

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 34 повестки дня. Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи

**ВЫПОЛНЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ИКАО К ВЛАДЕНИЮ ЯЗЫКОМ
И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ЭТОМУ ВОПРОСУ**

(Представлено Китайской Народной Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Китай неустанно занимается работой по выполнению требований ИКАО к владению английским языком, используемым для ведения радиотелефонной связи. В настоящее время большинство пилотов Китая, выполняющих международные полеты, отвечают требованиям ИКАО к владению английским языком. Китай планирует и дальше заниматься этой работой, чтобы обеспечить выполнение требований ИКАО к владению языком к марту 2011 года. Однако некоторое количество пилотов имеют ограниченные знания основ английского языка, и поэтому в краткосрочной перспективе, по-видимому, будут возникать определенные трудности с улучшением владения такими пилотами английским языком.

Действия: Ассамблее предлагается учесть в полном объеме конкретные трудности, которые существуют в настоящее время в государствах, в которых английский язык является не родным языком, при выполнении требований к владению английским языком и перенести дату, указанную в резолюции А36-11 Ассамблеи, на 5 марта 2014 года, а также сроки других мер по переходу.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями А и D
<i>Справочный материал</i>	Письмо ИКАО государствам AN 12/44.6-09/53

¹ Текст на китайском языке представлен Китайской Народной Республикой.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Китай придает огромное значение выполнению требований, содержащихся в различных Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации, и неустанно занимается выполнением требований ИКАО к владению английским языком, используемым для ведения радиотелефонной связи. Эти усилия включают разработку соответствующих нормативных положений, систем тестирования, а также организацию обучения английскому языку персонала авиаперевозчиков и обеспечение транспарентности тестирования. В главных международных аэропортах Пекина, Шанхая, Гуанчжоу и т.д. ведется активная работа по внедрению системы ведения связи "воздух – земля" на английском языке.

1.2 Мы были бы очень признательны, если 37-я сессия Ассамблеи ИКАО рассмотрит вопрос о перенесении сроков выполнения требований к владению языком на 3–5 лет, исходя из понимания, какие трудности существуют в настоящее время с этим переходом в развивающихся странах.

2. КИТАЙ ПОДДЕРЖИВАЕТ ТРЕБОВАНИЯ, СОДЕРЖАЩИЕСЯ В РАЗЛИЧНЫХ ПРИЛОЖЕНИЯХ К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

2.1 *Поправки к требованиям, содержащимся в соответствующих нормативных положениях.* Китай, как Договаривающееся государство Конвенции о международной гражданской авиации, полностью признает тот факт, что национальные нормативные положения должны соответствовать имеющим отношение к какому-либо конкретному вопросу требованиям Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации и, естественно, требованиям ИКАО к владению летным персоналом английским языком. По этой причине в нашей стране 30 октября 2006 года были соответственно пересмотрены требования к владению английским языком пилотами, выполняющими международные полеты, содержащиеся в документах "Правила сертификации пилотов, летных инструкторов и наземных инструкторов гражданской авиации" (CCAR-61) и "Правила сертификации авиаперевозчиков, эксплуатирующих крупногабаритные самолеты" (CCAR-121).

2.2 *Распределение соответствующих инструктивных материалов.* В документах "Требования об использовании английского языка для ведения радиотелефонной связи и пределы отклонений от статьи CCAR-121.479" (AC-121-FS-024), а также "Правила, касающиеся применения установленной ИКАО шкалы оценки владения английским языком для ведения связи" (AC-61-FS-2008-05R2) конкретно оговариваются пределы отклонений от требований к владению летным персоналом английским языком для ведения связи, и эти инструктивные материалы служат для различных организаций директивами и руководством в их работе по выполнению конкретных требований к обучению персонала английскому языку и его аттестации.

3. ДОСТИЖЕНИЯ В ОБУЧЕНИИ АНГЛИЙСКОМУ ЯЗЫКУ ЛЕТНОГО ПЕРСОНАЛА КИТАЯ И ЕГО АТТЕСТАЦИИ

3.1 Ведомство гражданской авиации Китая (ВГАК) всегда придавало большое значение тому, как летный персонал владеет английским языком. ВГАК приступило к осуществлению проекта по обучению летного персонала английскому языку в 1996 году. Аттестация персонала включала три компонента, а именно: аттестация по профессиональному

авиационному английскому языку, аттестация владения фразеологией для ведения аналоговой связи "воздух – земля" и тестирование владения английской фразеологией, используемой для ведения связи при выполнении полетов по маршруту. В дополнение к выполнению правил CCAR-61 и CCAR-121, понимая важность и срочность обучения летного персонала английскому языку, авиакомпании Китая создали в 2007 году систему обучения своего персонала английскому языку в соответствии с требованиями ИКАО и установленными ВГАК правилами, а также обеспечили активное участие в этом процессе своего летного персонала. В Китае началось осуществление плана обучения пилотов английскому языку, в связи с чем государство оказывало помощь в создании организационной структуры, организации системы подготовки персонала и были сделаны финансовые инвестиции. Кроме этого, каждая авиакомпания организовала подготовку своих инструкторов по английскому языку и хорошо спланированное обучение своих специалистов английскому языку и обеспечила его постоянное улучшение. Чтобы авиакомпании постоянно уделяли внимание обучению своего персонала английскому языку, ВГАК постоянно контролирует эффективность работы организаций, занимающихся обучением английскому языку, и, прибегая к помощи экспертов, проводит сертификацию их компетентности. После многих лет тяжелой работы повысился уровень владения английским языком летным персоналом, и постоянно увеличивается количество персонала, чье владение языком отвечает рабочему уровню 4, что служит основой для выполнения авиакомпаниями требований к международным полетам и использованию английского языка для ведения радиотелефонной связи в главных аэропортах.

3.2 *Разработка системы аттестации владения английским языком.* В период с 2006 по конец 2008 года в результате открытых тендерных торгов Австралийский королевский институт технологии в Мельбурне (RMIT) был выбран в качестве провайдера аттестации летного персонала гражданской авиации Китая по английскому языку. В этот же период в Китае проведено свое независимое исследование и ВГАК разработана "Система тестирования владения пилотами английским языком (PEREC)", которая начала действовать с февраля 2008 года. Эта система гарантирует справедливое и беспристрастное проведение аттестации и позволяет устранить монополию и влияние человеческих факторов, а также обеспечивает максимальную объективность в склонной к субъективности системе аттестации.

3.3 *Разработка базы данных с материалами по тестированию владения английским языком.* В настоящее время приняты согласованные стандарты и спецификации тестирования, а различным учебным заведениям и организациям по обучению английскому языку, включая иностранные организации по обучению английскому языку, было предложено представить материалы для создания базы данных по тестированию. Была создана группа экспертов для рассмотрения и анализа экзаменационных работ. В настоящее время подготовлено несколько экзаменационных работ. С целью сделать аттестационную базу данных более интерактивной с выполнением реальных полетов в мае 2009 года было предложено применять при создании системы аттестации пилотов по английскому языку принцип системы "ориентированный на выполнение полетов, ориентированный на деятельность авиакомпании, ориентированный на обеспечение безопасности полетов". В соответствии с этим принципом авиакомпаниям, выполняющим международные полеты, таким как "Эр Чайна", "Чайна Саузерн" и "Чайна Истерн", было предложено принять участие в создании базы данных по тестированию, а другим авиакомпаниям было предложено также принять активное участие в программе сбора таких данных.

3.4 *Подготовка инструкторов и рейтееров.* Выставление оценок по результатам тестов требует, чтобы инструкторы и рейтееры не только владели профессиональными знаниями в области гражданской авиации, но и хорошо знали английский язык. Поэтому с самого начала разработка системы аттестации и механизмов отбора и подготовки были ориентированы на эти две категории

профессионалов. Для инструкторов и рейтеров проведено несколько учебных курсов, чтобы они могли овладеть английским авиационным языком на том уровне, который необходим для работы инструкторами и рейтерами в этой области. Чтобы обеспечить проведение инструкторами и рейтерами справедливого и беспристрастного тестирования и оценки в рамках этой системы был также создан механизм оценки качества. Установив определенные конкретные параметры, можно с помощью компьютера автоматически определять статистические характеристики качества работы этих двух категорий профессионалов и затем устанавливать коэффициент качества их работы, обеспечивая таким образом качественное выполнение инструкторами и рейтерами своих обязанностей.

3.5 *Транспарентность информации об обучении английскому языку персонала авиаперевозчиков и его аттестации.* С начала 2010 года информация о результатах оценок владения летным персоналом английским языком, проводимых в масштабе всей страны, начала регулярно каждый квартал направляться всем авиакомпаниям и учебным организациям. По состоянию на 30 июня 2010 года в Китае насчитывалось 17 508 линейных пилотов, 9 844 из которых имели сертификат владения английским языком на уровне 4, прилагаемый к их свидетельствам. Во втором квартале этого года дополнительно выдан еще 1 161 сертификат о владении языком на уровне 4. Соответственно, количество персонала, имеющего сертификат владения языком на уровне 4, составляет: в авиакомпании "Эр Чайна" – 1 972, в авиакомпании "Чайна Саузерн" – 2 053 и в авиакомпании "Чайна Истерн" – 1 626.

4. УВЕРЕННОЕ ПРОДВИЖЕНИЕ ВНЕДРЕНИЯ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА ДЛЯ ВЕДЕНИЯ РАДИОТЕЛЕФОННОЙ СВЯЗИ В ЧЕТЫРЕХ АЭРОПОРТАХ В ПЕКИНЕ, ШАНХАЕ И ГУАНЧЖОУ

4.1 *Использование английского языка для ведения радиотелефонной связи в главном аэропорту Пекина.* Принимая конкретные шаги в целях полного выполнения требований ИКАО к владению летным персоналом английским языком, правительство Китая активно содействует продвижению работы в этой области. Начиная с 5 мая 2008 года авиаперевозчикам, выполняющим по крайней мере 30 % своих полетов в главный аэропорт Пекина и из него (исключая чартерные полеты и дополнительные полеты), было предложено пользоваться английским языком для ведения радиотелефонной связи с каждым пунктом УВД в Пекине. По состоянию на 5 мая 2009 года количество полетов, при выполнении которых использовался английский язык для ведения радиотелефонной связи, постепенно увеличилось до 60 %. После 5 мая 2010 года при выполнении всех полетов в главный аэропорт и из него для ведения радиотелефонной связи "воздух – земля" используется английский язык. На сегодняшний день эта работа неуклонно продолжается, в результате чего в значительной мере улучшилось владение летным персоналом английским языком для ведения связи. Авиакомпании и органы УВД проделали большую работу в таких областях, как организация, планирование, мониторинг и проверки, обеспечив таким образом успешное внедрение ведения радиотелефонной связи на английском языке в главном аэропорту Пекина, и, кроме того, были проведены многочисленные инспекционные проверки авиакомпаний, выполняющих полеты в главный аэропорт. Летному и другому персоналу, который не смог вести радиотелефонную связь на английском языке, было вынесено общественное порицание и предложено предпринять действия, чтобы исправить такое положение дел.

4.2 В свете уроков, извлеченных в ходе внедрения ведения радиотелефонной связи на английском языке в главном аэропорту Пекина, началось полномасштабное внедрение связи "воздух – земля" на английском языке в аэропортах Хунцяо и Пудун Шанхая и в аэропорту Байун Гуанчжоу. По состоянию на 5 мая 2010 года авиаперевозчики, выполняющие международные

полеты в аэропорты Шанхая и Гуанчжоу и из них, должны использовать английский язык для ведения связи "воздух – земля". С 5 мая 2011 года, если авиаперевозчик выполняет не менее 30 % внутренних полетов в аэропорты Шанхая и Гуанчжоу и из них, его экипажи должны будут пользоваться английским языком для ведения связи "воздух – земля"; с 5 мая 2012 года, если авиаперевозчик выполняет не менее 60 % внутренних полетов в аэропорты Шанхая и Гуанчжоу, его экипажи должны будут пользоваться английским языком для ведения связи "воздух – земля"; с 5 мая 2013 года, если авиаперевозчик выполняет не менее 80 % внутренних полетов в аэропорты Шанхая и Гуанчжоу, его экипажи должны будут пользоваться английским языком для ведения связи "воздух – земля", и по мере продвижения в этом направлении будет определена дата, когда 100 % полетов будут выполняться с использованием английского языка для ведения радиотелефонной связи "воздух – земля".

4.3 В соответствии с долгосрочным планом в Китае английский язык в конце концов станет использоваться для ведения радиотелефонной связи "воздух – земля" во всех его международных аэропортах.

5. ВЫВОД

5.1 Хотя большинство пилотов Китая, которые в настоящее время выполняют международные полеты, отвечают требованиям ИКАО к владению языком, тем не менее, есть некоторое количество пилотов, которые по причине возраста имеют ограниченные знания основ английского языка. Поэтому в краткосрочной перспективе, по-видимому, будут возникать определенные трудности с улучшением владения такими пилотами английским языком.