



大会 — 第 39 届会议

技术委员会

议程项目35：航空安全和空中航行标准化

修订附件1关于驾驶员和空中交通管制员语言能力的
标准和建议措施的必要性

(由巴西提交)

执行摘要

2003年，附件1有关语言能力的标准和建议措施(SARPs)获得通过，从而朝着建立更安全的无线电话通信迈出了一大步。然而，在过去的十三年中，应用语言学家、语言测验学者和资深语言测验开发人员和评估人员发现，国际民航组织的语言能力政策中存在着一些严重缺陷，而它们可能对安全产生重大影响。为此，专家们建议应对这一政策做出修订。本文件简要讨论了在国际民航组织对驾驶员和空中交通管制员(ATCs)的语言能力要求中所发现的主要缺陷。文件强调了清晰地定义所要评估的能力的重要性，以及对以英语为母语者有效使用其语言和圆满处理沟通的能力亦进行正式评估的必要性。

行动：请大会：

- a) 吁请理事会成立一个研究组，基于对这一特定环境中需要予以评估的特定语言能力做出清晰、明确和相关的定义，制定国际民航组织评级表和一套整体指标；
- b) 鉴于当前的政策对安全构成严重威胁，吁请该研究组作为最紧要的事项，考虑审查附件1有关语言能力的标准和建议措施，同时虑及应用语言学和语言测验领域的研究人员提出的建议。

战略目标：	本工作文件涉及安全战略目标。
财务影响：	本工作文件所提及的各项活动将根据2017-2019年经常方案预算和/或预算外捐款进行。来自民用航空主管当局、协会和非政府组织的高级专家可向国际民航组织提供建议，而不会产生财务影响。
参考文件：	附件1 — 《人员执照的颁发》，1.2.9：语言能力 Doc 9835号文件：国际民航组织语言能力要求实施手册

1. 引言

1.1 2003年3月，理事会通过了有关语言能力要求的标准和建议做法(SARPs)。常用英语能力要求研究组(PRICESG)承担了这项艰巨的任务，并编拟了很好的教材。然而，正如Alderson、Clapham和Wall(1995)所讨论的，无论测验开发人员如何兢兢业业，以确保其测验的有效性和可靠性，“一旦测验运行了一段时间后，就可能出现与测验或相应程序有关的难题”(第218页)。他们因此主张需要对测验内容、测验管理和测验评分方法进行持续监控，从而能够“根据其绩效、研究和反馈对其做出修改和改进”(第218页)。这种说法之所以适用于国际民航组织的政策，乃是出于两个理由：a)评分表是评分过程中非常重要的一个部分；b)国际民航组织语言能力测验的内容必须以国际民航组织的评分表为基础，因为测验需要对评分表指标所述的内容进行评估。不幸的是，自国际民航组织语言能力要求(LPRs)公布以来，无论是政策还是评分表均未做过修改。标准和建议措施至少在67.75%的国家已经得到了实施(见国际民航组织在大会第38届会议上提交的A38-WP/37号工作文件)，评分表已经使用了十年以上，也开展了广泛的研究，很多研究均提出了如何改进语言能力要求的建议，但政策却依然没有变化。

1.2 在应用语言学家、语言测验和航空界，人们对国际民航组织的政策及其评分表的质量啧有烦言。世界著名的研究人员，如英国兰卡斯特大学的Charles Alderson和美国爱荷华大学的Dan Douglas(两人均为荣誉教授)，都曾呼吁修订国际民航组织语言能力要求。道格拉斯(2004)认为，有一些模糊和不确定的方面，需要加以澄清。安德森(2009)则提出审核和修订国际民航组织的评分表乃是一个特别重要的研究领域，(一年之后)他提出了这样的质疑：“它们(评分表)是否足够清晰和相关，以至于可以保证基于国际民航组织评分表设计的任何测验确实处于‘适当的’级别？或者，也许评分表真的不足为凭？”(Alderson, 2010, 第64页)。

2. 讨论

2.1 围绕国际民航组织的语言能力政策，人们讨论了种种问题。这些问题多源自一个基础性的问题，即对无线电通信英语的范围缺乏准确的界定(Douglas, 2004年；Moder和Halleck, 2009年；Emery, 2014年)。由于在需要予以评估的语言的性质方面缺乏清晰性，导致国际民航组织的政策(包括评分表)产生了一些严重问题。在Doc 9835号文件中，国际民航组织明确指出，测验的目的是评估明语而非专门术语。只要不给其错误用法打分，在测验中包括一些专门术语作为提示或场景设置元素是可以的(第6.3.2.9段)。然而，研究(Davies, 2001；Ryan, 2007；Knoch, 2009)显示，专业领域的专家很难将语言能力和技术知识分开。此外，将二者截然分开，这种做法既不可能，也不可取(Knoch, 2009；Emery, 2014)。正如Estival、Farris和Molesworth(2016)所指出的，“在根据语言能力要求设计的评估中不包括对标准专门术语的评估，尽管国际民航组织就此提出的理由是可以理解的，但它也造成了政策和现实之间的紧张，让测验开发者两为其难”(第101页)。

2.2 驾驶员和空中交通管制员之间的无线电通信所使用英语的性质模糊，所导致的一个后果是，所要测验内容的编制结构(有关需予以评估的特定语言能力的定义)同样含混不清。Emery(2014)认为，“在定义测验的编制结构和制定测验规范方面，国际民航组织的指南没有什么实际的用途…(第206页)。”早在2004年，Douglas已经提出需要开展深入研究，以研究标准化专门术语和明语的性质、两者之间的关系，以及使用它们的条件。为界定更清晰的测验编制结构，制定一个可有效代表目标语言的评分表，获得更多信息原本是至关重要的。正如Bachman和Palmer(2010)指出的，必须基于对测验

编制结构的清晰定义来定义评分表。因此，发布不清晰的指导原则，不仅在学者中间而且在航空专业人员中间遇到阻力。Kim 和 Elder(2014)指出，航空专家之所以对国际民航组织的政策提不起兴趣，是因为他们认为测验编制结构的某些特色未能对目标语言做出恰当的反映。此外，Kim(2013)认为，只有在对政策和支撑政策的编制结构进行修订之后，英语非母语的人士抵制国际民航组织语言能力要求的情形才会改变。Douglas(2004)指出，要对所要评估的内容有着清楚的认识，而且，“要根据所进行的测量的目的，对所要测量的编制结构给出清晰、完整和准确无误的定义”，这一点非常重要(第 250 页)。因此，测验开发人员一直不得处理非常棘手的问题(Moder 和 Hallack, 2009; Emery; 2014; Estival 等, 2016; Garcia, 2015)。

2.3 学者、有经验的驾驶员和空中交通管制员认为评级表中包含的一些指标是不相关的，而一些重要的能力却被忽略了(Kim 和 Elder, 2009; Read 和 Knoch, 2009; Scaramucci, 2011; Foy, 2012; Monteiro, 2012; Kim, 2013; Douglas, 2014; Prado, 2015)。Kim 和 Elder 主张，国际民航组织由于没有将重要的通信能力纳入评估范围，因此导致测验编制结构过于简单化了。Kim 声称：“在无线电通信的编制结构中，以及在反映这一情形的任何测验中，应纳入适应的策略能力以及参与者对未实现顺利沟通的共同责任”(第 107 页)。沟通失败不仅只是在缺乏语言能力的情况下才发生的，如果缺乏如何使用语言的知识(缺乏沟通能力)，也会造成沟通失败，而这方面是可以也是需要加以培训的。不幸的是，正如 Douglas(2014)指出的，在任何国家，均未能在国际民航组织语言能力要求的背景下对互动能力进行评估。

2.4 不仅需要对英语非母语者的互动能力进行评估，也需要对以英语为母语者的互动能力进行评估。即便是以英语为母语者，其互动和沟通能力也可能很差。不幸的是，尽管 Doc 9835 号文件支持在英语作为通用语言(ELF)的背景下理解无线电通信所使用的英语这一想法(如第 5.3 段所规定的：“不应将改善沟通视为仅仅是英语非母语者的责任”)，但当前的政策却规定由英语非母语者承担有效沟通的责任，因为对以英语为母语者无需进行正式评估。如 Estival 等(2016)所主张的，对于沟通中出现的问题，应由以英语为母语者和英语非母语者双方共同承担责任。因此，无论其母语为何，所有的驾驶员和空中交通管制员均应接受关于有效沟通的培训。他们表示，“在某些情况下，英语为母语的驾驶员所犯的沟通错误和英语非母语的驾驶员一样多”(第 199 页)。Read 和 Knoch(2009)强调，国际民航组织语言能力要求不仅规定由英语非母语者来承担改进语言能力的责任，而且未能制定“促使英语为母语的航空人员在英语作为通用语言的背景下发展其沟通能力的任何激励措施”(第 217 页)。正如 Douglas(2014)所主张的，评估应注重测验语言意识和顺利完成沟通的能力，以及“在不同文化之间交流的背景下使用其英语的能力”(第 2 页)。同样，Monteiro(2012)强调了提高驾驶员和空中交通管制员“对语言、漫谈式互动和不同文化间因素的意识”(第 64 页)，以改进无线电通信安全。以英语作为母语的驾驶员 Foy(2012)也谈及培养文化敏感性的重要性，他指出，水平达到 6 级的驾驶员倾向于认为每个人都能理解他们，因此他们不会使用策略来确定人们已经理解了他们所要传达的信息。尽管如此，正如 Williams(2016)发现的，多数英语为母语的驾驶员和空中交通管制员(占被调查人员总数的 63.5%)认为，应该要求他们参加航空英语测验。而且，77.4%的英语非母语者也持有同样的想法。

3. 结论

3.1 鉴于审查附件 1 关于驾驶员和空中交通管制员语言能力的标准和建议措施所显示的重要性，特提出对其进行如下修订：

3.2 需要在第 1.2.9.4 段之后增加一个段落，说明实施新要求的截止日期。

3.3 需要在第 1.2.9.6 段之后增加一个段落，在其中对实施新要求的截止日期做出如下说明：“截至(由国际民航组织确定)，应对飞机、飞艇、直升机和垂直起降飞机驾驶员的语言能力、互动能力和语言意识做出评估。”

3.4 第 1.2.9.7 段应针对 6 级人员增加一段评估间隔期。给予间隔期必须有据可凭，需要通过旨在查明间隔期是否与实际的语言能力衰退相一致的后续研究加以核实。如果不一致，则必须重新确定间隔期。

3.5 应删除第 1.2.9 节的注，同时对附录 1 的注做出澄清。

3.6 还建议成立一个研究组，全面审核整体指标和国际民航组织评级表。通过推广语言测验最佳做法，将增进安全。该研究组的人员构成应包括：以英语为母语者和英语非母语者、具有不同背景的资深驾驶员和空中交通管制员、资深英语测验人员、航空英语培训人员、航空英语教材开发人员、应用语言学家和语言测验学者。

3.7 指定的研究组需要对特定的语言能力做出具体和清晰的界定，需要在特定环境(测验的编制结构)中对这些能力给予评估，同时根据这一结构审核整体指标，开发、试验和验证可反映所界定的编制结构的评级表。必须开展后续研究，以便进一步完善评级表和整体指标。

— 完 —

注：因页数限制，未提供参考文献清单。如有要求，参考文献清单可通过电邮发送。请将索取参考文献清单的电邮发送至：angela.garcia@anac.gov.br