



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 35 повестки дня. Безопасность полетов и стандартизация в области аэронавигации**

**НЕОБХОДИМОСТЬ ПЕРЕСМОТРА SARPS ПРИЛОЖЕНИЯ 1,  
КАСАЮЩИХСЯ ВЛАДЕНИЯ ЯЗЫКОМ ПИЛОТАМИ  
И ДИСПЕТЧЕРАМИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ**

(Представлено Бразилией)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Принятие в 2003 году Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 1, касающихся владения языком, в значительной мере способствовало обеспечению более безопасной радиотелефонной связи. Однако за истекшие 13 лет занимающиеся прикладными задачами лингвисты, специалисты по языковой аттестации, а также опытные разработчики тестов и экзаменаторы выявили ряд серьезных недостатков в касающейся владения языком политике ИКАО, которые могут иметь значительные последствия для безопасности полетов. По этой причине многие эксперты рекомендовали пересмотреть упомянутую политику. В настоящем документе кратко рассматриваются основные слабые места политики ИКАО, касающейся требований к владению языком пилотами и диспетчерами воздушного движения. Документ подчеркивает важность наличия четкого определения навыков, которые должны оцениваться, а также необходимость официально оценивать носителей языка на предмет их способности эффективно использовать язык и успешно вести переговоры.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

a) призвать Совет учредить исследовательскую группу для разработки шкалы оценки ИКАО и перечня холистических дескрипторов, основанных на четких, однозначных и обоснованных определениях конкретных языковых навыков, которые должны оцениваться в соответствующих условиях;

b) предложить упомянутой группе в качестве задачи первостепенной важности заняться пересмотром SARPS Приложения 1, касающихся владения языком, учитывая при этом рекомендации специалистов в области прикладной лингвистики и языкового тестирования, поскольку существующая политика представляет значительную угрозу для безопасности полетов.

*Стратегические цели*

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"

<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, о которой говорится в настоящем документе, будет осуществляться при условии выделения ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или из внебюджетных поступлений. Высококвалифицированные эксперты из ведомств гражданской авиации, профессиональных ассоциаций и некоммерческих организаций могут оказывать ИКАО консультации без каких-либо финансовых последствий
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", п. 1.2.9 "Владение языками" Дос 9835, <i>Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком</i>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В марте 2003 года Совет принял Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), касающиеся требований к владению языком (LPR). Исследовательская группа по определению требований к уровню владения обычным английским языком (PRICESG) проделала большую работу и подготовила ценные материалы. Однако, как указывали Алдерсон, Клэпхем и Уолл (1995), независимо от того, насколько ответственно подходят разработчики тестов к обеспечению их обоснованности и надежности, "проблемы с тестами или соответствующими процедурами могут выявиться только после использования тестов в течение некоторого времени" (с. 218). Именно по этой причине, как они утверждают, содержание тестов, проведение тестов и оценка тестов должны представлять собой постоянно контролируемый процесс с тем, чтобы тесты "можно было изменить и усовершенствовать в свете накопленного опыта, результатов анализа их применения и полученных отзывов" (с. 218). Это касается политики ИКАО по двум причинам: а) шкала оценки является очень важной частью процесса аттестации; б) содержание тестов ИКАО, касающихся владения языком, должно основываться на шкале оценки ИКАО, поскольку такие тесты должны оценивать то, что описывают дескрипторы шкалы оценки. К сожалению, после опубликования LPR ИКАО ни политика, ни шкала оценки не менялись. Хотя упомянутые SARPS внедрили 67,75 % государств (согласно рабочему документу A38-WP/37, представленному ИКАО на 38-й сессии Ассамблеи), шкала оценки используется уже более 10 лет, проведены значительные исследования и по их результатам выдвинуты соответствующие предложения, касающиеся совершенствования LPR, политика по-прежнему остается неизменной.

1.2 Политика ИКАО и качество ее шкалы оценки подвергаются значительной критике со стороны лингвистов, специалистов по языковому тестированию и авиационных сообществ. Такие известные в мире специалисты, как Чарлз Алдерсон из Ланкастерского университета (Соединенное Королевство) и Дан Дуглас из университета штата Айова (США), оба почетные профессора, призвали к пересмотру LPR ИКАО. Дуглас (2004) указывал на неточности и неопределенности, которые требуют пояснения, а Алдерсон (2009) считал, что критический разбор и пересмотр шкалы оценки ИКАО являются особо важными темами исследований, и годом позже ставил вопрос: "являются ли они" (шкалы) "достаточно точными и обоснованными для гарантии того, что любой тест, построенный на основе шкал ИКАО, будет действительно на "должном" уровне или эти шкалы представляют собой неопределенную и ненадежную основу?" (Алдерсон, 2010, с. 64).

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В отношении политики ИКАО, касающейся владения языком, уже рассмотрено много различных вопросов. Большинство из них связано с главной проблемой, которая заключается в недостаточно четком определении сферы английского языка для ведения радиотелефонной связи (Дуглас 2004; Модер и Халлек, 2009; Эмери, 2014). Такая недостаточная ясность в отношении характера языка, который необходимо оценивать, привела к некоторым значительным проблемам в политике ИКАО, включая шкалу оценки. В документе Doc 9835 ИКАО четко указывает, что цель теста заключается в оценке разговорного английского языка, а не фразеологии, и что некоторая фразеология может включаться в тест в качестве рекомендаций или для конкретизации обстановки, пока ее неправильное использование не оценивается (п. 6.3.2.9). Однако исследования (Дейвис, 2001; Райан, 2007; Кнох, 2009) показали, что профильным специалистам трудно отделять языковые навыки от технических знаний. Более того, является невозможным и нежелательным отделять одно от другого (Кнох, 2009; Эмери, 2014). Как указывали Эстивал, Фаррис и Молсуорт (2016), "хотя принятые ИКАО соображения не включать оценку стандартной фразеологии в тесты, построенные на LPR, можно понять, это приводит к противоречию между политикой и реальностью, которое разработчикам тестов трудно устранить" (с. 101).

2.2 Вследствие такой неясности в отношении характера английского языка, используемого в радиотелефонной связи между пилотами и диспетчерами воздушного движения, лингвистический конструкт того, что необходимо оценивать (определения конкретных языковых навыков, подлежащих оценке) также является неясным. Эмери (2014) считает, что "инструктивный материал ИКАО (...) имеет мало практической пользы для определения конструкта тестов и разработки спецификаций тестов" (с. 206). В 2004 году Дуглас уже указывал, что необходимо провести детальные исследования с целью изучения характера как стандартной фразеологии, так и разговорного языка, их взаимосвязи, а также условий, в которых они используются. Дополнительная информация будет иметь критическое значение для более четкого определения конструкта и разработки шкалы оценки, которая будет эффективно отражать должное владение языком. Как указывали Бахман и Палмер (2010), шкалы оценки должны вытекать из четкого определения конструкта тестов. Таким образом, публикация нечетких инструктивных материалов встретила критику не только со стороны языковых специалистов, но и авиационных экспертов. Ким и Элдер (2014) указывали, что авиационные эксперты стали сомневаться в политике ИКАО, поскольку, по их мнению, некоторые особенности конструкта не отражают должное владение языком. Более того, Ким (2013) полагает, что критическое отношение носителей языка к LPR ИКАО изменится только после пересмотра политики и лежащего в ее основе конструкта. Как указывал Дуглас (2004), представляется чрезвычайно важным иметь ясную картину того, что подлежит оценке, а также "четкое, полное и однозначное определение конструкта, подлежащего измерению в привязке к целям, применительно к которым осуществляется измерение" (с. 250). В этой связи разработчикам тестов приходится решать очень трудные задачи (Модер и Халлак, 2009; Эмери, 2014; Эстивал и др., 2016; Гарсиа, 2015).

2.3 По мнению языковых специалистов, опытных пилотов и диспетчеров воздушного движения некоторые дескрипторы, включенные в шкалу оценки, являются несущественными в то время, как другие важные навыки не приняты во внимание (Ким и Элдер, 2009; Рид и Кнох, 2009; Скарамуччи, 2011; Фой, 2012; Монтейро, 2012; Ким, 2013; Дуглас, 2014; Прадо, 2015). Ким и Элдер указывали, что ИКАО слишком упростила конструкт тестов, не включив оценку важных коммуникативных навыков. Ким утверждал, что в конструкт радиотелефонной связи и любых тестов, предназначенных для его оценки, необходимо включать стратегическую способность к аккомодации и распределяемую ответственность за неумение участников вести диалог" (с. 107).

Неумение общаться возникает не только из-за недостаточного знания языка, но также вследствие незнания, каким образом использовать язык (отсутствие коммуникативных навыков), чему можно и необходимо научиться. К сожалению, как указывал Дуглас (2014), интеракционная компетенция в контексте LPR ИКАО не оцениваются в какой-либо стране.

2.4 Представляется важным оценивать интеракционную компетенцию не только носителей, но и носителей языка. Носители языка могут также плохо взаимодействовать и вести эффективный диалог. К сожалению, несмотря на то, что документ Doc 9835 поддерживает идею понимания языка, используемого в радиотелефонной связи, в контексте английского языка как лингва франка (ELF), и принимая во внимание положения раздела 5.3 ("не следует считать, что бремя работы по совершенствованию процесса коммуникации ляжет исключительно на плечи носителей английского языка"), существующая политика возложила ответственность за эффективный коммуникативный процесс на носителей языка, поскольку носителей языка не требуется официально оценивать. Как указывали Эстивал и др. (2016), носители и носители языка в равной мере ответственны за коммуникативные проблемы. В этой связи все пилоты и диспетчеры воздушного движения, независимо от их родного языка, должны проходить обучение эффективному общению на английском языке. При этом указывалось, что "пилоты, являющиеся носителями английского языка, совершают в ряде случаев также много коммуникативных ошибок, как и пилоты, для которых английский язык является иностранным" (с. 199). Рид и Кнох (2009) утверждали, что LPR ИКАО не только возложили бремя ответственности за совершенствование владения языком на носителей языка, но исключили для "авиационных специалистов, являющихся носителями языка, стимул совершенствовать свою коммуникативную компетенцию на основе ELF" (с. 21.7). Как указывал Дуглас (2014), аттестация должна оценивать языковую грамотность и умение успешно вести диалог, а также "навыки использовать английский язык как язык межкультурного общения" (с. 2). Аналогичным образом, Монтейро (2012) подчеркивал целесообразность повышения у пилотов и диспетчеров воздушного движения "языковой грамотности, понимания дискурсно-интеракционных и межкультурных факторов" (с. 64) для обеспечения безопасного ведения радиотелефонной связи. Фой (2012), являющийся пилотом – носителем языка, также указывал на важность понимания особенностей других культур и отмечал, что пилоты уровня 6 обычно считают, что их понимают все, и поэтому не используют стратегии, обеспечивающие надежное фактическое понимание сообщений. Однако, как установил Вильямс (2016), большинство пилотов и диспетчеров воздушного движения, являющихся носителями языка, считает, что им следует проходить тестирование по авиационному английскому языку, при этом их число составляло 63,5 % от принимавших участие в обследовании. Более того, 77,4 % носителей языка разделяют эту точку зрения.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Принимая во внимание показанную важность пересмотра SARPS Приложения 1, касающихся владения языком пилотами и диспетчерами воздушного движения, предлагается изменить SARPS, как указано ниже.

3.2 После п. 1.2.9.4 следует включить другой пункт с контрольным сроком выполнения нового требования.

3.3 После п. 1.2.9.6 следует включить другой пункт с новым контрольным сроком выполнения нового требования, представляющий собой следующее: "Начиная с (подлежит установлению ИКАО), осуществляется оценка пилотов самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, а также диспетчеров воздушного

движения и операторов авиационных станций на предмет их владения языком, интеракционной компетенции и языковой грамотности."

3.4 Пункт 1.2.9.7 должен включать интервал оценки специалистов уровня 6. Интервалы должны подтверждаться доказательными материалами. Они должны проверяться путем проведения ретроспективных исследований, нацеленных на определение соответствия интервалов фактическому ухудшению владения языком и, если интервалы не соответствуют, их необходимо изменять.

3.5 Следует исключить примечание 1 в разделе 1.2.9, а примечание в дополнении 1 необходимо уточнить.

3.6 Предлагается также учредить исследовательскую группу для проведения всестороннего рассмотрения холистических дескрипторов и шкалы оценки ИКАО. В результате распространения наилучших методов оценки владения языком повысится безопасность полетов. В состав исследовательской группы следует включить носителей и неносителей языка, опытных пилотов и диспетчеров воздушного движения с различным опытом работы, квалифицированных экзаменаторов авиационного английского языка, преподавателей авиационного английского языка, разработчиков пособий по авиационному английскому языку, лингвистов и специалистов по языковому тестированию.

3.7 Учрежденная исследовательская группа должна разработать детальные и четкие определения конкретных языковых навыков, которые должны оцениваться в соответствующих условиях (конструкт теста), рассмотреть холистические дескрипторы применительно к данному конструкту и разработать, экспериментально оценить и подтвердить шкалу оценки, которая отражает установленный конструкт. Потребуется проводить апостериорные подтверждающие исследования для совершенствования шкалы оценки и холистических дескрипторов.

— КОНЕЦ —

*Примечание.* Вследствие ограничения на количество страниц документа список справочных материалов не представлен. По запросу список справочных материалов может быть представлен по электронной почте. Просьба направлять запрос по адресу: [angela.garcia@anac.gov.br](mailto:angela.garcia@anac.gov.br)