



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٥ من جدول الأعمال: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

الحاجة إلى مراجعة القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالكفاءة اللغوية للطيارين ومراقبي الحركة الجوية في الملحق الأول

(ورقة مقدمة من البرازيل)

الموجز التنفيذي

مثل اعتماد القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالكفاءة اللغوية من الملحق الأول، في مارس ٢٠٠٣، تقدماً كبيراً نحو تأمين سلامة الاتصالات الهاتفية اللاسلكية. بيد أن فقهاء اللسانيات التطبيقية، وعلماء الاختبارات اللغوية، وذوي الخبرة في إعداد وتقييم الاختبارات كشفوا، خلال السنوات الثلاث عشرة الماضية، أوجه قصور خطيرة في سياسات الإيكاو الخاصة بالكفاءة اللغوية، قد تؤثر تأثيراً كبيراً على السلامة. ولهذا السبب، أوصى الخبراء بإعادة النظر في تلك السياسات. وتتضمن هذه الورقة مناقشة مقتضبة لنقاط الضعف الرئيسية التي تم اكتشافها في سياسات الإيكاو الخاصة بشروط الكفاءة اللغوية للطيارين ومراقبي الحركة الجوية. وتبرز أهمية التحديد الواضح للقدرات التي ينبغي تقييمها وضرورة إجراء تقييم رسمي لقدرات من يتحدثونها كلغة أم على استخدامها بفعالية وعلى إدارة الاتصالات بنجاح.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

(أ) دعوة المجلس إلى إنشاء فريق دراسة لوضع جدول للتقييم خاص بالإيكاو لمستويات الكفاءة اللغوية ومجموعة من أدوات الوصف العامة التي تستند إلى تعاريف واضحة وصريحة ومناسبة للقدرات اللغوية المحددة التي يتعين تقييمها في هذه البيئة الخاصة؛

(ب) دعوة فريق الدراسة إلى النظر في استعراض القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالكفاءة اللغوية من الملحق الأول، باعتبار ذلك أهمية قصوى، مع مراعاة التوصيات الصادرة من الباحثين في مجال اللسانيات التطبيقية والاختبارات اللغوية بالنظر إلى أن السياسات الحالية تشكل تهديداً كبيراً للسلامة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.
الآثار المالية:	سوف يُضطلع بالأنشطة الواردة في هذه الورقة رهنأ بتوافر موارد في ميزانية البرنامج العادي ٢٠١٧ - ٢٠١٩ و/أو من المساهمات خارج الميزانية. ويجوز للإيكاو أن تحصل على المشورة بدون أي آثار مالية من خبراء عاليي الكفاءة من سلطات الطيران المدني والرابطات والمؤسسات غير الهادفة للربح.
المراجع:	الملحق الأول - "إجازة العاملين"، ١-٢-٩، الكفاءة اللغوية؛ الوثيقة (Doc 9835) - "دليل تنفيذ شروط الكفاءة اللغوية المستخدمة في منظمة الطيران المدني الدولي".

١- مقدمة

١-١ في مارس ٢٠٠٣، اعتمد المجلس القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بشروط الكفاءة اللغوية (LPRs). وكان فريق الدراسة المعني بشروط الكفاءة في اللغة الإنجليزية الشائعة (PRICESG) قد رفع تحدياً كبيراً بإعداد مواد مناسبة. ولكن على غرار ما قاله الدرسون وكلافام وويل (١٩٩٥)، مهما تحلّى واضعو الاختبارات بالمسؤولية من أجل التأكد من صحة وموثوقية اختباراتهم، فإن المشاكل المقترنة بالاختبار أو بالإجراءات ذات الصلة لن تظهر إلا بعد تطبيق الاختبار لمدة معينة من الزمن" (ص ١٢٨). ولهذا السبب يُحاجون بأن محتوى الاختبار وإدارته وتقييمه يجب أن يكون عملية تخضع للرصد المستمر بما يتيح "تعديلها وتحسينها على ضوء الأداء والبحث وآراء من يجتازونها" (ص ٢١٨). وينطبق ذلك على سياسات الإيكاو لسببين: (أ) سلم التقييم جزء مهم في عملية التقييم؛ (ب) يجب أن يستند محتوى اختبارات الكفاءة اللغوية في الإيكاو إلى سلم التقييم المعتمد في الإيكاو، لأن الاختبارات يجب أن تقيّم أدوات التوصيف الميينة في سلم التقييم. ولكن مع الأسف، منذ صدور شروط الإيكاو للكفاءة اللغوية، لم تتغير السياسات ولا سلم التقييم. فقد تم تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية فيما لا يقل عن ٦٧,٧٥% من الدول (حسب ما جاء في ورقة العمل A38-WP/37) المقدمة من الإيكاو للجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين). وقد استخدم سلم التقييم خلال مدة تتجاوز العقد، وتم إجراء بحوث مكثفة، وتمخضت العديد من الدراسات عن اقتراحات بشأن كيفية تحسين شروط الكفاءة اللغوية، ولكن السياسة العامة ظلت دون تغيير.

٢-١ كانت هناك انتقادات لازعة لسياسات الإيكاو وجودة سلم التقييم الذي تعتمده، من لدن أوساط اللسانيات والاختبارات الجوية والطيران. ودعا باحثون مرموقون في العالم مثل تشارلز الدرسون، من جامعة لانكستر، بالمملكة المتحدة ودان دوغلاس من جامعة أيوا بالولايات المتحدة الأمريكية، وكلاهما أستاذ فخري، إلى مراجعة شروط الإيكاو للكفاءة اللغوية. وحاجّ دوغلاس (في عام ٢٠٠٤) أن هناك جوانب غموض وعدم يقين تحتاج إلى توضيح، بينما أشار الدرسون (في عام ٢٠٠٩) إلى أن تناول سلم الإيكاو للتقييم بالنقد والمراجعة هو مجال للبحث يكتسي أهمية خاصة، حيث تساءل بعد سنة من ذلك، "هل تلك (السلالم) صريحة وصالحة بما يكفي ليكون أي اختبار يُعد على أساس سلالم الإيكاو في المستوى "المطلوب" أم أنها تشكّل أساساً يفتقر إلى اليقين والاستقرار؟" (الدرسون، ٢٠١٠، ص ٦٤).

٢- المناقشة

١-٢ نوقشت طائفة واسعة من القضايا الخاصة بسياسات الإيكاو في مجال الكفاءة اللغوية. وتتأتى كلها من مشكلة تتصل بالأساس، وهي انعدام تحديد دقيق لحقل اللغة الإنجليزية لأغراض الاتصالات الهاتفية اللاسلكية (دوغلاس، ٢٠٠٤؛ مودر وهاليك، ٢٠٠٩؛ أييري، ٢٠١٤). وقد تمخض انعدام الوضوح هذا فيما يخص طبيعة اللغة التي يتعين إخضاعها للتقييم عن مشاكل كبيرة في سياسات الإيكاو، بما في ذلك سلم التقييم. وقد أوضحت الإيكاو بجلاء في الوثيقة (Doc 9835)، بأن الغرض من الاختبار هو تقييم مستوى اللغة الإنجليزية البسيطة، وليس المصطلحات، وأن بعض هذه المصطلحات يمكن إدراجها كدوافع أو موجّهات، ما دام لم يتم تحديد مستوى الاستخدام غير الصحيح لها (٣٠٦-٩٠٢). بيد أن الأبحاث (ديفيز، ٢٠٠١؛ رايان، ٢٠٠٧؛ نوخ، ٢٠٠٩) بيّنت أنه من الصعب على خبراء الاختصاص أن يفصلوا بين القدرة اللغوية والمعرفة الفنية. علاوة على ذلك، ليس من الممكن ولا من المستصوب الفصل بينهما (نوخب، ٢٠٠٩؛ أييري، ٢٠١٤). وكما قال استيفال وفاريس، ومولسورث (٢٠١٦)، "إذا كان السبب الذي حدا بالإيكاو إلى عدم إدراج تقييم المصطلحات القياسية في التقييمات المصممة لشروط الكفاءة اللغوية مفهوماً، فإن ذلك يؤدي إلى تباين بين السياسة العامة والواقع يصعب على واضعي الاختبارات تقيّمه". (ص ١٠).

٢-٢ ومن نتائج هذا الغموض الذي يتصل بطبيعة اللغة الإنجليزية المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية بين الطيارين ومراقبي الحركة الجوية هو أن تركيبة ما يتعين اختباره (تعريفات القدرات اللغوية المحددة التي تحتاج إلى تقييم) ليس واضحاً كذلك. ويرى أييري (٢٠١٤) "أن المواد الإرشادية للإيكاو غير ذات جدوى عملية في تحديد تركيبة الاختبار

وتطوير مواصفاته". (ص ٢٠٦). وسبق لدوغلاس أن زعم في عام ٢٠٠٤، أنه من الضروري إجراء بحث متعمق للتحري بشأن طبيعة المصطلحات القياسية واللغة البسيطة، والعلاقة بينهما وظروف استخدامهما. ومن شأن توافر مزيد من المعلومات أن يكون حاسماً في تحديد تركيبة واضحة ووضع سلم للتقييم يعكس فعلياً لغة الهدف. وكما أفاد باخمان وبالمر (٢٠١٠)، ينبغي تحديد سلالم التقييم انطلاقاً من تعريف واضح لتركيبية الاختبار. ومن هنا، كان هناك اعتراض على المبادئ التوجيهية غير الواضحة، ليس فحسب من جانب العلماء وإنما أيضاً من طرف مهني الطيران. وأشار كيم وايلدر (٢٠١٤) إلى أن خبراء الطيران اتخذوا موقف المتردد إزاء سياسات الإيكاو لأنهم ارتأوا أن بعض سمات التركيبية لا تعكس بشكل جيد اللغة الهدف. إضافة إلى ذلك، يعتقد كيم (٢٠١٣) أن اعتراض الذين لا يتحدثون اللغة كلغة أم على شروط الإيكاو للكفاءة اللغوية لن يخفي إلا بعد مراجعة السياسات العامة والتركيبية التي تقوم عليها. وأشار دوغلاس (٢٠٠٤) إلى أنه من الأهمية بمكان وضوح الرؤية بشأن ما يجري تقييمه فضلاً عن "تعريف واضح وتام وغير مُبهم للتركيبية التي يتعين قياسها نسبة إلى الأغراض التي يتم القياس لأجلها". (ص ٢٥٠). وبناء عليه، كان على واضعي الاختبارات أن يواجهوا تحديات جسام (مودر وهالاك، ٢٠٠٩؛ إيمري، ٢٠١٤؛ استيفال وآخرون، ٢٠١٦؛ غارسيا، ٢٠١٥).

٣-٢ اعتبرت بعض أدوات الوصف التي أدرجت في سلم التقييم غير ذات صلة، من جانب العلماء والطيارين ومراقبي الحركة الجوية المحنكين، لأن بعض القدرات الهامة لم تؤخذ في الاعتبار (كيم وايلدر، ٢٠٠٩؛ ريد ونوخ، ٢٠٠٩؛ سكاراموتشي، ٢٠١١؛ فوي، ٢٠١٢؛ مونتيرو، ٢٠١٢؛ كيم، ٢٠١٣؛ دوغلاس، ٢٠١٤؛ برادو، ٢٠١٥). وحاج كيم وايلدر أن الإيكاو بالغت في تبسيط تركيبية الاختبار لأنها لم تدرج تقييم قدرات تواصلية هامة. وادعى كيم أنه "ينبغي إدراج الكفاءة الاستراتيجية للتكيف في الكلام، وتقاسم المسؤولية عن عدم نجاح الاتصالات، من جانب المشاركين، في تركيبية الاتصالات الهاتفية اللاسلكية وفي أي اختبارات الغرض منها أن تعكس كل ذلك". (ص ١٠٧). فالاتصالات لا تتعطل فقط بسبب عدم الكفاءة اللغوية، وإنما تحدث أيضاً بسبب عدم الإلمام بطريقة استخدام اللغة (انعدام القدرات التواصلية)، والتي يمكن وينبغي التدرّب عليها. لكن الكفاءة التفاعلية في سياق شروط الإيكاو للكفاءة اللغوية لا تخضع للتقييم في أي بلد مع الأسف، كما أشار إلى ذلك دوغلاس (٢٠١٤).

٤-٢ ليس من المهم فحسب تقييم الكفاءة التفاعلية لغير المتحدثين باللغة كلغة أم وإنما أيضاً للمتحدثين بها كلغة أم. فقد يتفاعل هؤلاء أيضاً بشكل ضعيف وقد لا يتواصلون بشكل فعّال. لكن بالرغم من أن الوثيقة (Doc 9835) تؤيد فكرة فهم اللغة الإنجليزية المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية في سياق الإنجليزية كلغة مشتركة (ELF)، على النحو الوارد في القسم ٣٠٥، "لا ينبغي اعتبار أن عبء تحسين التواصل يقع على كاهل من يتحدثون الإنجليزية كلغة ثانية"، حيث إن السياسات الحالية ألقت بعبء الاتصالات الفعّالة على المتحدثين بالإنجليزية كلغة غير أصلية، لأنه لا حاجة إلى تقييم المتحدثين بها كلغة أم رسمياً. وكما حاج استيفال وآخرون (٢٠١٦)، فإن المتحدث باللغة كلغة أم أو المتحدث بها كلغة ثانية مسؤولان كلاهما عن مشاكل التواصل. وبناء عليه، ينبغي تدريب جميع الطيارين ومراقبي الحركة الجوية، بصرف النظر عن لغتهم الأولى، على التواصل بشكل فعّال باللغة الإنجليزية. وأضافوا بأن: "الطيارين الذين تعتبر الإنجليزية لغتهم الأم، يرتكبون أخطاء في التواصل يوازي عددها تلك التي يرتكبها من يتحدثون الإنجليزية كلغة ثانية" (ص ١٩٩). ويقول ريد ونوخ (٢٠٠٩) بأن شروط الكفاءة اللغوية في الإيكاو لا تكفي بإلقاء المسؤولية على المتحدثين بالإنجليزية كلغة ثانية فيما يخص الارتقاء بمستواهم بل إنها لم تقدم لعاملي الطيران ممن تُعتبر الإنجليزية لغتهم الأم أي حوافز لتحسين قدراتهم التواصلية بالإنجليزية كلغة مشتركة (ص ٢١٧). وكما دعا إلى ذلك دوغلاس، فإن الاختبار ينبغي أن يقيّم مدى الوعي اللغوي والقدرة على إدارة التواصل بنجاح وكذا "القدرة على تكيف استخدامهم للإنجليزية في سياق التواصل المتعدد الثقافات" (ص ٢). وبالمثل، شدّد مونتيرو (٢٠١٢) على جدوى زيادة "تحسيس الطيارين ومراقبي الحركة الجوية" بالعوامل اللغوية والخطاب التفاعلي والثقافات المشتركة". (ص ٦٤) بغية تحسين سلامة الاتصالات بالهاتف اللاسلكي. وتناول فوي (٢٠١٢) أيضاً بالمناقشة، وهو طيار، لغته الأم الإنجليزية، أهمية التوعية بالحساسيات الثقافية مشيراً إلى أن طياري المستوى السادس يميلون إلى الاعتقاد بأن الجميع يفهمونهم، بالتالي لا يستخدمون استراتيجيات للتأكد من أن الرسائل مفهومة بالفعل. ومع ذلك، اكتشف ويليامس (٢٠١٦) أن

معظم الطيارين ومراقبي الحركة الجوية ممن تُعتبر الإنجليزية لغتهم الأم، يعتقدون أنه ينبغي أن يخضعوا لاختبارات اللغة الإنجليزية، وهم يشكلون نسبة ٦٣,٥ % من الذين شملتهم الدراسة. ويجاريهم في التفكير ٧٧,٤ % ممن يتحدثون الإنجليزية كلغة ثانية.

٣- الاستنتاجات

١-٣ بالنظر إلى إثبات أهمية مراجعة القواعد والتوصيات الدولية من الملحق الأول الخاصة بشروط الكفاءة اللغوية للطيارين ومراقبي الحركة الجوية، يقترح تعديلها على النحو الآتي:

٢-٣ يتعين إدراج فقرة أخرى، بعد الفقرة ١-٢-٩-٤، تنص على أجلٍ لتطبيق الشرط الجديد.

٣-٣ يتعين إدراج فقرة أخرى، بعد الفقرة ١-٢-٩-٦، تنص على أجلٍ جديد لتطبيق الشرط الجديد على النحو الآتي: "ابتداءً من (التاريخ تحدده الإيكاو) يجب تقييم مدى الكفاءة اللغوية والقدرة التفاعلية والوعي اللغوي لدى رابنة الطائرات والمناطق ذات المحركات وطائرات هليكوبتر وطائرات الإقلاع الرأسي، وكذا مراقبي الحركة الجوية ومشغلي محطات اتصالات الطيران".

٤-٣ ينبغي أن تتضمن الفقرة ١-٢-٩-٧ فترة فاصلة بين تقييمات الأشخاص من المستوى السادس. ويجب أن يُستند في تحديد الفترات الفاصلة إلى إثباتات. وينبغي التحقق منها من خلال أبحاث لاحقة للتحقق مما إذا كانت الفترات الفاصلة تتوافق مع تدهور الإلمام باللغة، وإعادة النظر فيها في حالة عدم التوافق.

٥-٣ ينبغي حذف الملاحظة الأولى في القسم ١-٢-٩، وتوضيح الملاحظة في التذييل ١.

٦-٣ يُقترح أيضاً إنشاء فريق دراسة لإجراء استعراض شامل لأدوات الوصف العامة في سلم الإيكاو للتقييم. وستعزز السلامة بفعل الترويج لأفضل الممارسات في الاختبارات اللغوية. ويجب أن يتشكل فريق الدراسة من المتحدثين باللغة الإنجليزية كلغة أصلية والمتحدثين بها كلغة ثانية ومن طيارين ومراقبي حركة جوية محنكين ذوي خلفيات مختلفة، ومُختبرين مجربين في اللغة الإنجليزية لأغراض الطيران، ومدربي اللغة الإنجليزية في مجال الطيران، وواضعي مواد تدريس الإنجليزية في مجال الطيران، وخبراء في اللسانيات التطبيقية وعلماء الاختبارات اللغوية.

٧-٣ ويجب أن يتوصل فريق الدراسة المشكّل إلى تعاريف واضحة ومفصلة للقدرة اللغوية التي يتعين تقييمها تحديداً في هذه البيئة الخاصة (تركيبية الاختبار) ويجري استعراضاً شاملاً لأدوات الوصف الشمولية ضمن هذه التركيبية، ويتولى إعداد وتجريب واعتماد سلم للتقييم يعكس هذه التركيبية. ويتعين إجراء دراسات لاحقة للتحقق بغرض تحسين سلم التقييم وأدوات الوصف العامة.

- انتهى -

ملاحظة: لم تُقدّم قائمة المراجع بسبب القيود على عدد الصفحات. ويمكن إرسال هذه القائمة بالبريد الإلكتروني عند الطلب. ويُرجى إرسال الطلبات إلى العنوان التالي: angela.garcia@anac.gov.br