



大会第 37 届会议

技术委员会

议程项目 34：无线电话通信中使用英语语言的能力

关于推行国际民航组织语言能力要求的情况和建议

（由中华人民共和国提交）

执行摘要

中国为落实国际民航组织对无线电通信中使用英语的要求进行了长期不懈的努力，目前，全国参加国际运行的绝大多数飞行员达到了国际民航组织的语言要求。中国将继续努力，争取在 2011 年 3 月达到国际民航组织的语言要求。但由于其余一小部分的飞行员年龄偏大，加之英语基础较差，在短时间内提高语言能力仍存在困难。

行动：请大会：充分考虑在推行语言能力要求时英语非母语国家实际存在的特殊困难，建议是否将大会决议 A36-11 中最后截止日期推迟至 2014 年 3 月 5 日，或其他过渡方法。

| | |
|-------|-------------------------------|
| 战略目标： | 本工作文件涉及战略目标 A —— 安全及 D —— 效率。 |
| 参考文件： | ICAO 国家级函件 AN/12/44.6-09/53 |

1. 引言

1.1 中国高度重视落实《国际民航公约》相关附件的要求，为落实国际民航组织对无线电通信中使用英语的要求进行了长期不懈的努力，包括规章制定、考试系统开发、运输航空公司英语培训和考试工作的信息透明度，在北京、上海和广州机场等主要国际机场积极推行英语陆空通话等。

1.2 恳请国际民航组织第 37 届大会在推行语言能力要求时能够考虑发展中国家实际存在的特殊情况，建议将最后截止日期推迟三至五年。

¹ 中文文本由中华人民共和国提供。

2. 中国支持国际民航公约相关附件的要求

2.1 修订相关规章要求：中国作为国际民航公约的缔约国，充分认识到国家规章必须与《国际民航公约》相关附件的有关要求一致，满足国际民航组织对飞行人员英语等级的要求。为此于 2006 年 10 月 30 日修订了《民用航空器驾驶员、飞行教员和地面教员合格审定规则》(CCAR-61)、《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》(CCAR-121) 中有关参加国际运行的飞行员的英语能力要求。

2.2 配发相关指导材料：《使用英语通信的有关要求以及 CCAR-121.479 条的偏离限制》(AC-121-FS-024) 和《关于 ICAO 英语无线电通信等级有关问题的规定》(AC-61FS-2008-05R2)，对飞行人员英语通信的偏离限制和要求做了具体界定，同时对各单位实施英语培训和考试工作的具体要求进行了规范和指导。

3. 中国飞行人员英语培训和考试工作取得成效

3.1 中国民航一如既往重视飞行人员的英语能力：早在 1996 年，中国民航就开始推行飞行人员英语工程。考试包括三个方面的内容：飞行专业英语考试、模拟陆空通话考试和航线飞行检查。为了配合 CCAR-61 部和 CCAR-121 部规章的贯彻实施，自 2007 年以来，作为实施主体的各航空公司，意识到了飞行员英语培训工作的重要性和紧迫性，严格按照国际民航组织和中国民航局的要求，积极组织飞行人员参加相关英语培训，启动了飞行员英语培训计划，并且在组织机构、师资力量、资金投入方面给予了充分的保证。各公司还培养了一大批英语教员，有计划、有步骤地开展了飞行员英语教学工作。局方为了更好地保证航空公司持续开展飞行员英语培训工作，对英语培训机构严格把关，专门组织专家对培训机构的资质进行严格审定。经过多年的努力，飞行人员英语水平在总体上有了一定的提高，四级通过率也稳步上升，为航空公司满足国际运行和首都机场实施英语通信奠定了基础。

3.2 在考试系统开发方面：2006 年至 2008 年底，通过招标形式确定了澳大利亚墨尔本技术学院 (RMIT) 作为中国民航飞行人员英语考试提供商。在此期间，中国自主研发了“中国民航飞行人员英语考试系统(简称 PEPEC)”，并于 2008 年 2 月开始投入试运行。该系统实现了考试的公平、公正，杜绝了考试的垄断和人为因素，最大化地实现了以主观测试为主的考试系统的客观性。

3.3 在考试题库建设方面：采取统一制定出题标准和规范，让各院校、各英语培训机构包括国外的英语培训机构出题，组织专家组审题的方式，并已开发出一定数量的考试题。为了使题库更加紧密结合飞行实际，2009 年 5 月提出飞行员英语考试系统的建设要“面向飞行实际、面向航空公司，面向飞行安全”。按照三个面向的原则，邀请从事国际运行的国航、南航、东航三大航空公司参与试题编写工作，鼓励其它航空公司积极参加到飞行人员题库建设中来。

3.4 在面试考试员和评分员的培养方面：由于考试系统的判卷需要具备很强的民航专业知识和英语能力的面试考试员和评分员，所以在考试系统设计之初，就针对这两类专业人才制定了培训和选拔机制，并举办多期飞行员英语面试考试员和评分员培训班，对面试考试员及评分员进行技能培训和人才选拔。为了保证面试考试员和评分员公平、公正地实施考试和评分，系统还设置了质量评判机制，通过设置具体参数由计算机对这两类人的工作质量进行自动统计，从而得到工作质量的相关系数，保证了面试考试员和评分员的工作质量。

3.5 在运输航空公司英语培训和考试工作信息透明度方面：从 2010 年初开始，每季度定期向所有航空公司和培训机构公布全国飞行人员英语等级考试情况。截至 2010 年 6 月 30 日，中国运输航空公司飞行员 17508 名，其中在执照上具有英语四级及以上签注的飞行员 9844 名，第二季度新增四级及以上签注人员 1161 人，四级以上签注率为 56.23%，其中，中国国际航空股份有限公司、中国南方航空股份有限公司、中国东方航空股份有限公司四级及以上签注人员分别为 1972 人、2053 人、1626 人。

4. 北京、上海和广州三地四机场实施英语无线电通话工作正在稳步推进

4.1 北京首都机场英语无线电陆空通话工作：为了以实际行动贯彻落实国际民航组织对飞行人员英语熟练水平的要求，中国政府积极推动中国民航飞行人员英语水平的进步，自 2008 年 5 月 5 日起，要求各运输航空公司在北京首都机场起飞和降落的航班（不含包机和加班），在与北京所有管制单位实施无线电通话时，至少有 30%（含）以上的航班使用英语进行通话，2009 年 5 月 5 日，英语通信的航班逐步增加到 60%，2010 年 5 月 5 日以后，所有在首都机场起飞和降落的航班全部使用英语进行无线电陆空通话。目前此项工作正在稳步推进，飞行人员的英语通话水平也得到了显著的提高。各航空公司以及空管有关部门在组织领导、计划安排、监督检查等方面做了大量工作，保证了首都机场英语无线电通话工作的顺利进行。为保证首都机场无线电英语通话的顺利实施，先后多次组织对各航空公司在首都机场实施英语无线电通话情况进行检查，对未按规定实施英语无线电通话的航班和人员通报批评，并要求整改。

4.2 在总结北京首都机场推行英语陆空通话的经验基础上，2010 年全面启动上海虹桥、上海浦东以及广州白云机场英语陆空通话工作：2010 年 5 月 5 日起，在上海、广州机场起飞和降落的各运输航空公司的国际航班要求使用英语进行陆空通话；2011 年 5 月 5 日起，各运输航空公司在上海、广州机场起飞和着陆的国内航班要求至少 30%使用英语进行陆空通话；2012 年 5 月 5 日起，各运输航空公司在上海、广州机场起飞和着陆的国内航班要求至少 60%使用英语进行陆空通话；2013 年 5 月 5 日起，各运输航空公司在上海、广州机场起飞和着陆的国内航班要求至少 80%使用英语进行陆空通话；100%航班使用英语进行陆空通话将根据进展情况再定。

4.3 按照长期规划，中国最终将在国内所有国际机场实施英语陆空通话。

5. 结论

5.1 鉴于中国目前参加国际运行的绝大多数飞行员达到了国际民航组织的语言要求，但由于其余一小部分的飞行员年龄偏大，加之英语基础较差，短时间内提高语言能力仍存在困难。