



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 34 : Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques

MISE EN ŒUVRE DES SPÉCIFICATIONS DE COMPÉTENCES LINGUISTIQUES DE L'OACI ET PROPOSITIONS CONNEXES

(Note présentée par la République populaire de Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Chine a fait des efforts inlassables pour mettre en œuvre les spécifications de l'OACI sur la connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques. Actuellement, la majorité des pilotes chinois en service international répondent à ces spécifications. La Chine poursuivra ses efforts afin de satisfaire aux spécifications de compétences linguistiques de l'OACI d'ici mars 2011. Toutefois, étant donné qu'un certain nombre de pilotes prennent de l'âge et que leur connaissance de base de l'anglais est limitée, on prévoit qu'il sera difficile d'améliorer leurs compétences linguistiques dans un proche avenir.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à prendre pleinement en compte les difficultés particulières qui existent actuellement dans les États où l'anglais n'est pas la première langue pour ce qui est de la mise en œuvre des spécifications de compétences linguistiques et à recommander, soit le report au 5 mars 2014 de la date d'application indiquée dans la Résolution A36-11 de l'Assemblée, soit l'application d'autres mesures de transition.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A et D.
<i>Références :</i>	Lettre aux États AN 12/44.6-09/53

¹ Original : chinois

1. INTRODUCTION

1.1 La Chine attache une grande importance à la mise en œuvre des spécifications applicables figurant dans les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale (la Convention) et fait depuis longtemps des efforts inlassables pour mettre en œuvre les spécifications de l'OACI sur la connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques. Ces efforts comprennent l'élaboration de règlements et d'un système d'examen, l'enseignement de l'anglais aux transporteurs aériens et l'accroissement de la transparence dans les examens. Les grands aéroports internationaux de Beijing, Shanghai et Guangzhou, entre autres, travaillent activement à mettre en œuvre des communications air-sol en anglais.

1.2 Il serait souhaitable que la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI envisage de reporter de trois à cinq ans les dates d'application des spécifications de compétences linguistiques, compte tenu des difficultés particulières qui existent actuellement dans les pays en développement.

2. LA CHINE APPUIE LES SPÉCIFICATIONS APPLICABLES FIGURANT DANS LES ANNEXES À LA CONVENTION

2.1 *Amendements des prescriptions des règlements applicables.* En tant qu'État contractant à la Convention, la Chine reconnaît pleinement que les réglementations nationales doivent répondre aux prescriptions applicables des Annexes à la Convention et être conformes aux spécifications de l'OACI sur les niveaux de connaissance de l'anglais du personnel navigant. Ainsi, les spécifications sur la connaissance de l'anglais applicables aux pilotes en service international figurant dans les « Règles de certification des pilotes d'aéronefs de l'aviation civile, des instructeurs de vol et des instructeurs au sol » (CCAR-61) et les « Règles de certification pour les exploitants d'aéronefs de gros tonnage » (CCAR-121) ont été révisées en conséquence le 30 octobre 2006.

2.2 *Diffusion des éléments indicatifs connexes.* Les « Prescriptions sur l'utilisation de l'anglais pour les communications et les dérogations permises aux dispositions de l'article CCAR-121.479 » (AC-121-FS-024), et les « Règles relatives aux questions concernant les niveaux OACI de connaissance de l'anglais pour les communications » (AC-61FS-2008-05R2), définissent expressément les limites dans lesquelles le personnel navigant peut déroger aux prescriptions sur les communications en anglais et donnent à différentes organisations des directives et des orientations qui leur permettent de répondre à des prescriptions particulières pour la mise en œuvre de l'enseignement de l'anglais et de l'examen de la connaissance de l'anglais.

3. PROGRÈS RÉALISÉS DANS L'ENSEIGNEMENTS DE L'ANGLAIS AU PERSONNEL NAVIGANT CHINOIS ET DANS LES EXAMENS DE LA CONNAISSANCE DE L'ANGLAIS

3.1 L'Administration de l'aviation civile de Chine (CAAC) a toujours attaché de l'importance à la connaissance de l'anglais de son personnel navigant. La CAAC a mis en œuvre un projet d'enseignement de l'anglais au personnel navigant en 1996. Les examens se font en trois étapes : épreuve sur la connaissance de l'anglais utilisé en aéronautique, épreuve sur les communications analogiques air-sol et épreuve en route. Pour mener à bien la mise en œuvre des règlements CCAR-61 et CCAR-121, ayant reconnu l'importance et l'urgence d'enseigner l'anglais au personnel navigant, les transporteurs aériens chinois ont mis sur pied des cours d'anglais en conformité avec les spécifications de l'OACI et de la CAAC en 2007, et le personnel navigant y a participé activement. Un plan d'apprentissage de l'anglais a été mis sur pied pour les pilotes, avec un appui adéquat pour ce qui est de la structure organisationnelle, du personnel de formation et des ressources financières. De plus, chaque

transporteur aérien a également formé des instructeurs pour l'enseignement de l'anglais et donné des cours d'anglais de façon planifiée et graduelle. Pour faire en sorte que les transporteurs aériens maintiennent leurs programmes d'enseignement de l'anglais, la CAAC vérifie rigoureusement les compétences des organismes d'enseignement de l'anglais et les fait certifier par des experts. Après des années de dur labeur, le niveau de connaissance de l'anglais du personnel navigant s'est amélioré et le taux de qualification au niveau 4 n'a pas cessé de croître, ce qui jette les bases qui permettront aux transporteurs aériens de répondre aux besoins du service international et d'utiliser l'anglais pour les communications à l'Aéroport de la capitale.

3.2 *Élaboration d'un système d'examen de la connaissance de l'anglais.* De 2006 à la fin de 2008, à la suite d'un processus d'appel d'offres ouvert, l'Australian Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT) a été chargé des examens de la connaissance de l'anglais du personnel navigant de l'aviation civile de la Chine. Durant cette période, la Chine a mené des recherches indépendantes et mis au point l'« examen CAAC de la connaissance de l'anglais des pilotes », qui a commencé à être utilisé en février 2008. Ce système garantit que l'examen est mené de manière juste et impartiale, élimine le monopole et l'influence des facteurs humains, et porte au niveau le plus élevé possible l'objectivité dans le cadre d'un système d'examen empreint de subjectivité.

3.3 *Élaboration d'une banque d'éléments pour les examens de la connaissance de l'anglais.* Des normes et des prescriptions harmonisées ont été adoptées pour les épreuves, et des institutions et des organismes d'enseignement de l'anglais, y compris des organismes d'enseignement étrangers, ont été invités à rassembler une banque d'éléments pour les examens. Un groupe d'experts a été mis sur pied pour aider à revoir les questionnaires d'examen. Actuellement, un certain nombre de questionnaires ont été produits. Pour mieux lier la banque d'éléments d'examen avec l'exploitation réelle, un principe pouvant être décrit comme « axé sur l'exploitation, sur les transporteurs aériens et sur la sécurité des vols » a été mis de l'avant en mai 2009 pour la mise au point du système d'examen de la connaissance de l'anglais des pilotes. Selon ce principe, les transporteurs aériens qui offrent un service international, à savoir Air China, China Southern et China Eastern, ont été invités à participer à la formation de la banque d'éléments d'examen, et les autres transporteurs ont été également encouragés à le faire.

3.4 *Formation des instructeurs et des évaluateurs.* Les instructeurs et évaluateurs qui corrigent les examens doivent avoir des connaissances professionnelles de haut niveau, non seulement en aviation civile, mais aussi en anglais. Par conséquent, dès le début de la phase de conception du système d'examen, des mécanismes de formation et de sélection ont été mis au point pour ces deux types d'experts. Des cours de formation ont été menés à l'intention des instructeurs et évaluateurs de la connaissance de l'anglais aéronautique pour leur donner la formation technique nécessaire correspondant aux postes d'instructeurs et d'évaluateurs dans ce domaine. Pour garantir que les instructeurs et les évaluateurs mènent les examens et les évaluations d'une manière juste et impartiale, le système comprend également un mécanisme d'évaluation de la qualité. Grâce à des paramètres précis, des statistiques sur la qualité du travail de ces deux types d'experts seront mis à disposition automatiquement par ordinateur, ce qui permettra de connaître le coefficient de qualité du travail et, ainsi, de garantir la qualité du rendement des instructeurs et des évaluateurs.

3.5 *Transparence des renseignements relatifs à l'enseignement de l'anglais et aux examens de la connaissance de l'anglais pour les transporteurs aériens.* Depuis le début de 2010, des renseignements sur les examens menés à l'échelle du pays pour évaluer les niveaux de connaissance de l'anglais du personnel navigant sont communiqués chaque trimestre aux transporteurs aériens et aux organismes d'enseignement. Au 30 juin 2010, la Chine comptait 17 508 pilotes de transport aérien ; pour 9 844 d'entre eux, une annotation indiquant que leur connaissance de l'anglais est de niveau 4 a été portée sur leur licence. Au deuxième trimestre de cette année, l'annotation relative aux connaissances de l'anglais d'un niveau 4 ou supérieur a été ajoutée à la licence de 1 161 pilotes. Le pourcentage des pilotes

ayant une connaissance de l'anglais de niveau 4 ou supérieur est de 56,23 %, et les transporteurs Air China, China Southern et China Eastern comptent respectivement 1 972, 2 053 et 1 626 pilotes ayant une connaissance de l'anglais de niveau 4 ou supérieur.

4. PROGRESSION CONSTANTE DE L'UTILISATION DE L'ANGLAIS POUR LES COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES À QUATRE AÉROPORTS À BEIJING, SHANGHAI ET GUANZHOU

4.1 *Utilisation de l'anglais pour les communications radiotéléphoniques à l'Aéroport de la capitale, Beijing.* Comme mesure concrète pour mettre pleinement en œuvre les spécifications de l'OACI sur la connaissance de l'anglais du personnel navigant, le gouvernement chinois soutient activement les progrès dans ce sens. Depuis le 5 mai 2008, parmi les transporteurs aériens assurant des vols à destination et en provenance de l'Aéroport de la capitale, Beijing (excluant les vols affrétés et les vols supplémentaires), il a été demandé à au moins 30 % des vols (inclusivement) d'utiliser l'anglais pour les communications radiotéléphoniques avec chaque organisme ATC à Beijing. Au 5 mai 2009, le pourcentage de vols utilisant l'anglais pour les communications était passé graduellement à 60 %. Depuis le 5 mai 2010, tous les vols à destination et en provenance de l'aéroport de la capitale utilisent l'anglais pour les communications radiotéléphoniques air-sol. Aujourd'hui, les progrès sont constants, et la compétence du personnel navigant pour ce qui est de l'utilisation de l'anglais pour les communications s'est améliorée grandement. Les transporteurs aériens et les organismes ATC ont investi beaucoup d'efforts dans l'organisation, la planification, la surveillance et la vérification, entre autres, ce qui a permis une mise en œuvre réussie des communications radiotéléphoniques en anglais à l'Aéroport de la capitale. Pour ce faire, de nombreuses inspections ont été faites auprès des transporteurs aériens utilisant l'Aéroport de la capitale. Les vols et le personnel qui omettaient d'utiliser l'anglais dans les communications radiotéléphoniques ont été blâmés publiquement, et il leur a été demandé de prendre des mesures correctives.

4.2 À la lumière des leçons apprises à l'Aéroport de la capitale, Beijing, concernant la mise en œuvre des communications radiotéléphoniques en anglais, les aéroports Hongqiao et Pudong de Shanghai et l'Aéroport Baiyun de Guangzhou sont passés aux communications air sol entièrement en anglais. Depuis le 5 mai 2010, les transporteurs aériens qui exploitent des vols internationaux à destination et en provenance des aéroports de Shanghai et de Guangzhou sont tenus d'utiliser l'anglais pour les communications air-sol. À partir du 5 mai 2011, au moins 30 % des vols intérieurs à destination et en provenance des aéroports de Shanghai et de Guangzhou seront tenus d'utiliser l'anglais pour les communications air-sol. À partir du 5 mai 2012, ce pourcentage sera d'au moins 60 % et à partir du 5 mai 2013, d'au moins 80 %. C'est sur la base des progrès réalisés qu'il sera déterminé à quel moment 100 % des vols utiliseront l'anglais pour les communications air-sol.

4.3 Selon un plan à long terme, la Chine devrait finalement mettre en œuvre l'utilisation de l'anglais pour les communications air-sol à tous les aéroports internationaux du pays.

5. CONCLUSION

5.1 Bien que la majorité des pilotes chinois actuellement en service international répondent aux spécifications de compétences linguistiques de l'OACI, un petit nombre de pilotes prennent de l'âge et leur connaissance de base de l'anglais est limitée. On prévoit qu'il sera difficile d'améliorer leurs compétences linguistiques dans un proche avenir.