений;
- коммуникация как понимание других, когда мы и сами хотим, чтобы нас поняли (коммуникация как понимание);
- коммуникация как воздействие с помощью знаков и символов на людей;
- коммуникация как объединение (создание сообщества) с помощью языка или знаков;
- коммуникация как взаимодействие посредством символов;
- коммуникация как обмен значениями между людьми, которые имеют общее в восприятии, стремлениях и позициях;

– коммуникация как компонент общественного процесса, который выражает групповые нормы, осуществляет общественный контроль, распределяет роли, достигает координации усилий и т. д. [12, с. 43].

По мнению С. Вишняковой, коммуникация – это процесс обмена информацией (который может быть как вербальным, так и невербальным) между двумя и более людьми. При этом коммуникация может быть как прямой, так и опосредствованной с использованием широкого разнообразия средств и каналов связи [2, с. 130].

В свою очередь, С. Бориснев под термином «коммуникация» понимает социально обусловленный процесс передачи и восприятия информации в условиях межличностного и массового общения, которое происходит по различным каналам связи и с помощью различных средств коммуникации [1, с. 14].

По мнению Ю. Косенко, коммуникация – это технический процесс обмена информацией между двумя и более лицами или группами лиц. Термин может употребляться в следующих значениях:

- социальная коммуникация, общение между людьми и другими социальными субъектами;
- связь с помощью технических средств;
- определенная система, с помощью которой обеспечивается сообщение между удаленными объектами, например: подземные коммуникации, транспортные коммуникации, канализационные коммуникации и т. д. [8, с. 19].

В одной из своих работ М. Василик составил перечень определений термина «коммуникация» различных ученых, согласно которым коммуникация – это:

- механизм, с помощью которого обеспечивается существование и развитие человеческих отношений, включая все процессы мышления, через которое обеспечивается существование и развитие человеческих отношений, включая все символы мышления и средства их передачи в пространстве и сохранения во времени (Ч. Кули);
- в широком смысле это социальное объединение индивидов с помощью языка или знаков, установление общезначимых наборов правил для различной целенаправленной деятельности (К. Черри);
- информационная связь субъекта с тем или иным объектом – человеком, животным, машиной (М. Каган);
- специфический обмен информацией, процесс передачи эмоционального и интеллектуального содержания (А. Зверинцев, А. Панфилова) [9, с. 11].

Проанализировав большое количество определений термина «коммуникация», сделанных различными как отечественными, так и зарубежными учеными, можно сделать вывод, что все они в определенной степени дополняют друг друга. В результате этого можно сделать вывод, что коммуникация – это обусловленный ситуацией процесс передачи и об-

мена информацией между двумя и более лицами, который выражается в восприятии и понимании информации. Коммуникация состоит из сбора, хранения, анализа, переработки, оформления, высказывания, а также распространения, восприятия и понимания информации, установки и поддержания связи с использованием как вербальных, так и невербальных средств. При этом коммуникация может быть как прямой, так и непрямой, а также выполняться через широкое разнообразие каналов связи.

В узком смысле термин «коммуникация» состоит в обмене информацией между общающимися.

Если рассматривать коммуникацию между людьми с точки зрения теории информации, то фиксируется лишь формальная сторона вопроса: как информация передается, в то время как в условиях человеческого общения информация не только передается, но и формируется, уточняется и развивается [10, с. 76].

В процессе обмена информацией посредством системы знаков партнеры могут влиять друг на друга, что, в свою очередь, обязательно выражается в изменении поведения собеседника. Данное влияние — это не что иное, как психологическое воздействие одного коммуниканта на другого с целью изменения его поведения. В результате этого эффективность коммуникации может измеряться тем, насколько удачным было это влияние [4, с. 172].

При этом необходимо помнить, что достичь желаемого результата в процессе обмена информацией возможно лишь в тех условиях, когда оба собеседника владеют единой системой кодификации и декодификации информации. Особое значение это приобретает в работе судовых экипажей, поскольку даже незначительное недопонимание может привести к аварии.

Жизнь судового экипажа происходит в постоянной коммуникации, причем эта коммуникация достаточно многогранна и разнопланова, ее эффективность зависит от большого количества факторов. Так, в процессе работы моряк может общаться с представителями различных организаций, служб и другими лицами, среди которых экипажи других судов, представители портовых служб, пассажиры, судовладельцы, фрахтователи, представители крюинговых компаний, представители классификационных обществ, представители таможенной службы, страховые агенты, лоцманы, представители службы контроля движения судов и т. п.

В этом контексте одно из важнейших мест занимает Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море (МППСС) 1972 [7]. Согласно этому документу с целью обеспечения безопасности судоходства независимо от ситуации, моряки должны обладать рядом коммуникативных умений:

- уметь воспринимать и понимать радиосообщения, поступающие от других судов;
- уметь устанавливать радиосвязь с другими судами и поддерживать ее;

- знать и понимать значение судовых огней, знаков и флагов, а также их расположение в зависимости от ситуации, а также уметь их использовать;
- знать, уметь различать и понимать значение звуковых и световых сигналов судов,
- знать, в каких случаях и с помощью какого оборудования необходимо подавать звуковые и световые сигналы;
- знать и понимать значение буюв и их световых сигналов;
- знать и понимать значение световых сигналов маяков.

Таким образом, из общего количества Международных правил предупреждения столкновений судов в море для выполнения 29 из них морякам необходимо владеть перечисленными выше коммуникативными умениями. В свою очередь, это свидетельствует о важной роли, которую играет коммуникация в работе моряков, особенно в вопросах, касающихся взаимодействия с другими судами в море.

Еще одним элементом, который имеет значительное влияние на обеспечение безопасности судоходства, является общение между членами экипажа каждого отдельного судна. От их правильных слаженных действий зависит не только сохранность судна и груза, но и сохранение окружающей среды и человеческих жизней. Так, за последние три года произошел ряд серьезных происшествий в море, которые потрясли мировое сообщество, – это гибель российского теплохода «Булгария», итальянского круизного лайнера «Коста Конкордия» и крушение южнокорейского парома «Севол». Казалось бы, такие разные суда, построенные в разное время, с разными районами плавания и пассажироместимостью и прочими характеристиками, но, несмотря на это, их объединяют отсутствие эффективной коммуникации между членами экипажа и пассажирами судна, особенно после возникновения аварийной ситуации, а также серьезные нарушения в организации работы экипажей в плане несения навигационной вахты.

Так, 10 июля 2011 года российский теплоход 1955 года постройки «Булгария» сел на мель в Куйбышевском водохранилище в районе села Сюкеево Камско-Устьинского района Республики Татарстан Российской Федерации, в результате чего погибли 122 человека. Комиссией Ространснадзора, которая проводила расследование по этому вопросу, был установлен ряд причин, которые в значительной степени повлияли на гибель судна. Одной из них является низкая квалификация и недисциплинированность членов экипажа судна, которая в первую очередь выражалась в недостаточной коммуникации между ними в частности, в неслаженности действий членов экипажа в целом, а особенно при возникновении аварийной ситуации. Так, например, полностью отсутствовала какая-либо слаженность в действиях мостика и машинного отделения судна [5].

Через полгода после инцидента с теплоходом «Булгария», 13 января 2012 года, произошло еще одно громкое событие: итальянский круизный

лайнер 2006 года постройки «Коста Конкордия» сел на мель у берегов Италии близ острова Джильо в Средиземном море, в результате чего погибло 32 человека. На основании расследования этой катастрофы, проведенного Министерством инфраструктуры и транспорта, Италии был составлен подробный отчет, из которого можно узнать о целом ряде фактов:

- на мостике имели место ошибки в работе экипажа в плане организации несения навигационной вахты;
- языком общения на борту служил итальянский язык, и это привело к тому, что некоторые члены экипажа, собственно, как и пассажиры, частично или полностью не понимали капитана и других членов экипажа (экипаж состоял из представителей 38 национальностей, из которых 294 филиппинца, 202 индуса, 169 индонезийцев, 149 итальянцев);
- имели место отклонения от стандартных процедур при возникновении аварийных ситуаций в море, а также неслаженность действий членов экипажа во время проведения спасательной операции;
- имела место недостаточная осведомленность членов экипажа, о чем свидетельствовало отсутствие проведения брифингов или какого-либо обсуждения сложившейся ситуации;
- береговые службы и пассажиры судна получили информацию об опасности со значительным опозданием, что привело к задержке проведения спасательной операции (например, сигнал общей тревоги был подан только через 48 минут после того, как команда получила полную информацию о произошедшем) и пр.

Приведенные факты и многие другие указывают на то, что одной из причин гибели судна и низкого уровня организации спасательной операции со стороны членов экипажа стала именно низкая эффективность коммуникации между членами экипажа, береговыми службами, а также экипажем и пассажирами [3].

Ситуация, которая сложилась с южнокорейским паромом «Севол», мало чем отличается от предыдущих. Так, 16 апреля 2014 года южнокорейский паром «Севол» 1994 года постройки опрокинулся у юго-западного побережья Корейского полуострова, в результате чего погибло 304 человека, из которых основную часть составляли ученики средних школ и их учителя. На данный момент расследование инцидента еще не завершено, но следственная комиссия уже выдвинула ряд причин, повлиявших на гибель судна, а также основной части ее пассажиров. Основной причиной, которая привела к гибели судна, считается его значительная перегрузка – судно перевозило количество груза, больше положенного в три раза (3,608 т вместо 987 т).

Тем не менее следует обратить внимание также и на следующие факторы:

- судно имело ряд технических неполадок (проблемы с мореходностью, неисправность рулевого устройства);

- во время инцидента судном управлял третий помощник, который не имел достаточного опыта работы в целом и на данном судне в частности;
- информирование пассажиров о происшествии фактически отсутствовало – когда инцидент произошел, капитан приказал пассажирам оставаться в своих каютах, но когда опрокидывание судна стало явным, он не позаботился о том, чтобы проинформировать всех пассажиров о необходимости покинуть судно, надев спасательные жилеты;
- капитан парома, старший и второй помощники капитана, старший механик оказались одними из первых, кто покинул судно;
- фактически никто из членов экипажа (за исключением троих, которые погибли) не принимал участия в спасательной операции [13].

Как показывает статистика, в данном случае исследования, проведенные Международной морской организацией (ИМО), несмотря на растущую степень модернизации судов и, соответственно, улучшение условий труда моряков, причиной возникновения 80 % аварийных ситуаций в море является именно человеческий фактор. При этом основной причиной столь неутешительных результатов является недостаточная коммуникативная компетентность членов экипажа или практически полное ее отсутствие [11, с. 26].

Таким образом, исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что коммуникация является неотъемлемым компонентом при работе в море, используется практически в любых ситуациях и зависит от многих факторов, которые так или иначе на нее влияют. Учитывая тот факт, что коммуникация это, прежде всего, процесс передачи информации, ее можно разделить на два вида: 1) коммуникация между человеком и человеком; 2) коммуникация между человеком и машиной. При этом каждый из видов следует рассматривать с учетом ряда факторов. Для первого это язык, религия, личные коммуникативные особенности коммуникантов, качество восприятия и анализа информации коммуникантами, прочие факторы, которые могут влиять на процесс коммуникации. Для второго это уровень автоматизации судна, особенности дизайна и специфика программного обеспечения судового оборудования.

Учитывая все выше обозначенное, можно сделать вывод, что эффективная коммуникация для моряков имеет большое значение, тогда как недостаточная коммуникация между членами экипажа судна, собственно, как и недостаточная коммуникация между судами, а также судами и береговыми службами может привести к значительным убыткам и потере человеческих жизней.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бориснев С. В. Социология коммуникации: учеб. пособие для вузов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. 272 с.
2. Вишнякова С. М. Профессиональное образование: словарь. Ключевые понятия, термины, актуальная лексика. М.: НМЦ СПО, 1999. 538 с.

3. Звіт про результати технічного розслідування аварії круїзного лайнера Коста Конкордія [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури і транспорту Італії – URL: <http://www.ics-shipping.org/FullInvestigationReportonCostaConcordia.pdf>
4. Інформаційно-комунікативні технології в гуманітарній сфері Збройних Сил України: досвід, проблеми, перспективи / Осьодло В.І., Стасюк В. В., Шевчук В. П. та ін. К.: НАОУ, 2007. 492 с.
5. Комиссия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта завершила расследование аварии дизель-электрохода «Булгария», находящегося в аренде у ООО «АргоРечТур» (г. Казань), затонувшего 10 июля 2011 г. [Электронный ресурс] / Ространснадзор. URL: http://www.rostransnadzor.ru/rostrans/news/news_detail.php?ID=4540
6. Коммуникация [Электронный ресурс] // Современный толковый словарь, изд. «Большая Советская Энциклопедия» (онлайн версия). URL: www.classes.ru/all-russian/russian-dictionary-encycl-term-27169.htm
7. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року [Електронний ресурс] / Верховна Рада України – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_137
8. Косенко Ю. В. Основы теории мовної комунікації: навч. посіб. Суми: Сумський державний університет, 2011. 187 с.
9. Основы теории коммуникации: учебник / под ред. проф. М. А. Василика. М.: Гардарики, 2003. 615 с.
10. Пухальська Г. А. Педагогічні умови формування комунікативної компетентності у майбутніх пілотів цивільної авіації: дис.... канд. пед. наук: 13.00.04. Черкаси, 2011. 273 с.
11. Сержникова Р. К. Синергетический подход к сущности личности студента как субъекту саморазвития // Педагогическое образование и наука. 2013. № 3. С. 83 – 89.
12. Стадниченко С. М. Человеческий фактор на море: учебно-методическое пособие. Одесса: Астропринт, 2003. 192 с.
13. Goban-Klas T. Public relations czyli Promocja reputacji: pojęcia, definicje, uwarunkowania. Warszawa: Business Press, 1997. 225 p.
14. Hancocks P. South Korean shipwreck survivors: Passengers told 'don't move' as ship sank [Электронный ресурс] / Paula Hancocks, Catherine E. Shoichet and Michael Pearson. April 17, 2014. URL: <http://edition.cnn.com/2014/04/16/world/asia/south-korea-sinking-ship-students/>

* * *

Kuzmenko Vasilij V., Romenskiy Alexander V.
EFFECTIVE PROFESSIONAL COMMUNICATION OF SEAMEN —
THE GUARANTEE OF ACCIDENT-FREE OPERATION OF SHIPS
(Kherson Academy of Continuing Education, Kherson, Ukraine)

In this article, the term «communication» is considered, and also the role of effective communication in professional activity of seamen is analyzed. The author of the article gives the range of definitions of the term «communication» given by scientists-communicologists. He also makes the comparative analysis of these definitions and on their bases makes his own generalizing definition of the term, and also characterizes its main components. Great attention is paid by the author to the need for both future and acting seamen to master professional communicative skills which may be used in any situation at sea.

In addition to that, the author considers existing communicative skills, mastering which is one of key elements for fulfilling the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 to provide safety of navigation.

In the article, the main role is given to the need to effectively communicate in different situations at sea for both seamen of one ship and seamen of different ships, which may interact for providing safety of navigation. The author gives exact examples of incompetence of members of the crew, and also consequences of their unprofessional actions and lack of effective communication, namely: the author analyzes accidents which happened to three vessels — Russian steamship «Bulgaria», Italian cruise ship «Costa Concordia» and South Korean ferry «Sewol». These vessels, which differ with their navigation areas, seating capacity and many other characteristics, but they are united with one and the same thing — absence of effective communication between crew members, crew members and shore services, crew members and passengers, unconformity of crew members' actions during rescue operation, and also officers of vessels neglecting their duty as leaders of the crew, who bear responsibility for the ship, crew and passengers and have to provide their safety.

Key words: communication, professional communication, effective communication, the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in 1972.

REFERENCES

1. Borisnjov S. V. *Sotsiologiya komunikatsii* (Sociology of communication), tutorial for higher educational institutions, Moscow, UNITY-DIANA, 2003. 272 p.
2. Vishnyakova S. M. *Professional'noe obrazovanie: slovar'. Klyuchevoye ponyatiya, terminy, aktual'naya leksika* (Professional education: Dictionary. Key concepts, terms actual vocabulary), Moscow, NMTs SPO, 1999. 538 p.
3. *Zvit pro rezul'taty tehničnogo rozsliduvannja avarii' krui'znogo lajnera Kosta Konkordija* (Full Investigation Report on Costa Concordia) Available at: www.ics-shipping.org/FullInvestigationReportonCostaConcordia.pdf
4. *Informacijno-komunikatyvni tehnologii' v gumanitarnij sferi Zbrojnyh Syl Ukraini'ny: dosvid, problemy, perspektivy* (Information-communicative technologies in humanitarian area of the Armed Forces of Ukraine: experience, problems, perspectives), Osjodlo V. I., Stasjuk V. V., Shevchuk V. P. and others. Kiev, NAOU, 2007. 492 p.
5. Commission of Federal Supervising Service in the area of transport has finished the investigation of the steamship «Bulgaria», leased by Public Corporation «AgroRechTur» (Kazan), which sank in June, 10, 2011, Available at: http://www.rostransnadzor.ru/rostrans/news/news_detail.php?ID=4540 (In Russ.).
6. Communication in Modern thesaurus, Publishing Company «The Great Soviet Encyclopedia» (on-line version), Available at: www.classes.ru/all-russian/russian-dictionary-encycl-term-27169.htm (In Russ.).
7. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, Available at: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_137 (In Ukr.).
8. Kosenko Ju. V. *Osnovy teorii' movnoi' komunikacii'* (Bases of the theory of lingual communication), tutorial, Sumy, Sums'kyj derzhavnyj universytet, 2011. 187 p.
9. *Osnovy teorii' komunikatsii: uchebnik* (Bases of the theory of communication), Text-book, Edited by Prof. M. A. Vasilik, Moscow, Gardariki, 2003. 615 p.
10. Puhalska G. A. *Pedagogichni umovy formuvannja komunikatyvnoi' kompetentnosti u majbutnih pilotiv cyvil'noi' aviacii'* (Pedagogical conditions of forming the communicative competence of future pilots of civil aviation), PhD dissertation, Cherkasy, 2011. 273 p.
11. Serezhnikova R. K. A synergistic approach to the essence of the personality of the student as the subject of self-development [Sinergeticheskiy podkhod k sushchnosti

- lichnosti studenta kak sub"ektu samorazvitiya], *Pedagogicheskoe obrazovanie i nauka*, 2013, no. 3, pp. 83–89.
12. Stadnichenko S. M. *Chelovecheskiy faktor na more* (Human factor at sea), education-methodological handbook, Odessa, Astroprint, 2003. 192 p.
 13. Goban-Klas T. *Public relations czyli Promocja reputacji: pojęcia, definicje, uwarunkowania* (Public Relations or Promotion Reputation: concepts, definitions, conditions), Warsaw, Business Press, 1997. 225 p.
 14. Hancocks P., Shoichet C. E. and Pearson M. South Korean shipwreck survivors: Passengers told 'don't move' as ship sank, April 17, 2014, Available at: <http://edition.cnn.com/2014/04/16/world/asia/south-korea-sinking-ship-students/>

* * *