



# DZIENNIK URZĘDOWY

## URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 11 lutego 2010 r.

Nr 3

TREŚĆ:  
Poz.

### WYTYCZNE

- 3 — Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 lutego 2011 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka..... 399

## 3

### WYTYCZNE NR 2 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 9 lutego 2011 r.

#### w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>1)</sup>) ogłasza się, co następuje:

**§ 1.** 1. W celu realizacji przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zaleca się stosowanie wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 9835 „Podręcznik wydorośnięcia wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka” (wydanie drugie).

2. Wymagania, o których mowa w ust. 1, określają załącznik do wytycznych.

**§ 2.** Traci moc wytyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka (Dz. Urz. ULC Nr 13, poz. 75).

**§ 3.** Wytyczne wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 70, poz. 632 i Nr 219, poz. 1867, z 2006 r. Nr 164, poz. 1160, z 2009 r. Nr 97, poz. 808 i Nr 113, poz. 942 oraz 2010 r. Nr 165, poz. 1119.



*Załącznik do Wytocznych nr 2  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 9 lutego 2011 r.*

Dok. 9835  
AN/453



# **PODRĘCZNIK WDROŻENIA WYMAGAŃ ICAO DOTYCZĄCYCH POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA**

Zatwierdzone przez Sekretarza Generalnego  
i opublikowane z jego upoważnienia

Wydanie drugie – 2010

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Opublikowane oddzielnie w wydaniach: angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim przez

ORGANIZACJĘ MIĘDZYNARODOWĄ LOTNICTWA CYWILNEGO  
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

Informacje dotyczące zamówień i pełny wykaz agentów i sklepów można znaleźć na stronie internetowej ICAO [www.icao.int](http://www.icao.int).

**Doc 9835, *Manual on the Implementation of ICAO  
Language Proficiency Requirements***

Order Number: 9835

ISBN 978-92-9231-549-8

© ICAO 2010

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część z niniejszej publikacji nie może być powielana, przechowywana lub przekazywana w dowolnej formie i w żaden sposób bez uprzedniego uzyskania pisemnej zgody od Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego





## SPIS TREŚCI

	<i>strona</i>
<b>Przedmowa</b>	<b>(vii)</b>
<b>Słownik odnoszący się do poziomu biegłości językowej i pojęć związanych z jego sprawdzaniem.</b>	<b>(ix)</b>
<b>Akronimy i skróty</b>	<b>(xii)</b>
<b>Publikacje</b>	<b>(xiii)</b>
<b>Rozdział 1. Przypadek bezpieczeństwa, który spowodował wprowadzenie międzynarodowych wymagań dotyczących poziomu znajomości języka</b>	<b>1-1</b>
1.1 Wprowadzenie	1-1
1.2 Historia tworzenia ICAO’wskich wymagań dotyczących poziomu znajomości języka	1-1
1.3 Przegląd postanowień przed przyjęciem zmian do wymagań dotyczących poziomu znajomości języka	1-2
1.4 Działania podjęte przez ICAO	1-3
<b>Rozdział 2. Ogólne wprowadzenie do umiejętności posługiwania się językiem i nauka języka</b>	<b>2-1</b>
2.1 Wstęp	2-1
2.2 Porozumiewanie się	2-1
2.3 Umiejętność posługiwania się językiem	2-1
2.4 Status użytkownika języka i poziomy znajomości języka	2-4
2.5 Angielski jako przypadek wspólnego języka	2-6
2.6 Zdobywanie umiejętności językowych	2-7
<b>Rozdział 3. Lotnicza łączność radiowa</b>	<b>3-1</b>
3.1 Wprowadzenie	3-1
3.2 Język ogólny i dla celów specjalnych	3-1
3.3 Ogólne cechy języka w lotniczej łączności radiowej	3-2
3.4 Szczególne cechy języka stosowanego w lotniczej łączności radiowej	3-7
<b>Rozdział 4. Normy oraz zalecane metody postępowania ICAO w zakresie wymagań dotyczących poziomu znajomości języka</b>	<b>4-1</b>
4.1 Wprowadzenie	4-1
4.2 Omówienie wymagań SARP dotyczących poziomu znajomości języka	4-1
4.3 Załącznik 10 SARP dotyczący stosowania języka	4-2
4.4 Załącznik 1: SARP odnoszące się do znajomości języka	4-3
4.5 Załącznik 1: opisy dla ICAO’wskich wymagań dotyczących poziomu znajomości języka	4-5
4.6 Wyjaśnienie opisów skali ocen (poziom 3 i powyżej)	4-9
4.7 Procedury dla służb żeglugi powietrznej — zarządzanie ruchem lotniczym (PANS-ATM, Dok. 4444)	4-14

<b>Rozdział 5. Wdrożenie</b>	<b>5-1</b>
5.1 Wprowadzenie	5-1
5.2 Wytyczne dla przygotowania planu wdrożenia założeń dotyczących znajomości języka	5-1
5.3 Wdrożenie operacyjne	5-4
<b>Rozdział 6. Kryteria dla sprawdzania znajomości języka dla światowej harmonizacji</b>	<b>6-1</b>
6.1 Wprowadzenie	6-1
6.2 Historia	6-2
6.3 Zalecane kryteria do stosowania przy sprawdzaniu znajomości języka lotniczego	6-8
<b>Rozdział 7. Nauka języka</b>	<b>7-1</b>
7.1 Wprowadzenie	7-1
7.2 Omówienie	7-1
7.3 Powszechne nieporozumienia dotyczące uczenia się i nauczania języka	7-2
7.4 Program szkolenia: ogólne i specyfika nauki lotniczego języka angielskiego	7-3
7.5 Nauczanie języka w oparciu o treść	7-5
7.6 Prowadzenie kursów szkolenia	7-6
7.7 Szkolenie nauczycieli	7-7
7.8 Oczekiwany postęp studenta	7-7
7.9 Najlepsze praktyki w programach szkolenia	7-9
<b>Załącznik A. Normy oraz zalecane metody postępowania ICAO (SARPS)</b>	<b>A-1</b>
<b>Załącznik B. Język lotniczej łączności radiowej</b>	<b>B-1</b>
<b>Załącznik C. Lista kontrolna dla testów z języka lotniczego</b>	<b>C-1</b>
<b>Załącznik D. Kwalifikacje w zakresie języka lotniczego</b>	<b>D-1</b>
<b>Załącznik E. Współczesne metody nauczania języka — tło historyczne</b>	<b>E-1</b>
<b>Załącznik F. Dodatkowe źródła</b>	<b>F-1</b>



## PRZEDMOWA

Eksperci ds. bezpieczeństwa nieustannie poszukują sposobów poprawienia bezpieczeństwa dla dalszego zmniejszenia i tak niskiego przyrostu wypadków. Wraz ze zmniejszaniem się awarii, będących przyczyną wypadków lotniczych, w ostatnich latach coraz więcej uwagi poświęca się czynnikowi ludzkiemu, który ma wpływ na ich powstawanie. Porozumiewanie się jest jednym z elementów czynnika ludzkiego, którym znowu zaczęto się interesować.

W 1998, Zgromadzenie ICAO, analizując kilka wypadków i zdarzeń, których przyczyną pośrednią lub bezpośrednią był poziom znajomości języka przez pilota i kontrolera ruchu lotniczego, sformułowała Rezolucję Zgromadzenia A32-16, która zobowiązała Radę ICAO do wskazania Komisji Żeglugi Powietrznej konieczności rozważenia, w trybie pilnym, zagadnień związanych z poziomem znajomości języka angielskiego i ukończenie zaostżania postanowień Załącznika 1 — Licencjonowanie Personelu i Załącznika 10 — Łączność Lotnicza, zobowiązując państwa członkowskie do dopilnowania, aby, tam gdzie wymagana jest znajomość języka angielskiego przez kontrolerów ruchu lotniczego i załogę statku powietrznego uczestniczącą w operacjach lotniczych w przestrzeni powietrznej, znajomość ta była na tyle biegła, aby umożliwiała prowadzenie korespondencji i rozumienie komunikacji radiowej w języku angielskim.

Tak więc Komisja Żeglugi Powietrznej, celem wsparcia Sekretariatu, we współpracy z grupą studyjną PRICESG i na podstawie analizy istniejących postanowień dotyczących wszystkich aspektów łączności głosowej powietrze-ziemia i ziemia-ziemia, opracowała nowe wymagania dotyczące poziomów znajomości języka w międzynarodowym lotnictwie cywilnym. W marcu 2003, Rada przyjęła zmiany do Załączników 1, 6, 10, 11 oraz PANS-ATM w odniesieniu do poziomów znajomości języka w międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Celem wsparcia wysiłków państw chcących spełnić podwyższone wymagania dotyczące poziomu znajomości języka, w 2004 r. wydano pierwszy podręcznik zawierający informacje o zakresie zagadnień związanych z nauczaniem i sprawdzaniem poziomu znajomości języka.

W 2007 r. Rada ICAO przyjęło Rezolucję A36-11, dotyczącą poziomu znajomości języka angielskiego stosowanego w komunikacji radiowej, co umożliwiło Radzie wsparcie Umawiających się Stron przy wdrażaniu swoich wymagań związanych z poziomem znajomości języka, poprzez poparcie zunifikowania kryteriów sprawdzania poziomu znajomości języka na całym świecie.

W ostatnich kilku latach, celem spełnienia ICAO'wskich wymagań dotyczących poziomu znajomości języka, podjęto szereg działań o skali światowej, włącznie z inicjatywami regionalnymi podjętymi przez Eurocontrol, EANPG, ASEANA i COCESNA. Inne inicjatywy obejmują już te podjęte przez różne linie lotnicze i dostawców usług żeglugi powietrznej na wszystkich kontynentach, dla zorganizowania lub pozyskania szkolenia i programów sprawdzających poziom znajomości języka. Przedstawiciele zawodów związanych z nauczaniem i sprawdzaniem poziomu znajomości języka uczestniczyli w przyspieszonym rozwoju programów, materiałów szkoleniowych i usług sprawdzających, przygotowywanych zgodnie z ICAO'wskimi wymaganiami dotyczącymi poziomu znajomości języka.

I na koniec, zrzeszenia zawodowe, takie jak ICAEA i IALCO również uczestniczyły w wymianie informacji i pomysłów związanych z procesem wdrażania.

ICAO również było bardzo aktywne we wspieraniu Państw w ich procesach wdrażania wymagań dotyczących poziomu znajomości języka. Wysiłki te uwzględniają opublikowanie w czerwcu 2009 r. Okólnika 318 ICAO — Światowa unifikacja kryteriów sprawdzania poziomu znajomości języka (*Language Testing Criteria for Global Harmonization*), Okólnika 323 — Wytyczne dla przygotowania programów szkolenia z języka angielskiego (*Guidelines for Aviation English Training Programmes*) oraz drugiego wydania w 2010 r. niniejszego podręcznika.

Drugie wydanie zostało uaktualnione i przeedytowane w siedem rozdziałów i osiem załączników do niniejszego dokumentu, które w znacznym stopniu zostały uzupełnione. Stworzono kilka załączników do niniejszego dokumentu aby ułatwić odłączenie pewnych dokumentów (list kontrolnych i odpowiedzi) dla ich reprodukcji i stosowania, jako praktyczne narzędzie przez zainteresowane strony.

*Przedmowa*

Rozdziały 1, 2 i 3 stanowią wprowadzenie do zagadnienia poziomu znajomości języka oraz specyficznych właściwości łączności radiowej.

Rozdział 3 stanowi przydatne wprowadzenie do zagadnienia łączności lotniczej dla środowiska uczącego i sprawdzającego poziom znajomości języka.

Odbiorcami rozdziałów 1, 2 i 3 są przede wszystkim szefowie szkoleń oraz podmiotów świadczących usługi szkoleniowe i egzaminacyjne. Zaleca się ich przeczytanie również władzom państwowym, operatorom i podmiotom świadczącym usługi w zakresie żeglugi powietrznej dla pełnego zrozumienia, w kolejnych rozdziałach, implikacji wytycznych dotyczących wdrożenia oraz dla stworzenia perspektywy lingwistycznej w obszarze lotnictwa.

Rozdziały 5 do 7 zawierają wytyczne dotyczące uzyskania zgodności z wymaganiami dotyczącymi poziomu znajomości języka. Rozdziały 4 i 5 omawiają historię Norm i Zalecanych Metod Postępowania (SARPs) w odniesieniu do biegłości języka oraz wyjaśniają ich znaczenie i skutki. Rozdział 6 zawiera materiał pierwotnie opublikowany w Okólniku 318 i razem z rozdziałem 7, ma na celu przedstawienie wytycznych praktycznych umożliwiających skuteczne wdrożenie SARP pod kątem sprawdzania i szkolenia. Rozdziały te zawierają informacje o najlepszych praktykach we wszystkich domenach i ostrzegają przed zidentyfikowanymi niepowodzeniami i stosowaniem praktyk poniżej standardu.

W całym dokumencie można znaleźć odniesienia do wymagań dotyczących poziomu znajomości „języka” jako takiego, niezależnie od konkretnego języka, którego to dotyczy. Wiadomo, że poziom znajomości języka angielskiego będzie zasadniczym przy wdrażaniu wymagań, uznaje się, że wiele Państw będzie chciało zapewnić zgodność dla swoich języków narodowych.

Uwagi dotyczące niniejszego podręcznika od wszystkich Państw, a związane z jego stosowaniem i przydatnością będą mile widziane. Uwagi zostaną uwzględnione przy przygotowywaniu kolejnych wydań. Uwagi dotyczące niniejszego podręcznika należy kierować do:

The Secretary General  
International Civil Aviation Organization  
999 University Street  
Montréal, Quebec H3C 5H7  
Canada

Podręcznik wdrożenia wymagań ICAO  
dotyczących poziomu znajomości języka

## SŁOWNIK ODNOSZĄCY SIĘ DO POZIOMU BIEGŁOŚCI JĘZYKOWEJ I POJĘĆ ZWIĄZANYCH Z JEGO SPRAWDZANIEM

**Akcent (Accent).** Charakterystyczna wymowa, która z reguły jest związana z regionem geograficznym (dla osób, dla których jest to język ojczysty) lub z wpływem fonologicznym innego języka ojczystego (dla drugiego języka ojczystego lub osób mówiących obcym językiem). Osoby mówiące we wszystkich językach mają akcent.

**Administracja (Administration).** Dzień lub okres, w którym odbywa się test.

lub

**Administracja (Administration).** Czynności związane z przeprowadzeniem testu dla grupy kandydatów w określonych warunkach. Szczególne warunki to procedury rejestracyjne, instrukcje związane z rozsadzaniem kandydatów, potrzebne wyposażenie, czas przeznaczony na każde zadanie testowe itp.

**Polecenie (Cue).** Nagrane polecenie lub polecenie wypowiedziane przez egzaminatora, które wymaga od kandydata udzielenia ustnej odpowiedzi podczas testu ustnego.

**Opis (Descriptor).** Krótki opis towarzyszący danemu poziomowi na skali ocen, który charakteryzuje stopień biegłości lub sposób wykonania oczekiwany od kandydata, który ma uzyskać konkretny wynik. Poziom może zawierać kilka opisów.

**Dialekt (Dialect).** Wyraźna różnorodność języka, zazwyczaj związana z różnicami społecznymi lub geograficznymi charakteryzująca się różnicami w akcencie, słownictwie i gramatyce wobec innych wariantów tego samego języka.

**Element odosobniony (Discrete item).** Element testu, który nie jest powiązany z żadnym innym elementem tego samego testu.

**Redagowana mowa (Formulaic speech).** Stosowanie języka w sposób ograniczony lub kodowany, który składa się ze stałych standardowych fraz lub form słownikowych i składniowych, opracowanych na zasadzie konsensusu dla często powtarzających się komunikatów (np. codzienna wymiana pozdrowień) lub formalnie przypisanych dla celów specjalnych lub zawodowych. (Standardowa frazeologia ICAO jest przykładem formalnego przypisania mowy redagowanej).

**Egzaminator prowadzący (Interlocutor).** Odpowiednio wykwalifikowana lub przeszkolona osoba, z którą kandydat rozmawia podczas testu celem wykonania zadania mówionego.

**Wiarygodność między egzaminatorami oceniającymi (Inter-rater reliability).** Zgodność lub stałość ocen między różnymi egzaminatorami oceniającymi.

**Wiarygodność między egzaminatorami oceniającymi (Intra-rater reliability).** Zgodność lub stałość ocen przyznawanych przez jednego egzaminatora oceniającego za takie samo wykonania podczas różnych testów.

**Element (Item).** Każdy sprawdzany i osobno oceniany punkt testu.

**Biegłość językowa (Language proficiency skills).** Wiedza i zdolności, które mają wpływ na umiejętność danej osoby do porozumiewania się w sposób spontaniczny, dokładny, zrozumiały, sensowny i poprawny w danym języku.

*Uwaga.— W skali Ocen ICAO wyodrębniono sześć umiejętności.*

**Ocena języka operacyjnego (Operational language assessment).** (Szczególne pojęcie stosowane w Dok. 9835 ICAO). Ocena biegłości językowej przy użyciu procedury przygotowanej dla innego celu (np. podczas testu w locie lub egzaminu ATC). Takie oceny muszą być jednak wykonane w oparciu o uznane najlepsze praktyki sprawdzania znajomości języka.

**Egzaminator oceniający/taksator pod kątem operacyjnym (Operational rater or Operational assessor).** Egzaminator oceniający/taksator, którego ocena skupiona będzie nie tylko na elementach lingwistycznych, ale również na prawidłowości zachowania kandydata w odniesieniu do standardów zawodowych i procedur (porównaj z “egzaminatorem oceniającym/taksatorem języka”).

*Uwaga.— Znajomość procedur operacyjnych nie jest sprawdzana podczas testu językowego.*

**Ocena zaliczająca (Passing score).** Najniższa akceptowana ocena ze testu. Osoby, które uzyskały ocenę niższą niż zaliczającą nie zaliczają testu.

**Język potoczny (Plain language).** Spontaniczne, kreatywne i niekodowane stosowanie danego języka naturalnego.

*Uwaga 1.— Prosty język należy stosować “tylko wówczas, gdy nie można w zamierzonej transmisji zastosować standardowej frazeologii” (Załącznik 10, Tom II, 5.1.1.1).*

*Uwaga 2.— Wybór pojęcia “prosty” pochodzi z istniejącego dokumentu ICAO, gdy tworzono wymagania dotyczące poziomu znajomości języka i wybrano go spośród innych pojęć takich jak “ogólny”, “powszechny”, “rozszerzony” lub “naturalny”.*

*Uwaga 3.— Nie ma żadnego zamierzonego związku ze stosowaniem tego pojęcia a ruchem “Plain English” w Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych, którego celem jest zaproponowanie alternatywy, dla niepotrzebnie skomplikowanego języka używanego przez Rząd, przemysł i inne władze.*

**Ocenić (Rate).** Podczas testu, stosując ocenę subiektywną, przypisać wynik lub ocenę do umiejętności kandydata.

*Uwaga.— Ewentualna niewiarygodność spowodowana indywidualnym subiektywizmem jest hamowana przez zapewnienie wstępnego i okresowego szkolenia dla egzaminatorów oceniających, poprzez stałe odniesienie do skali ocen i korzystanie z różnych egzaminatorów oceniających.*

**Egzaminator oceniający/taksator (Rater or Assessor).** Osoba posiadająca odpowiednie kwalifikacje oraz wykszolenie, która ocenia umiejętności kandydata w oparciu o osąd, zazwyczaj przez porównanie cech wystąpienia z opisem w skali ocen.

**Skala ocen (Rating scale).** Skala składająca się z kilku uszeregowanych kategorii, używana do oceniania umiejętności. Towarzyszące opisy graniczne, zapewniają przejrzystość interpretacji.

**Rejestr.** Styl mowy (angażujący wyróżniające się słownictwo, synteks, tempo mowy itp.), który przyjęty jest przez mówcę, aby wypowiedzieć się prawidłowo dla sytuacji lub czynności.

**Wiarygodność (Reliability).** Zgodność lub stałość wyników testu.

**Odpowiedź (Response).** Umiejętność lingwistyczna kandydata wywołana przez treść elementu testu (np. odpowiedź na pytania).

**Wynik lub ocena (Score or mark).** Numeryczny lub zakodowany wynik umiejętności kandydata wykazanych podczas testu, umożliwiający dokonanie porównania z innymi kandydatami zdającymi ten sam test lub z ustalonym standardem.

**Egzaminowanie języka specjalistycznego (Specialized language testing).** (Szczególne pojęcie stosowane w Dok. 9835 ICAO). Ocena znajomości języka przy użyciu procedury opracowanej tylko dla tego celu i zgodnie z uznanymi najlepszymi praktykami sprawdzania poziomu znajomości języka.

**Konstrukcja testu (Test construct).** Hipotetyczna umiejętność lub cecha psychiczna nie zawsze możliwa do zaobserwowania lub zmierzenia, np. w testach językowych umiejętność słuchania. testy językowe podejmują próbę zmierzenia różnych konstrukcji stanowiących podstawę umiejętności językowych.

**Przeprowadzenie testu (Test delivery).** Fizyczny sposób udostępnienia, podczas procesu administrowania, sprawdzianu zdającemu (np. dokumenty papierowe, monitor, źródło dźwięku, bezpośrednia rozmowa itp.).

**Obsługa testu (Test maintenance).** Czynności wykonywane przez organizację prowadzącą test dla zachowania jego wiarygodności, ważności i bezpieczeństwa. Czynności te obejmują monitorowanie wyników, przeglądanie instrukcji dla administratorów itp.

**Cel test (Test objective).** Umiejętność stosowania języka, którą kandydaci muszą zademonstrować zgodnie z wymogami testu.

**Osoba zdająca lub kandydat (Test-taker or Candidate).** Osoba, która jest testowana.

**Zadanie (Test task).** Powiązanie danej instrukcji z odnośnym sygnałem (-ami) i odpowiedzią (-iami).

**Użytkownik testu (Test user).** Osoby lub instytucje korzystające z testu, którym udostępniane są ich wyniki dla podjęcia dalszych działań lub wyborów.

**Uznać (Validate).** Podjęcie czynności w trakcie przygotowywania i prowadzenia testu, które udowadniają jego ważność.

**Ważność (Validity).** Zakres w jakim wyniki testu umożliwiają wyciągnięcie wniosków co do umiejętności językowych, które są odpowiednie, sensowne i przydatne dla założeń testu.

**Skutek zwrotny (Washback effect).** Wpływ formy lub treści testów lub egzaminów na metody i zakres nauczania i nauki realizowanej pod kątem oceny.

## AKRONIMY I SKRÓTY

- ACTFL Amerykańska Rada ds. nauczania obcych języków (*American Council on the Teaching of Foreign Languages*)
- ADREP System zgłaszania danych o wypadkach/incydentach (*Accident/incident data reporting system*)
- ALTE Europejskie Zrzeszenie Egzaminatorów Językowych (*Association of Language Testers in Europe*)
- ASECNA Agencja Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej w Afryce i na Madagaskarze (*Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar*)
- ASRS System zgłaszania bezpieczeństwa lotniczego (*Aviation safety reporting system*)
- CAA Władza Lotnictwa Cywilnego (*Civil aviation authority*)
- CALL Nauka języka z wykorzystaniem komputera (*Computer-assisted language learning*)
- CBLT Nauka języka w oparciu o treść (*Content-based language learning*)
- CEFR Powszechna europejska struktura wydawnictw językowych: nauka, nauczanie, ocena (*Common European Framework of Reference for Languages: Learning, Teaching, Assessment*)
- CHIRP Program o poufnym zgłaszaniu incydentów związanych z czynnikiem ludzkim (*Confidential Human Factors incident reporting programme*)
- COCESNA Środkowo-amerykańska Korporacja Służb Żeglugi Powietrznej (*Central American Corporation for Air Navigation Services*)
- CRM Zarządzanie zasobami w kabinie (*Cockpit resource management*)
- EANPG Grupa ds. planowania europejskiej żeglugi powietrznej (*European Air Navigation Planning Group*)
- ECCAIRS Europejskie Centrum Koordynacji Systemów zgłaszania zdarzeń (*The European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems*)
- EFL Angielski jako obcy język (*English as a foreign language*)
- EIL Angielski jako język międzynarodowy (*English as an international language*)
- ELPAC Biegłość w łączności lotniczej w języku angielskim (*English language proficiency aeronautical Communications*)
- Eurocontrol Europejska Organizacja Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (*The European Organization for the Safety of Air Navigation*)
- FSF Fundacja bezpieczeństwa lotu (*Flight Safety Foundation*)
- FSIX Strona dla wymiany informacji o bezpieczeństwie lotu (*Flight safety information exchange website*)
- IALCO Międzynarodowa Organizacja ds. języka lotniczego i łączności (*International Airline Language and Communication Organization*)
- IATEFL Międzynarodowe Zrzeszenie nauczycieli języka angielskiego będącego językiem obcym (*International Association of Teachers of English as a Foreign Language*)
- ICAEA Międzynarodowe Zrzeszenie ds. lotniczego j. ang. (*International Civil Aviation English Association*)
- IELTS Międzynarodowy system sprawdzania j. ang. (*International English Language Testing System*)
- ILR Wewnątrz agencyjny okrągły stół ds. języka (*Inter-agency Language Roundtable*)
- ILTA Międzynarodowe Zrzeszenie sprawdzania poziomu znajomości języka (*International Language Testing Association*)
- IT Technologia informatyczna (*Information technology*)
- LPR Wymaganie dotyczące znajomości języka (*Language proficiency requirement*)
- LSP Język dla celów specjalnych (*Language for specific purposes*)
- MORS Obowiązkowy system meldowania o zdarzeniach (*Mandatory occurrence reporting system*)
- NAS Krajowy system lotniczy (*National aviation system*)
- NGO Organizacja pozarządowa (*Non-governmental organization*)
- OPI Ustny test z umiejętności (*Oral Proficiency Interview*)
- PRICESG Grupa Studyjna ds. wymaganych umiejętności w potocznym języku angielskim (*Proficiency Requirements in Common English Study Group*)
- SARPs Normy i Zalecane Metody Postępowaniai (*Standards and Recommended Practices*)
- SME Eksperti w danym temacie (*Subject matter experts*)
- TESL Nauczanie angielskiego jako drugiego języka (*Teaching English as a second language*)
- TESOL Nauczyciel angielskiego dla mówiących innymi językami (*Teachers of English to speakers of other languages*)
- TOEFL Test z angielskiego jako języka obcego (*Test of English as a foreign language*)
- TOEIC Test z angielskiego dla łączności międzynarodowej (*Test of English for international communication*)
- TSP Dostawca usług sprawdzających (*Testing service provider*)
- VFR Przepisy wykonywania lotów z widocznością (*Visual flight rules*)

*Podręcznik wdrożenia wymagań ICAO  
dotyczących poziomu znajomości języka*

---

## **PUBLIKACJE**

*(wymienione w niniejszym podręczniku)*

*Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (Dok. 7300)*

### **Załączniki do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym**

*Załącznik 1 — Licencjonowanie personelu*

*Załącznik 6 — Eksploatacja statków powietrznych*

*Część I — Międzynarodowy Zarobkowy Transport Lotniczy — Samoloty*

*Część III — Operacje Międzynarodowe - Śmigłowce*

*Załącznik 10 — Łączność lotnicza*

*Tom II — Procedury telekomunikacyjne*

*Załącznik 11 — Służby Ruchu Lotniczego*

### **Procedury dla Służb Żeglugi Powietrznej**

*ATM — Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Dok. 4444)*

### **Podręczniki**

*Podręcznik szkolenia z zakresu czynnika ludzkiego (Dok. 9683)*

*Podręcznik Radiołączności (Dok. 9432)*

*Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Dok. 9859)*

### **Okólniki**

*Wytyczne dla tworzenia programów szkolenia z lotniczego języka angielskiego (Cir 323)*

*Kryteria sprawdzania języka dla Światowej Harmonizacji (Cir 318)*





## Rozdział 1

### PRZYPADEK BEZPIECZEŃSTWA, KTÓRY SPOWODOWAŁ WPROWADZENIE MIĘDZYNARODOWYCH WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA

#### 1.1 WPROWADZENIE

Niniejszy rozdział krótko omawia historię i przypadek bezpieczeństwa, który spowodował wprowadzenie międzynarodowych wymagań dotyczących poziomu znajomości języka. Rozdział będzie interesujący dla wszystkich stron zaangażowanych we wdrażanie wymagań dotyczących poziomu znajomości języka, włącznie z podmiotami świadczącymi usługi w zakresie szkolenia i sprawdzania znajomości języka.

#### 1.2 HISTORIA TWORZENIA

##### ICAO'wskich WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA

1.2.1 W trzech wypadkach (jedno zdarzenie na ziemi, jeden wypadek wyssania paliwa i jedno kontrolowane zderzenie z ziemią), zginęło ponad 800 osób. Wszystkie te, wydawałoby się różne wypadki miały jedną wspólną cechę, w każdym, osoby badające wypadki lotnicze stwierdziły, że niedostateczna znajomość języka po stronie załogi lotniczej lub kontrolera odegrała znaczącą rolę w łańcuchu zdarzeń prowadzących do wypadku. Poza tymi bardzo poważnymi wypadkami, co roku zgłaszanych jest wiele zdarzeń i niebezpiecznych zbliżeń będących wynikiem problemów językowych i to zainicjowało analizę procedur łącznościowych i standardów na świecie.

1.2.2 Inspektorzy badający wypadki odkrywają zazwyczaj łańcuch zdarzeń, który wystąpił w niefortunnej kolejności powodując w rezultacie wypadek. W niektórych przypadkach stosowanie (lub nieprawidłowe stosowanie) języka ma bezpośredni lub pośredni wpływ na wypadek.

W innych przypadkach język jest ogniwem w łańcuchu wydarzeń, co uwypukla problem. Są trzy przypadki, w których element językowy może stanowić czynnik mający wpływ na powstawanie wypadków i incydentów:

- a) nieprawidłowe stosowanie standardowej frazeologii;
- b) brak biegłości w języku potocznym; i
- c) stosowanie więcej niż jednego języka w tej samej przestrzeni powietrznej.

1.2.3 *Nieprawidłowe stosowanie standardowej frazeologii.* Celem frazeologii jest zapewnienie stosowania przejrzystego, zwięzłego, jednoznacznego języka dla przekazywania wiadomości o charakterze rutynowym. Analiza prawdziwej łączności radiowej (Mell, 1992) wykazała, że 70 procent wszystkich aktów mowy wypowiedzianych przez osoby mówiące w języku ojczystym lub obcym, i dla których przeznaczona jest frazeologia, nie jest zgodna z uznanymi standardami. Znormalizowana frazeologia ICAO, aby miała znaczący wpływ na bezpieczeństwo, musi być stosowana przez wszystkie strony. Znaczenie przestrzegania znormalizowanej frazeologii jest szczegółowo omówione w rozdziale 4. Znormalizowana frazeologia ICAO została tak opracowana, aby objąć wiele sytuacji, ale nie jest jednak w stanie ująć wszystkich potrzeb pilota i kontrolera. Eksperti operacyjni i lingwistyczni powszechnie akceptują fakt, że żaden zestaw znormalizowanej frazeologii nie jest w stanie w pełni opisać wszystkich możliwych sytuacji i reakcji.

Rozdział 1

1.2.4 **Brak umiejętności w posługiwaniu się językiem potocznym.** Często przytaczane jako czynnik odgrywający poważną rolę w niektórych wypadkach. W jednym z przykładów, kontroler, który ostatni miał kontakt z angielskojęzyczną załogą, która zeszła z kursu i rozbiła się w górach przyznał się inspektorom badającym wypadek, że meldunki o położeniu samolotu były niezgodne z jego rozumieniem położenia samolotu. Sam jednak przyznał, że nie posiadał wystarczających umiejętności w posługiwaniu się językiem potocznym, aby wyjaśnić swoje wątpliwości lub, aby powiadomić załogę, że zbczyli z kursu.

1.2.5 **Stosowanie dwóch języków w tej samej przestrzeni powietrznej** może mieć wpływ na świadomość sytuacyjną załóg lotniczych, które nie rozumieją wszystkich języków stosowanych w łączności radiowej w danej przestrzeni powietrznej. To było często przytaczane jako czynnik odgrywający rolę w wypadkach.

1.2.6 Aczkolwiek ICAO'wskie wymagania dotyczące poziomu znajomości języka skierowane są na usprawnienie łączności radiowej, to język odgrywa znaczenie w zarządzaniu zasobami w kabinie (CRM) i często to jest przytaczane jako czynnik odgrywający rolę w wypadkach/incydentach, podczas których wystąpiło nieporozumienie w komunikacji między członkami załogi. Spełniając wymagania dotyczące poziomu znajomości języka, załogi lotnicze, szczególnie międzynarodowe, będą miały dodatkową korzyść z lepszego CRM.

1.2.7 Głosy zaniepokojenia znaczeniem języka w tych i innych zdarzeniach i wypadkach lotniczych pojawiają się z różnych stron. Dane pozyskane z bazy danych systemu zgłaszania zdarzeń i wypadków ICAO (ADREP), raportów National Transportation and Safety Board (ASRS) w Stanach Zjednoczonych i systemów zgłaszania zdarzeń i wypadków w Wielkiej Brytanii (MORS) oraz z Programu o poufnych zgłaszania incydentów dotyczących czynnika ludzkiego (CHIRP) wykazują, że udział języka w zdarzeniach i wypadkach jest znaczący. Wiele innych tragicznych wypadków i zdarzeń bez ofiar pojawia się w ADREP ICAO z oznaczeniem "bariery językowej" jako ich przyczyny. Dodatkowo, dane te wsparte są dwoma niedawnymi meldunkami Eurocontrol (Van Es, 2004 i Van Es, Wever and Verbeek, 2006).

1.2.8 Badania akademickie takich obszarów jak przetwarzanie języka naturalnego (Cushing, 1994) i socjolingwistyka (Linde, 1988) również przeanalizowały i podkreśliły znacznie poziomu znajomości języka i jego stosowania w zdarzeniach i wypadkach lotniczych.

### 1.3 PRZEGLĄD POSTANOWIEŃ PRZED PRZYJĘCIEM ZMIAN DO WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA

1.3.1 Do marca 2003, postanowienia dotyczące stosowania języka były przedstawione w dwóch zalecanych metodach postępowania w Załączniku 10 i w standardzie w Załączniku 1. Załącznik 10 zalecał, aby język angielski był dostępny zawsze tam, gdzie pokładowa stacja lotnicza nie była w stanie porozumieć się w języku używanym przez stację na ziemi. Załącznik 10 zawierał dodatek omawiający szczególne zagadnienia językowe. Załącznik 1 zakładał, że kontrolerzy ruchu powietrznego posiadają znajomość "języka lub języków wyznaczonych przez państwo do stosowania w łączności powietrze-ziemia oraz umiejętność mówienia w takim języku lub językach bez akcentu lub utrudnień, które niekorzystnie wpływałyby na łączność radiową". SARP'y nie uwzględniły podobnych wymagań dla członków załogi lotniczej i nie przedstawiły jednoznacznie zdefiniowanego i wymaganego poziomu znajomości utrudniając harmonizację i prowadząc nierówną ocenę.

1.3.2 Oczekiwano, że po wypracowaniu, w oparciu o uproszczony angielski, mowy łączności radiowej, przygotowane zostaną wymagania dla łączności pomiędzy pilotami i kontrolerami. Dzisiaj, badania lingwistyczne jasno wykazują, że nie ma odpowiedniejszej łączności między ludźmi jak język potoczny. Sztuczne języki takie jak Esperanto, po latach od ich wprowadzenia, nie mają żadnego znaczenia. Rozpoznawanie głosu przy pomocy komputera i technologie stosowane do tłumaczeń pozostają nie potwierdzone w kontekście żądania wysokiej wiarygodności w lotnictwie (Eurocontrol, 2001). Język ludzki po części charakteryzuje się zdolnością do stwarzania nowych znaczeń i używania słów w nowatorskich kontekstach. Ta kreatywna funkcja języka jest szczególnie przydatna w złożonym i nieprzewidywalnym charakterze interakcji człowieka, z uwzględnieniem kontekstu łączności lotniczej. Po prostu nie ma odpowiedniejszych form mowy dla porozumiewania się ludzi niż języki naturalne.

## 1.4 DZIAŁANIA PODJĘTE PRZEZ ICAO

1.4.1 Zaniepokojenie rolą języka w wypadkach lotniczych doprowadziło do podjęcia Rezolucji Zgromadzenia A32-16, która zobowiązała Radę ICAO do wskazania Komisji Żeglugi Powietrznej konieczności rozważenia, w trybie pilnym, zagadnień związanych z poziomem znajomości języka angielskiego i ukończenie prac nad zaostrzeniem postanowień ICAO dotyczących wymagań językowych. W ten sposób państwa członkowskie zostały zobowiązane do dopilnowania, aby znajomość języka angielskiego przez kontrolerów ruchu lotniczego i członkowie personelu lotniczego uczestniczące w operacjach lotniczych w przestrzeni powietrznej, jeżeli wymagana, była na tyle biegła, aby umożliwiała prowadzenie korespondencji i rozumienie łączności radiowej w języku angielskim.

1.4.2 W 2000 r. Grupa Studyjna ds. wymagań znajomości języka (PRICESG) spotkała się po raz pierwszy. PRICESG został powołany, dla wsparcia ICAO w dalszym rozwoju już rozpoczętego przez Komisję Żeglugi Powietrznej programu dotyczącego kompetencji językowych, który, wśród innych elementów, uwzględniał następujące aspekty:

- a) wykonanie dokładnej analizy obowiązujących postanowień dotyczących wszystkich aspektów łączności głosowej ziemia-powietrze i ziemia-ziemia w międzynarodowym lotnictwie cywilnym, celem zidentyfikowania braków i/lub niedociągnięć;
- b) opracowanie postanowień ICAO zawierających znormalizowane wymagania i procedury dotyczące egzaminowanie znajomości języka angielskiego; i
- c) opracowanie minimalnych wymagań dla poziomów umiejętności w stosowaniu potocznego języka angielskiego.

Grupa studyjna składała się z ekspertów operacyjnych i lingwistów mających doświadczenie w lotnictwie (pilotów, kontrolerów ruchu lotniczego i przedstawicieli cywilnych władz lotniczych) lub w szkoleniu w lotniczym języku angielskim i lingwistyce stosowanej, reprezentujących państwa członkowskie i organizacje międzynarodowe. Grupa PRICESG spotykała się w latach 2000 i 2001, przedstawiając na koniec 2001 r. komplet zaleceń.

1.4.3 Zmiany do Załącznika 10 i PANS-ATM (Dok. 4444) dotyczące harmonizacji słownictwa w łączności radiowej i usprawnienia stosowania standardowej frazeologii, jako część wyznaczonego zadania, zaczęły obowiązywać 1 listopada 2001 r. Na 33 Sesji Zgromadzenia ICAO (Montreal, 2001) odnotowano, że postanowienia związane ze znajomością języka są przygotowywane i uznano, że nie należy założeń ograniczać tylko do języka angielskiego.

1.4.4 Aby zakończyć wyznaczone zadanie, Sekretariat zaproponował zmiany do Załączników 1, 6, 10 i 11 oraz PANS-ATM, które zostały przyjęte przez Radę ICAO w marcu 2003 r.

1.4.5 Systemy bezprzewodowego przesyłania danych<sup>1</sup> poddawane są ciągłym usprawnieniom i niektórzy eksperci mają nadzieję, że to złagodzi zapotrzebowanie na wspólny język. Są jednak powody, dla których systemy bezprzewodowego przesyłania danych nie wyeliminują wymogu posiadania dobrej znajomości języka przez pilotów i kontrolerów. Po pierwsze nie są dostatecznie rozwinięte, aby móc je powszechnie stosować. Po drugie, wymagają umiejętności czytania języka, a technologie tłumaczeniowe, w świetle rygorystycznego zapotrzebowania na wiarygodność, nadal pozostają słabo udokumentowane. I na koniec, załogi lotnicze i kontrolerzy zawsze będą potrzebować biegłej znajomości języka naturalnego w przypadku awarii systemu bezprzewodowego przesyłania danych.

1.4.6 Alternatywne działania prowadzące do pominięcia zapotrzebowania na biegłą znajomość wspólnego języka nie spełniają wymagań z zakresu bezpieczeństwa: tłumacze w kabinie lub sali kontrolerów tworzą dodatkową warstwę między dwoma kluczowymi agentami – kontrolerem i pilotem – dodatkowo komplikując komunikację. W sytuacjach rutynowych lub awaryjnych, każda procedura, która spowalnia komunikację staje się niedopuszczalnie uciążliwa, a być może nawet niebezpieczna. Tak więc, pozostając z ludzkim językiem jako najlepszym środkiem komunikacji między pilotem a kontrolerem, ICAO'wskie wymagania dotyczące poziomu znajomości języka dążą do jej usprawnienia, a wraz z tym podniesienia bezpieczeństwa.

<sup>1</sup> Systemy bezprzewodowego przesyłania danych (w tym przypadku z samolotu na ziemię, do stanowiska kontroli lotów).



## **Rozdział 2**

# **OGÓLNE WPROWADZENIE DO UMIEJĘTNOŚCI POSŁUGIWANIA SIĘ JĘZYKIEM I NAUKA JĘZYKA**

### **2.1 WSTĘP**

Rozdział zawiera krótki przegląd głównych koncepcji i teorii dotyczących umiejętności posługiwania się i nauki języka. Zawiera opis podstawowych koncepcji, w oparciu o które Common English Study Group (PRICESG) przygotowała ICAO'wskie wymagania dotyczące poziomu znajomości języka. Materiał przedstawiony w tym rozdziale na pewno jest znany środowiskom nauczającym i sprawdzającym poziom znajomości języka. Rozdział ten stanowić będzie wprowadzenie do zagadnienia dla organizacji operacyjnych i nadzorujących ułatwiając zrozumienie ICAO'wskiego operacyjnego wymagania poziomu 4. Celem rozdziału jest umożliwienie wszystkim stronom jednakowego zrozumienia zagadnienia co ułatwi jego wdrożenie.

### **2.2 POROZUMIEWANIE SIĘ**

2.2.1 Podstawowym elementem mającym wpływ na porozumiewanie się jest biegłość w języku. Tradycyjny model komunikacji składa się z nadawcy, kanału i odbiorcy. Rysunek 2-1 ilustruje ten model kładąc nacisk na wypowiedź słowną (ustną), co stanowi formę porozumiewania się, o której mowa w ICAO'wskich wymaganiach dotyczących poziomu znajomości języka.

Mówiący i słuchający uczestniczą w pewnej fazie komunikacji. Mówiący zaszyfrowuje znaczenie swojej zamierzonej wypowiedzi. Wypowiedź jest przekazana przez odpowiedni kanał w formie strumienia dźwięku, który jest odbierany i rozkodowywany przez słuchacza. Odbiór wypowiedzi przez słuchacza będzie, w przypadku skutecznej komunikacji, doskonale lub prawie doskonale dopasowany do znaczenia założonego przez mówiącego.

2.2.2 Należy jednak zauważyć, że ten jednokierunkowy model słownej komunikacji będzie musiał być rozbudowany, aby uwzględnić wielokierunkowe, wielowarstwowe powiązania między mówiącym a słuchającym dla dokładniejszego odtworzenia wypowiedzianego dialogu. To obejmuje pierwsze i dalsze wrażenie mówiącego o słuchającym, oczekiwania słuchającego co do zawartości wiadomości, możliwość udzielenia odpowiedzi mówiącemu o stopniu zrozumienia treści przez słuchającego (kanał zwrotny). Ponadto idealny mówca, idealny kanał i idealny słuchacz tutaj przedstawiany nie uwzględnia przypadkowych źródeł zakłóceń w porozumiewaniu się, takich jak oderwanie uwagi lub hałas w tle. Jest jasne, że umiejętność mówiącego do szyfrowania wypowiedzi, a umiejętność słuchającego do jej odkodowania będzie decydująca dla skutecznego porozumienia się. To jest obszar umiejętności posługiwania się językiem.

### **2.3 UMIEJĘTNOŚĆ POSŁUGIWANIA SIĘ JĘZYKIEM**

#### **2.3.1 Ogólne**

2.3.1.1 Znajomość języka nie jest tylko wiedzą o komplecie zasad gramatycznych, słownictwie i sposobie wypowiedziania dźwięków. Jest to złożona współzależność pomiędzy tą wiedzą a szeregiem innych umiejętności i możliwości. I tym zdecydowanie różni się od wielu innych przedmiotów nauczanych w szkole i szkoleniach lotniczych.

Rozdział 2

2.3.1.2 Umiejętność posługiwania się językiem w mowie odnosi się do:

- a) w przeciwieństwie do prostej reprodukcji lub okazywania zdobytej wiedzy demonstrowanie posiadania umiejętności w oparciu o podstawowe kompetencje;
- b) demonstrowanie posiadania złożonej umiejętności będącej wynikiem połączenia, w prawdziwym czasie, kilku pomniejszych umiejętności stanowiących kompetencję w obszarze komunikacji. Te pomniejsze umiejętności uwzględnia m.in.:
  - 1) uaktywnienie przechowywanych wyrazów i fraz należących do słownika językowego;
  - 2) stosowanie nauczonych zasad gramatycznych;
  - 3) percepcję i artykulację dźwięków i tonów, które tworzą sensowny strumień dźwięku;
  - i
  - 4) w kontekście interaktywnej komunikacji, dostosowanie się do różnych dyskusji oraz norm socjalnych, kulturowych i zawodowych.

Skuteczne połączenie tych pomniejszych umiejętności tworzy umiejętność porozumiewania się, która ściśle łączy się i w dużym stopniu oparta jest na ogólnej wiedzy (o świecie, kulturze itp.) i ogólnych umiejętnościach (socjalnych, zawodowych, kulturowych itp.). Umiejętność posługiwania się językiem nie występuje samodzielnie, w izolacji od innych umiejętności.

### **2.3.2 Kompetencja umiejętności posługiwania się językiem**

2.3.2.1 W 1980 r. lingwiści stworzyli roboczą definicję umiejętności posługiwania się językiem, która jest udoskonalana i rozbudowywana. Zgodnie z tą definicją, umiejętność porozumiewania się obejmuje umiejętności lingwistyczne, socjolingwistyczne i pragmatyczne.

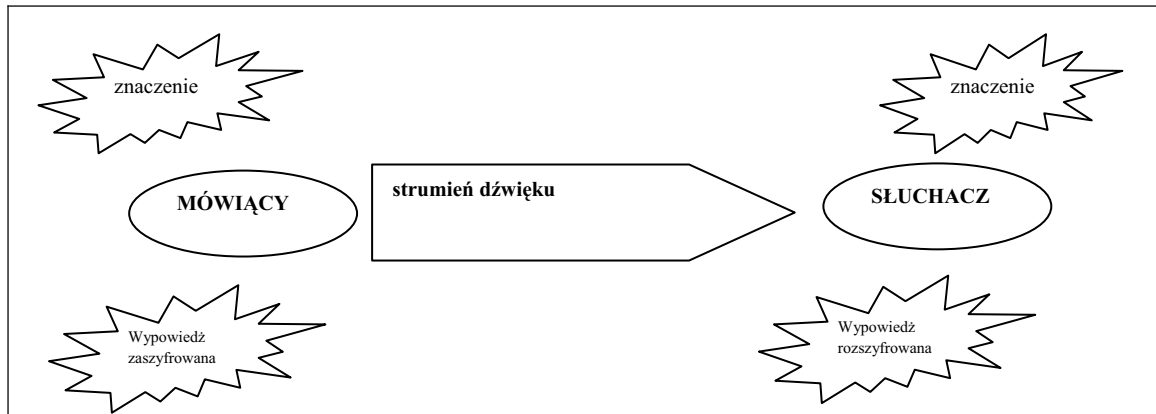
2.3.2.2 Umiejętność lingwistyczna odnosi się do wiedzy i stosowania, ze zrozumieniem, elementów lingwistycznych danego języka lub języków. W odniesieniu do mówienia i słuchania, umiejętność lingwistyczną można podzielić na cztery wyraźne, pomniejsze umiejętności:

- a) leksykalne (pojedyncze słowa, ustalone wyrażenia);
- b) gramatyczne (zasady składni, semantyka);
- c) semantyczne (znaczenie, pokrewieństwo znaczenia); i
- d) fonologiczne (dźwięki, struktura sylab, akcentowanie zdania, rytm, intonacja).

2.3.2.3 Umiejętność socjolingwistyczna dotyczy rozumienia kontekstu socjalnego (włącznie z zawodowym), w którym język jest stosowany. To oznacza, że trzeba być czułym na lub umieć odpowiednio stosować znaczniki współzależności socjalnych, zasady grzeczności, rejestrować różnice, dialekty i akcent.

2.3.2.4 Umiejętność pragmatyczna odnosi się do kilku umiejętności stosowanych dla podania lub nadania znaczenie językowi w danej sytuacji lub kontekście:

- a) kompetencja strategiczna odnosi się do sposobu w jaki użytkownicy języka mobilizują lub równoważą swoje środki dla uaktywnienia umiejętności i procedur spełniających postulaty porozumiewania się w danym kontekście i skuteczne jego zakończenie w możliwie najbardziej rozumny lub ekonomiczny sposób;
- b) kompetencja rozmowy odnosi się do umiejętności łączenia zdań lub wypowiedzi w zrozumiałe pełne teksty;



Rysunek 2-1. Tradycyjny model porozumiewania się

- c) kompetencja funkcjonalna odnosi się do świadomości i zdolności korzystania z zasad rządzących sposobem, w jaki interpretowane są struktury języka lub w jaki pojawiają się w danym kontekście – “funkcje językowe” – i sposoby układania sekwencji tych funkcji dla ustanowienia struktur konwersacyjnych (skrypty interakcyjne lub schematy); i
- d) ocena wyników stosowania języka w prawdziwym świecie, np. wpływ na bezpieczeństwo lub skuteczność.

### 2.3.3 Demonstrowanie umiejętności językowych

2.3.3.1 Wszystkie kompetencje potrzebne dla biegłej znajomości języka to “konstrukcja” umiejętności mentalnych i psychicznych, których nie można bezpośrednio zaobserwować, tylko ewentualnie wywnioskować z obserwacji umiejętności językowych demonstrowanych przez daną osobę. Inne czynniki, takie jak stopień zaangażowania, nastrój, stres, umiejętność zapamiętywania i przetwarzania słów mogą mieć wpływ na biegłość językową. Te z kolei będą miały wpływ na poziom umiejętności w demonstrowaniu, rozumieniu i interakcji.

2.3.3.2 Tak więc, umiejętność nie jest tym samym co kompetencja, ale zapewnia jedyną okazję do wyciągania wniosków i oceny kompetencji i umiejętności językowych.

### 2.3.4 Błędy językowe i nieporozumienia

2.3.4.1 Błędy językowe, zarówno w odbiorze (rozumienie) jak i produkcji (mówienie) stanowią niedopełnienie standardów stosowanego systemu lub podsystemu językowego. Mówienie w języku potocznym rzadko jest całkowicie pozbawione błędów. Błędy językowe, ich częstotliwość w indywidualnych wystąpieniach oraz ich wpływ na rozumienie stanowią jedną z cech umiejętności językowych. Błędy mogą być lokalne (ograniczone do jednego elementu języka)

## Rozdział 2

lub poważne (negatywnie wpływające na znaczenie całego przekazu). Poznanie tych błędów miało wpływ na konstrukcję operacyjnego poziomu 4 ICAO, który uważany jest za minimalny, akceptowalny poziom znajomości języka zapewniający bezpieczeństwo operacji.

2.3.4.2 Nieuniknione błędy językowe należy zawsze rozważać i oceniać w szerszym kontekście nieporozumienia lub braku porozumienia. W modelu porozumiewania się przedstawionym na rysunku 2-1, umiejscowienie błędu może wystąpić na jednym lub kilku etapach. Tabela 2-1 zawiera wykaz błędów w porozumiewaniu się oraz gdzie mogą wystąpić.

**Tabela 2-1. Błędy w porozumiewaniu się**

<i>Mówiący</i>	<i>Kanał</i>	<i>Sluchający</i>
Błąd w tezie: błąd faktologiczny lub niedokładne założenie stopnia znajomości kontekstu dzielonego ze słuchaczem.	Błąd przekazu: zakłócenia w transmisji strumienia dźwięku w wyniku przekręcenia, hałasu w tle, statyczności, pojemności (zakres), siły sygnału i jego kierunku, oraz przełączania nieprawidłowo użytych mikrofonów.	Błąd w odcodowaniu: nieprawidłowy odbiór lub brak odbioru strumienia dźwięku, co może być spowodowane niedostateczną biegłością w języku lub ograniczoną uwagą lub krótką pamięcią lub wynikiem błędnych oczekiwań.
Błąd szyfrowania: błędy w wyborze słów lub syntaksu w momencie szyfrowania wiadomości, nieprawidłowy wybór rejestrów, brak bezpośredniości spowodowany uprzejmością lub nie uniknięciem dwuznaczności, oraz nieprawidłowe dla kontekstu, użycie slangu, żargonu lub idiomów.		Błąd w interpretacji: konsekwencja błędu mówiącego przy szyfrowaniu, konsekwencja niedostatecznej biegłości w języku, braku znajomości kontekstu dzielonego z mówiącym lub po prostu brak chęci zrozumienia.
Błąd w dostawie: nieprawidłowe tempo mowy, przerywanie, wymowa, nacisk i intonacja, ułożenie wiadomości oraz przejęzyczenie.		Błąd w informacji zwrotnej: pominięcie sygnałów przekazywanych mówiącemu, które informują go o stopniu zrozumienia przez słuchacza.

**2.4 STATUS UŻYTKOWNIKA JĘZYKA I POZIOMY ZNAJOMOŚCI JĘZYKA****2.4.1 Osoba mówiąca językiem ojczystym/językiem obcym**

2.4.1.1 Jednojęzyczność nie jest już normą na świecie. Dwujęzyczność i wielojęzyczność jest normą wśród wielu, jeżeli nie u większości narodów i kultur. W sferze wielojęzycznej trudno jest dokładnie wyjaśnić, który język jest językiem ojczystym, gdyż faktycznie może być ich więcej niż jeden. Pojęcie „osoba mówiąca w języku ojczystym” lub „pierwszym” (L1) lub „języku ojczystym” (MT) jest w zasadzie przydatne, gdy mowa o osobach mówiących tylko jednym językiem.



2.4.1.2 Oczekiwanie, że wszyscy mówiący w języku ojczystym będą zawsze, we wszystkich obszarach, posługiwali się nim na najwyższym poziomie nie jest oparte na rzeczywistych obserwacjach. Osoby mówiące w języku ojczystym nie znają słownictwa, umożliwiającego im prowadzenie dyskusji na pewne tematy lub mogą mówić z regionalnym akcentem, który utrudnia zrozumienie przez osoby spoza tego regionu. Mogą nie uwzględniać lub nieprawidłowo stosować socjolingwistyczne różnice w rejestrowaniu. Mogą nieskutecznie używać języka w rozumieniu kompetencji pragmatycznych.

2.4.1.3 I na koniec, osoby mówiące w języku ojczystym mogą być postrzegane jako “właściciele” języka, którzy ustanawiają wyłączne standardy w zakresie umiejętności. We współczesnym świecie komunikacji, a szczególnie w przypadku języka angielskiego, ten punkt widzenia staje się coraz trudniejszy do obrony (patrz 2.5).

## 2.4.2 Osoby mówiące drugim/obcym językiem

2.4.2.1 Osoby, dla których dany język nie jest ojczystym (włącznie z osobami mówiącymi wieloma językami), często dzielone są na dwie grupy. Osoby z krajów, w których do porozumiewania się używany jest dany język równoległe z pierwszym językiem to osoby mówiące drugim językiem (L2). Zazwyczaj korzystają z języka od dzieciństwa, a ten przez lata rozwijania jest wyraźną odmianą pierwotnego (np. karaibska lub południowoazjatycka odmiana angielskiego). Osoby mówiące obcym językiem (FL) to takie, które nauczyły się tego języka, aby porozumiewać się z mówiącymi z innych krajów. Ich nauka zaczęła się zazwyczaj w późnym dzieciństwie lub już wieku dorosłym.

2.4.2.2 Podobnie jak w przypadku osób mówiących językiem ojczystym, takie rozróżnienia nie jest oparte na rzeczywistych obserwacjach. Obie kategorie osób nie mówiących w języku ojczystym mogą wykazywać szeroką różnorodność poziomów umiejętności.

## 2.4.3 Poziomy znajomości i skala ocen

2.4.3.1 Uwzględniając wcześniejsze uwagi dotyczące osób mówiących w języku ojczystym lub obcym, staje się oczywistym, że potrzebne są faktyczne opisy różnych poziomów umiejętności nie odnoszące się do różnic geograficznych lub pochodzenia.

2.4.3.2 Nauczyciele i egzaminatorzy oceniający znajomość języka zasadniczo zgadzają się na trzy wyraźnie różniące się od siebie poziomy znajomości języka. Są one w różny sposób oznaczone niski/średni/wysoki lub początkujący/średni/zaawansowany. Różnice tak wyodrębnione okazały się jednak mało przydatne, gdyż brak w nich jednoznacznego wyjaśnienia faktycznego poziomu znajomości języka i to, w ostatnich latach, przyczyniło się do powstania różnych inicjatyw związanych ze stworzeniem szczegółowych opisów proponowanych poziomów.

2.4.3.3 Próby opisanie poziomów znajomości języka, stosując do tego pojęcia związane z umiejętnościami, podjęte zostały przez Interagency Language Round Table (USA) i Radę Europy. To z kolei uruchomiło proces tworzenia skali umiejętności ustnych (Oral Proficiency Interview (OPI)) oraz powszechnego schematu referencyjnego dla języków (Common European Framework of References for Languages (CEFR)), które są dzisiaj szeroko stosowane jako wytyczne dla dokonania oceny lub jako odniesienie dla interpretacji wyników testu językowego. Skale koncentrują się na generalnym (socjalnym lub akademickim) stosowaniu języka. Potrzeba opracowania szczegółowej skali ocen dla poziomów znajomości języka ICAO oraz wyniki tego procesu omówione są w rozdziałach 4, 5 i 6 niniejszego podręcznika.

2.4.3.4 Treści tworzące skalę nazywa się opisem. Opisy podsumowują znaczące cechy demonstrowania znajomości języka, które pozwalają rozróżnić poziomy od siebie. W nauczaniu i sprawdzaniu umiejętności językowych stosowane są dwa rodzaje skal ocen poziomów znajomości języka: te, które stosują podejście “umie” i te, które opisują szczególne cechy stosowania języka. Podczas gdy opisy „umie” opisują zadania związane z prawdziwą komunikacją na świecie, skutecznie realizowaną na każdym poziomie, to opisy zastosowań językowych pod względem jakości są uogólnione. Te uogólnienia mogą niezależnie skupiać się na pojedynczych elementach używania języka.

Tak więc jeden poziom może charakteryzować się różnymi elementami, takimi jak: wymowa, struktura, słownictwo, biegłość, rozumienie, rozmowa.

2.4.3.5 Powszechnie w tych opisach jest zróżnicowanie cech związanych z dokładnością i biegłością. Dokładność dotyczy poprawności w stosowaniu języka. Biegłość odnosi się do łatwości i spontaniczności posługiwania się językiem. Na pewnym etapie nauki dokładność i biegłość mogą być na różnych poziomach. Kryteria oceny oparte na skali ocen przedstawionej w rozdziale 4 muszą umożliwiać rozróżnianie dokładności i biegłości.

## 2.5 ANGIELSKI JAKO PRZYPADK WSPÓLNEGO JĘZYKA

2.5.1 Angielski jest językiem pierwszym lub szeroko stosowanym językiem narodowym w około sześćdziesięciu państwach, a w wielu innych bardzo ważnym drugim językiem. Na świecie, więcej osób używa angielskiego jako drugiego lub obcego języka niż jako ojczystego, a większość kontekstów, w których używany jest angielski występuje wśród osób używających angielskiego jako drugiego lub obcego języka. Na początku XXI wieku liczba osób, dla których język angielski nie jest ojczystym przeważała od tych, dla których nim jest w stosunku 3 do 1 (Graddol, 1997; Graddol, 2006).

2.5.2 W związku z tym powoływanie się na “osobę mówiącą w języku ojczystym lub pierwszym” jako przykład wymowy jest nieprawidłowe. Większość użytkowników nie będzie rozumieć się z osobą, dla której angielski jest językiem ojczystym, ale z inną, która korzysta z angielskiego jako drugiego języka; niewielu dorosłych studentów uzyska wymowę podobną do wymowy na poziomie języka ojczystego. A więc, obserwujemy teraz rozwój języka angielskiego jako języka międzynarodowego (international language (EIL)) lub wspólnego, który ustanawia własne standardy umiejętności zapewniające porozumienie między wielokulturowymi użytkownikami o różnych poziomach umiejętności. Ten rozwój jest szczególnie odpowiedni dla wymagań w zakresie umiejętności językowych w lotniczej łączności radiowej.

2.5.3 Badania EIL (Jenkins, 2000) wykazują, że wymowa zbliżona do wymowy na poziomie języka ojczystego jest nie tylko niemożliwa, ale również niepotrzebna. Jednak niektóre formy wymowy w języku angielskim uważane są przez międzynarodowych użytkowników za krytyczne dla rozumienia („rdzeń fonologii” wspólnego języka). Formy te obejmują:

- a) rozróżnianie długiej i krótkiej samogłoski (np. hit/heat);
- b) prawidłowe umieszczanie akcentu (np. radar);
- c) oznaczanie granic dźwięku (tzn. poważne zmiany w wysokości głosu lub kierunku intonacji, które identyfikują nowy element wiadomości); i
- d) unikanie uproszczeń lub redukcja niektórych zbitek spółgłoskowych (np. zbitka “st fl” łącząca dwa wyrazy “test flight” może, przy szybkim mówieniu zostać zredukowana do “tes’ flight”).

2.5.4 Badania również wskazują na potrzebę skupienia się, szczególnie w przypadku osób mówiących bardzo biegle, na przyswajaniu umiejętności mówienia. Przyswajanie jest naturalnym procesem adoptowania zwyczajów mowy w granicach kontekstu oraz zauważalnych zdolności rozumienia u słuchacza. Uwzględnia to:

- a) postrzeganie ewentualnych problemów lingwistycznych u rozmówcy; i
- b) zastąpienie językowych cech (niewyraźnych lub dwuznacznych) wysokiego ryzyka dla zwiększenia skuteczności w porozumiewaniu się.

2.5.5 Stosunek społeczeństwa do dialektu lub akcentu w znacznym stopniu jest kwestią nastawienia, z niektórymi akcentami faworyzowanymi, a niektórymi odbieranymi wręcz negatywnie. Takie nastawienie nie jest jednak poparte wiedzą lingwistyczną; nie ma żadnego języka, dialektu czy akcentu, który jest wyraźnie lepszy lub gorszy od innego. Jednak typowe nastawienie do różnorodności akcentu jest trudne do usunięcia.





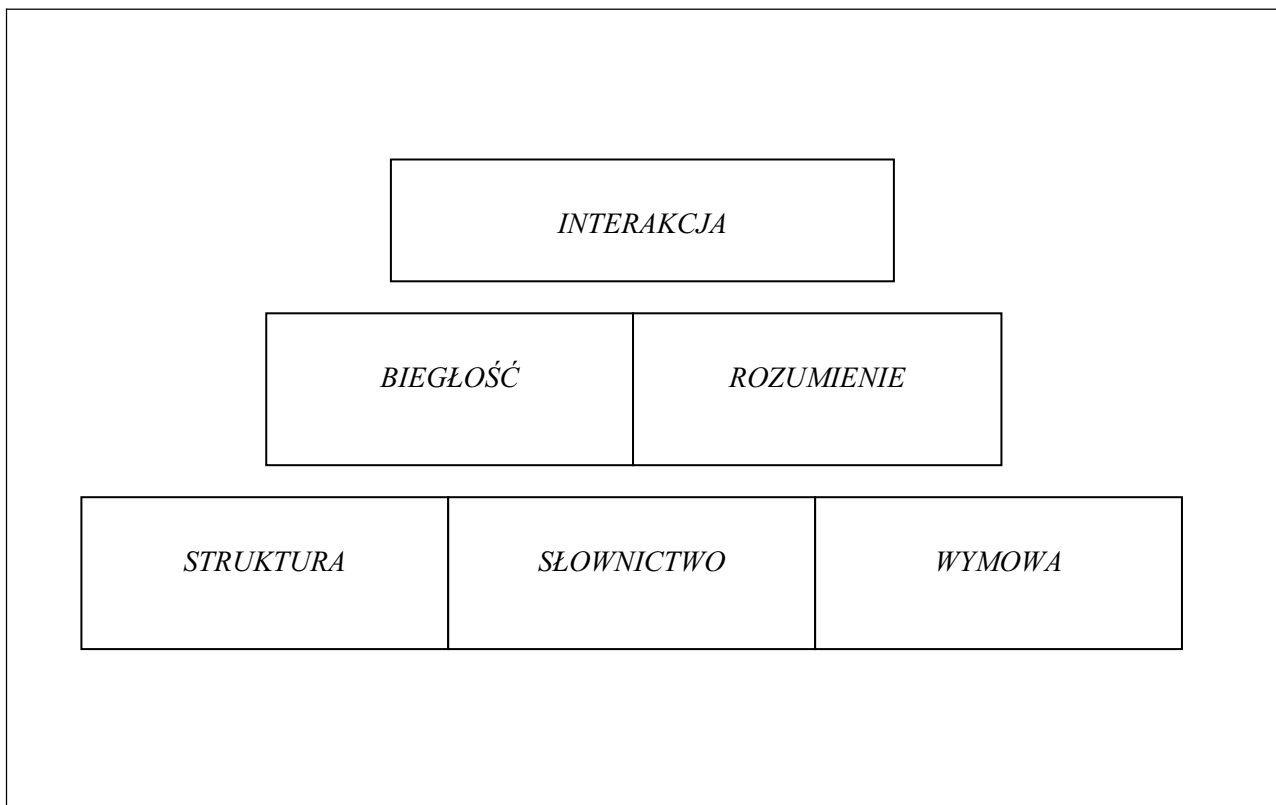
- 3) stosowanie zasad służących tworzeniu wyrazów (semantyka);
  - 4) stosowanie wiedzy z “układów” (wyrazy często występujące w parach lub w zbitkach);
  - 5) prawidłowe użycie słów w kontekście gramatycznym i składniowym.
- d) **Biegłość.** Ta umiejętność dotyczy zdolności wypowiadania niećwiczonej mowy w odpowiednim tempie. Wraz ze wzrostem biegłości, zawahania i wypełniacze, spowodowane przetwarzaniem języka lub nadmierną samokontrolą stopniowo zanikają. Ponadto mówiący zwiększają swoje zdolności do przeprowadzenia słuchaczy przez swoją wypowiedź z wykorzystaniem swoich zasobów leksykalnych, strukturalnych i fonologicznych. Proces uczenia się, zaangażowany w rozwój biegłości w mówieniu to:
- 1) opanowanie innych dodatkowych umiejętności;
  - 2) próby, powtarzanie;
  - 3) ćwiczenie wypowiedzi z ograniczoną samokontrolą.
- e) **Rozumienie.** Ta umiejętność dotyczy zdolności rozpoznawania i rozumienia mowy. Rozwój tej umiejętności pozwoli na zmniejszenie problemów występujących podczas złożonych wypowiedzi, w sytuacji niespodziewanych i nieznanymi zagadnień, nieznanymi akcentów lub sposobów mówienia i odbioru w niekorzystnych warunkach (w związku z hałasem w tle). Biegłość w rozumieniu można scharakteryzować stopniem szczegółowości i tempa rozumienia. Proces uczenia się, zaangażowany w rozwój rozumienia to:
- 1) opanowanie innych, dodatkowych umiejętności;
  - 2) przejście z uproszczonej do naturalnej mowy;
  - 3) stopniowanie zadań związanych ze słuchaniem (rozpoznawanie słów, całościowego znaczenia, złożonych znaczeń, wniosków).
- f) **Interakcja.** Ta umiejętność to zdolność zaangażowania się w spontaniczną wymianę ustną i skuteczne osiągnięcie celu. Rozwój tej umiejętności prowadzi do zredukowania, po stronie kandydata, tolerancji lub wysiłku potrzebnego dla utrzymania konwersacji. Charakteryzuje się gwałtownością i prawidłowością odpowiedzi, zdolnością przekazywania nowej informacji, podejmowaniem inicjatywy w konwersacji oraz wykrywaniem i rozwiązywaniem nieporozumień wraz z ich pojawianiem się. Proces uczenia się, zaangażowany w rozwój interakcji to:
- 1) ćwiczenia dla zdobycia biegłości i rozumienia;
  - 2) obserwacja interakcji u innych;
  - 3) aktywne ćwiczenie różnych sytuacji z różnymi rozmówcami.

2.6.3.2 Przydatnym może okazać się rozważanie powyższych umiejętności z wykorzystaniem piramidy, jak pokazano na rysunku 2-2. Na tym rysunku, trzy pomniejsze umiejętności lingwistyczne - struktura, słownictwo i wymowa, znajdujące się na dole piramidy i używane przez mówiących i słuchających, stanowią podstawę dla demonstrowania umiejętności mówienia (biegłość) i słuchania (rozumienie). Te dwie umiejętności są następnie łączone dla zapewnienia prawidłowej interakcji.

#### 2.6.4 Zapominanie i utrzymanie znajomości języka

2.6.4.1 Wiadomo z doświadczenia i obserwacji, że zdarza się zapomnieć język. Powszechnym doświadczeniem jest, do pewnego stopnia, obniżenie posiadanej biegłości przez osoby, które przez dłuższy czas nie używają swojego drugiego lub obcego języka. Czego nie wiadomo, to jakie jest tempo zapominania języka lub, w którym momencie zaczyna się proces zapominania. Podczas gdy zapominanie drugiego lub obcego języka jest zjawiskiem powszechnie obserwowanym, ludzie zazwyczaj nie zapominają swojego pierwszego, zdobytego języka (z wyłączeniem niezdolności lub zranienia).

2.6.4.2 Tam gdzie znajomość języka stanowi wymaganie, należy dopilnować okresowego oceniania poziomu umiejętności, równocześnie umożliwiając praktykę i odświeżenie umiejętności.



Rys. 2-2. Piramida struktury umiejętności językowych

## **Rozdział 3**

### **LOTNICZA ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA**

#### **3.1 WPROWADZENIE**

Niniejszy rozdział omawia w skrócie cechy i umiejętności językowe, które charakteryzują lotniczą łączność radiową. Rozdział będzie interesujący dla specjalistów ds. nauczania i sprawdzania oraz dla kierowników operacyjnych, którzy zechcą zapewnić lub pozyskać odpowiednio profesjonalne usługi w zakresie wdrażania procesu ICAO'wskich wymagań dotyczących znajomości języka dla przemysłu lotniczego. Umożliwi im to również rozszerzenie świadomości pilotów i kontrolerów co do ważności stosowania zawodowego języka (frazologia i język potoczny) oraz o niebezpieczeństwach tkwiących w głosowym porozumiewaniu się, szczególnie międzykulturowym. Krótki zarys zawarty w tym rozdziale można uzupełnić opracowaniami, o których mowa w Sekcji 1 Załącznika F do niniejszego dokumentu.

#### **3.2 JĘZYK OGÓLNY I DLA CELÓW SPECJALNYCH**

3.2.1 Umiejętność posługiwania się językiem jest obowiązkowo łączona z konkretnym jego stosowaniem. Nawet najbardziej ogólne stosowanie języka (np. konwersacja towarzyska, czytanie gazet lub oglądanie filmów), stanowiące środowisko dla zdobycia umiejętności językowych lub dla ćwiczenia już zdobytych w sposób naturalny, są szczególnie pod różnymi względami. Żaden skuteczny program nauczania języka nie będzie uczył swoich słuchaczy języka bez podawania przykładów faktycznego stosowania. Wszystkie zastosowania języka i wszystkie środowiska nauki języka mają unikalne cechy, będące konsekwencjami kontekstu komunikacji oraz zadań i potrzeb użytkowników.

3.2.2 Kontekst komunikacji zawiera takie cechy jak:

- a) domeny (osobiste, zawodowe itp.);
- b) sytuacje (faktyczne położenie, konwencje zakładowe itp.);
- c) warunki i ograniczenia (przeszkody akustyczne, względny status socjalny mówiących, presja czasu itp.);
- d) kontekst psychiczny użytkownika i rozmówcy (tzn. filtrowanie kontekstu zewnętrznego przez różne mechanizmy percepcyjne);
- e) czynności językowe (odbiorcze/produktywne/interaktywne/mediacyjne); i
- f) treści (mówione/pisane).

3.2.3 Zadania i potrzeby użytkowników określają:

- a) tematy i zagadnienia komunikacji;
- b) akty dominującej mowy lub funkcje języka, które mają być zrozumiałe lub wyprodukowane;
- c) dominujące schematy interaktywne lub sekwencje aktu mowy i struktury dialogu;
- d) dominujące strategie (np. interakcja: kolejność, współpraca, naprawa komunikacji itp.).

**Rozdział 3**

3.2.4 Prawidłowe wdrożenie ICAO'wskich wymagań dotyczących znajomości języka zależy od dokładnego zrozumienia cech języka stosowanego w lotniczej łączności radiowej.

**Język „hermetyczny”**

3.2.5 Wysoko specjalistyczne stosowanie języka może przyczynić się do powstania podsystemów lub języków „hermetycznych”. Pojęcie nie ma być perioratywne. Nie przekazuje pojęcia niższości, ale wskazuje na zależność lingwistyczną, gdyż języki „hermetyczne” mają swoje pochodzenie w naturalnych lub prostych językach. Języki „hermetyczne” charakteryzują się stosowaniem „nietypowych” form lingwistycznych i wysoko wyspecjalizowanego słownictwa. W rezultacie, są trudno lub absolutnie niezrozumiałe przez osoby, które nie są członkami specjalistycznych środowisk użytkowników. Języki „hermetyczne” powstają spontanicznie, mogą być sztucznie zaprojektowane i wdrożone, lub mogą być produktem kombinacji spontaniczności i sztucznych procesów. Przykładem sztucznego „hermetycznego” języka może być „Seaspeak”, który został zaprojektowany dla morskiej łączności statek-do-brzegu i statek-do-statku. (Weeks et al., 1983).

**Język lotniczy**

3.2.6 Obszar objęty pojęciem „język lotniczy” jest stosunkowo szeroki. Może obejmować wszystkie zastosowania języka w różnych zawodach lotniczych (inżynierowie, technicy, pracownicy handlu, członkowie personelu lotniczego itp.), które same w sobie zawierają takie specjalizacje jak budowa statku powietrznego, obsługa statku powietrznego, operacje statku powietrznego, kontrola ruchu lotniczego, przepisy, działalność lotniska, obsługa pasażera i czynności członków personelu lotniczego.

3.2.7 Wyłącznym celem ICAO'wskich wymagań dotyczących poziomu znajomości języka jest lotnicza łączność radiowa ze specjalistyczną pod-kategorią języka lotniczego korespondującą z ograniczoną częścią zastosowań w dwóch zawodach lotniczych – kontrolerzy i członkowie załogi lotniczej. Obejmuje to standardową frazeologię ICAO i stosowanie języka potocznego.

Przez lata rozwijane standardowe słownictwo i wyrażenia frazeologii ICAO'wskiej, zatwierdzone do stosowania w łączności radiowej, stanowi przykład prawdziwego języka „hermetycznego”, jak zdefiniowano powyżej. Być może traktowanie języka lotniczego, łączności radiowej i frazeologii jako podzestawy większej kategorii „językowej” jest sensowne.

### **3.3 OGÓLNE CECHY JĘZYKA W LOTNICZEJ ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ**

3.3.1 Lotnicza łączność radiowa może być scharakteryzowana jak niżej:

- a) wymaga umiejętności słuchania i mówienia, ale nie czytania i pisania (aczkolwiek oprzyrządowanie systemu bezprzewodowego przesyłania danych na pewno, w niedalekiej przyszłości, wymagać będzie tych dodatkowych umiejętności). Działalność odbiorcza, produkcyjna, interaktywna i mediacyjna (w przypadku przekazywanych wiadomości) jest nadal wymagana;
- b) jest wysoko uzależniona od kontekstu, gdyż w dużej mierze zależy od specyficznej wiedzy technicznej związanej z zagadnieniami lotniczymi, takimi jak statek powietrzny, żegluga powietrzna, procedury kontroli ruchu lotniczego i wyposażenia;
- c) brak kanału wzrokowego/kinetycznego zwiększa poleganie na wyraźnej i dokładnej mowie, gdyż typową konwersację wspiera gest, postawa, wzrok itp., a to jest niedostępne;
- d) rozdzielenie mówiących w przestrzeni oraz, w wyniku tego, brak wspólnych punktów odniesienia oznacza, że trzeba przekazać znacznie więcej informacji dla ustanowienia wspólnego gruntu;



- e) w danej chwili tylko jeden mówiący może przekazywać wiadomość. Mówiący nie mogą wstawiać uwag, wspomagających monitorowanie skutecznego, wzajemnego rozumienia;
- f) warunki akustyczne, w których odbywa się komunikacja są zazwyczaj gorsze niż, gdy porozumiewanie odbywa się bezpośrednio co jest spowodowane wąskim pasmem odbioru zniekształcającym niektóre dźwięki (np. „s” i „f”), pojawiają się zakłócenia statyczne lub hałas sprzętu pokładowego. Nieprawidłowe techniki mówienia do mikrofonu lub np. przełączenie mikrofonu po rozpoczęciu transmisji wiadomości, spowoduje odcięcie jej części.

3.3.2 Piloci i kontrolerzy są partnerami w porozumiewaniu się, ale do zadania podchodzą z innych perspektyw, dlatego też z innego punktu widzenia i w innym celu przekazują sobie informacje. Kontrolerzy, mając ogólny pogląd o ruchu lotniczym odbywającym się w przestrzeni powietrznej skupieni są na zapewnianiu bezpieczeństwa wszystkim statkom powietrznym znajdującym się w tej przestrzeni. Drugorzędną czynnością jest skuteczne zarządzanie nadmiarem swoich obowiązków. Z drugiej strony, członkowie personelu lotniczego są skupieni na postępie swojego indywidualnego lotu, w dalszej kolejności skutecznością i jego szybkością. Różnica w stanowisku i celu umożliwia, do pewnego stopnia, prowadzenie w trakcie łączności radiowej negocjacji co jest jednym z powodów, dla których potrzebny jest język potoczny.

3.3.3 Łączność radiowa łączy ze sobą rozmówców ze środowiska międzynarodowego, których wymowa wspólnego języka angielskiego, będzie obciążona regionalnymi wariantami lub językiem ojczystym, i których poziom znajomości tego języka jest nierówny. Środowisko lotnicze jest zdefiniowane wspólną wiedzą o domenie lotniczej, a w szczególności zasadami łączności radiowej. Wspólna wiedza jest jednak równoważona różnicami w poziomach znajomości języka. Nakłada to różną odpowiedzialność na wszystkich użytkowników:

- a) użytkownicy, których poziom znajomości jest niski, muszą podjąć szkolenie aby dojść do minimalnego wymaganego poziomu; a
- b) użytkownicy, których poziom znajomości jest wysoki, muszą dostosować swoje umiejętności do poziomu słabszych użytkowników, aby ci ich rozumieli.

3.3.4 Dodatkowo do tych wszystkich ograniczeń, należy wziąć pod uwagę jedną, przeważającą cechę, a mianowicie: niedokładność i nieporozumienia w lotniczej łączności radiowej, w przeciwieństwie do rozmowy towarzyskiej lub dyskusji intelektualnej, stwarzają zagrożenie dla ludzkiego życia.

#### ***Nieporozumienia w lotniczej łączności radiowej***

3.3.5 Większość ludzi z łatwością i zazwyczaj z dobrym powodzeniem stosuje język bez posiadania znaczącej wiedzy o jego charakterze. Badania nieporozumień w kontroli ruchu lotniczego podkreślają łatwość z jaką posługujemy się językiem(-ami), aby porozumiewać się w codziennych czynnościach, a brak poważnych konsekwencji takich nieporozumień maskuje delikatność ludzkiego języka będącego nośnikiem w bezpiecznym porozumiewaniu się w sprawach krytycznych dla bezpieczeństwa. Używanie języka wydaje się proste, a tak naprawdę wymaga bardzo skomplikowanej interakcji między złożonymi procesami, a nasze, zazwyczaj pozytywne codzienne doświadczenia to negują. Załamanie może nastąpić z każdego powodu, np.:

- a) dwa słowa mogą brzmieć tak samo;
- b) występowanie bardzo poważnych rozbieżności w wymowie sprzyja nieporozumieniom, nawet wśród osób, dla których jest to język ojczysty;
- c) informacja mówiącego jest za ogólna i intencja przekazu nie zostanie odczytana; i
- d) mówiący może nie najlepiej znać język, co utrudni skuteczne porozumienie.

Rozdział 3

3.3.6 W codziennym życiu zdarzają się nieporozumienia, ale rzadko skutkują czymś innym jak drobną niewygodą, zakłopotaniem lub stratą czasu. Jednak w lotniczej łączności radiowej ryzyko jest znacznie większe, a błędy w porozumieniu się mogą stanowić potencjał dla znacznie poważniejszych konsekwencji. W następstwie wypadku z 1977 r., gdzie stwierdzono, że brak porozumienia był jedną z jego przyczyn, ICAO opublikowało zmiany do frazeologii i procedur w oparciu o wiedzę zdobytą z analizy procesu porozumiewania się przed samym wypadkiem. Jednak mimo tego, dziesięciolecia później, występujące błędy w porozumiewaniu się skutkują wieloma incydentami i poważnym wypadkami.

3.3.7 Zdobyte przez dziesięciolecia doświadczenie lotnicze dostarczyło wiele przykładów faktycznych nieporozumień pomiędzy pilotami a kontrolerami ruchu lotniczego. W wielu przypadkach, nierozwiązane nieporozumienia przyczyniły się do poważnego uszkodzenia własności lub utraty życia. Poniższe dwa przykłady ilustrują nieporozumienia spowodowane błędami w ich artykulacji:

- a) *Kontroler: Zejdź dwa-cztery-zero-zero stop (Descend two four zero zero feet).*  
W tej wiadomości podobieństwo („fony”) pomiędzy „dwa” (*two*) a „do” (*to*) spowodowało, że pilot zrozumiał 400 stóp zamiast 2400 stóp. Samolot rozbił się w górach.
- b) *Pilot: Jesteśmy na starcie (We are at take-off).*  
W tej wiadomości, kontroler zrozumiał, że pilot czeka na pozycji do rozpoczęcia startu, podczas gdy samolot faktycznie rozpoczął rozbieg przed startem. We mgle zderzył się z innym statkiem powietrznym.

### Frazeologia

3.3.8 Możliwość wystąpienia nieporozumienia jest w znacznym stopniu zredukowana, jeżeli stosuje się standardową frazeologię, która powinna być stosowana przez wszystkich uczestników lotniczej łączności radiowej. Zasady tego języka można znaleźć w tomie II Załącznika 10 i rozdziale 12 Dok. 4444. Zawarte tam są podstawy „ograniczonego” języka dla sytuacji rutynowych. Zawierają zasady kiedy coś powiedzieć, co powiedzieć (słowa i schematy zdań), co należy rozumieć i w jaki sposób wymawiać i wypowiadać wiadomości. Sposób stosowania frazeologii jest zilustrowany w Dok. 9432.

3.3.9 Standardowa frazeologia ICAO jest czasami uważana za rodzaj żargonu, specjalistycznego kodu typowego dla kontrolerów ruchu lotniczego i załóg statków powietrznych; ale jako sformalizowany kod, frazeologia ICAO’wska nie spełnia tej samej funkcji co nieformalny żargon. Frazeologia spełnia szczególną funkcję techniczną, zapewniającą skuteczną i bezpieczną komunikację. Ze względu na potencjalne konsekwencje powstania nieporozumień w środowisku radiotelefonistów, unika się stosowania nieformalnego żargonu lub podobnych form wypowiedzi (np. wojsko) utrudniających rozumienie.

3.3.10 Podstawowe cechy lingwistyczne standardowej frazeologii (Philps, 1991) to zredukowane słownictwo (ok. 400 słów), w którym każdy wyraz ma bardzo precyzyjne znaczenie, często wyłącznie w odniesieniu do domeny lotniczej, oraz krótkie zdania będące wynikiem wykreślenia „słów funkcyjnych”, takich jak wyznaczniki („the”, twój, etc.), czasowników pomocniczych i łączących (jest/są), zaimków osobowych (ja, ty, my) i wielu przymków. Zdania często zawierają nominalizację (czasowniki zamienione na rzeczowniki). Duża liczba zdań (ok. 50%) jest w formie nakazowej lub biernej.

Przykłady takich zdań to:

Można lądować (*Cleared to land*).

Melduj gotowość (*Report when ready*).

Podaj prędkość wznoszenia (*Say rate of climb*).

Proszę o zgodę na niski przelot (*Requesting low pass*).

Kierunek jest dobry (*Heading is good*).

3.3.11 Zgodność ze standardową frazeologią ICAO nie jest jednak w pełni zunifikowana na świecie. Państwa zgłaszają różnice do standardów ICAO. Ponadto użytkownicy, szczególnie osoby bardzo dobrze posługujące się językiem, z wielu różnych powodów takich jak nawał pracy lub przez niedbalstwo lub obojętność, nie stosują zalecanej standardowej frazeologii ICAO, w ten sposób stwarzając sytuacje umożliwiające powstawanie nieporozumień w ruchliwym środowisku lotniczym. Jednym z tego przykładów byłoby zidentyfikowanie pasa startowego mówiąc “Runway ten left” zamiast “Runway one zero left”. Wyraz “ten” może łatwo być odczytany jako “turn”, co stanowi oczywiste zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kołowego na płycie.

3.3.12 Należy sobie również zdać sprawę, że pomimo, iż standardowa frazeologia jest fenomenem lingwistycznym i w związku z tym jest wrażliwa na analizę lingwistyczną, to zawiera w sobie również komplet procedur operacyjnych. Tak więc analiza lingwistyczna frazeologii musi uznać ograniczenia operacyjne, których dokładny opis należy wyłącznie do wykwalifikowanego personelu operacyjnego.

### **Język potoczny**

3.3.13 Standardowa frazeologia powinna zapewnić narzędzia umożliwiające porozumiewanie się w większości codziennie spotykanych w ruchu lotniczym i podczas lotu sytuacji. Zdarza się jednak czasami coś niespodziewanego, np. niedoświadczony pilot zgubi się, na statku powietrznym pojawi się problem techniczny, pasażer zachoruje, ktoś uruchomi alarm przeciwbombowy, sprzęt ATC nie zadziała lub naprawdę stanie coś się nieoczekiwanego. W takich przypadkach frazeologia nie zapewnia gotowych form porozumiewania się, piloci i kontrolerzy muszą użyć języka potocznego.

3.3.14 Język potoczny w lotniczej łączności radiowej oznacza spontaniczne, kreatywne i niekodowane stosowanie danego języka, aczkolwiek ograniczonego przez funkcje i zagadnienia (lotnicze i nielotnicze) związane z lotniczą łącznością radiową, oraz szczególne wymagania krytyczne dla bezpieczeństwa jak zrozumienie, bezpośredniość, odpowiedniość, jednoznaczność i zwięzłość.

3.3.15 Poniżej przykład języka potocznego użytego przez pilota wojskowego dla wyjaśnienia kontrolerowi cywilnemu nietypowego problemu:

Pilot: ...Mam, mam prośbę. Nasz pacjent jest ofiarą wypadku samochodowego. Żądam natychmiastowej operacji ortopedycznej dla jej poważnego stanu. Czy macie, z naszej trasy lotu, zgodnie z naszym planem lotu jakieś lądowiska z nazwą (państwa) w przypadku....., na które możemy skrócić, gdzie załogi medyczne mogą spotkać statek powietrzny, z transportem karetką i natychmiastowym transportem na operację? Chcielibyśmy prosić o nazwy lądowisk wzdłuż naszej trasy lotu z najkrótszą odległością od naszej pozycji wzdłuż naszej ciągłej trasy, jeżeli moglibyście poprosić; w tej chwili nie prosimy o zmianę trasy. Jak nas słyszycie? (*I have, I have a request. Our patient is a victim of an automobile accident. Requesting immediate orthopaedic surgery for her severe condition. Do you know from our route of flight, as per our flight plan of any fields in name of (country) in the event of ... that we may divert into, where medical crews can meet the aircraft, with transportation by ambulance and immediate transport to surgery? We would like a request, of names of fields along our route of flight shortest distance from our positions along our continued route if you could please ask; we are not requesting a diversion at this time. However if it is approved by our controlling air force we'll then be requesting this diversion. How do you copy sir?*)

3.3.16 Jak pokazano powyżej, elementy języka potocznego, mogą bardzo odbiegać od rzeczywiście potocznego i stanowić wyzwanie dla umiejętności słuchacza. Elementy te uwzględniają stosowanie szerszego słownictwa (często z mniejszą dokładnością) odnoszącego się do domen i zagadnień wykraczających poza obszar lotnictwa (medycyna, organizacje wojskowe itp.), odniesienia do złożonych pojęć, takich jak hipoteza (możemy skrócić (*we may divert*)), zależność (chcielibyśmy prosić)(*we would like a request*)), a w sytuacji stresującej znacznie dłuższe i źle ułożone zdania.

3.3.17 Pomimo, iż uznano, że podczas sytuacji awaryjnych lub nietypowych szybko może pojawić się potrzeba zastosowania języka potocznego, to jego krytyczna rola w bardziej lub mniej rutynowych sytuacjach nie jest, poza stosunkowo niewielkim kręgiem lingwistów specjalizujących się w łączności lotniczej, tak ostro odbierana. Faktem jest, że potrzeba użycia języka potocznego, co już ma miejsce podczas sytuacji awaryjnych lub nietypowych, jest również wymogiem w wielu sytuacjach codziennych. Piloci i kontrolerzy często muszą wymieniać informacje i negocjować różne zagadnienia. Poniżej przykład:

Rozdział 3

ATC: Midland Five November Zulu, good morning. Radar contact. Proceeding into Kerky Vectoring 02.  
Pilot: Direct Kerky 02, Midland Five November Zulu. Can we keep high speed?  
ATC: For the time, yes.

Podczas gdy ten prawdziwy zapis łączności ATC przedstawia niedokładne zastosowanie dostępnej frazeologii to faktem jest, że nie ma frazeologii ICAO obejmującej prośbę pilota o taką zgodę (Czy możemy utrzymać wysoką prędkość? (*“Can we keep high speed?”*)). Jest to przykład sytuacji, która wymaga biegłej znajomości języka potocznego celem spełnienia wymagań w zakresie porozumiewania się w odniesieniu do pojawiającego się zadania.

3.3.18 Inny przykład łączności, niestanowiącej sytuacji alarmowej, gdzie przydałby się język potoczny, to fragment zapisu sytuacji, gdzie dwa statki powietrzne schodzą na lądowisko:

Pilot: Who’s ahead? Us or the Air Europe?

I znowu w tym przypadku brak frazeologii ICAO, którą można by zastosować dla wyrażenia prośby o informację. Zawsze, w pierwszej kolejności należy stosować frazeologię ICAO’wską, ale zawsze będą sytuacje, niektóre nawet rutynowe, dla których jej brak.

3.3.19 Oczywiście, najbardziej krytyczne zapotrzebowanie dla biegłej znajomości języka potocznego powstaje w sytuacji awaryjnej lub nagłej, gdzie jego niedostateczna znajomość staje się kolejną barierą dla pozytywnego zakończenia lotu.

Analiza rozmowy pilota z kontrolerem, w której lekki samolot lotnictwa ogólnego nie mógł wypuścić podwozia pokazuje, że 60% rozmowy wymagało znajomości języka potocznego. Badanie zapisu rozmowy podkreśla znaczenie znajomości języka potocznego przy rozwiązywaniu problemu:

ATC: Dasz mi znać o swoich zamiarach co do głównego podwozia? (*You will let me know about your intentions for the main landing gear?*)

Pilot: UD Wilco. Jeszcze raz spróbujemy je wypuścić i jeżeli pozostanie schowane, a ja nie będę mógł zwolnić podwozia przedniego to wyląduję ze wszystkimi schowanymi. (*We’ll try to let the gear down again and if it remains up and I’m unable to release the nose gear then we’ll land with all three up*).

ATC: Roger. Jeżeli chcesz, możesz wykonać krąg dla wizualnego sprawdzenia podwozia. (*So if you wish you may come for a go around and visual check of your landing gear*).

Pilot: Okay, Roger.

ATC: UD Widzisz już lądowisko? (*have you got the field in sight?*)

Pilot: UD Affirm.

ATC: Roger. Przeleć nad lądowiskiem i zejdź nisko nad drogę startową 29 dla sprawdzenia podwozia. (*You will ... you will pass over the field and make a low pass over the runway 29 for landing gear check*).

3.3.20 I tak, nawet używając języka potocznego należy mówić biegle, wyraźnie, zwięźle i jednoznacznie, aby sprawnie i bezpiecznie przekazywać instrukcje, zdobywać i przekazywać informacje, rozwiązywać nieporozumienia i utrzymywać zaufanie pilota do świadczonych usług.

**Zmiana języka** (*Code-switching*)

3.3.21 Powszechnym fenomenem w stosowaniu języka jest przechodzenie z jednego języka na drugi; odnosi się do oscylowania pomiędzy dwoma lub więcej językami, dialektami lub rejestrami w jednej konwersacji (lub nawet w jednej wypowiedzi podczas konwersacji). Piloci i kontrolerzy w łączności radiowej używają dwóch wyraźnych rejestrów językowych— standardowej frazeologii i języka potocznego.

Nie jest to zaskoczeniem, że zmiana języka jest mocno posadowiona w łączności radiowej, gdyż piloci i kontrolerzy często przechodzą ze standardowej frazeologii na język potoczny i odwrotnie. Niektóre, dokuczliwe skutki zmiany języka można zaobserwować, gdy wypowiedzi w standardowej frazeologii wykazują niepożądany wpływ języka potocznego (np. stosowanie niestandardowego słownictwa lub wyrażenia, które normalnie ma zredukowaną strukturę składniową). Tak samo język potoczny może również czasami wykazywać wpływ frazeologii (wykreślenie wyznaczników, czasowników posiłkowych itp.), co z kolei wpływa na zwięźłość wypowiedzi.

### **Dwujęzyczność**

3.3.22 Poza fenomenem zmiany języka, zachowanie zgodności z pkt. 5.2.1.2.1, w tomie II Załącznika 10, prowadzi do powstawania w wielu częściach świata środowisk dwujęzycznych, w którym kontrolerzy używają języka lokalnego (zazwyczaj ojczystego) i angielskiego, natomiast piloci mogą wybrać jeden z dostępnych języków. W takich środowiskach, piloci, którzy biegle znają tylko angielski nie będą w stanie zrozumieć rozmowy prowadzonej w języku lokalnym z innymi statkami powietrznymi znajdującymi się w tej samej przestrzeni powietrznej.

## **3.4 SZCZEGÓLNE CECHY JĘZYKA STOSOWANEGO W LOTNICZEJ ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ**

3.4.1 Szczególny charakter języka stosowanego w łączności radiowej widać w dominujących i najpowszechniejszych formach języka. Najbardziej przydatne dla pilotów i kontrolerów słownictwo zależy od tematów i zagadnień najczęściej poruszanych. Najbardziej przydatna gramatyka zależy od najczęściej wyrażanych funkcji językowych i najbardziej typowej wymiany struktur. Niniejsza sekcja zawiera krótkie wprowadzenie do dominujących właściwości. Załącznik B do niniejszego dokumentu, zawiera bardziej szczegółową listę kontrolną. Podstawowym założeniem tej listy jest umożliwienie osobom przygotowującym kursy i nauczycielom sformułowanie odpowiednich założeń lingwistycznych dla szkolenia i testów. Aczkolwiek przedstawiony wykaz nie jest wyczerpujący, to jego zakres został sprawdzony/porównany z opublikowanymi wynikami różnych badań lingwistycznych i czynnika ludzkiego dotyczących porozumiewania się/wymiany pomiędzy pilotami i kontrolerami.

### **Dominujące tematy i zagadnienia**

3.4.2 Wymagana od pilotów i kontrolerów kompetencja leksykalna obejmować będzie słowa i frazy związane z dominującymi tematami i zagadnieniami. Poniżej przedstawiony wykaz nie jest wyczerpujący, ale zawiera priorytetowe tematy i zagadnienia występujące w lotniczej łączności radiowej:

- Skróty, akronimy
- Zwierzęta, ptaki
- Lotnictwo, lot
- Zachowanie, zajęcia
- Cargo, towar, pakowanie, materiały
- Przyczyny, warunki
- Geografie, cechy topograficzne, narodowości
- Zdrowie, medycyna
- Język, porozumiewanie się w mowie
- Modalność (obowiązek, prawdopodobieństwo, możliwość)
- Liczby
- Percepcja, zmysły
- Problemy, błędy, wypadki, wadliwe działanie
- Przepisy, stosowanie prawa, naruszenia, protokół
- Obszar, ruch, pozycja, odległość, wymiar
- Technologia
- Czas, czas trwania, harmonogramy
- Transport, podróż, pojazdy
- Pogoda, klimat, naturalne kataklizmy

Bardziej szczegółowy wykaz domen i zagadnień można znaleźć w części II załącznika B do niniejszego dokumentu.

### **Główne funkcje komunikatywne**

3.4.3 Funkcja komunikatywna wypowiedzi koresponduje z założeniem mówiącego dotyczącym utworzenia danej wiadomości (akt mowy) i zazwyczaj można ją opisać jako czasownik komunikacji. Np. zamiarem może być prośba o informację, podziękowanie lub odmowa udzielenia zgody. Zamiary są nierozłączne od czynności podejmowanych przez mówiącego, tak więc czynności specyficzne dla pracy pilota i kontrolera tworzą ograniczony wachlarz funkcji komunikatywnych występujących z dużym stopniem częstotliwości.

3.4.4 Mówiący, stosując różne formy językowe, może przekazać zamierzoną funkcję. Na przykład, funkcja języka “żądanca podjęcia działania” może być wyrażona w każdej z poniższych form, poza kontekstem łączności radiowej:

- a) Przynieś mi teczkę. (*Bring me the file*)
- b) Czy możesz przynieść mi teczkę? (*Could you bring me the file?*)
- c) Czy możesz mi to podać? (*Would you hand me that?*)
- d) Podaj tutaj. (*Pass that here.*)
- e) Gdzie jestteczka? (*Where is the file?*)
- f) Co z tą teczką? (*How about that file?*)

3.4.5 Pojedyncza funkcja może być wyrażone przez kilka różnych form gramatycznych, podczas gdy ta sama forma gramatyczna może być użyta dla wyrażenia różnych funkcji. Bardzo często, poprawna interpretacja wypowiedzi przez słuchacza opiera się o dodatkowe polecenia mówiącego, szczególnie intonacja i przerwy. Znajomość bezpośredniego kontekstu wypowiedzi (środowisko fizyczne, rola mówiącego itp.) również wspierają słuchającego w identyfikowaniu zakładanych funkcji wypowiedzi.

3.4.6 Dominujące funkcje w rozmowie pilot-kontroler zostały przedstawione w części I załącznika B do niniejszego dokumentu. Funkcje zostały pogrupowane w cztery kategorie odpowiadające ich roli w realizacji zadań ATC i pilota. Kategorie wykazane są jako funkcje komunikatywne skierowane na :

- a) wyzwalanie działań;
- b) dzielenie się informacjami;
- c) zarządzanie wzajemną zależnością pilot i kontroler;
- d) prowadzenie rozmowy.

3.4.7 Kategoria “wyzwalanie działań” stanowi zasadniczą rolę w procesie porozumiewania się pilot-kontroler. Wspierająca tę zasadniczą rolę jest kategoria „dzielenia się informacjami”, ponieważ odpowiednie działania mogą być wyzwolone tylko, jeżeli pilot i kontroler wymienią się dostateczną informacją o aktualnej sytuacji. Pozostałe dwie kategorie pełnią, w stosunku do pierwszych dwóch, pośrednią i podrzędną rolę mediacyjną. Funkcje w każdej kategorii wymienione są w liście kontrolnej znajdującej się w części I załącznika B do niniejszego dokumentu.

3.4.8 W związku z różnymi rolami pilota i kontrolera w całym kontekście ich czynności, niektóre funkcje są zazwyczaj wypowiedziane wyłącznie przez jednego albo drugiego. Funkcje te oznaczone są (P) lub (C) na liście kontrolnej w części I załącznika B do niniejszego dokumentu. Inne funkcje oznaczone (C/P), mogą być wypowiedziane przez każdego z mówiących w trakcie prowadzonej rozmowy. W kontekście szkolenia ta różnica zdecyduje czy dana funkcja musi być opanowana na poziomie zrozumienia, wypowiedzi lub obu sytuacji.

3.4.9 Czynniki danego kontekstu mogą spowodować, że niektóre funkcje są mocniej lub słabiej “oznaczone” dla różnych stanów, takich jak uprzejmość lub natarczywość. Wyznaczniki dla podstawowych funkcji, które mogą być leksykalne (“proszę”), gramatyczne (“czy mógłbyś mi podać?”) lub dot. struktury języka, nie muszą być wyuczone ani ćwiczone.

3.4.10 W kontekście wymiany informacji, funkcje komunikatywne łączone są w pary, np. dana funkcja (np. prośba o zgodę) sąsiaduje zazwyczaj z inną funkcją (np. wyrażenie zgody). Połączone, zależne od siebie funkcje, podkreślone są w liście kontrolnej przez ich wpisanie w obu kolumnach.

### **Główne struktury rozmowy/dialogu**

3.4.11 Struktury dialogu (schematy lub skrypty) oparte są na najczęściej występujących przykładach konwersacji w danym kontekście. Mówią nam, np. kto rozpocznie rozmowę i w jaki sposób zostanie ona zakończona. Mówią nam o kolejnych etapach rozmowy od jej rozpoczęcia do zakończenia, i jakie treści zostaną wymienione.

3.4.12 Ważną rolę w biegłym i dokładnym tworzeniu i rozumieniu języka w sytuacji dialogu jest zapoznanie się ze skryptem dla danej sytuacji. Pozwala to na zaplanowanie z góry udziału w oparciu o spodziewany przebieg rozmowy. Zasadniczymi elementami tych skryptów są “ruchy” (osobne wiadomości od jednego mówiącego) i “rozmowa” (kombinacja kilku ruchów od początku do zakończenia).

3.4.13 Skrypty zostały opisane w lotniczej łączności radiowej (Mell, 1992; Sassen, 2005) i można założyć, że będą miały swój udział we wspólnej wiedzy dla pilotów i kontrolerów. Występują trzy podstawowe typy przykładowych rozmów:

- a) dwa ruchy inicjowane przez kontrolera (utrzymaj poziom lotu 270/utrzymaj 270 (*Maintain flight level 270/Maintain 270*));
- b) trzy ruchy inicjowane przez kontrolera (Podaj kierunek/173/173 roger (*Say heading/173/173 roger*));
- c) trzy ruchy inicjowane przez pilota (Proszę o zgodę na schodzenie/zejdź z poziomu 130/ zjedź z poziomu 130 (*Requesting descent/Descend flight level 1 3 0/Descend flight level 1 3 0*)).

– przykłady zostały utworzone z “prostych” ruchów tzn. z krótkich, pojedynczych wypowiedzi, każda wyrażająca jedną funkcję komunikatywną.

3.4.14 Jedną z cech komunikacji w sytuacji niestandardowej jest zastąpienie prostych ruchów “złożonymi”, jak niżej:

Pilot: Mam sytuację awaryjną, mało paliwa, kieruję się na lampę 112.3, i powiedziano mi aby połączyć się przez ILS, aby dostać się na lądowisko. Mam paliwa na mniej niż 15 min. Czy rozumiałeś? Odbiór. (*I've got an emergency, short on fuel, and I'm steering to the beacon on 112.3, and I've been told to tune onto the ILS to get me into an airfield. I have less than 15 minutes fuel supply sir. Have you copied? Over.*)

W złożonych ruchach wyzwaniem lingwistycznym jest zlokalizowanie i zidentyfikowanie zasadniczej funkcji ruchu. Jako przykład, poniżej odtworzone zostało powyższe zdanie z wyłuszczeniem zasadniczej funkcji:

Pilot: Mam sytuację awaryjną, mało paliwa, kieruję się na lampę 112.3, i **powiedziano mi aby połączyć się przez ILS, aby dostać się na lądowisko**. Mam paliwa na mniej niż 15 min. Czy rozumiałeś? Odbiór (*I've got an emergency, short on fuel, and I'm steering to the beacon on 112.3, and I've been told to tune onto the ILS to get me into an airfield. I have less than 15 minutes fuel supply sir. Have you copied? Over.*)

3.4.15 Podstawowe struktury rozmowy będą czasami rozbudowane przez dołączenie podrzędnych, tworząc w ten sposób rozmowy złożone. Np.:

Rozdział 3

Podręcznik wdrożenia wymagań ICAO  
dotyczących poziomu znajomości języka

ATC: Czy jesteś bezpośrednio na BRC? (*Are you direct BRC?*)

Pilot: Tak. Czy musimy przesunąć się trochę w prawo? (*Yes sir. Do we need to come right a little?*)

ATC: Myślę, że możesz kontynuować wstępnie do ABB, jak chcesz po prawej ABB. (*I think you proceed initially to ABB, if you wish ABB by the right.*)

Pilot: Rozumiem skrócić w prawo. Możemy lecieć do ABB VOR, BRC. (*Understand turn right. We could go to ABB VOR, BRC.*)

ATC: Negative. Kontynuuj ABB, BRC lub jeżeli wolisz bezpośrednio do BRC. (*Proceed ABB, BRC or if you prefer BRC direct.*)

Pilot: Bezpośrednio do BRC. (*Direct to the BRC.*)

Znajomość podstawowego skryptu ułatwi użytkownikom prześledzenie złożonych skstruktur, aby zlokalizować i zidentyfikować podstawowe ruchy.

Jako przykład, poniżej odtworzony został powyższy przykład z wyłączeniem zasadniczych funkcji:

ATC: Czy jesteś bezpośrednio na BRC? (*Are you direct BRC?*)

Pilot: Tak. Czy musimy przesunąć się trochę w prawo? (*Yes sir. Do we need to come right a little?*)

ATC: Myślę, że możesz kontynuować wstępnie do ABB, jak chcesz po prawej ABB. (*I think you proceed initially to ABB, if you wish ABB by the right.*)

Pilot: Rozumiem skrócić w prawo. Możemy lecieć do ABB VOR, BRC. (*Understand turn right. We could go to ABB VOR, BRC.*)

ATC: Negative. Kontynuuj ABB, BRC lub jeżeli wolisz **bezpośrednio do BRC**. (*Proceed ABB, BRC or if you prefer **BRC direct**.*)

Pilot: **Bezpośrednio do BRC.** (*Direct to the BRC.*)



## **Rozdział 4**

### **NORMY ORAZ ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA ICAO W ZAKRESIE WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA**

#### **4.1 WPROWADZENIE**

Niniejszy rozdział omawia Normy oraz Zalecane Metody Postępowania (SARP) związane z używaniem i poziomem znajomości języka w lotniczej łączności radiowej. Materiał zawarty w tym rozdziale zainteresuje administratorów cywilnych władz lotniczych, lotnicze przewoźników lotniczych i służby ruchu lotniczego. Informacja ściśle powiązana z wymaganiami dotyczącymi poziomu znajomości języka — opisy i skala ocen — będzie przydatna dla kierowników szkoleń, nauczycieli języków i egzaminatorów oceniających.

#### **4.2 OMÓWIENIE WYMAGAŃ SARP DOTYCZĄCYCH POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA**

4.2.1 Celem wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka jest dopilnowanie, aby znajomość języka przez pilotów i kontrolerów była wystarczająca dla maksymalnego zredukowania nieporozumień i, aby umożliwiała pilotom i kontrolerom rozpoznanie i rozwiązanie ewentualnych nieporozumień, kiedy takie wystąpią. Krótko mówiąc, język powinien być narzędziem identyfikującym i wspierającym rozwiązanie potencjalnego problemu zanim wydarzy się wypadek, a nie dodatkową, wymagającą uwagi przeszkodą. Celem wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka jest, aby język odgrywał rolę łagodzącą problem lub ułatwiającą jego uniknięcie, a nie przyczyniał do jego powstawania.

4.2.2 Wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka nie mogą całkowicie wyeliminować innych źródeł nieporozumień w łączności radiowej. Celem jest jednak zapewnienie, aby wszyscy posiadali dostateczne umiejętności językowe pozwalające na porozumienie się w sytuacji nietypowej. Całkowite wyeliminowanie błędów w komunikacji jest mało prawdopodobne, ale spełnienie wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka umożliwi łatwiejsze rozpoznanie błędów i podjęcie wspólnych działań dla ich skutecznego i bezpiecznego rozwiązania.

4.2.3 SARP dotyczące stosowania języka w lotniczej łączności radiowej, przyjęte przez Radę ICAO w marcu 2003 r. można znaleźć w Załączniku 1; Załączniku 6, część I i III; Załączniku 10, Tom II i Załączniku 11 (patrz załącznik A do niniejszego dokumentu).

4.2.4 SARP'y dotyczące języka można generalnie podzielić na trzy typy: SARP'y w Załączniku 10 określają, które języki mogą być używane w łączności radiowej; Załącznik 1 określa wymagania dla poziomu umiejętności językowych jako wymóg licencjonowania; a Załączniki 6 i 11 omawiają obowiązki podmiotu świadczącego usługi oraz operatora.

4.2.5 Wymagania dotyczące poziomu znajomości języka i skala ocen zostały opracowane dla dokonania oceny umiejętności mówienia i słuchania, szczególnie w lotniczej łączności radiowej. Opracowano je również dla dokonania oceny znajomości wszystkich języków stosowanych w łączności radiowej, a nie tylko dla języka angielskiego. Tabela 4-1 zawiera odniesienia do zapisów zawartych w ww. Załącznikach dotyczących języka.

4.2.6 Inne informacje związane z językiem i materiał pomocniczy można znaleźć w PANS-ATM (Dok. 4444), rozdział 12, i w słowie wstępnym do Dok. 9432.

Tabela 4-1 Odniesienia do zapisów w Załącznikach dotyczących języka.

Załącznik	Punkt odniesienia	Na czym się koncentruje
1	1.2.9 5.1.1.2, XIII) App. 1  Dodatek A	Poziom znajomości języka Wpis do licencji Wymagania dotyczące poziomu znajomości języków używanych w łączności radiowej ICAO Skala ocen poziomów znajomości języka
6 Część I Część III	3.1.8 Sekcja II, 1.1.3	Odpowiedzialność operatora Odpowiedzialność operatora
10 Tom II	5.1.1 5.1.1.1 i 5.2.1.6.2.1.1  5.2.1.2.1 to 5.2.1.2.3  5.2.1.4.3 5.2.1.5	Radiotelefonia Stosowanie standardowej frazeologii i języka potocznego  Język, który ma być stosowany w łączności radiowej  Wymowa liczb Techniki transmisji
11	2.29	Odpowiedzialność dostawców usług ruchu lotniczego Język, który ma być używanych pomiędzy jednostkami ATC

### 4.3 ZAŁĄCZNIK 10 SARP DOTYCZĄCY STOSOWANIA JĘZYKA

4.3.1 SARP'y zawarte w Załączniku 10, Tom II (odtworzone w załącznik A do niniejszego dokumentu), stanowią podstawę dla wymagań dotyczących poziomu znajomości języka, zakładając, że angielski ma być dostępny w międzynarodowej łączności radiowej. Podstawowe zmiany wprowadzone zmianami do Załącznika 10 to:

- założenie stosowania standardowej frazeologii ICAO;
- wyjaśnienie, że wymagana jest znajomość zarówno frazeologii jak i języka potocznego;
- umocnienie postanowienia, że język angielski ma być dostępny w operacjach międzynarodowych.

4.3.2 Pierwszym, najważniejszym elementem SARP'ów dotyczących języka, a znajdujących się w Załącznika 10 to podkreślenie ważności stosowania standardowej frazeologii ICAO. Stosowanie niestandardowej frazeologii zwiększa szanse na powstawanie nieporozumień.

4.3.3 Drugie zdanie w pkt. 5.1.1.1 tomu II Załącznika 10, ustanawia jako standard ICAO, to co już wcześniej wynikało z kilku SARP ICAO, a zostało wyraźnie wyjaśnione w materiałach pomocniczych ICAO - konieczność biegłego posługiwania się językiem potocznym jako podstawowego elementu w łączności radiowej. Podczas gdy standard w pkt. 5.1.1.1 wyszczególnia dodatkowo konieczność, obok frazeologii, biegłego posługiwania się językiem potocznym, w żadnym wypadku nie wolno tego rozumieć, jako zgodę na zastępowanie frazeologii ICAO językiem potocznym. W pierwszej kolejności należy zawsze stosować frazeologię ICAO.

4.3.4 Nie ma jednak możliwości opracowania frazeologii dla wszystkich możliwych sytuacji. Jeżeli wystąpi konieczność zastosowania języka potocznego dla wyjaśnienia lub rozbudowania polecenia lub gdy powstaje konieczność negocjowania informacji lub instrukcji, należy go stosować w tej samej jasnej, precyzyjnej i jednoznacznej formie jak standardową frazeologią w sytuacjach awaryjnych i nietypowych.

Podczas gdy standard w pkt. 5.1.1.1 identyfikuje i formalizuje konieczność stosowania języka potocznego, w żadnym wypadku nie należy tego interpretować jako licencję na "pogaduszki" lub zgodę na ignorowanie formalnych i nieformalnych protokołów rządzących stosowaniem frazeologii.

4.3.5 Załącznik 10, Tom II, reguluje, że łączność radiowa będzie prowadzona albo w języku stacji naziemnej lub po angielsku, i możliwa będzie łączność w języku angielskim, jeżeli piloci nie będą posługiwali się językiem stacji naziemnej. Podwyższanie znaczenia postanowień rządzących stosowaniem języka w łączności radiowej z zalecania do standardu podkreśla znaczenie współzależności pomiędzy łącznością a bezpieczeństwem. W uwadze 1 do pkt. 5.2.1.2.1 w rozdziale 5 tomu II Załącznika 10, jest jednoznacznie powiedziane, że język stosowany przez stacje lotnicze może być inny od języka obowiązującego w państwie, i że państwo może uznać, że powszechnie stosowany w danym regionie język jest również wymagany. Standardy pkt. 5.2.1.2 w rzeczywistości oznaczają, że lokalne, narodowe i regionalne języki mogą być stosowane w łączności radiowej, ale język angielski zawsze będzie dostępny we wszystkich stacjach obsługujących trasy i lotniska w międzynarodowych operacjach lotniczych. Jako przykład, język hiszpański używany jest jako język narodowy w państwach od Meksyku poprzez całą Środkową Amerykę i w znakomitej części Ameryki Południowej. W tych państwach język hiszpański lub angielski musi być dostępny dla lotów międzynarodowych. Można używać hiszpańskiego lub angielskiego, ale angielski musi być dostępny. Międzynarodowi piloci wykonujący loty w tych regionach mogą używać hiszpańskiego lub angielskiego. Postanowienia ICAO w żadnym przypadku nie ograniczają stosowania języka narodowego, regionalnego lub lokalnego, ale uznają praktyczny wymóg dostępności języka angielskiego dla pilotów, którzy nie mówią w języku narodowym danego państwa.

4.3.6 Należy pamiętać, że ustanowienie na tym etapie pojedynczego języka dla środowiska łączności radiowej opartego na języku angielskim musiałyby stawić czoła kilku wyzwaniom. Wszyscy użytkownicy przestrzeni powietrznej musieliby posiadać dostateczną znajomość języka angielskiego (Operacyjny poziom 4 ICAO). Nowe wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka na pewno poprawią poziom znajomości języka w lotnictwie, ale jest wątpliwe, czy poziom biegłości językowej wśród pilotów i kontrolerów na świecie w momencie propozycji zmian pozwoliłby na wdrożenie takiej polityki bez odsunięcia od pracy dużej liczby, czynnych dzisiaj pilotów. Należy pamiętać, że występuje dużo poważnych krajowych, kulturalnych, ekonomicznych i organizacyjnych przeszkód, które powodują, że taki ruch jest niepraktyczny. Ponieważ używanie języka jest blisko powiązane z tożsamością kulturową i narodową społeczeństwa, polityka dotycząca języka zawsze wymaga ostrożnych decyzji.

#### 4.4 ZAŁĄCZNIK 1: SARP ODNOSZĄCE SIĘ DO ZNAJOMOŚCI JĘZYKA

4.4.1 Dotychczas postanowienia rządzące stosowaniem języka (ów) w łączności radiowej składały się ze standardu zawartego w Załączniku 1, obowiązującego tylko kontrolerów, który wymagał, aby ci demonstrowali posiadanie znajomości „języka lub języków wyznaczonych do stosowania w łączności powietrze-ziemia i umiejętność mówienia tym językiem lub językami bez akcentu lub naleciałości negatywnie wpływających na przekaz radiowy”. Aczkolwiek założenie było jednoznaczne, dodatkowe wytyczne dotyczące co to znaczy „umiejętność” mówienia można znaleźć w SARP i materiale pomocniczym.

4.4.2 Zaostrzone wymagania dotyczące poziomu znajomości języka wyjaśniają, który poziom biegłości jest odpowiedni. Jeżeli można stosować więcej niż jeden język w łączności radiowej, to takie same wymagania co do poziomu znajomości języka dotyczą wszystkich. Standardy wprowadzają również wymagania egzaminacyjne, które obowiązują w takim samym stopniu załogę latającą jak i kontrolerów ruchu lotniczego, oraz, w różnym stopniu, operatorów stacji lotniczych, nawigatorów i inżynierów lotu.

4.4.3 SARP'y pkt. 1.2.9.1, 1.2.9.2 i 1.2.9.3 rozdziału 1, nakładają obowiązek na członków personelu lotniczego i kontrolerów ruchu lotniczego zademonstrowania swoich umiejętności posługiwania się językiem. Dwa standardy w pkt. 1.2.9.1 i 1.2.9.2 powtarzają poprzednie postanowienia z Załącznika 1 dotyczące znajomości języka i rozszerzają je na większość załóg statków powietrznych i niektórych nawigatorów. Podobnie zalecana metoda postępowania z pkt. 1.2.9.3 za celowe uznaje, aby mechanicy pokładowi oraz piloci szybowców i balonów wolnych posiadali umiejętność posługiwania się językiem. Wytyczne co do odpowiednich metod oceny i metodologii znajdują się w rozdziale 5 i 6 niniejszego podręcznika.

**Rozdział 4**

4.4.4 Punkty 1.2.9.4 i 1.2.9.5 wprowadzają szczegółowe wymagania co do poziomu znajomości języka oraz określają 5 marca 2008 r. jako datę obowiązywania tych wymagań dla załóg statków powietrznych, kontrolerów ruchu lotniczego i operatorów stacji lotniczych uczestniczących w operacjach międzynarodowych. Wymagania co do poziomu znajomości języka można znaleźć w opisach wymagań podanych w App. 1 do Załącznika 1 i w opisie Skali Oceny Poziomu Operacyjnego (4) znajdującego się w Dodatku A do Załącznika 1. Komentarz i dodatkowe wymagania dotyczące poziomu można znaleźć w opisach wymagań i Skali Ocen omówionych w punkcie 4.5 niniejszego rozdziału.

4.4.5 Punkty 1.2.9.4 i 1.2.9.5 odnoszą się do poziomu biegłości językowej, jak opisano w Skali Oceny Poziomu Operacyjnego (4). Sposób w jaki państwa sprawdzają znajomość języka wśród personelu może być różny, ale musi być powiązany z biegłością w języku, a nie wiedzą o języku i, dodatkowo musi być bezpośrednio powiązany ze Skalą Ocen ICAO. Jednoznaczne wymagania egzaminacyjne opisane są w rozdziale 6 niniejszego podręcznika.

4.4.6 Mimo że największy ciężar w szkoleniu i egzaminowaniu spadnie na regiony, gdzie język angielski stosowany jest jako drugi język, to wymagania dotyczące poziomu znajomości języka mają zastosowanie do każdego języka stosowanego w międzynarodowej, lotniczej łączności radiowej, z wyjątkiem tego stosowanego w operacjach krajowych.

4.4.7 Minimalne wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka, jak opisano w Skali Ocen Poziomu Operacyjnego 4, nie wymagają posiadania takiej biegłości jak w języku ojczystym lub podobnej do języka ojczystego. Ponieważ Poziom Operacyjny 4 jest znacząco niższy od Poziomu Eksperskiego można założyć, że zapominanie języka, jak opisano w pkt. 2.6.4 rozdziału 2, niniejszego podręcznika, może wystąpić u osób z 4 poziomem znajomości. W związku z tym wprowadzono do Załącznika 1 (Załącznik 1, 1.2.9.6 i 1.2.9.7) standard wymagający powtarzania testu dla oceny poziomu znajomości języka oraz zalecane metody postępowania dotyczące ustanowienia harmonogramu okresowej oceny.

4.4.8 Standard podany w pkt. 1.2.9.6 zakłada, że personel, który zademonstruje znajomość języka poniżej poziomu 6 będzie okresowo poddawany ponownemu sprawdzeniu. Zalecane metody postępowania w pkt. 1.2.9.7 przedstawiają harmonogram kolejnych egzaminów, a uwaga 1 wyjaśnia, że nie wymaga się ponownego egzaminowania osoby, która demonstruje 6 poziom – ekspercki.

4.4.9 Załącznik 1, w rozdziale 2, pkt 2.1.1.3.1, i rozdziale 4, pkt 4.1.2, zakłada, że dla celów pierwszego licencjonowania i przyznania uprawnień, władza licencjonująca ustali sposób, w jaki sprawdzany będzie poziom znajomości języka. Jednak pkt 1.2.9.6 przewiduje, że wymóg okresowego sprawdzania poziomu znajomości języka dla osób z Operacyjnym Poziomem 4 lub Rozszerzonym Poziomem 5 będzie formalny.

4.4.10 Postanowienia dotyczące języka weszły w życie 27 listopada 2003 r. i wraz z decyzją Rady o zastosowaniu art. 42 Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym stopniowo zaczęły obowiązywać, natomiast aby zapewnić obecnym posiadaczom licencji prawa „nabyte”, wymagania dotyczące testów będą obowiązywać członków personelu lotniczego pięć lat po przyjęciu Standardu.

4.4.11 Od 5 marca 2008 r., piloci samolotów, śmigłowców i pionowzlotów, kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniczych muszą demonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiowej na poziomie podanym w wymaganiach dotyczących poziomu znajomości języka, zawartych w App. 1 do Załącznika 1. Nawigatorzy lotu, którzy na pokładzie statku powietrznego muszą korzystać z radiotelefonu, muszą demonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiowej.

4.4.12 Nie ma żadnego standardu dotyczącego poziomu znajomości języka, a mającego zastosowanie do pilotów szybowców i balonów wolnych oraz inżynierów pokładowych. Jednak pkt 1.2.9.3 w rozdziale 1 Załącznika 1, zaleca, aby “Inżynierowie pokładowi i piloci szybowców i balonów wolnych posiadali umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiowej.”

4.4.13 Kilka państw zainwestowało poważne siły i środki, aby spełnić postanowienia do 5 marca 2008 r. Niektóre państwa nie uzyskały zgodności do marca 2008 r., to jednak data obowiązywania ustanowiła krok milowy, który koniecznej uaooczniał konieczność możliwie najszybszego wdrożenia standardów bezpieczeństwa związanych ze znajomością języka.

4.4.14 W czerwcu 2007 r., Rada ICAO rozważyła konsekwencje w przypadku nie spełnienia, włącznie ze skutkami na wzajemne uznawanie licencji pilotów w oparciu o art. 33 Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym,

kiedy państwo nie jest w stanie spełnić minimalnych standardów podanych w Załączniku 1. Rada zaproponowała, a Zgromadzenie przyjęło Rezolucję A36-11 - Znajomość Języka Angielskiego dla stosowania w łączności radiowej, która ponaglała Państwa członkowskie nie mogące spełnić wymagań dotyczących znajomości języka do 5 marca 2008 r., aby dla złagodzenia ryzyk ,opublikowały swój plan ich wdrożenia wraz z tymczasowymi działaniami.

4.4.15 Celem planu wdrożenia jest udostępnienie sposobów przekazywania podjętych przez państwa działań dla spełnienia wymagań dotyczących znajomości języka oraz złagodzenia ryzyk w okresie przejściowym od dnia obowiązywania, tj. 5 marca 2008 r. do 5 marca 2011 r. Państwa członkowskie, które nie spełniły wymagań do 5 marca 2008 r. miały dostarczyć do ICAO, nie później niż do 5 marca 2008 r., swoje plany wdrożenia, dla ich opublikowania na stronie zawierającej informację o bezpieczeństwie lotu (FSIX) [www.icao.int/fsix/lp](http://www.icao.int/fsix/lp) i na bieżąco ją uaktualniać, aż do pełnego wdrożenia. W ten sposób wszystkie państwa wiedziałyby o planach wdrożenia i mogłyby podejmować przemyślane decyzje.

#### 4.5 ZAŁĄCZNIK 1: OPISY DLA ICAO'wskich WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA

4.5.1 Wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka składają się z opisu wymagań (App. do Załącznika 1) i Skali Ocen ICAO dla operacyjnego poziomu 4 (Dodatek do Załącznika 1). Oba przedstawione są w załączniku A do niniejszego podręcznika. Pięć opisów wymagań zawiera wszystkie elementy dla mówiących biegle i przedstawia pewne konteksty porozumiewania się. Skala Ocen opisuje wyjątkowe cechy stosowania języka. ("Wymagania" odnoszą się do osoby mówiącej, natomiast wymagania podane w Skali Ocen sprawdzają stosowanie elementów języka przez daną osobę). Skalę ocen znajomości języka można traktować jako pomoc w osądzie, pierwszy ważny krok dla stosowania na świecie bardziej jednolitych standardów językowych wobec pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego.

4.5.2 Uwaga w App. 1 do Załącznika 1 stwierdza, że "Wymagania dotyczące poziomu znajomości języka mają zastosowanie do frazeologii i języka potocznego". To stwierdzenie dotyczy tylko tych właściwości stosowania języka, którym odpowiada standardowa frazeologia ICAO. Prawidłowe zastosowanie wymagań dotyczących poziomu znajomości języka do stosowania frazeologii powinno uwzględniać następujące kryteria:

- a) wymowę frazeologii zgodnie z zalecaną przez ICAO wymową, co można znaleźć w Załączniku 10, Tom II, pkt 5.2.1.4.3, Dok. 9342 lub zgodnie z opisem wymowy dla operacyjnego poziomu 4 w Skali Ocen;
- b) techniki transmisji mowy (wypowiedź, tempo i objętość mowy) zgodnie z Dok. 9342 lub zgodnie z opisem wymowy dla operacyjnego poziomu 4 w Skali Ocen.

#### **Załącznik 1: Opisy kompleksowe**

4.5.3 Opisy w Skali Ocen są opracowane jako ramowe odniesienia służące nauczycielom i egzaminatorom oceniającym dla dokonywania zgodnych osądów co do poziomu znajomości języka przez pilota i kontrolera. Każdy opis jest omówiony poniżej.

- a) ***Mówca posługujący się biegle językiem będzie komunikował się skutecznie tylko głosem (telefon/radiotelefon) i w sytuacjach bezpośrednich.*** W łączności radiowej brak mimiki twarzy, języka ciała i znaków słyszalnych, które można znaleźć tylko w sytuacjach kontaktu bezpośredniego. Porozumiewanie się bez tych dodatkowych znaków uważane jest za trudniejsze i bardziej wymagające, potrzebny jest wyższy poziom umiejętności niż w rozmowie bezpośredniej. Ponadto inne cechy łączności radiowej powodują, że jest to unikalny rodzaj komunikacji.

Np. jakość dźwięku może być słaba i rozpraszana hałasami, a kontroler ruchu lotniczego lub pilot może być obciążony znaczną ilością połączeń, z równoległą koniecznością zachowania efektywności i zwiezłości. Opis zwraca uwagę na konieczność szkolenia i sprawdzania umiejętności, opracowując w tym celu tylko ćwiczenia głosowe dla praktyki lub demonstracji poziomu znajomości języka, lub konwersację dla ćwiczenia rozmów bezpośrednich umożliwiających szersze używania języka.

- b) ***Mówcy posługujący się biegle językiem będą komunikować się dokładnie i wyraźnie we wspólnych, konkretnych i związanych z pracą zagadnieniach.*** Kontekst jest bardzo ważnym elementem w komunikowaniu się, a umiejętność posługiwania się językiem może być bardzo różna w różnych kontekstach. Założeniem opisu wymagań jest ograniczenie domeny komunikacji do zagadnień związanych z pracą; tzn. oczekuje się, że kontrolerzy ruchu lotniczego i personel lotniczy będą w stanie porozumiewać się w zagadnieniach wspólnych z zakresu wiedzy o ich obszarze pracy. Umiejętność posługiwania się językiem nie powinna być ograniczona do standardowej frazeologii, ale obejmować stosunkowo szeroki obszar domen komunikacyjnych związanych z pracą. Załącznik B do niniejszego dokumentu zawiera nie wyczerpany wykaz zagadnień i domen związanych z pracą, potrzebnych w komunikacji pomiędzy pilotem i kontrolerem ruchu lotniczego. Lista nie jest kompletna i wyczerpująca, a jedynie stanowi pomoc dla opracowania programów i w związku z tym ocena znajomości łączności radiowej nie powinna ograniczać się wyłącznie do tych zagadnień.
- c) ***Mówcy posługujący się biegle językiem będą używać odpowiednich strategii komunikacyjnych dla przekazywania wiadomości oraz wykrywania i rozwiązywania nieporozumień. (np. sprawdzić, potwierdzić lub wyjaśnić informację) powstałych w sytuacjach ogólnych lub związanych z pracą.*** Lingwiści zidentyfikowali kompetencję strategiczną jako ważną część biegłego posługiwania się językiem (patrz pkt 2.3.2.4 w rozdziale 2, definicja kompetencji strategicznej). Ważną umiejętnością strategiczną dla kontrolerów ruchu lotniczego i pilotów jest umiejętność wykrywania i rozwiązywania potencjalnych nieporozumień, np. strategia sprawdzenia prawidłowego rozumienia, np. poproszenie o ponowne odczytanie wiadomości. Równie ważną umiejętnością jest przekształcenie lub parafrazowanie wiadomości, jeżeli jest oczywiste, że wiadomość nie została zrozumiana. Czasami frazeologia "Powtórz" ("*Say again*") powinna być rozumiana jako prośba o wyjaśnienie, a nie powtórzenie. Kontrolerzy ruchu lotniczego i załogi lotnicze statków powietrznych powinny zrozumieć, że cisza nie zawsze wskazuje na zrozumienie. Dla kontrolerów ruchu lotniczego i pilotów, świadomość strategiczna powinna uwzględniać ocenę zagrożenia będącego skutkiem komunikacji międzykulturowej i wrażliwości na strategie potwierdzające zrozumienie.
- d) ***Mówcy posługujący się biegle językiem będą skutecznie i ze stosunkową łatwością sobie radzić z wyzwaniami lingwistycznymi, które znają, a które powstaną w wyniku komplikacji lub wskutek nieprzewidzianej sytuacji, która wystąpi w kontekście związanym z pracą lub zadaniem związanym z komunikacją.*** Dużym wyzwaniem w łączności jest sytuacja niespodziewana, w której trzeba użyć drugiego języka. Eksperti ds. czynnika ludzkiego podkreślili zagrożenie wynikające z faktu, że nasze "oczekiwania" przeszkadzają w interpretacji rzeczywistości. Czasami komplikacja lub nieoczekiwane zdarzenie może doprowadzić do zerwania łączności. Bardzo ważne jest, aby kontrolerzy ruchu lotniczego i załogi lotnicze statków powietrznych posiadały dostateczny poziom znajomości języka i umiejętności strategicznych dla poprowadzenia rozmowy w związku z nieoczekiwanym zdarzeniem. Normalne jest, że kontrolerzy ruchu lotniczego i załogi lotnicze statków powietrznych trzymają się ściśle zdefiniowanych procedur i przepisów, ale gdy muszą stawić czoło nowej sytuacji muszą demonstrować umiejętność łatwego dostosowywania swoich odpowiedzi. Opis podkreśla potrzebę ćwiczenia i demonstrowania umiejętności językowych w tym kontekście.
- e) ***Mówcy posługujący się biegle językiem będą używać dialektu lub akcentu zrozumiałego dla środowiska lotniczego.*** Pierwszą, naturalną reakcją na ten opis to pytanie, które dialekty lub akcenty będą uważane jako zrozumiałe. Najlepszą odpowiedzią jest przyjrzenie się, w jaki sposób rozwiązano ten problem wśród populacji używającej języka ojczystego kontrolera ruchu lotniczego. W Wielkiej Brytanii, np. występuje duża różnorodność regionalnych dialektów i odmian. Kandydaci starający się o pracę kontrolera i praktykanta kontrolera są nieformalnie sprawdzani pod kątem stosowania odpowiedniego dialektu dla międzynarodowego środowiska lotniczego. Stwierdzenie czy dialekt regionalny jest mocny lub akcent wyraźny pozostawia się doświadczeniu i osądowi nauczyciela lub egzaminatora oceniającego. Jeżeli osoba

posiada mocny dialekt regionalny lub wyraźny akcent, zrozumiały tylko przez tych, którzy go znają to jest proszona o stosowanie dialektu szeroko akceptowanego lub kierowana jest na dodatkowe zajęcia z dykcji lub wymowy.

4.5.4 Kto, jeżeli nie osoba, dla której język angielski jest językiem ojczystym, może stanowić wzór i mieć prawo osądzać czy odpowiedni dialekt lub akcent jest zrozumiały (patrz rozdział 2, 2.4.1). Jeżeli środowisko lotnicze uważane jest za takie, do którego kandydat ma prawo wstąpić dopiero po zademonstrowaniu posiadania pewnej liczby umiejętności uważanych w środowisku za ważne, to umiejętność posługiwania się językiem jest jedynie dodatkową umiejętnością. W oparciu o szerokie doświadczenie połączone ze standardowymi wytycznymi dotyczącymi kwalifikacji, instruktorzy pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego oraz egzaminatorzy oceniający stosują dobry osąd do podjęcia decyzji czy kandydat jest gotowy dołączyć do środowiska. Podobna metodologia może być zastosowana do posługiwania się językiem (patrz rozdział 6 dla pełnego podejścia do uprawnienia językowego i roli „ukierunkowanego dobrego osądu”).

#### **Dodatek A: Skala Ocen ICAO**

4.5.5 Zakres i ukierunkowanie Skali Ocen ICAO dotyczącej poziomu znajomości języka jest szczególny i wyjątkowy z kilku ważnych powodów:

- a) Skala Ocen ICAO dotyczy tylko języka wypowiedzianego (mówienie i słuchanie); nie zajmuje się czytaniem ani umiejętnościami pisania;
- b) Skala Ocen ICAO wyraźnie skupia się na lotniczej łączności radiowej, zajmuje się używaniem języka w lotniczym kontekście związanym z pracą, tylko komunikacją głosową, stosowaniem umiejętności strategicznych dla bezpiecznej komunikacji w przypadku komplikacji lub nieoczekiwanego zdarzenia i podkreśleniem znaczenia zrozumiałości w międzynarodowym środowisku użytkowników;
- c) Operacyjny Poziom 4 ICAO nie oczekuje poprawności gramatycznej na wysokim poziomie ani wymowy podobnej do wymowy osoby mówiącej w języku ojczystym. Gramatyka, składnia, słownictwo i wymowa są zasadniczo oceniane w stopniu nieprzeszkadzającym w skutecznym ustnym porozumiewaniu się; i
- d) końcowa ocena nie jest średnią ani zbiorczą oceną wszystkich sześciu umiejętności językowych ICAO, ale najniższą uzyskaną spośród sześciu ocen.

4.5.6 Skala Ocen ICAO zawarta w Dodatku A do Załącznika 1 opisuje język w przeciwieństwie do stwierdzenia „umie wykonać”. Skala Ocen znajomości języka wg ICAO wyznacza sześć poziomów znajomości języka od wstępnego (Poziom 1) do eksperckiego (Poziom 6) poprzez ocenę sześciu obszarów lingwistycznych: wymowa, struktura, słownictwo, biegłość, rozumienie, konwersacja.

4.5.7 Uznano, że liczba poziomów jest wystarczająca, aby wykazać odpowiedni postęp w jego używaniu nie przekraczając liczby poziomów, które można wyraźnie rozdzielić. Nie jest to skala o „równych odstępach”; czas konieczny dla uzyskania postępu będzie różny pomiędzy poziomami, np. przejście z poziomu wstępnego 2 do komunikatywnego poziomu 3 może zabrać więcej czasu niż przejście z poziomu operacyjnego 4 do rozszerzonego poziomu 5.

4.5.8 Poziomy 1 do 3 Skali Ocen zostały przygotowane, aby ułatwić Państwu Umawiającym się ustanowienie standardów dla poziomu znajomości języka dla celów zatrudnienia i szkolenia, natomiast poziomy 4 do 6, poza zapewnieniem minimalnego standardu operacyjnego (poziom 4), również umożliwiają określenie interwałów dla powtórzenia formalnej oceny lub zrezygnowania z niej.

4.5.9 Należy również pamiętać, że opisy Eksperckiego Poziomu 6 wykraczają poza potrzeby lotniczej łączności radiowej. Poziom 6 obejmuje bardzo szeroki obszar i przeznaczony jest głównie dla osób, dla których sprawdzany język jest językiem ojczystym lub dla osób posiadających umiejętność posługiwania się językiem na poziomie ojczystego

**Rozdział 4**

lub dla osób, dla których to jest drugi lub obcy język, a posiadają wysoki poziom jego znajomości. Uzyskanie Poziomu 6 należy traktować jako nieosiągalne dla większości uczących się drugiego lub obcego języka. Ponadto, Poziom 6 nie jest niezbędnym wymogiem dla skutecznej łączności lotniczej.

4.5.10 Należy podkreślić, że Skala Ocen nie odnosi się do umiejętności mówienia jak w języku ojczystym lub na podobnym poziomie, co jest uzasadnioną decyzją, aby język ojczysty nie był uprzywilejowany. Wszyscy uczestniczący w łączności radiowej muszą spełnić wymagania ICAO dotyczące znajomości języka i nie zakłada się, że osoby, dla których jest to język ojczysty je spełniają. Dodatkowym powodem unikania stosowania pojęcia „język ojczysty” lub odnoszenie się do „mówiącego w języku ojczystym” to stwierdzony problem z dokładnym zdefiniowaniem kim jest osoba mówiąca w języku ojczystym (patrz rozdział 2, 2.4).

4.5.11 Zakłada się, że każdy komu przyznano konkretny poziom lepiej demonstruje umiejętność posługiwania się językiem niż wynika z opisów przedstawionych poniżej dla każdego poziomu. Niespełnienie wymagań w jednej kategorii danego poziomu wskazuje na przyznanie umiejętności na niższym poziomie, tzn. poziom oceny umiejętności danej osoby jest ustalany w oparciu o najniższą przyznaną ocenę w którejkolwiek kategorii, co jest bardzo ważne, gdyż wymagania dotyczące poziomu 4 – operacyjnego są opracowane jako najbezpieczniejsze, minimalne umiejętności niezbędne w lotniczej łączności radiowej. Niższa ocena dowolnego elementu wskazuje na brak odpowiednich umiejętności, np. piloci, którzy uzyskali poziom 4 – operacyjny we wszystkich obszarach z wyjątkiem wymowy mogą być nie rozumiani dla kontrolerów ruchu lotniczego, z którymi muszą się porozumiewać. Podsumowując, dla przyznania uprawnienia na poziomie 4 każdy musi zademonstrować posiadanie umiejętności we wszystkich kategoriach poziomu.

4.5.12 Uwaga: niektóre opisy wyższych poziomów w skali ocen odnoszą się do umiejętności stosowania złożonych struktur lub idiomów. Nie należy tego traktować jako sprzeczności w przestrzeganiu wymagań dotyczących standardowej frazeologii w opublikowanej formie, gdy wymaga tego sytuacja.

***Korelacja z innymi, istniejącymi skalami ocen poziomu znajomości języka***

4.5.13 Istnieje wiele znanych i powszechnie dostępnych testów z języka angielskiego. Pojawia się duża pokusa powiązania skali ocen poziomu znajomości języka ICAO z wynikami jednego lub więcej występujących testów tak, aby wymagania ICAO zostały przesunięte do już znanego kontekstu. Jest to inny sposób wnioskowania o przesunięcie wymagań ICAO do już znanego kontekstu. Bardzo wygodnym byłaby możliwość stwierdzenia, że operacyjny poziom 4 ICAO jest równoznaczny z punktacją uzyskaną w którymkolwiek z istniejących testów.

4.5.14 Od czasu opublikowania skali ocen w marcu 2003 r., podjęto szereg prób ustanowienia korelacji pomiędzy Skalą Ocen znajomości języka wg ICAO, a innymi, powszechnie używanymi systemami ocen (np. Test of English as a Foreign Language (TOEFL), Test of English for International Communication (TOEIC), Association of Language Testers in Europe (ALTE), International English Language Testing System (IELTS), and Common European Framework (CEF)). Aczkolwiek można dokonać pewnej ogólnej korelacji z niektórymi obszarami posługiwania się językiem, nie występuje jednak możliwość przeprowadzenia jej w pełni.

4.5.15 Przede wszystkim, testy często różnią się między sobą co do zakresu, który oceniają. Np. wiele popularnych i dostępnych testów nie sprawdza umiejętności mówienia, podstawowego wymogu dla każdego testu mającego spełnić wymagania ICAO. Inne testy mogą zawierać element mówienie i/lub słuchania, ale zostały opracowane dla sprawdzania tych umiejętności w innym obszarze, często naukowym lub biurowo-handlowym. Skala ocen znajomości języka wg ICAO została opracowana w oparciu o szczególne wymagania w komunikacji pomiędzy pilotem i kontrolą ruchu lotniczego, w związku z czym proces oceny musi obejmować wymagane przez ICAO elementy. Inne skale ocen lub wyniki testów, włącznie z tymi wymienionymi w poprzednim punkcie, mogą w najlepszym wypadku dostarczyć przydatną informację dla rozpoczęcia procesu szkolenia i wskazania punktu startu w kierunku poziomu 4 skali ocen znajomości języka wg ICAO (patrz cele i typy testów w rozdziale 6, 6.2.5).



#### 4.6 WYJAŚNIENIE OPISÓW SKALI OCEN (POZIOM 3 I POWYŻEJ)

##### 4.6.1 Ogólne

Poniższe wytłumaczenie opisów Skali Ocen znajomości języka wg ICAO koncentruje się na Poziomie 3 (komunikatywny), Poziomie 4 (operacyjny), Poziomie 5 (rozszerzonym) i Poziomie 6 (eksperskim).

##### 4.6.2 Wymowa

Opisy sześciu poziomów wymowy stosuje się zarówno do osób, dla których jest to język ojczysty, jak i obcokrajowców oraz do wszystkich poziomów znajomości języka. Osoby, dla których język angielski jest językiem ojczystym mogą wykazać się znajomością języka na poziomie 2 – podstawowym, jeżeli ich regionalny dialekt jest tak mocny, że trudno go zrozumieć poza tym konkretnym regionem. Z drugiej strony obcokrajowcy, których wymowa wyraźnie ich dekonspiruje (posiadający tzw. mocny akcent) mogą wykazać się znajomością języka na poziomie 6 – eksperckim, pod warunkiem, że spełnią kryterium prawie zawsze całkowitego zrozumienia ich przez biegłych słuchaczy.

<p><i>Komunikatywny 3</i></p> <p><i>Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, z wyraźnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu i często utrudnia rozumienie.</i></p>	<p><i>Operacyjny 4</i></p> <p><i>Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, aczkolwiek z wyczuwalnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu, ale tylko czasami utrudnia rozumienie.</i></p>	<p><i>Rozszerzony 5</i></p> <p><i>Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, aczkolwiek z wyczuwalnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu, rzadko utrudnia rozumienie.</i></p>	<p><i>Biegły 6</i></p> <p><i>Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, aczkolwiek wyczuwalny wpływ pierwszego języka lub regionalnego akcentu, prawie nigdy nie utrudnia rozumienia.</i></p>
<p>Wymowa na Poziomie 3 komunikatywnym jest tak mocna, że utrudnia lub uniemożliwia zrozumienie wśród użytkowników międzynarodowej lotniczej łączności radiowej. Należy pamiętać, że osoby, dla których jest to język ojczysty lub drugi mogą być na tym poziomie oceniani w przypadku, gdy różnorodność regionalna języka nie została wystarczająco osłabiona.</p>	<p>Osoba mówiąca na poziomie operacyjnym 4 również wykazuje posiadanie wyraźnego akcentu lub regionalną odmianę angielskiego. Tylko czasami osoba słuchająca musi zwrócić szczególną uwagę lub coś wyjaśnić. Operacyjny poziom 4 na pewno nie jest doskonałym poziomem znajomości języka, jest to minimalny poziom umiejętności określony jako bezpieczny dla komunikacji w kontroli ruchu lotniczego. Nie jest to poziom biegłej znajomości, ale należy pamiętać, że wymowa odgrywa krytyczną rolę we wzajemnym rozumieniu się dwóch osób, dla których angielski nie językiem ojczystym.</p>	<p>Osoba mówiąca na poziomie rozszerzonym 5 wykazuje posiadanie wyraźnego akcentu lub regionalną odmianę angielskiego, ale wymowa rzadko utrudnia zrozumienie. Wymowa jest zawsze zrozumiała i czytelna i tylko czasami osoba słuchająca musi zwrócić szczególną uwagę.</p>	<p>Osoba mówiąca biegle po angielsku na poziomie 6 może być osobą, dla której jest to język ojczysty ze zrozumiałym dialektem lub osoba, dla której jest to drugi język z powszechnie stosowanym akcentem i/lub dialektem. Obcy akcent lub dialekt może zdradzić mówiącego, ale sposób wymowy lub problemy lub "błędy" nigdy nie utrudniają rozumienia. Wymowa jest zawsze zrozumiała i czytelna.</p>

#### 4.6.3 Struktura

Odpowiednie struktury gramatyczne i zdania są określane przez funkcje języka, odpowiednie dla zadania. Użytkownicy mogą odnieść się do funkcji informacyjnych języka lotniczego i wykazu zadań informacyjnych kontrolera oraz klasyfikacji podstawowych i złożonych struktur podanych w Załączniku B do niniejszego dokumentu. Specjaliści nauczania języka dzielą błędy strukturalne (lub gramatyczne) na dwie klasy: “ogólne” i “lokalne”. Błędy ogólne to takie, które zmieniają znaczenie, lokalne to te, które nie zmieniają znaczenia.

<p><i>Komunikatywny 3</i> <i>Podstawowe i złożone</i> <i>struktury gramatyczne oraz</i> <i>układ zdań nie zawsze</i> <i>prawidłowe w</i> <i>przewidywalnych</i> <i>sytuacjach. Błędy często</i> <i>przeszkadzają w</i> <i>rozumieniu.</i></p>	<p><i>Operacyjny 4</i> <i>Podstawowe i złożone</i> <i>struktury gramatyczne oraz</i> <i>układ zdań są pomysłowo</i> <i>stosowane. Mogą wystąpić</i> <i>błędy, szczególnie w</i> <i>sytuacjach nietypowych</i> <i>lub niespodziewanych, ale</i> <i>rzadko utrudniają</i> <i>zrozumienie.</i></p>	<p><i>Rozszerzony 5</i> <i>Podstawowe i złożone</i> <i>struktury gramatyczne oraz</i> <i>układ zdań są zawsze</i> <i>logiczne. Podejmowane są</i> <i>próby konstruowania</i> <i>złożonych struktur, ale z</i> <i>błędami, które czasami</i> <i>utrudniają zrozumienie.</i></p>	<p><i>Biegły 6</i> <i>Podstawowe i złożone</i> <i>struktury gramatyczne oraz</i> <i>układ zdań są zawsze</i> <i>logiczne.</i></p>
<p>Słaba znajomość podstawowych struktur gramatycznych na tym poziomie ograniczy dostępną liczbę wyrażen lub skutkować będzie błędami, które mogą prowadzić do nieporozumień.</p>	<p>Osoba mówiąca na poziomie 4 operacyjnym dobrze panuje nad podstawowymi strukturami gramatycznymi. Nie tylko opiera się na znanych słowach, ale dostatecznie dobrze zna podstawową gramatykę, aby utworzyć nowe znaczenia. Popelnia błędy, szczególnie lokalne, ale i nierzadko ogólne. Osoby mówiące na poziomie 4 nie będą zazwyczaj stosowały struktur złożonych, a jeżeli już je użyją należy oczekiwać dużo błędów skutkujących słabszym przekazem.</p>	<p>Osoba mówiąca na poziomie 5 rozszerzonym lepiej kontroluje złożone struktury gramatyczne niż mówiący na operacyjnym poziomie 4, ale od czasu do czasu może popełniać błędy przy ich stosowaniu. Krytyczna różnica pomiędzy wymaganiami poziomu 4 a 5 to używanie podstawowych struktur gramatycznych i zdań podobnych do złożonych struktur (patrz słownik podstawowych i złożonych struktur w Części IV Załącznika B do niniejszego dokumentu). Na poziomie 5 opisy struktur mówią o stałej kontroli podstawowych struktur z ewentualnymi błędami przy stosowaniu złożonych struktur i skomplikowanego języka. Występuje bardzo duża różnica pomiędzy poziomem 4 i 5. Osoby mówiące na poziomie 5 będą używały bardziej wyszukanego języka i robiły błędy w strukturach złożonych, ale nie w podstawowych.</p>	<p>Osoba mówiąca biegle nie robi ogólnych błędów strukturalnych ani gramatycznych, ale może popełniać nabyte błędy lokalne.</p>

#### 4.6.4 Słownictwo

Słownictwo obejmuje słowa i stałe wyrażenia. Słownictwo może być klasyfikowane przez domeny znaczeniowe do których się odnosi. Częściową listę słownictwa odnoszącego się do różnych obszarów łączności lotniczej można znaleźć w rozdziale 7 niniejszego podręcznika. Pamięciowa nauka frazeologii nie jest dopuszczalną metodą dla wykazania się znajomością języka, ani skuteczną i zalecaną formą nauki języka, bezdyskusyjny jest fakt, że kontekst jest poważnym czynnikiem wpływającym na znajomość języka. Tak więc nauka lub sprawdzanie znajomości skupiające się na lub ukierunkowane na słownictwo związane z lotniczą łącznością radiową jest niedozwolone.

<p><i>Komunikatywny 3</i></p> <p><i>Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego porozumiewania się w zagadnieniach wspólnych, konkretnych związanych z pracą, ale zakres jest ograniczony, a dobór słów często nieodpowiedni. Nie umie stosować innych słów, gdy brakuje wyrazów.</i></p>	<p><i>Operacyjny 4</i></p> <p><i>Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego porozumiewania się w zagadnieniach wspólnych, konkretnych związanych z pracą. Prawidłowe słownictwo zastępcze, szczególnie w sytuacjach nietypowych lub niespodziewanych.</i></p>	<p><i>Rozszerzony 5</i></p> <p><i>Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego porozumiewania się w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą. Prawidłowe słownictwo zastępcze. Czasami stosowane słownictwo idiomatyczne.</i></p>	<p><i>Biegły 6</i></p> <p><i>Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego porozumiewania się w dużej różnorodności znanych i nieznanymi zagadnień. Słownictwo idiomatyczne, z niuansami i łatwe do odbioru.</i></p>
<p>Braki w słownictwie i/lub dobór nieprawidłowego lub nieistniejącego słowa są na tym poziomie oczywiste. Ma to negatywny wpływ na płynność lub skutkuje błędami mogącymi spowodować nieporozumienia. Częsta nieumiejętność parafrazowania nieznanymi słów w procesie wyjaśniania uniemożliwia dokładne porozumienie się.</p>	<p>Osoba mówiąca na poziomie 4 operacyjnym będzie miała trudności z przyswajaniem (patrz słownik na stronie (ix)). Nie oczekuje się od niej posiadania umiejętności korzystania z idiomów. Taka osoba będzie umiała porozumieć się w zagadnieniach związanych z pracą zawodową, ale czasami może potrzebować wyjaśnienia. W przypadku zerwania łączności, osoba mówiąca na tym poziomie nie będzie miała problemów z wyrażeniem swoich myśli przy użyciu innych słów lub „negocjowania znaczenia” tak aby wiadomość została zrozumiana.</p>	<p>Osoby mówiące na poziomie 5 rozszerzonym mogą mieć trudności z rejestrowaniem słów i posiadać niewystarczające słownictwo do skutecznego porozumiewania się w takim zakresie różnych tematów jak osoba biegła mówiąca na poziomie 6, ale nie będą miały problemów z wyrażeniem swoich myśli przy użyciu innych słów.</p>	<p>Mówiący na poziomie 6 wykazują się dużą wrażliwością na rejestrowanie. Innym znakiem dobrej znajomości języka to pozyskanie i umiejętność posługiwania się idiomami oraz umiejętność przekazywania myśli z podtekstem. W procedurze oceny identyfikującej użytkowników języka na poziomie 6 w innym kontekście niż łączność radiowa można uwzględnić idiomy. Nie należy jednak zakładać, że stosowanie idiomów jest zalecaną cechą w lotniczej łączności radiowej. Wręcz odwrotnie, stanowi przeszkodę w czytelności i wzajemnym zrozumieniu użytkowników niebędących ekspertami i w związku z tym należy tego unikać w tym środowisku.</p>

#### 4.6.5 Biegłość

Dla naszych celów “biegłość” odnosić się będzie do naturalnej płynności mówienia, gdzie jej zrozumienie jest utrudnione przez nienaturalną niepewność, odciągającą uwagę rozpoczęcie rozmowy, przerwy i wypełniacze (em . . . huh . . . er . . .) lub niepokojącą ciszę. Poziomy biegłości będą najbardziej widoczne podczas rozmowy zawierającej dłuższe wypowiedzi. Spodziewana wypowiedź, uzależniona od stopnia znajomości skryptów lub schematów omówionych w rozdziale 3, będzie również miała wpływ na poziom biegłości.

<p><i>Komunikatywny 3</i></p> <p><i>Długie wypowiedzi, ale stosowane frazy i przerwy często nieodpowiednie. Wahania i wolne rozumienie języka może uniemożliwić skuteczną komunikację. Wypełniacze często odwracają uwagę.</i></p>	<p><i>Operacyjny 4</i></p> <p><i>Długie wypowiedzi w odpowiednim tempie. Czasami traci biegłość przy przechodzeniu z form wyuczonych do spontanicznych reakcji, ale nie ma to wpływu na skuteczne porozumiewanie się. W stopniu ograniczonym stosuje odpowiednie znaczniki mowy i łączniki. Wypełniacze nie odwracają uwagi.</i></p>	<p><i>Rozszerzony 5</i></p> <p><i>Umie mówić długo bez kłopotu i ze względu biegłością, ale nie różnicuje potoku mowy dla uzyskania efektów stylistycznych. Stosuje odpowiednie znaczniki mowy i łączniki.</i></p>	<p><i>Biegły 6</i></p> <p><i>Umie mówić długo bez kłopotu i z naturalną biegłością. Różnicuje potok mowy dla uzyskanie efektów stylistycznych, np. dla podkreślenie szczegółu. Spontanicznie stosuje odpowiednie znaczniki mowy i łączniki.</i></p>
<p>Powolność wypowiedzi na tym poziomie jest taka, że brak w komunikacji zwięzłości i skuteczności. Długie przerwy często przerywają wypowiedź. Mówiący na takim poziomie nie zdobędą zawodowego zaufania u swoich rozmówców.</p>	<p>Na tym poziomie tempo wypowiedzi może być spowolnione przez konieczność przetwarzania języka, ale pozostaje dosyć stałe i nie wpływa ujemnie na uczestnika porozumienia. Jeżeli tego wymaga sytuacja rozmówca ma możliwość szybszego mówienia niż zalecana przez ICAO prędkość 100 słów na minutę (Załącznik 10, Tom II, pkt 5.2.1.5.3 b)).</p>	<p>Tempo wypowiedzi i organizacja rozmowy na tym poziomie dochodzi do naturalnej biegłości. W odpowiednich warunkach, można uzyskać zdecydowanie większe tempo niż zalecane przez ICAO 100 słów na minutę bez ujemnego wpływu na czytelność.</p>	<p>Biegłość na tym poziomie jest zbliżona lub prawie zbliżona do biegłości w języku ojczystym. Cechuje ją wysoki stopień elastyczności w wypowiedzianiu oraz dostosowanie tempa wypowiedzi do kontekstu łączności i potrzeb mówiącego.</p>

#### 4.6.6 Rozumienie

Umiejętność odnosi się do zdolności słuchania i rozumienia. W łączności z kontrolą ruchu lotniczego piloci polegają na dokładnej informacji dostarczonej przez kontrolerów. Nie wystarczy posiadanie przez kontrolerów umiejętności do prowadzenia łączności z pilotami; muszą być przygotowani na sytuacje niespodziewane. I podobnie, piloci muszą rozumieć polecenia wydawane przez kontrolera ruchu lotniczego, szczególnie jeżeli są inne od tych spodziewanych. To wówczas, gdy występują komplikacje, łączność staje się szalenie ważna, a zaufanie do języka potocznego wzrasta. Podczas gdy rozumienie jest tylko jedną z sześciu umiejętności w Skali Ocen, stanowi ona połowę obciążenia lingwistycznego w komunikacji głosowej.

<p><i>Komunikatywny 3</i> Rozumienie jest często dokładne w zagadnieniach wspólnych, konkretnych związanych z pracą. Może nie zrozumieć komplikacji lingwistycznej, sytuacyjnej lub niespodziewanej.</p>	<p><i>Operacyjny 4</i> Prawie dokładne rozumienie w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą, gdy użyty jest akcent lub odmiana zrozumiała dla międzynarodowych użytkowników. Jeżeli musi stawić czoła komplikacji lingwistycznej, sytuacyjnej lub niespodziewanej, wolniejsze rozumienie lub konieczność wyjaśnienia strategii.</p>	<p><i>Rozszerzony 5</i> Dokładne rozumienie w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą. I prawie zawsze dokładne, jeżeli musi stawić czoła komplikacji lingwistycznej, sytuacyjnej lub niespodziewanej. Rozumie duży wachlarz mowy (dialekt i/lub akcent) lub nagrania.</p>	<p><i>Biegły 6</i> Rozumienie zawsze dokładne, prawie we wszystkich kontekstach, i obejmuje rozumienie lingwistycznych i kulturowych subtelności.</p>
<p>Rozumienie na poziomie 3 jest ograniczone do rutynowej wymiany w optymalnych warunkach. Pilot lub kontroler na tym poziomie nie będzie posiadał wystarczających umiejętności, aby zrozumieć pełen zakres łączności radiowej, włącznie z nieoczekiwanymi zdarzeniami, nietypowymi wypowiedziami lub niedoskonałym odbiorem radiowym.</p>	<p>Tak jak ze wszystkimi opisami dot. poziomu 4 operacyjnego, nie oczekuje się od mówiącego doskonałości. Jednak pilot lub kontroler musi posiadać możliwość jednoznacznego zrozumienia niespodziewanej lub nietypowej wiadomości. Niezaznaczone lub skomplikowane związki tekstowe są często przeoczone lub źle rozumiane. Opis wymagań dla 4 poziomu operacyjnego w "konwersacji" wyjaśnia konieczność posiadania strategii dla wyjaśnienia sytuacji. Niezrozumienie jasno przekazanej, nagłej wiadomości, nawet po jej wyjaśnieniu, powinno skończyć się przyznaniem niższego poziomu znajomości języka.</p>	<p>Użytkownicy na poziomie 5 dochodzą do wysokiego stopnia szczegółowej dokładności w rozumieniu lotniczej łączności radiowej. Rozumienie nie jest utrudnione przez często napotymane, nietypowe dialekty lub lokalne akcenty, ani przez gorzej sformułowane wiadomości związane z nietypowymi lub stresującymi zdarzeniami.</p>	<p>Użytkownicy na poziomie 6 dochodzą do wysokiego stopnia szczegółowej dokładności w rozumieniu lotniczej łączności radiowej, niezależnie od sytuacji lub używanego dialektu. Dodatkowo posiadają zdolność wyciągnięcia znaczenia, które nie jest oczywiste lub jednoznaczne ("czytanie między zdaniem"), stosując modulację głosu, wybór rejestrów itp. jako wskazówki dla niewyraźnych znaczeń.</p>

#### 4.6.7 KONWERSACJA

Ponieważ łączność radiowa odbywa się w ruchliwym środowisku, to łączność pomiędzy kontrolerami ruchu lotniczego i pilotami musi być nie tylko wyraźna, zwięzła i jednoznaczna, ale również skutecznie i szybko muszą być przekazywane prawidłowe reakcje. Zdolność prowadzenia konwersacji dotyczy nie tylko tej umiejętności, ale również umiejętności inicjowania wymiany oraz identyfikacji i wyjaśniania nieporozumień.

<p><i>Komunikatywny 3</i> <i>Reakcje są czasami natychmiastowe, odpowiednie i pouczające. Może w miarę łatwo zainicjować i utrzymać konwersację w znanych zagadnieniach i w przewidywalnych sytuacjach. Zazwyczaj niedostateczne w sytuacjach nieprzewidzianych.</i></p>	<p><i>Operacyjny 4</i> <i>Reakcje są zazwyczaj natychmiastowe, odpowiednie i pouczające. Inicjuje i utrzymuje wymianę, nawet w niespodziewanych sytuacjach. Reaguje prawidłowo na widoczne nieporozumienia poprzez sprawdzenie, potwierdzenie lub wyjaśnienie.</i></p>	<p><i>Rozszerzony 5</i> <i>Reakcje są natychmiastowe, odpowiednie i pouczające. Prawidłowy kontakt z rozmówcą/słuchaczem.</i></p>	<p><i>Biegły 6</i> <i>Łatwe reagowanie w prawie wszystkich sytuacjach. Wychwytuje ustne i inne sygnały i prawidłowo na nie reaguje.</i></p>
<p>Cechy konwersacji na tym poziomie to brak w komunikacji zwięzłości i skuteczności. Nieporozumienia i brak zrozumienia często prowadzą do przerwania rozmowy. Rozmówcy na tym poziomie nie zdobędą zawodowego zaufania u swoich rozmówców.</p>	<p>Pilot lub kontroler, który nie rozumie niespodziewanej wiadomości musi umieć o tym powiedzieć. Jest znacznie bezpieczniej poprosić o wyjaśnienie wiadomości lub po prostu powiedzieć, że się jej nie rozumie niż dopuścić do zrozumienia ciszy jako jej przyjęcia. Na poziomie 4 operacyjnym dopuszcza się fakt, że w sytuacjach niespodziewanych rozumienie nie zawsze będzie 100 procentowe, ale osoby sklasyfikowane jako mówiące na poziomie 4 muszą się nauczyć sprawdzania, potwierdzania lub wyjaśniania sytuacji lub wiadomości.</p>	<p>Konwersacja na tym poziomie oparta jest na wysokim poziomie rozumienia i biegłości. Umiejętność potwierdzania i sprawdzania pozostaje ważna, ale jest rzadziej stosowana. Z drugiej strony rozmówcy na tym poziomie są w stanie bardziej kontrolować przebieg i kierunek konwersacji.</p>	<p>Biegli rozmówcy nie wykazują żadnych trudności w reagowaniu lub inicjowaniu rozmowy. Dodatkowo potrafią rozpoznać i stosować inne sygnały związane ze stanem psychicznym lub emocjonalnym (np. wymowa lub nietypowy nacisk). Wykazują władzę przy prowadzeniu konwersacji.</p>

#### 4.7 PROCEDURY DLA SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ — ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM (PANS-ATM, DOK. 4444)

4.7.1 Rozdział 12 PANS-ATM (Dok. 4444) zawiera wykaz modelowych wzorów i struktur dla wiadomości przekazywanych przy użyciu standardowej frazeologii ICAO. Niniejszy rozdział wraz z częściami Załącznika 10, Tom II, zawiera odniesienia do standardowej frazeologii ICAO.

4.7.2 Dok. 4444, rozdział 12, pkt 12.2, podkreśla, że wykaz jest niewyczerpujący, natomiast wymagane będzie wyraźne i zwięzłe stosowanie języka potocznego na poziomie podanym w Załączniku 1. Wymagania rozdziału 12, pkt 12.2, dotyczą również innego personelu naziemnego.

## Rozdział 5

### WDROŻENIE

#### 5.1 WPROWADZENIE

Niniejszy rozdział zawiera wytyczne dotyczące wdrożenia ICAO'wskich wymagań dotyczących poziomu znajomości języka z perspektywy organizacyjnej i operacyjnej. Materiał znajdujący się w tym rozdziale zainteresuje administratorów cywilnych władz lotniczych, linie lotnicze i dostawców usług ruchu lotniczego. Pracownicy władzy licencjonującej odpowiedzialni za przygotowanie planów wdrożenia, zgodnie z Rezolucją A36-11 Zgromadzenia, Znajomość Języka Angielskiego dla stosowania w łączności radiowej, również uznają tę informację za przydatną.

#### 5.2 WYTYCZNE DLA PRZYGOTOWANIA PLANU WDROŻENIA ZAŁOŻEŃ DOTYCZĄCYCH ZNAJOMOŚCI JĘZYKA

5.2.1 Po przyjęciu przez Radę Rezolucji A36-11, Państwa członkowskie, które nie były w stanie do 5 marca 2008 r. spełnić wymagań dotyczących znajomości języka, były ponaglane do opublikowania swoich planów wdrożenia, wraz z tymczasowymi działaniami łagodzącymi ryzyka. Celem planu wdrożenia jest udostępnienie sposobów przekazywania podjętych przez państwa działań dla spełnienia wymagań dotyczących znajomości języka oraz łagodzenia ryzyk w okresie przejściowym od dnia obowiązywania 5 marca 2008 r. do 5 marca 2011 r. Plany i instrukcje zostały opublikowane na stronie zawierającej informacje o bezpieczeństwie lotu (FSIX). W ten sposób wszystkie państwa wiedziały o planach wdrożenia i były w stanie podejmować przemyślane decyzje.

5.2.2 Państwowy plan wdrożenia wymagań dotyczących znajomości języka powinien zawierać następujące elementy:

- a) ramy prawne ułatwiające wdrożenie wymagań;
- b) założenia co do krajowego poziomu wdrożenia;
- c) programy szkolenia z zakresu umiejętności posługiwania się językiem;
- d) plan oceny poziomu znajomości języka dla celów licencjonowania; i
- e) działania przejściowe dla złagodzenia ryzyka.

#### *Treść przepisów*

5.2.3 Ramy prawne stanowią podstawę wspierającą wdrożenie wymagań dotyczących znajomości języka. Państwa, które nie mają ustanowionych ram prawnych powinny, bez zbędnej zwłoki, opracować plan uchwalenia takiego prawa. Ramy prawne powinny składać się z kombinacji prawa, przepisów lub innych dokumentów dowodowych (np. poleceń, okólników doradczych), które cywilna władza lotnicza państwa uzna za wystarczające dla wdrożenia i wymagania spełnienia wymagań dotyczących znajomości języka.

**Rozdział 5**

5.2.4 Poza ustanowieniem ram prawnych dla wymagań dotyczących znajomości języka, władza lotnicza jest odpowiedzialna za nadzór nad systemem oceniania umiejętności językowych przy wydawaniu licencji lub uznawania licencji wydanej przez inne państwo. Władza lotnicza powinna sprawdzić, czy system oceny znajomości języka dla potrzeb licencjonowania jest prowadzony w sposób gwarantujący ważność i wiarygodność wyników odnoszących się do poziomu znajomości języka przyszłego posiadacza licencji. Władza lotnicza powinna opracować procedury umożliwiające zbieranie i analizowanie wyników z testów/sprawdzianów językowych oraz pozwalających na analizę systemu zgłaszania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem, jak również wszelkich innych danych związanych ze znajomością języka.

5.2.5 Każde państwo powinno wyznaczyć osobę odpowiedzialną za wdrożenie wymagań dotyczących znajomości języka. Taka osoba powinna:

- a) zbierać wszystkie niezbędne informacje umożliwiające przygotowanie planu wdrożenia;
- b) wysłać plan wdrożenia do ICAO;
- c) współdziałać przy notyfikowaniu ICAO o różnicach i uaktualnianiu AIP, zgodnie z potrzebami;
- d) współdziałać z ICAO i innymi Umawiającymi się Państwami prosząc o informację dotyczącą krajowego planu wdrożenia;
- e) na bieżąco współpracować z krajowymi przewoźnikami lotniczymi i dostawcami usług, organizacjami egzaminującym i uczącym języka, pilotami i kontrolerami i każdym innym podmiotem zaangażowanym w proces wdrażania wymagań dotyczących znajomości języka w danym państwie;
- f) zgłaszać wszelkie rozbieżności lub opóźnienia dotyczące planu wdrożenia dyrektorom odpowiedzialnym lub odpowiednim władzom; i
- g) wprowadzać zmiany do planu wdrożenia wraz z postępem prowadzącym do pełnej zgodności.

**Założenia co do krajowego poziomu wdrożenia**

5.2.6 W celu określenia stopnia wdrożenia wymagań dotyczących znajomości języka plan powinien zawierać założenia lub krótki opis istniejącego stanu umiejętności pilotów i kontrolerów zaangażowanych w operacjach międzynarodowych. Założenia powinny być okresowo zmieniane i odpowiednio uaktualniane w ICAO.

5.2.7 Państwa, przy udziale operatorów i podmiotów świadczących usługi powinny określić liczbę pilotów i kontrolerów zaangażowanych w operacjach międzynarodowych, włącznie z liczbą pilotów posiadających licencję liniową, pilota w załodze wieloosobowej, zawodową i turystyczną oraz liczbą kontrolerów pracujących w kontroli lotniska, podejścia i obszarze. Następnie uzyskaną liczbę należy podzielić na poziomy znajomości języka wg Skali Ocen ICAO i włączyć do planu wdrożenia.

5.2.8 Państwa w różnym stopniu wdrażają wymagania dotyczące znajomości języka: od wdrożenia w stopniu minimalnym do praktycznie pełnej zgodności. Tak więc, niektóre państwa nie opracowały lub nie posiadają zdolności dla określenia, przy zastosowaniu najlepszych praktyk, poziomu znajomości języka wśród swoich pracowników. W miarę swoich możliwości państwa te powinny dostarczyć do ICAO swoje założenia i uaktualniać podane liczby wraz z rozwojem lub wzrostem swoich zdolności do oceny poziomu znajomości języka zgodnie ze Skalą Ocen ICAO. Jeżeli opracowane zostały programy szkoleniowe, należy dostarczyć założenia oparte na tych programach. Być może niektóre państwa rozpoczęły już prowadzenie testów i ocen dla potrzeb licencjonowania, w związku z czym są w stanie potwierdzić poziom znajomości języka niektórych swoich pracowników. We wszystkich przypadkach, należy opisać sposób w jaki poziom znajomości języka został określony (np. testy diagnostyczne, rozmowy, próbkowanie, osobista historia znajomości języka, testy na licencje).



### **Programy szkolenia w zakresie umiejętności językowych**

5.2.9 W wielu państwach programy szkolenia w zakresie umiejętności językowych stanowią zasadniczy element zapewniający, że pracownicy uzyskują i utrzymują Operacyjny poziom 4 ICAO. Państwa muszą dopilnować, poprzez nadzorowanie dostawców szkolenia, że szkolenie jest odpowiednie, skuteczne i wydajne. Programy szkolenia językowego mogą być przygotowane w oparciu o zasoby państwa, operatora powietrznego lub dostawcy usług żeglugi powietrznej lub pozyskane z prywatnych organizacji. W każdym razie dostawcy szkoleń muszą dopilnować, aby programy:

- a) zawierały pełne opisy zawarte w Załączniku 1, App. 1, i Skali Ocen ICAO;
- b) uwzględniały rozważania o nauczaniu języka zawarte w rozdziale 7 niniejszego podręcznika; i
- c) stosowały Okólnik 323, który zawiera zasady, w oparciu o które można opracować i/lub oceniać szkolenia z zakresu lotniczego języka angielskiego.

### **Ocenianie (lub sprawdzanie) poziomu znajomości języka dla celów licencjonowania**

5.2.10 Charakter wysokiego ryzyka testów ze znajomości języka (również znanych jako testy) dla celów licencjonowania jest powszechnie znany. Rozdział 6 zawiera więcej szczegółowych informacji na temat skutków i wymagań takich testów. Wymagania obowiązują niezależnie od tego czy proces oceny został ustanowiony w całości lub w części w oparciu o zasoby państwa, operatora powietrznego lub dostawcy usług żeglugi powietrznej lub pozyskany z prywatnej organizacji. W związku z tym państwa muszą uwzględnić w planie wdrożenia informację dotyczącą stosowanego procesu, który ma być zastosowany dla wstępnej i kolejnej oceny celem dokonania wpisu do licencji.

### **Działania przejściowe dla łagodzenia ryzyka**

5.2.11 Państwa, które nie były w stanie do 5 marca 2008 r. spełnić wymagań dotyczących znajomości języka, powinny przedstawić informację o tymczasowo podjętych działaniach dla złagodzenia ryzyka, która będzie obowiązywać do czasu uzyskania pełnej zgodności w marcu 2011 r.

Ta informacja potrzebna jest wszystkim państwom celem przeprowadzenia analizy ryzyka i zapewnienia, że zagrożenie związane z brakiem odpowiedniej znajomości języka mogące stanowić ewentualną przyczynę wypadku lub incydentu zostało zminimalizowane.

5.2.12 Państwa, w oparciu o identyfikację zagrożeń, konsekwencji i ryzyk związanych z niespełnieniem lub częściowym spełnieniem wymagań dotyczących znajomości języka, powinny podjąć działania tymczasowe. Zagrożenie jest sytuacją lub stanem, który ma potencjał stworzenia negatywnych konsekwencji. Ryzyko jest oceną wyrażoną pojęciami przewidywalnego prawdopodobieństwa i dotkliwością konsekwencji wynikających z zagrożenia. Dopiero wówczas można zidentyfikować działania łagodzące.

5.2.13 Działania łagodzące muszą być bardzo dokładnie oszacowane, aby zapewnić, że nie wprowadzają dodatkowych ryzyk i są odpowiednie dla organizacyjnych i krajowych warunków. Tak więc przypisanie działań łagodzących, o uniwersalnym zastosowaniu, dla stopniowego wdrażania wymagań dotyczących znajomości języka jest niepraktyczne. Zaleca się, aby państwa dla określenia najbardziej odpowiednich działań łagodzących ryzyko, stosowały procedury podane w Systemach Zarządzania Bezpieczeństwem ICAO (*ICAO Safety Management Systems training course* (<http://www.icao.int/anb/safetymanagement>)) i w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (*Safety Management Manual (SMM)* (Dok. 9859)).

5.2.14 Przy opracowywaniu potencjalnych działań łagodzących ryzyko, państwa mogą ustanowić kolejność etapów wdrażania, określając najpilniejsze potrzeby związane z bezpieczeństwem dla operacji zarobkowych obejmujących operacje międzynarodowe oraz lotnictwa ogólnego wg VFR w niezatłoczonej przestrzeni powietrznej. Plany wdrożenia muszą sprawdzić występujące ryzyka i uszeregować je w kolejności ważności przez zastosowanie etapowego dochodzenia do zgodności do marca 2011 r.

### 5.3 WDROŻENIE OPERACYJNE

#### 5.3.1 Rola osób posługujących się językiem angielskim jako ojczystym lub obcym

5.3.1.1 ICAO-wskie wymagania dotyczące poziomu znajomości języka mają takie samo zastosowanie do osób mówiących w języku ojczystym jak i obcym. Ponieważ angielski jest powszechnie używanym językiem w międzynarodowej łączności lotniczej, wiele osób posługujących się nim jako obcym musi się go uczyć, aby podnieść swój poziom znajomości. Jednak nie należy obciążać osoby mówiącej w obcym języku całym ciężarem usprawniania wzajemnego porozumiewania się.

5.3.1.2 Nieporozumienia mogą występować pomiędzy osobami mówiącymi tym samym językiem. Nieporozumienia mogą wystąpić wskutek błędu lingwistycznego lub niezrozumiałej cechy (dwuznaczność, homofonia itp.) albo na skutek ludzkiego niedbalstwa (zła dykcja, kiepska praca mikrofonu, za dużo danych w pojedynczej transmisji lub niecierpliwość). Nieporozumienia mogą wystąpić pomiędzy obcokrajowcem, a osobą mówiącą w języku ojczystym z tych samych powodów lub wskutek innych przyczyn, typowych dla obcokrajowców używających angielskiego.

5.3.1.3 Osoby, dla których język angielski jest językiem ojczystym również odgrywają bardzo poważną rolę w światowych wysiłkach prowadzących do zwiększenia bezpieczeństwa w porozumiewaniu się, i dlatego większość informacji znajdujących się w tym rozdziale jest skierowana na współpracę pomiędzy osobami mówiącymi w języku angielskim jako ojczystym i jako drugim. Poprawianie bezpieczeństwa w łączności radiowej nie jest drobnym zagadnieniem, wymaga wspólnego wysiłku i szerokiej współpracy. Piloci i kontrolerzy, mówiący w języku angielskim jako ojczystym lub jako drugim skorzystają z wiedzy o tym jak funkcjonuje język, z głównym naciskiem na strategię ułatwiające rozumienie i jednoznaczność. Dodatkowo, osoby, dla których jest to język ojczysty mają etyczny obowiązek rozszerzenia swojej świadomości lingwistycznej i dołożenia staranności w przekazywaniu wiadomości.

5.3.1.4 Pod tym względem współpraca międzynarodowa jest ważna. Obciążenie można podzielić w następujący sposób:

- a) państwa członkowskie mogą dopilnować, aby frazeologia przez nie stosowana była jak najbardziej zbliżona do znormalizowanej frazeologii ICAO;
- b) osoby biegle mówiące w języku angielskim i dla których jest to język ojczysty mogą zapoznać się ze strategiami usprawniającymi międzykulturowe porozumiewanie się;
- c) osoby biegle mówiące w języku angielskim i dla których jest to język ojczysty mogą powstrzymać się od stosowania idiomów, kolokwializmów i innego żargonu w łączności radiowej oraz mogą modulować tempo swojego przekazu; i
- d) osoby, dla których angielski jest językiem ojczystym mają taki sam obowiązek jak osoby, dla których jest to drugi język pilnowania, aby ich wariant/odmiana angielskiego była zrozumiała dla międzynarodowej społeczności lotniczej. Organizacje, w których mówi się po angielsku mogą zainwestować w przygotowanie wysokiej jakości materiałów do nauczania języka angielskiego.

#### 5.3.2 Zgodność ze standardową frazeologią ICAO

5.3.2.1 Dla poprawienia standardów łączności, w pierwszej kolejności państwa członkowskie powinny zrównać frazeologię stosowaną w swoich operacjach ze standardową frazeologią ICAO. Jest dużo anegdotycznych dowodów na kłopoty spowodowane użyciem niestandardowej frazeologii, szczególnie przez osoby używające angielskiego jako drugiego języka.

5.3.2.2 Poniżej przykład w jaki sposób, niestandardowa frazeologia stwarza niebezpieczną przeszkodę dla bezpieczeństwa międzynarodowych operacji. Poniższy przykład został przedstawiony przez pracownika wyższego szczebla przewoźnika lotniczego.

Należy rozważyć sytuację podchodzenia samolotu do lądowania z widocznością i wg instrumentów na dużym międzynarodowym lotnisku w dowolnym miejscu na świecie. Nieważne z jakiego powodu kapitan decyduje się na odejście na drugi krąg będąc jeszcze w chmurach. Zgodnie z przepisami, kontrola ruchu lotniczego powinna zostać poinformowana, jak tylko jest to możliwe, że samolot wykonuje odejście na drugi krąg. Krytyczna transmisja radiowa do wieży może być sformułowana w różny sposób, w zależności od przewoźnika lotniczego lub państwa rejestracji samolotu, lub z każdego innego powodu: pilot może zgłosić "odejście na krąg" (*go-around*), "nieudane podejście"

(*missed approach*), “przerwane podejście” (*balked approach*), lub “zaniechanie podejścia” (*abandon approach*). Jeżeli stosowane są pojęcia niestandardowe lub żargon, co niestety zdarza się częściej niż powinno, kontroler i inni piloci znajdujący się w sąsiedztwie usłyszą “we’re on the go”, lub inny regionalny żargon. Działania podejmowane przez załogę w kokpicie są czytelne/zrozumiałe i załoga wykonuje manewr jako zespół, ale ich zamiary mogą być źle zrozumiane przez innych korzystających z tej samej częstotliwości radiowej, w tym przez inne samoloty w bezpośrednim sąsiedztwie oraz przez kontrolera odpowiedzialnego za zapewnienie separacji.

### 5.3.3 Międzykulturowa komunikacja

5.3.3.1 W łączności radiowej występuje szereg elementów, które stanowią wyzwanie dla osób posługujących się językiem angielskim jako obcym. Po pierwsze, wiele osób uważa, że porozumiewanie się w obcym języku jest stresujące. Mówienie w obcym języku z osobą biegle nim się posługującą lub, dla której jest to język ojczysty jest doświadczeniem onieśmielającym. Po drugie, łączność radiowa pozbawiona jest możliwości korzystania z podpowiedzi wizualnych, co zdecydowanie utrudnia porozumiewanie się, gdyż w kontakcie bezpośrednim wiele informacji przekazywanych jest bez użycia słów, a przy wykorzystaniu języka ciała i wyrazu twarzy. I na koniec, niektóre badania wykazują, że stres negatywnie wpływa na umiejętności językowe. Pilotowanie i dowodzenie statkiem powietrznym to czynności w pewnym stopniu niezwykle stresujące. Tak więc pilotowanie lub dowodzenie statkiem powietrznym i równoległe porozumiewanie się przez radio bez wizualnych podpowiedzi uaktywnia w procesie porozumiewania się szereg czynników wywołujących stres.

5.3.3.2 W takim kontekście, jeżeli mówiący w języku ojczystym są świadomi wyzwań, jakim muszą stawić czoła osoby, dla których jest to język obcy, powinni dołożyć starań by poprawnie wymawiać słowa. Na przykład, osoby mówiące biegle lub, dla których jest to język ojczysty mogą skoncentrować się na utrzymaniu spokojnej i neutralnej intonacji, co niewątpliwie jest bardzo trudne w ruchliwych obszarach kontroli ruchu lotniczego, ale jest znakomitą strategią dla uspokojenia onieśmielonego partnera, dla którego jest to język obcy. Mogą dołożyć starań, aby w trakcie wymiany komunikatów, wyrażać się bezpośrednio oraz oduczyć się stosowania żargonu, slangu lub idiomów. Mogą poprosić o powtórzenie i potwierdzenie zrozumienia przekazanej wiadomości oraz uważnie przysłuchiwać się powtórzeniom, jednocześnie starając się unikać sytuacji “oczekiwania”, zagadnienie dobrze omówione w literaturze dotyczącej czynnika ludzkiego. Dodatkowo, wolniejszy sposób mówienia wydaje się bardziej zrozumiały, tak więc, dołożenie starań dla utrzymania umiarkowanego tempa mowy wydaje się rozsądnym podejściem dla usprawnienia komunikacji.

5.3.3.3 Przejrzystość, zwięzłość i poprawność to cele do osiągnięcia w łączności kontroli ruchu lotniczego. Celem standardowej frazeologii jest zredukowanie wątpliwości i podniesienie sprawności. Tam, gdzie frazeologia nie ma zastosowania, używanie języka potocznego musi dążyć do osiągnięcia tych samych założeń jak frazeologia. Unikanie żargonu i idiomów wszędzie, gdzie jest to możliwe oraz świadomość kłopotów jakie mogą z tego wynikać, doprowadzi do wycyszczenia języka potocznego. Generalna wiedza o żargonie i idiomach oraz o możliwościach skomplikowania porozumienia się pozwoli pilotom i kontrolerom na bezpieczniejsze porozumiewanie się pomimo bariery lingwistycznej i kulturowej.

5.3.3.4 Wiele wypadków i incydentów zostało spowodowanych przez pilota lub kontrolera stosującego mniej bezpośrednie formy przekazania swoich wątpliwości, co w jakiejś części zostało nieprawidłowo odebrane lub zignorowane. Z tego też powodu, bardzo ważne jest, aby piloci i kontrolerzy zapoznali się z koncepcją funkcji, formy i odbioru.

5.3.3.5 Wypowiedzi powinny jednoznacznie określać funkcję porozumiewania się, szczególnie przy próbie wyjaśnienia lub złagodzenia wątpliwości mówiącego. Styl mowy (forma i rejestr) powinien być również odpowiedni dla danej sytuacji. Przykładem jest pytanie drugiego pilota “How about those flaps (a co z tymi klapami)?” wyrażające zaniepokojenie, że klapy nie są dostatecznie daleko wysunięte dla wykonania startu. Znacznie lepiej byłoby swoje zaniepokojenie wyrazić jednoznacznie: “We should extend the flaps further (należy bardziej wysunąć klapy)” lub “Are the flaps extended correctly (czy klapy są prawidłowo wysunięte)?” Kontrolerzy i piloci, stosując jednoznaczne zwroty, mogą zapewnić większą czytelność w łączności z kontrolą ruchu lotniczego. Określ wyraźnie przedmiot wątpliwości. Mów bezpośrednio, a nie bezosobowo.

5.3.3.6 Rola wymowy w ICAO-wskiej Skali Ocen musi być najważniejsza, a wszyscy mówiący muszą poznać wymowę akceptowaną przez szerokie międzynarodowe środowiska lotnicze.

Rozdział 5

Badania jednak wykazały, że w procesie rozumienia, osoby mówiące drugim językiem w znacznym stopniu podpierają się wymową, a nie kontekstem. W komunikacji radiowej oznacza to, że:

- a) należy nadać priorytet wymowie w Skali Ocen znajomości języka wg ICAO;
- i
- b) wszyscy mówcy muszą zdobyć umiejętność wymowy akceptowalną dla większości międzynarodowej społeczności lotniczej.

5.3.3.7 Podczas gdy nie zawsze jest łatwo kontrolować akcent, mówiący mogą kontrolować rozumienie przez dopasowanie tempa wypowiedzi, ograniczanie liczby informacji w każdej wypowiedzi, oraz stosowanie wyraźnych przerw pomiędzy słowami i frazami.

### 5.3.4 Dialekt i akcent

5.3.4.1 ICAO-wskie wymagania dotyczące znajomości języka wymagają, aby mówiący “stosował dialekt lub akcent zrozumiały dla środowiska lotniczego”. Można to zrozumieć jako sygnał dla wszystkich posługujących się językiem, tych dla których jest to język ojczysty i/lub drugi język, że muszą dołożyć starań, aby ich akcent był zrozumiały na całym świecie.

5.3.4.2 Jednym z przykładów skutecznej, ale nieoficjalnej polityki w sprawie akcentu i dialektu można zaobserwować w brytyjskim przemyśle informacyjnym. Kilka lat temu, duża sieć wiadomości telewizyjnych zatrudniła osoby mówiące w tzw. „prestiżowych” dialektach angielskich. Ostatnio jednak bardzo często słychać znacznie więcej różnych brytyjskich akcentów oraz pojawiają się wśród dziennikarzy osoby, dla których angielski nie jest językiem ojczystym. Aczkolwiek nie wydaje się, aby agencja sformalizowała wymagania co do sprawdzania poziomu znajomości języka albo posiadała formalną politykę dotyczącą akceptowalnego akcentu, ale na pewno jakaś nieformalna polityka dla monitorowania stosowania przez dziennikarzy dialektu lub akcentu łatwo zrozumiałego przez większość słuchaczy funkcjonuje.

5.3.4.3 Organizacje szkolące angielsko mówiących kontrolerów działają na podobnej zasadzie, nauczyciele w sposób nieformalny, w bezpośrednim kontakcie ze studentem mogą zwrócić mu uwagę, że używa bardzo mocnego dialektu regionalnego, co wymaga dodatkowego szkolenia lub, w niektórych przypadkach zajęć z wymowy. W takich przypadkach, dla określenia odpowiedniego akcentu, stosuje się zdrowy rozsądek. Nie ma żadnej „światowej organizacji” definiującej dopuszczalny akcent. Nie jest możliwe wskazanie takiego jednego akcentu dla żadnego języka, gdyż różnorodność w jego stosowaniu jest nie do uniknięcia, a dla lingwistów język jest za bardzo złożonym fenomenem, aby dokładnie sprecyzować cechy, które powodują, że język jest powszechnie rozumiany. Uczestnicy międzykulturowej komunikacji więcej skorzystają poznając wyzwania jej stawiane, ucząc się otwartości dla akceptowania innych akcentów i dialektów oraz technik rozpoznawania i negocjowania w przypadku zerwania porozumienia.

### 5.3.5 Monitorowanie operacyjnego zastosowania języka

5.3.5.1 Państwo powinno ustanowić zasady monitorowania indywidualnych umiejętności w warunkach operacyjnych Poziomu 6, oraz osób z minimalnymi umiejętnościami przekazując im informacje i nakładając, konieczne do wdrożenia, działania korekcyjne pozwalające na utrzymanie zrozumiałości i zachowania omówionego powyżej.

5.3.5.2 Wdrożenie ICAO-wskich wymagań dotyczących poziomu znajomości języka nie może całkowicie wyeliminować wszystkich nieporozumień w łączności radiowej. Należy raczej dążyć, na ile to możliwe, aby wszyscy posiadali odpowiedni poziom znajomości języka umożliwiający pełne zrozumienie. Błędy w porozumiewaniu się prawdopodobnie nigdy nie znikną, ale rygorystyczne stosowanie frazeologii ICAO-wskiej, spełnienie ICAO-wskich wymagań dotyczących poziomu znajomości języka, świadomość o potencjalnych trudnościach językowych oraz zrozumienie problemów, z którymi muszą sobie poradzić osoby, dla których jest to język obcy, umożliwi pilotom i kontrolerom łatwiejsze wykrywanie i rozwiązywanie nieporozumień.

## Rozdział 6

### KRYTERIA SPRAWDZANIA ZNAJOMOŚCI JĘZYKA DLA ŚWIATOWEJ HARMONIZACJI

#### 6.1 WPROWADZENIE

6.1.1 Materiał znajdujący się w tym rozdziale będzie przydatny dla cywilnych władz lotniczych i licencjonujących, które nadzorują sprawdzanie poziomu znajomości języka oraz zapewniają władzom państwowym, liniom lotniczym i dostawcom usług żeglugi powietrznej komplet praktycznych narzędzi. Cywilne władze lotnicze i licencjonujące mogą stosować te kryteria jako:

- a) wytyczne dla opracowania metod sprawdzania znajomości języka lotniczego, jeżeli zdecydują się przyznać na ten cel środki; i
- b) listę kontrolną, w oparciu o którą mogą porównać i ocenić przygotowane na zewnątrz testy z języka lotniczego.

6.1.2 Niniejszy rozdział zawiera wytyczne dla cywilnych władz lotniczych, związane z procesem oceniania kandydatów, zgodnie z ICAO-wskimi wymaganiami dotyczącymi poziomu znajomości języka, lub wyboru testów ze znajomości języka lotniczego, oraz omawia dodatkowe materiały pomocnicze w tym zakresie. Rekomendowane kryteria sprawdzania poziomu znajomości języka omówione w tym rozdziale, stanowią wyciąg z zasad najlepszych praktyk przygotowanych w 2005 r. przez Proficiency Requirements in Common English Study Group (PRICESG). Mają one wesprzeć światową harmonizację sprawdzania poziomu znajomości języka lotniczego.

6.1.3 Organizacje prowadzące testy językowe mogą te kryteria stosować jako wytyczne dla gromadzenia informacji i dowodów, dokumentujących spełnienie kryteriów oraz dla ustanowienia kompletności swoich testów.

6.1.4 Wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka mają zastosowanie do wszystkich języków stosowanych w łączności radiowej, tworząc ważne wymaganie sprawdzające. Dotyczy to przede wszystkim języka angielskiego, gdyż większość programów szkoleniowych i egzaminów zostanie opracowanych w tym języku. Dokument skupia się na kryteriach, które mają pomóc w opracowaniu lub wyborze testów z języka angielskiego, ale zasady mają takie samo zastosowanie dla testów przygotowywanych we wszystkich językach stosowanych w łączności radiowej.

6.1.5 Zalecane w tym rozdziale kryteria uważane są za odpowiednie dla różnych kontekstów, w których prowadzi się testy z języka lotniczego. Zasady stanowiące podstawę dla tych kryteriów, odpowiadają różnym potrzebom operacyjnym i legislacyjnym w zależności od miejsca ich stosowania w strukturach danej administracji.

6.1.6 Rozdział dzieli się na dwie sekcje:

- a) sekcję 6.2 zawierającą historię i kontekst wraz z odniesieniami do innych, odpowiednich dokumentów i wytycznych; i
- b) sekcję 6.3 omawiającą rekomendowane kryteria dla egzaminowania języka lotniczego, włącznie z omówieniem ich znaczenia, dlaczego ważne jest ich uwzględnienie i, tam gdzie ma to zastosowanie, wskazujące dodatkowe informacje.

Załącznik C do niniejszego dokumentu zawiera, w formie listy kontrolnej, rekomendowane kryteria.

6.1.7 Niniejszy rozdział stanowi tylko wskazówkę, gdyż brak jest miejsca na wyczerpujące omówienie systemu sprawdzania poziomu znajomości języka. Nie zakłada się zastąpienia rozległych standardów sprawdzania, wytycznych oraz zasad etyki i dobrych praktyk, które można znaleźć w literaturze dotyczącej sprawdzania poziomu znajomości języka. Egzaminy językowe stanowią specjalistyczną dyscyplinę. Zaleca się udział zawodowych ekspertów na każdym poziomie wyboru i wdrożenia procesu egzaminowania języka lotniczego.

## 6.2 HISTORIA

### 6.2.1 Standardy sprawdzania znajomości języka

6.2.1.1 Dzisiaj, światowy przemysł nie ma żadnych wymagań dotyczących formalnego, zewnętrznego certyfikowania programów sprawdzania znajomości języka lotniczego. Jest kilka organizacji, na poziomie krajowym lub regionalnym, które świadczą usługi w zakresie certyfikowania testów.

6.2.1.2 Informację o międzynarodowych, rodzajowych standardach sprawdzania znajomości języka można znaleźć na stronach internetowych kilku zrzeszeń prowadzących takie testy:

- a) The Association of Language Testers in Europe (ALTE) — [www.alte.org](http://www.alte.org); and
- b) International Language Testing Association (ILTA) — [www.iltaonline.com](http://www.iltaonline.com).

6.2.1.3 Należy jednak pamiętać i uznać, że istniejące testy językowe zastosowania akademickiego lub ogólnego, nie są odpowiednie dla specjalistycznej domeny sprawdzania poziomu znajomości języka lotniczego, jak szczegółowo omówiono w rozdziale 4, pkt 4.5.13 do 4.5.15. Szczególne potrzeby dotyczące sprawdzania poziomu znajomości języka lotniczego opisane są poniżej.

### 6.2.2 Wysokie ryzyko

6.2.2.1 Sprawdzanie poziomu znajomości języka na zgodność z wymaganiami licencjonowania z Załącznika 1 ICAO obarczone jest wysokim ryzykiem, a wpływ na to ma szereg czynników. Nieodpowiednie sprawdzanie poziomu znajomości języka lotniczego może doprowadzić do poważnych luk w bezpieczeństwie lub mieć bardzo negatywne skutki społeczne i ekonomiczne.

6.2.2.2 Wyniki testu językowego mogą mieć poważne skutki zarówno dla danej osoby jak i organizacji. Wykonujący operacje międzynarodowe pilot lub kontroler, który nie wykaże się posiadaniem umiejętności językowych zgodnych z wymaganiami ICAO, może nie dostać licencji do wykonywania operacji międzynarodowych, co z kolei może mieć poważny skutek na jego indywidualną karierę, jak również na potrzeby personalne przewoźnika lotniczego lub służb ruchu lotniczego, dla których pracuje.

6.2.2.3 Ponadto, między innymi, bezpieczeństwo pasażerów przewoźnika lotniczego zależy od skuteczności porozumienia się pilota z kontrolerem ruchu lotniczego. Skuteczny przekaz informacji operacyjnych jest istotny. Jeżeli angielski jest językiem stosowanym w łączności radiowej, to potrzebne są wiarygodne, skuteczne i ważne systemy sprawdzania (testy), aby zapewnić, że piloci i kontrolerzy posiadają dostateczny poziom znajomości języka angielskiego.

6.2.2.4 I na koniec, należy rozważyć czynniki ekonomiczne. Władze państwowe, przewoźnicy lotniczy i służby świadczące usługi nie posiadają środków do zmarnowania na nieodpowiednie lub niesprawdzone testy i nie stać ich na stratę w zasadzie w pełni kompetentnego personelu na skutek zastosowania nieodpowiednich testów. A w konsekwencji, nie stać ich na wypadki spowodowane nieskuteczną łącznością pomiędzy pilotem i kontrolerem.

6.2.2.5 Z tych wszystkich powodów szalenie istotnym jest, aby sprawdzanie języka dla celów licencjonowania spełniało najlepsze praktyki i uwzględniało szczególne wymagania operacji lotniczych.

### 6.2.3 Podstawowe zasady sprawdzania poziomu znajomości języka

6.2.3.1 Sprawdzanie poziomu znajomości języka jest domeną specjalistyczną i na świecie nie ma żadnej uznanej władzy sprawdzającej poziom znajomości języka, ani żadnego wspólnie zaakceptowanego, najlepszego sposobu prowadzenia testów językowych. Wskutek tego występuje pewna różnorodność w sposobie przygotowywania i administrowania programami sprawdzającymi.

6.2.3.2 Jednak ustanowione są zasady i metody postępowania, których stosowanie jest uzgodnione na szeroką, zawodową skalę. Zasady i metody postępowania zostały wprowadzone do tego rozdziału i tworzą rekomendowane ramy dla opracowywania i administrowania testami z języka lotniczego.

6.2.3.3 Nadrzędną troską osób przygotowujących testy wysokiego ryzyka powinna być uczciwość. Przy sprawdzaniu poziomu znajomości języka uczciwość rozumiana jest jako ważność i wiarygodność. Praktyczność jest trzecią podstawową cechą testu. Wszystkie testy powinny być oceniane w oparciu o ich ważność, wiarygodność oraz udokumentowaną praktyczność.

- a) **Ważność.** Ważność wskazuje na stopień w jakim test dokonuje pomiaru tego co powinien. Tak więc, dla uzasadnienia oceny poziomu znajomości języka angielskiego, egzaminatorzy muszą zebrać i przedstawić dowody w oparciu o uzyskane przez daną osobę wyniki z testu.
- b) **Wiarygodność.** Wiarygodność odnosi się do stałości testu. Należy przedstawić dowody potwierdzające, że test generuje spójne wyniki. Wiarygodność przedstawiana jest zazwyczaj jako współczynnik w zakresie od 0.0 do 1.0. Żaden test nie uzyska doskonałej wiarygodności (1.0), należy jednak szukać takich, których współczynnik wiarygodności jest najbardziej zbliżony do 1.0.

Przy opracowywaniu testu językowego stosowanych jest szereg mierników standardu oceny jego wiarygodności. Jednym z przykładów jest porównanie dwóch wersji testu: wersji wykorzystanej przez jednego zdającego z wersją wykorzystaną przez drugiego zdającego. Jeżeli test jest wiarygodny to oba testy powinny być tak samo trudne i tak samo złożone.

Inną metodą oceny wiarygodności testu jest porównanie wyników grupy zdających dany test z wynikami innej grupy zdającej inny test. Więcej informacji o ocenie ważności i wiarygodności można znaleźć w *Principles of Good Practice for ALTE Examinations*, dostępnej na <http://www.alte.org/cop/index.php>.

- c) **Praktyczność.** Praktyczność odnosi się do wyważenia środków potrzebnych dla przygotowania testu (włącznie z kosztami i ekspertyzą), a środkami dostępnymi dla realizacji zadania.

### 6.2.4 Skutki wyników testu

6.2.4.1 Inny, ważny element związany z projektowaniem testu dotyczy negatywnych lub pozytywnych jego skutków na szkolenie. Skutki wyników testu można opisać jako wpływ sprawdzania na nauczanie i uczenie się. Skutki odzwierciedlane są w sposobie w jaki nauczyciele przygotowują programy obejmujące dane obszary zainteresowania, w formie i zawartości egzaminu lub testu, lub w sposobie, w jaki studenci modyfikują swoje strategie uczenia się, celem uzyskania pozytywnego wyniku z konkretnej formy testu zamiast skupiania się na doskonaleniu wiedzy i umiejętności, które są nim sprawdzane.

6.2.4.2 Ważny projekt testu, odpowiedni dla formy i nauczanej treści (tzn. umiejętność porozumiewania się w języku, jak zdefiniowano w Skali Ocen) będzie generować skutki pozytywne.

6.2.4.3 Jako przeciwieństwo, przykład negatywnych skutków można znaleźć w starszych wzorach testów TOEFL, które zawierały znaczną liczbę pytań dotyczących konkretnych punktów gramatycznych (wybór odpowiedzi lub rozpoznanie błędu). Studenci zaniebdywali objętą programem naukę umiejętności w porozumiewaniu się, a czas poświęcali na wykonywaniu ćwiczeń TOEFL, licząc na łatwiejsze uzyskanie dobrego wyniku. Badania jednak wykazują, że takie ćwiczenia nie podnoszą poziomu znajomości języka, przypadek skutku negatywnego.

6.2.4.4 Obowiązkiem projektantów testów jest uaktywnianie pozytywnych skutków, gdyż proces egzaminowania może mieć znaczący wpływ na:

- a) ważność samego testu (czy wynik testu to wyłączny skutek ćwiczeń czy też odzwierciedla prawdziwe umiejętności posługiwania się językiem?); i
- b) sposób nauczania dla uzyskania wymaganego poziomu i wszechstronnych umiejętności dla spełnienia standardów zdefiniowanych w Skali Ocen ICAO.

6.2.4.5 Podsumowując, dobrze zaprojektowany test ze znajomości języka lotniczego zachęcać będzie studentów do skupiania się na rozwijaniu umiejętności w oparciu o naukę języka.

### 6.2.5 Cel i typ testu

6.2.5.1 Testy mogą mieć różne cele. Konkretny cel testu ma wpływ na proces jego tworzenia. Niektóre typy testu oraz ich cele mogą obejmować jak niżej:

- a) **Diagnostykę.** Identyfikowanie słabych i mocnych punktów oraz określenie braków.
- b) **Umiejscowienie.** Przydzielenie studentom programu szkolenia na odpowiednim poziomie.
- c) **Postęp.** Mierzenie postępów w nauczaniu.
- d) **Osiągnięcia.** Mierzenie czego nauczyli się studenci.
- e) **Zdolności.** Ocena zdolności pozyskiwania wiedzy lub uczenia się nowych umiejętności.
- f) **Sprawność.** Ocena umiejętności w oparciu o komplet kryteriów.

6.2.5.2 Konieczność sprawdzenia poziomu znajomości języka może nastąpić w różnych momentach kariery pilota lub kontrolera ruchu:

- a) przy wyborze do szkolenia przygotowawczego;
- b) w programach szkoleniowych dla celów diagnostycznych;
- c) dla sprawdzenia postępów podczas szkolenia;
- d) dla spełnienia wymagań Załącznika 1 ICAO jako wymogu licencjonowania; lub
- e) jako okresowa ocena umiejętności.

6.2.5.3 Wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka SARP w Załączniku 1, aby spełnić przepisy licencjonowania, nakładają wymóg sprawdzania umiejętności posługiwania się językiem.

6.2.5.4 Sprawdzanie poziomu znajomości języka jest czymś innym niż sprawdzanie postępów lub umiejętności, gdyż nie odnosi się to bezpośrednio do programu szkolenia. To znaczy, że kandydaci przystępujący do testu nie powinni mieć możliwości bezpośredniego przygotowania się do testu z poziomu znajomości języka (przez np. zapamiętywanie informacji). Testy z poziomu znajomości języka wymagają, aby przystępujący do nich zademonstrowali swoje umiejętności do wykonania czegoś reprezentatywnego dla całego przekroju wymaganej wiedzy i umiejętności, a nie prostej demonstracji nauczonych, policzalnych założeń programowych. W kontekście lotniczym, sprawdzanie poziomu znajomości języka powinno określić umiejętność kandydatów do skutecznego stosowania odpowiedniego języka w warunkach operacyjnych.



6.2.5.5 Testy dla określenia poziomu znajomości języka to jedyne testy odpowiednie dla celów licencjonowania w środowisku lotniczym. Ponieważ licencjonowanie odgrywa kluczową rolę w bezpieczeństwie operacji lotniczych, niniejszy rozdział skupia się na sprawdzaniu poziomu znajomości języka.

### 6.2.6 Metody przeprowadzania testów

6.2.6.1 Testy poziomu znajomości języka w zakresie mówienia i słuchania mogą być przeprowadzane bezpośrednio lub pośrednio. Podstawowa różnica pomiędzy technikami bezpośrednimi a pośrednimi to w jaki sposób wywoływane są próbki mowy, tzn. w jaki sposób polecenia nakazujące mówienia są przekazywane zdającemu. Techniki bezpośrednie obejmują rozmowę bezpośrednią lub telefoniczną pomiędzy zdającym a rozmówcą, który również może być egzaminatorem oceniającym. W technikach pośrednich, polecenia i pytania są wcześniej nagrane, a odpowiedzi zdających są nagrywane i oceniane później, w niektórych przypadkach nawet w innym miejscu.

6.2.6.2 Niezależnie od ich różnych cech, zarówno procedury sprawdzania na żywo jak i odsłuchiwanie nagrań mają ten sam cel: bezpośrednią ocenę umiejętności mówienia i interakcji danej osoby.

### 6.2.7 Bezpośrednie i pośrednie procedury sprawdzania

6.2.7.1 W bezpośrednich procedurach sprawdzania, kandydat rozmawia bezpośrednio z rozmówcą, który może być egzaminatorem lub egzaminatorem oceniającym. W procedurze bezpośredniej, wzajemna interakcja może być obserwowana i oceniona w rzeczywistym czasie przez egzaminatora oceniającego lub nagrana, dla późniejszej oceny. Kandydat ma wykonać zadania językowe na podstawie wypowiedzianych poleceń. Poleceniem może być zadane pytanie lub podane przez rozmówcę zagadnienie. Kandydat może być, np. poproszony o udział w rozmowie z interlokutorem lub o odegranie jakiejś roli.

6.2.7.2 Jedną z zalet sprawdzania bezpośredniego jest to, że zadania sprawdzające są bardziej naturalne lub bardziej komunikatywne, gdyż kandydat nawiązuje kontakt z interlokutorem. Kolejną zaletą sprawdzania bezpośredniego jest unikalna dla każdego testu interakcja pomiędzy kandydatem a interlokutorem i występowanie nieskończonej liczby dostępnych poleceń. Np., jeżeli kandydat wspomni podczas testu, że jego ojciec jest kontrolerem ruchu lotniczego, interlokutor może zadać pytania związane z tą informacją – pytania, których może nie zadać żadnemu innemu kandydatowi. W testach bezpośrednich występuje znacznie mniejsze prawdopodobieństwo, że kandydat odpowiadać będzie wyuczonymi przykładami mowy w celu przekonania egzaminatora o posiadaniu wyższego poziomu znajomości niż jest faktycznie.

6.2.7.3 Testy bezpośrednie wymagają szczególnej uwagi przy standaryzowaniu projektu i procedur administracyjnych, głównie w odniesieniu do zarządzania czasem, pod względem charakteru treści wkładu językowego i zachowania interlokutora. Powodem tego jest potrzeba unikania uprzedzeń, które niezamierzenie mogą pojawić się w wyniku czynnika ludzkiego występującego podczas interakcji. Np. rozmówca, nie zdając sobie z tego sprawy, może zadać jednemu kandydatowi trudniejsze pytania niż drugiemu, lub może mówić wolniej lub wyraźniej niż inny interlokutor.

6.2.7.4 Test bezpośredni wymaga bezpośredniej interakcji pomiędzy ludźmi, więc administrowanie lub przeprowadzanie testu pochłania więcej czasu i angażuje więcej osób niż test pośredni.

6.2.7.5 W testach pośrednich, próbki mowy są wydobywane w oparciu o wcześniej zapisane, a więc standardowe polecenia. Stanowi to poważną zaletę, gdyż każdy kandydat otrzymuje takie same lub podobne polecenia, co jest bardzo uczciwe. Kolejną zaletą testów pośrednich jest możliwość ich administrowania w laboratorium audio lub przy użyciu komputera, a więc w tym samym czasie większa liczba kandydatów może przystąpić do testu.

6.2.7.6 Jednak brak elastyczności przy stosowaniu standartowych, wcześniej zapisanych poleceń może skutkować poważnym ograniczeniem zakresu oceny jaki jest możliwy w przypadku zastosowania testów pośrednich. Ograniczenie może być szczególnie krytyczne w możliwości oszacowania przez test pełnego zakresu umiejętności, objętych opisami interakcji w Skali Ocen ICAO. Odgrywane role i symulacje realizowane w ten sposób będą krótkie, nienaturalne i ograniczone do najbardziej rutynowych aspektów stosowania języka.

6.2.7.7 Niezależnie od tego, czy stosowane są bezpośrednie czy pośrednie metody sprawdzania, ważne jest, aby kandydaci oceniani byli pod kątem posiadanych umiejętności posługiwania się językiem w rutynowych lub niespodziewanych lub złożonych sytuacjach, co stanowi dowód ich poziomu znajomości. Zarówno bezpośrednie jak i pośrednie testy, jeżeli są dobrze skonstruowane, mogą wydobyc próbki mowy, które będą ocenione pod kątem umiejętności mówienia i słuchania. Każda metoda sprawdzania ma swoje wady i zalety.

### 6.2.8 Zagadnienia związane ze szczególnym celem sprawdzania poziomu znajomości języka

6.2.8.1 W kontekście wymagań dotyczących sprawdzania poziomu znajomości języka wg ICAO, występują podstawowe ograniczenia wykraczające poza najlepsze praktyki sprawdzania rodzajowego języka. Są to:

- a) istota testu;
- b) zawartość testu, szczególnie w odniesieniu do roli standardowej frazeologii w sprawdzaniu języka lotniczego;
- c) zadania testu; i
- d) sprawdzanie umiejętności na eksperckim poziomie 6.

#### *Istota testu*

6.2.8.2 Wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka skupiają się na mówieniu i słuchaniu. Tak więc, testy prowadzone pod kątem zgodności z wymaganiami licencjonowania Załącznika 1 ICAO powinny skupiać się na umiejętności mówienia i słuchania.

#### *Zawartość testu*

6.2.8.3 Celem testu dla sprawdzenia poziomu znajomości języka jest ocena umiejętności kandydata do posługiwania się językiem, zademonstrowanej w wymyślonej sytuacji dla generalnego określenia jego umiejętności do korzystania z języka w przyszłych, prawdziwych sytuacjach. Ponieważ mamy tutaj do czynienia z wysokim ryzykiem, piloci i kontrolerzy ruchu lotniczego mają prawo być sprawdzani w podobnych warunkach do tych, w których pracują. Tak więc zawartość testu powinna odpowiadać ich zawodowej roli.

6.2.8.4 Łączność radiowa wymaga stosowania nie tylko standardowej frazeologii ICAO, ale również języka potocznego. Frazeologia jest stworzonym kodem składającym się ze specyficznych słów, które w kontekście operacji lotniczych mają precyzyjne i jednoznaczne znaczenie operacyjne. Język potoczny zdefiniowany jest w dokumentach ICAO jako „spontaniczne, kreatywne, niekodowane posługiwanie się danym językiem ojczystym”. Inaczej mówiąc, język potoczny można traktować jako język bez frazeologii, stosowany przez uczestników łączności radiowej, gdy standardowa frazeologia jest nieodpowiednia.

6.2.8.5 Postanowienia o wymaganiach ICAO dotyczących poziomu znajomości języka, które bezpośrednio dotyczą zawartości testu znajdują się w:

- a) *Załączniku 1*, App. 1, gdzie całościowe opisy odnoszą się do „zagadnień związanych z pracą”, „kontekstu związanego z pracą” i „rutynowych sytuacji zawodowych”; i
- b) *Załączniku 1*, App. A, w „Słownictwie” i „Rozumieniu”, gdzie jest odniesienie do „zagadnień związanych z pracą”.

6.2.8.6 Stosowanie standardowej frazeologii ICAO jest umiejętnością operacyjną, która jest nauczana przez wykwalifikowanych operacyjnych specjalistów lotniczych i jest nabywana podczas szkolenia operacyjnego, do wymaganego przez kandydatów na pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego poziomu. Nauczanie i sprawdzanie umiejętności w zakresie standardowej frazeologii jest zagadnieniem operacyjnym, a niezwiązanym z poziomem znajomości języka.

Tak więc, test opracowany dla oceny wiedzy lub stosowania standardowej frazeologii nie może być stosowany do oceny poziomu znajomości języka potocznego.

6.2.8.7 Przed przyjęciem w 2003 r. przez ICAO postanowień dotyczących języka, oceny standardowej frazeologii oparte były na technicznej dokładności i odpowiedniości dla kontekstu operacyjnego, a w zakresie techniki wypowiedzi, tylko na rodzajowych „dobrych praktykach”. Po przyjęciu w 2003 r. przez ICAO postanowień dotyczących języka i opublikowaniu ICAO’wskiej Skali Oceny poziomu znajomości języka, zaleca się aby przy ocenianiu standardowej frazeologii ICAO, poza istniejącymi wytycznymi PANS-ATM, również stosowano/korzystano z opisów wymowy i biegłości mających zastosowanie do operacyjnego poziomu 4.

6.2.8.8 Dopuszcza się, aby test ze znajomości języka potocznego w kontekście pracy zawierał opis zadania lub polecenia, w którym zawarta jest standardowa frazeologia. Zadanie może służyć jako rozgrzewka lub jako środek dla przygotowania kontekstu dla łączności radiowej, w której pojawiają się wypowiedzi kandydata w języku potocznym. Jeżeli polecenia zawierają frazeologię, należy dopilnować, aby była stosowana prawidłowo i zgodnie ze standardową frazeologią ICAO.

### **Zadania testu**

6.2.8.9 Jest wiele różnych zadań lub poleceń, które można użyć dla wydobycia próbek mowy. Zasadniczo, najlepsze zadania to takie, które odzwierciedlają prawdziwe czynności. Ważne jest, aby pamiętać, że kontekst związany z pracą można zrozumieć w różny sposób. W przypadku wąskiej interpretacji odtworzona będzie łączność radiowa, włącznie z zakresem języka potocznego potrzebnego w sytuacjach nietypowych, niespodziewanych lub awaryjnych. W przypadku szerokiej interpretacji całościowych opisów i Skali Ocen należy położyć nacisk na wydobycie języka potocznego w zakresie różnych tematów związanych z łącznością radiową lub operacjami lotniczymi, bez odtwarzania konkretnej łączności radiowej. Przykłady mogą uwzględniać pytania i rutynowe odpowiedzi, wymianę dotyczącą rozwiązania problemu, odprawy, symulację i odgrywanie ról. Obie interpretacje są ważne.

### **Sprawdzanie umiejętności na eksperckim poziomie 6**

6.2.8.10 Opisy poziomu 6 w Skali Ocen ICAO odnoszą się do stosowania elementów języka, wykraczających poza kontekst związany z pracą, wskazany w opisach niższych poziomów. Formalna ocena poziomu 6 z wykorzystaniem specjalistycznego testu językowego, nastąpi po zrealizowaniu pełnej procedury obejmującej zadania i konteksty wykraczające poza przedmiot łączności radiowej. Ponadto, ponieważ poziom znajomości języka jest stosunkowo łatwo ocenić na obu końcach skali umiejętności, nie jest trudno rozpoznać “Eksperta” (włącznie z osobą mówiącą w języku ojczystym lub mówiącą jak w języku ojczystym). Z tych też powodów, proces oceny na poziomie 6 powinien być prowadzony przez wyszkolonego i wykwalifikowanego egzaminatora, ale niekoniecznie przez specjalistę językowego lub nie powinien wymagać stosowania w pełni rozwiniętego testu z języka specjalistycznego.

6.2.8.11 Osoby jednojęzyczne, posługujące się językiem ojczystym należy traktować jako “prawdopodobnych ekspertów w mówieniu”. Jednak kategoria prawdopodobnych ekspertów w mówieniu może również uwzględniać osoby mówiące w wielu językach, które traktują ten język jako jeden z ojczystych, oraz osoby mówiące w obcym języku, które nabyły wysoki poziom umiejętności. Kandydat, który wstępnie uważany jest za osobę mówiącą na poziomie 6, może zostać oceniony w procesie nieformalnym (np. rozmowa lub ustna interakcja z władzą licencjonującą, rekrutującym urzędnikiem lub egzaminatorem praktycznym), popartym udokumentowanymi dowodami o jego historii lingwistycznej. Historia lingwistyczna, do uznania przez władze państwowe, może obejmować:

- a) miejsce urodzenia i miejsca przebywania w okresie dzieciństwa;
- c) długie okresy przebywania w środowisku języka używanego towarzysko, zawodowo lub w nauce;
- d) długie okresy nauki języka lub posiadane dyplomy ukończenia uczelni;
- e) bardzo wysokie oceny w ogólnych testach językowych.

6.2.8.12 Na podstawie ocenionej i udokumentowanej informacji, należy opisać i wdrożyć procedurę formalnego uznania znajomości języka na poziomie 6. Należy wdrożyć te procedury i zdefiniować je raczej jako oceniające “zdarzenia” niż testy. Wyszkolony i wykwalifikowany egzaminator oceniający lub zespół osób oceniających powinien realizować procedurę, która obejmować będzie ocenę stosowania języka w kontekście pracy z odniesieniem do Skali Ocen ICAO. Egzaminatorem oceniającym może być egzaminator praktyczny lub kontroli ruchu lotniczego, a procedura może być przeprowadzona w oparciu o analizę operacyjną zawierającą element umiejętności językowych.

6.2.8.13 Aczkolwiek stosunkowa łatwość oceny umiejętności na poziomie eksperta dopuszcza elastyczność co do sposobu dokonania oceny, to jednak demonstracja umiejętności językowych jest ważnym elementem w formalnym procesie prowadzącym do wydania licencji pilotowi lub kontrolerowi ruchu lotniczego. Tak więc, bardzo ważne jest, aby każde państwo ustanowiło odpowiednie procedury zapewniające prawidłowe udokumentowanie wyników. Ze względu na potencjalny wpływ na bezpieczeństwo oraz, po uzyskaniu poziomu 6 znajomości języka, brak konieczności przyszłego demonstrowania umiejętności, nie zaleca się, bez posiadania dokumentów dowodowych, nieformalnego uznania poziomu 6.

6.2.8.14 W przypadkach, gdy taka procedura unieważnia spodziewany poziom 6, kandydat, przed złożeniem wniosku o ponowne przystąpienie do tej samej procedury sprawdzającej, może być skierowany na uzupełniające szkolenie i/lub na poddanie się formalnej procedurze sprawdzenia znajomości specjalistycznego języka, jak opisano poniżej. Ta procedura będzie odpowiednia dla osób posługujących się językiem ojczystym, których akcent lub dialekt nie jest czytelny dla środowiska lotniczego.

### 6.3 ZALECANE KRYTERIA DO STOSOWANIA PRZY SPRAWDZANIU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA LOTNICZEGO

#### 6.3.1 Ogólne

Kryteria wyszczególnione poniżej są sformułowane jako niezależne stwierdzenia. Jednak dla osób nieznających koncepcji sprawdzania znajomości języka nie wszystkie kryteria mogą być czytelne. Kilka kryteriów wymaga dokumentów dowodowych ich spełnienia. Przedstawiono również informację uzupełniającą, ułatwiająca wdrożenia opisanych poniżej kryteriów.

- **Co to znaczy.** Tam gdzie to konieczne, organizacja przeprowadzająca testy dostarcza dokumenty dowodowe potwierdzające spełnienie kryterium. Niniejszy punkt zawiera opis rodzaju informacji koniecznej dla dopełnienia przemyślanej oceny.
- **Dlaczego to jest ważne.** Podczas gdy dla ekspertów sprawdzających, czytelność/klarowność jest oczywista, nie musi tak być dla osób nieznających tej dyscypliny. Niniejszy punkt uzasadnia dlaczego konkretne kryterium jest istotnym dla najlepszych praktyk sprawdzania.
- **Informacja dodatkowa.** W przypadku niektórych kryteriów, czytelnicy mogą odczuwać potrzebę uzyskania dodatkowych informacji. W tym celu niniejszy punkt zawiera dodatkowe, przydatne wyjaśnienia lub odniesienia.

#### 6.3.2 Projekt i konstrukcja testu

6.3.2.1 Test musi być tak zaprojektowany, aby oceniał umiejętność mówienia i słuchania zgodnie z każdym elementem Skali Ocen ICAO dotyczącej poziomu znajomości języka oraz całościowymi opisami znajdującymi się w Załączniku 1.

- **Co to znaczy.** Testy językowe dla załóg latających i kontrolerów ruchu lotniczego powinny szczególnie dotyczyć umiejętności językowych opisanych w Skali Ocen ICAO, a dotyczących poziomu znajomości języka oraz całościowych opisów znajdującymi się w Załączniku 1. TSP muszą umieć wyjaśnić i uzasadnić stosowane przez siebie metody i podejście do sprawdzania, udawadniając, że wszystkie elementy Skali Ocen ICAO zostały uwzględnione.
- **Dlaczego to jest ważne.** Wymagania dotyczące poziomu znajomości języka zawarte w Załączniku 1 podają, że mówienie i słuchanie powinno być oceniane w operacyjnej łączności lotniczej. Opisy całościowe i Skala Ocen zostały tak opracowane, aby uwzględnić specyficzne wymagania łączności radiowej. Każdy element Skali Ocen jest tak samo ważny. Testy przygotowane dla innych celów mogą nie uwzględniać specyficznych i unikalnych wymogów dla sprawdzania języka lotniczego.
- **Informacja dodatkowa.** W SARP w Załączniku 1, rozdział 1, 1.2.9, znajduje się wymóg o konieczności dokonania oceny umiejętności mówienia i rozumienia przez pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego. Dodatku A do Załącznika 1 zawiera Skalę Ocen, która opisuje zakres poziomów znajomości języka. Sprawdzanie umiejętności mówienia i słuchania wymaga procedur, które są inne od procedur służących sprawdzaniu umiejętności czytania, pisania lub znajomości gramatyki. Sprawdzanie umiejętności czytania, znajomości gramatyki języka angielskiego lub słownictwa, niezależnie od ich kontekstu, nie jest zgodne z wymaganiami ICAO.

6.3.2.2 Definicja określająca cel testu, opisująca jego założenia i grupę osób, do której jest adresowany ma być dostępna dla wszystkich decydentów.

- **Co to znaczy.** Różne testy mają różne cele (jak opisano w 6.2.5) i inną grupę osób, dla których są przeznaczone. Jeżeli analizowany jest istniejący test, ważne jest, aby organizacja oferująca ten test wyraźnie opisała jego cel oraz grupę osób, do których jest adresowany.
- **Dlaczego to jest ważne.** Jako punkt wyjściowy dla dokonania oceny i odpowiedniości testu należy przygotować jednoznaczną definicję celu oraz określić grupę społeczną, do której test jest kierowany. Cel oraz grupa społeczna, do której test jest kierowany ma wpływ na jego przygotowanie i administrowanie. Np. test językowy dla początkujących pilotów będzie całkowicie inny od testu ukierunkowanego na sprawdzenie szczególnych i specyficznych umiejętności językowych zawodowego pilota; i odwrotnie, test ukierunkowany na sprawdzenie postępów w trakcie szkolenia będzie nieodpowiedni jako test poziomu znajomości języka dla celów licencjonowania.

6.3.2.3 Opis i uzasadnienie konstrukcji testu oraz sposób w jaki koresponduje z wymaganiami ICAO dotyczącymi poziomu znajomości języka powinny być przygotowane w prostym i zrozumiałym języku i dostępne dla decydentów.

- **Co to znaczy.** Są różne podejścia do sprawdzania umiejętności słuchania i czytania. Osoby przygotowujące testy powinny udokumentować, w prostym i zrozumiałym języku dla osób niebędących specjalistami w konstruowaniu testów, powody wybrania przez siebie konkretnego podejścia.
- **Dlaczego to jest ważne.** Opis struktury testu oraz łatwe do zrozumienia wyjaśnienie powodów przyjęcia konkretnej struktury jest jedną z form udawadniania, że test jest odpowiednim narzędziem dla oceny poziomu znajomości języka w danym kontekście i wg wymagań ICAO.
- **Informacja dodatkowa.** Patrz punkty 6.2.3 i 6.2.8 niniejszego dokumentu, dla szerszego wyjaśnienia zagadnień związanych ze sprawdzaniem znajomości języka lotniczego.

6.3.2.4 Test musi spełniać zasady dobrych praktyk oraz kody etyki, omówione w rozdziale 6 w niniejszym Dok. 9835 ICAO.

- **Co to znaczy.** Ważne jest, aby osoby przygotowujące test, spełniały uznane dobre praktyki i zasady etyki.

Rozdział 6

- **Dlaczego to jest ważne.** Sprawdzanie języka lotniczego jest nieuregulowanym przemysłem o bardzo dużym ryzyku. Udokumentowane zasady stosowanych dobrych praktyk i etyki, wraz z dowodami, że organizacja przestrzega tych zasad, służy jako wypełniacz luki w nieuregulowanym systemie.
- **Informacja dodatkowa.** The Association of Language Testers of Europe publikuje zasady dobrych praktyk (*Principles of Good Practice*) dla egzaminatorów ALTE, które są dostępne pod adresem [www.ALTE.org](http://www.ALTE.org).

6.3.2.5 Test nie powinien się skupiać na specyficznych elementach lub wyłącznie na gramatyce czy szczególnym słownictwie.

- **Co to znaczy.** Specyficzny element to pojedyncze pytanie testowe przedstawione bez żadnego kontekstu. Przykładem może być test ze słownictwa, w którym przystępujący muszą przedstawić definicje dla listy słów oraz test gramatyczny, gdzie przystępujący muszą przedstawić formy czasu przeszłego dla listy nieregularnych czasowników. Elementy specyficzne, lub inaczej zwane testem pośrednim, nie sprawdzają bezpośrednio poziomu znajomości języka. Sprawdzają tylko pojedyncze, specyficzne cechy języka uważane za podstawę jego znajomości, tzn. sprawdzają wiedzę gramatyczną, słownictwo, wymowę itp. Taki rodzaj testu nie jest odpowiedni dla oceny poziomu znajomości języka lotniczego.
- **Dlaczego to jest ważne.** Postanowienia ICAO dotyczące języka skupiają się na umiejętności posługiwania się nim. Sprawdzanie specyficznych elementów nie wydobywa umiejętności posługiwania się językiem przez daną osobę. Ponadto kandydaci, którzy uzyskują dobry wynik z takiego testu często bardzo źle wypadają podczas testów, gdzie naprawdę trzeba posługiwać się tym językiem.
- **Informacja dodatkowa.** Jest wiele różnych sposobów na sprawdzenie wiedzy o języku, np:
  - a) pytania wielokrotnego wyboru w serii niepowiązanych zdań;
  - b) zidentyfikowanie błędu w zdaniu; lub
  - c) ćwiczenia z pisemnych tłumaczeń.

Wiele osób uważa, że zaletą takich testów jest obiektywizm, gdyż ich wynik można podać w wartościach numerycznych. Jednak, zakładany obiektywizm pytań wielokrotnego wyboru można zakwestionować ze względu na wybór konkretnych elementów i pytań testu. Można zadać pytanie, dlaczego akurat te zostały wybrany spośród nieskończonej liczby dostępnych elementów? Inaczej mówiąc, dlaczego poproszono zdających o zdefiniowanie konkretnych wyrazów, lub dlaczego sprawdzano stosowanie konkretnego czasu, a nie ich umiejętności w zadawaniu wyjaśniających pytań?

Z drugiej jednak strony, testy z mówienia i słuchania odnoszą się raczej do skali umiejętności niż wyniku numerycznego. Skala ocen opisuje poziom znajomości, które mogą być stosowane przez wyszkolonych egzaminatorów dla przypisania kandydatowi poziomu na skali ocen.

Im bardziej test jest nakierowany na realizację założonego celu, tym bardziej można go uznać za test z umiejętności. Np. administratorzy testu, zainteresowani umiejętnością mówienia danej osoby, powinny przygotować tak test, aby kandydata ocenić w oparciu o zadanie mówione. Stosując takie podejście, umiejętność mówienia może być bezpośrednio oceniona podczas rozmowy lub zadanej do wykonania roli lub w oparciu o zapisaną próbkę faktycznej wypowiedzi.

Celem testu umiejętnościowego jest ocena odpowiedniości i skuteczności porozumiewania się, a nie dokładności gramatycznej. Dokładność gramatyczną należy uwzględniać tylko w takim stopniu, w jakim ma wpływ na skuteczność porozumiewania się, ale ocenianie indywidualnej wiedzy gramatycznej nie powinno być celem testu.

6.3.2.6 Jeżeli rozumienie jest oceniane w oparciu o konkretne nagranie zawierające indywidualne elementy, nie należy tego robić z uszczerbkiem dla oceny z interakcji.

- **Co to znaczy.** Niektóre testy językowe oceniają słuchanie w trakcie ustnej interakcji, takiej jak rozmowa, interview lub odgrywanie wskazanej roli. Inne testy językowe oceniają osobno umiejętność słuchania, w niektórych przypadkach poprzez serię pojedynczych nagrań do odsłuchania. Przykładem takiego indywidualnego elementu do odsłuchania w kontekście języka lotniczego, może być odsłuchanie przez zdającego wcześniej zarejestrowanej rozmowy pomiędzy ATC a załogą lotniczą dla zidentyfikowania odpowiednich elementów informacji.
- **Dlaczego to jest ważne.** Osobny test z umiejętności słuchania może dostarczyć informacji o rozumieniu, niezależnie od umiejętności mówienia przez daną osobę. W takim teście przekaz odbywa się tylko w jedną stronę, a zdający nie musi uczestniczyć w niej w stopniu wymaganym przez konwersację, odgrywanie roli lub podobne.
- **Informacja dodatkowa.** TSP musi sprawdzić metodę stosowaną do oceny rozumienia.

6.3.2.7 Bezpośrednio prowadzone testy z umiejętności, mogą, na niektórych etapach stosować komunikację twarzą -w-twarz, ale powinny zawierać element dedykowany tylko wypowiedzi.

- **Co to znaczy.** Wypowiedź bez kontaktu wzrokowego jest bardzo ważną cechą lotniczej łączności radiowej, pilot z kontrolerem nie widzą się podczas prowadzonej rozmowy. Bezpośrednio prowadzone testy z umiejętności, przynajmniej w jakiejś swojej części, powinny symulować warunki wypowiedzi bez kontaktu wzrokowego.
- **Dlaczego to jest ważne.** Gdy dwie osoby rozmawiają ze sobą twarzą -w- twarz, korzystają z innych form (innej informacji niż wypowiedzianej słowami) umożliwiających im zrozumienie wzajemnie przekazywanych wiadomości. Wyraz twarzy, język ciała oraz gestykulacja często przekazują ważne informacje. Lotnicza łączność radiowa nie korzysta z takich form; cała łączność radiowa przekazywana jest wyłącznie przy użyciu słów, co powoduje, że jej interpretacja może być znacznie trudniejsza niż w komunikacji bezpośredniej.
- **Informacja dodatkowa.** W teście prowadzonym bezpośrednio, tylko wypowiedź głosową można wesprzeć użyciem telefonu lub słuchawek, przez które zdający i egzaminator, siedząc w sposób uniemożliwiający patrzeć na siebie, porozumiewają się.

W pojedynczym systemie egzaminacyjnym można zastosować odpowiednią strategię zarówno w metodzie bezpośredniej, jak i pośredniej. W każdym razie, metoda i zastosowane podejście musi być wyraźnie uzasadnione i udokumentowane pod względem zasadności.

6.3.2.8 Test musi dotyczyć operacji lotniczych.

- **Co to znaczy.** Testy powinny umożliwić zdającym korzystanie z języka potocznego w kontekście związanym z pracą pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego, aby w odniesieniu do każdego opisu Skali Ocen i całościowych opisów ICAO mogli zademonstrować posiadane umiejętności.
- **Dlaczego to jest ważne.** Wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka (LPRs) odnoszą się do umiejętności mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiowej. Bardzo ważne jest, aby załogi lotnicze i kontrolerzy ruchu lotniczego umieli posługiwać się językiem potocznym w kontekście łączności radiowej dla bezpiecznego komunikowania się we wszystkich, mogących pojawić się, zagadnieniach operacyjnych.

- **Informacja dodatkowa.** Postanowienia ICAO dotyczące języka wymagają umiejętności w stosowaniu standardowej frazeologii i języka potocznego. Ocena standardowej frazeologii jest czynnością operacyjną, a nie oceną biegłości w danym języku. Test z języka lotniczego może uwzględniać frazeologię dla wprowadzenia do dyskusji lub wprowadzenia jakiegoś znaczenia do rozmowy ze zdającym, ale należy go tak skonstruować, aby zmuszał do korzystania z szerokiej znajomości języka potocznego, a nie ograniczał się do zadań wymagających stosowania standardowej frazeologii. Sprawdzian ze znajomości języka na zgodność z wymagania ICAO powinien skupiać się na języku potocznym.

Idea kontekstu związanego z pracą może być interpretowana na różne sposoby (6.2.8.9). Podejście zawężone będzie odtwarzało warunki łączności radiowej oraz stosowania frazeologii i języka potocznego. Podejście rozszerzone wydobędzie próbki interakcji i rozumienia zagadnień występujących w łączności radiowej bez jej odtwarzania. Będzie to dotyczyć w zakresie ogólnym pilotażu i kontroli, i obejmować rutynowe pytania i odpowiedzi, krótkie meldunki lub wymianę związaną z rozwiązywaniem problemu, odprawy lub meldunków.

Kolejnym krokiem zapewniającym zdającym znany kontekst związany z pracą, to przystosowanie testów dla potrzeb kontrolerów i pilotów. Tak więc, kontrolerzy mieliby możliwość zdawania w środowisku wieży, podejścia lub przelotu; i podobnie, piloci mieliby możliwość zdawania w środowisku procedury podejścia. Przykłady te należy traktować jako przystosowanie testu dla komfortu zdających, nie jako specjalistyczne testy dla różnych poziomów znajomości języka.

6.3.2.9 W teście może znajdować się zadanie zawierające w poleceniu frazeologię, ale nie może być przygotowany dla jej oceny.

- **Co to znaczy.** Test ze znajomości języka lotniczego ma inne założenia niż test z frazeologii. Podczas gdy test ze znajomości języka lotniczego może zawierać polecenia z frazeologią, ale jego założeniem jest ocena znajomości języka potocznego w lotniczym kontekście operacyjnym.
- **Dlaczego to jest ważne.** Po pierwsze, testy z samej tylko frazeologii nie są odpowiednie dla demonstrowania spełnienia wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka. Po drugie, prawidłowe stosowanie frazeologii jest umiejętnością operacyjną, w znacznym stopniu zależną od kontekstu operacyjnego; nieprawidłowe zastosowanie konkretnej frazeologii przez zdającego może być raczej błędem operacyjnym niż językowym. Frazeologia musi być uczona i sprawdzana przez wykwalifikowany personel operacyjny.
- **Informacja dodatkowa.** Podczas sprawdzania umiejętności językowych nie należy oceniać odpowiedzi zawierających elementy frazeologii ICAO pod kątem odpowiedniości proceduralnej lub poprawności technicznej. Taka praktyka mogłaby wprowadzić zamęt/chaos pomiędzy wiedzą operacyjną zdającego, a jego znajomością języka. Z powodu tych sprzeczności taka praktyka mogłaby skutkować obniżeniem, a nie wzmocnieniem bezpieczeństwa.  
Jeżeli w poleceniu testu zawarta jest frazeologia, należy dopilnować, aby była zgodna ze standardową frazeologią ICAO i prawidłowo zastosowana.

6.3.2.10 Test nie może być przygotowany dla oceny technicznej wiedzy operacyjnej.

- **Co to znaczy.** Sprawdziany językowe nie powinny oceniać umiejętności operacyjnych ani technicznej wiedzy operacyjnej. Sprawdzian językowy nie jest sprawdzianem operacyjnym, ani z wiedzy technicznej. Np. element sprawdzianu językowego może polecić zdającemu przedstawienie opisu procedury operacyjnej obejmującej kilka etapów. Zdający może przedstawić bardzo jasny opis procedury, ale pominąć jeden etap. W takim przypadku egzaminator może nie rozpoznać, że pominięcie jednego etapu jest błędem operacyjnym i ukarać za ten błąd zdającego. W odpowiedzi na to samo polecenie inny zdający może



poprawnie zidentyfikować wszystkie etapy procesu (uzyskując poprawność techniczną), ale, zgodnie ze Skalą Ocen ICAO, z kłopotami w wymowie i płynności. W takim przypadku, w związku z posiadaną przez zdającego wiedzą techniczną egzaminator może, nawet nieświadomie, przyznać zdającemu wyższy poziom znajomości języka niż stan faktyczny.

- **Dlaczego to jest ważne.** Jeżeli granica pomiędzy poziomem znajomości języka, a wiedzą techniczną nie jest wyraźna dla zdającego i egzaminatora języka lotniczego, bardzo łatwo jest pomylić jedno z drugim. Taka pomyłka może prowadzić do nieuczciwego ukarania zdających za błędy techniczne lub nagradzania innych, również nieuczciwie, za ich doskonałość techniczną. Kolejnym ewentualnym problemem, który może wystąpić podczas testu językowego w sytuacji umieszczenia w nim bardzo technicznie specyficznych elementów, to konieczność posiadania wiedzy technicznej wykraczającej poza posiadaną przez zdającego; np. odpowiedzi na pytania dotyczące procedur kontroli na ziemi mogą nie być znane przez kontrolera po trasie. W rezultacie, zdający może mieć kłopoty z prawidłową reakcją spowodowaną brakiem wiedzy technicznej, a nie brakiem znajomości języka.
- **Informacja dodatkowa.** W oparciu o powyższe informacje, pytanie takie jak “Jaka jest minimalna separacja dla statku powietrznego wektorowanego na podejście wg ILS?” lub “Opisz różne tryby lotu systemu sterowania A320” są nieodpowiednie.

6.3.2.11 Ostateczny wynik każdego kandydata nie powinien stanowić średniej lub zbitki ocen wszystkich sześciu umiejętności językowych ICAO, ale być najniższą uzyskaną oceną spośród wszystkich sześciu.

- **Co to znaczy.** Każdy zdający powinien uzyskać ocenę, zgodną ze Skalą Ocen, za wymowę, strukturę, płynność wypowiedzi, rozumienie i interakcję. W przypadku, gdy zdający uzyskuje inne oceny w różnych obszarach umiejętności – np. 3 za wymowę, 4 za słownictwo i strukturę oraz 5 za płynność wypowiedzi i interakcję – całościowy wynik zdającego powinien być najniższym ze wszystkich uzyskanych; w tym przypadku 3.
- **Dlaczego to jest ważne.** Przestrzeganie takiej praktyki jest szalenie istotne (krytyczne), gdyż opisy operacyjnego poziomu 4 zostały opracowane jako minimalny, najbezpieczniejszy poziom umiejętności niezbędny w lotniczej łączności radiowej. Ocena niższa niż 4 w dowolnym obszarze wskazuje na niewystarczający poziom umiejętności. Np. pilot z operacyjnym poziomem 4 we wszystkich obszarach z wyjątkiem wymowy może nie zostać zrozumiany przez kontrolera ruchu lotniczego, z którym musi się porozumieć. Podsumowując, aby uzyskać całościowy wynik na poziomie 4 każda osoba musi zademonstrować posiadanie wszystkich umiejętności na poziomie 4 wg Skali Ocen ICAO.

### 6.3.3 Ważność i wiarygodność testu

6.3.3.1 Dowód potwierdzający ważność i wiarygodność jest dostępny w prostym, łatwo zrozumiałym języku dla wszystkich decydentów.

- **Co to znaczy.** Przy sprawdzaniu znajomości języka uczciwość określana jest pojęciem ważności i wiarygodności. Ważność odnosi się do stopnia w jakim test mierzy to, co ma być zmierzone. Wiarygodność odnosi się do stopnia w jakim test generuje zbieżne i uczciwe wyniki. TSP powinny przedstawić udokumentowane dowody ważności i wiarygodności swoich metod sprawdzania.
- **Dlaczego to jest ważne.** Testy z języka lotniczego są testami wysokiego ryzyka. Z punktu widzenia bezpieczeństwa i integralności przemysłu, szczególnie operatorów i zdających, istotnym jest, aby testy językowe były uczciwe i dokładne. Systemy, które nie są wsparte udokumentowaną ważnością i wiarygodnością, mogą nie zapewniać uczciwych i dokładnych wyników, lub sprawiać takie wrażenie.

- **Informacja dodatkowa.** Dowody potwierdzające ważność i wiarygodność muszą być napisane w zrozumiałym i potocznym języku. Podstawowymi odbiorcami dokumentów potwierdzających ważność i wiarygodność testów to cywilne władze lotnicze lub licencjonujące, a nie eksperci językowi. Ponieważ bezpieczeństwo łączności lotniczej mieści się w zainteresowaniu społeczeństwa wskazane jest, aby organizacje prowadzące egzaminy z języka lotniczego udostępniały informację o ważności i wiarygodności swoich testów.

6.3.3.2 Opis procesu przygotowywania, zawierający poniższą informację jest dostępny dla wszystkich decydentów:

- a) podsumowanie kalendarza prac; i
- b) sprawozdanie z każdego etapu prac.

- **Co to znaczy.** Cały proces musi być udokumentowany przez TSP.

- **Dlaczego to jest ważne.** Przed podjęciem decyzji o użyciu testu, należy dokładnie sprawdzić jego jakość oraz, co jest szalenie istotne, dokumentację procesu przygotowawczego. Kalendarz prac oraz sprawozdanie dostarczy informacji o charakterze i zakresie analizy wykonanej w trakcie projektowania testu. Jeżeli wyraźnie widać, że test zaprojektowano w pośpiechu i bez wymaganego znanstwa, to może on nie zapewniać ważnych i wiarygodnych wyników, lub sprawiać takie wrażenie. To samo dotyczy testów z niekompletną dokumentacją.

6.3.3.3 Ocena spodziewanej informacji o teście, a mającej wpływ na szkolenie, jest dostępna dla wszystkich decydentów.

- **Co to znaczy.** Informacja o teście zawiera omówienie konsekwencji z niego wynikających, a mających wpływ na program szkolenia lub zachowanie studentów. TSP muszą zademonstrować, że ich testy pozytywnie wpływają na szkolenie i nie będą zachęcać do koncentrowania się na zapamiętywaniu i przygotowywaniu do testu, zamiast na rozszerzaniu umiejętności.
- **Dlaczego to jest ważne.** Celem sprawdzania lotniczego języka operacyjnego jest zapewnienie, że załogi lotnicze i kontrolerzy ruchu lotniczego mają wystarczający poziom znajomości języka dla bezpiecznego wykonywania operacji. Rozbudowane programy szkoleń językowych są istotnym elementem programu umożliwiającego pilotom i kontrolerom ruchu lotniczego uzyskanie operacyjnego poziomu 4 ICAO. Wysoka jakość testów zachęcać będzie do prowadzenia szkoleń o wysokiej jakości.
- **Informacja dodatkowa.** Wiadomo, że zdający będą chcieli przygotować się do testu. Zdający język lotniczy mogą na pamięć nauczyć się frazeologii, nie są w stanie nauczyć się języka w stopniu wymaganym przez ICAO LPR zapamiętując tylko słowa i frazy. Jeżeli piloci i kontrolerzy sądzą, że wąskokierunkowane sposoby nauki lub ćwiczeń praktycznych będą odpowiednie i przygotowują ich do testu, będą cały swój wysiłek kierować w tym kierunku, być może kosztem czynności, które rzeczywiście mogłyby usprawnić ich znajomość języka.

W środowisku lotniczym, można znaleźć przykład testu z języka lotniczego, który skupia się na stosowaniu frazeologii, z wyłączeniem potocznego języka lotniczego. W takim przypadku, słuchacze będą skupiać swój wysiłek na zapamiętywaniu standardowej frazeologii ICAO zamiast na faktycznej nauce języka, która usprawni ich poziom znajomości angielskiego.

Patrz punkt 6.2.4 dla szerszych informacji o skutkach testu.

#### 6.3.4 Ocenianie

6.3.4.1 Niezależnie, czy proces oceny prowadzony jest “na żywo” podczas egzaminu czy przy wykorzystaniu nagrania, należy go udokumentować.

- **Co to znaczy.** W niektórych testach mówienie i słuchanie jest oceniane na bieżąco. W innych, test jest nagrywany i oceniany później. Obie metody oceniania są dopuszczalne, ale niezależnie od stosowanej, proces oceny musi być wyjaśniony w dokumentacji testu.
- **Dlaczego to jest ważne.** Ocenianie jest jednym z najważniejszych etapów w procesie sprawdzania poziomu znajomości języka. Należy wyjaśnić, w jaki sposób dokonuje się oceny, aby cały proces był przejrzysty dla wszystkich uczestników.
- **Informacja dodatkowa.** Jedną z zalet późniejszego oceniania, po teście, jest możliwość ponownego odtworzenia wypowiedzi zdającego dla dokładniejszej analizy przez egzaminatorów oceniających. Drugą zaletą jest brak konieczności obecności egzaminatorów oceniających podczas testu; tak naprawdę egzaminatorzy oceniający mogą przebywać zupełnie gdzie indziej, pod warunkiem, że otrzymają nagrane audio lub video testu, a swoje oceny prześlą, np. elektronicznie. Potencjalną zaletą oceniania na żywo, w trakcie testu, to większa efektywność.

6.3.4.2 Aby spełnić wymagania licencjonowania, zdający musi zostać oceniony przez minimum dwóch egzaminatorów. Trzeci, ekspert, może być konsultowany w przypadku różnicy w wynikach.

- **Co to znaczy.** Dobra praktyka w ocenianiu poziomu znajomości języka wskazuje na korzystanie z usług przynajmniej dwóch wyszkolonych i „wzorcowych” egzaminatorów oceniających, z których przynajmniej jeden jest ekspertem językowym.
- **Dlaczego to jest ważne.** Korzystanie z usług dwóch egzaminatorów oceniających zmniejsza ryzyko popełnienia błędu przez oceniającego i pozwala na wszechstronną ocenę każdego zdającego.
- **Informacja dodatkowa.** W idealnie przeprowadzonym teście z języka lotniczego uczestniczyć będzie dwóch podstawowych egzaminatorów oceniających — ekspert językowy i ekspert operacyjny — oraz trzeci egzaminator oceniający, który będzie rozstrzygał różnice pomiędzy opiniami dwóch podstawowych. Np. może wystąpić sytuacja, w której dwóch podstawowych egzaminatorów oceniających uzgodni, że zdający uzyskał poziom 4 w pięciu z sześciu umiejętności; jednak pierwszy egzaminator oceniający przyznaje mu 3 z wymowy (w ten sposób oceniając całość testu na poziomie 3), a drugi egzaminator oceniający przyznaje mu 4. W takim przypadku trzeci egzaminator oceniający podejmuje ostateczną decyzję, w ten sposób definiując ostateczny wynik zdającego. Trzeci egzaminator oceniający będzie włączony w proces tylko w przypadku, gdy ogólna ocena jest pomiędzy 3 i 4, gdyż różnica pomiędzy tymi dwoma poziomami jest wg ICAO najbardziej krytyczna.

6.3.4.3 Wstępne i okresowe szkolenie egzaminatorów oceniających powinno być udokumentowane, akta szkolenia egzaminatorów przechowywane. Należy przeprowadzać i dokumentować okresowe audyty egzaminatorów oceniających.

- **Co to znaczy.** Egzaminatorzy oceniający poziom znajomości języka muszą być szkoleni i to razem, aby zapewnić zgodne stosowanie tych samych skal ocen. Należy okresowo przeprowadzać audyty celem sprawdzenia utrzymania stałości oceniania.
- **Dlaczego to jest ważne.** Oceniając testy ze znajomości języka, zgodne stosowanie procesu oceny jest elementem krytycznym. W przeciwieństwie do innych form sprawdzania, gdzie jedna odpowiedź na pytanie jest poprawna, a inna niepoprawna, ocenianie znajomości języka opiera się na subiektywnej

ocenie egzaminatora oceniającego. W takim kontekście, rzetelność zdobywa się poprzez szkolenia i doświadczenie, ale też łatwo jest tę umiejętność utracić bez regularnego audytowania egzaminatorów i zespołów oceniających.

Wiarygodność wyników testu i całego procesu sprawdzającego zależy od uzyskanej rzetelności w procesie oceny. Audyty stanowią mechanizm sprawdzania rzetelności, a tam gdzie ją utracono, wprowadzanie odpowiednich regulacji.

— **Informacja dodatkowa.** Stałość mierzona jest wiarygodnością. Wiarygodność składa się z dwóch elementów:

- a) **Uczciwości egzaminatora oceniającego.** Stopień w jakim dany egzaminator oceniający jest konsekwentny w stosowaniu skali umiejętności. Inaczej mówiąc, czy egzaminator oceniający stosuje skalę ocen w taki sam sposób w stosunku do wszystkich zdających, których ocenia?
- b) **Rzetelności egzaminatora oceniającego.** Poziom zgodności oceny, dwóch lub więcej niezależnych egzaminatorów oceniających umiejętności zademonstrowanych przez zdającego. Inaczej mówiąc, czy różni egzaminatorzy oceniający są zgodni co do wyniku przyznanego zdającemu?

Proces oceny egzaminatorów oceniających powinien być na bieżąco monitorowany, zarówno indywidualnie jak i w sposób porównawczy. Doświadczeni egzaminatorzy oceniający powinni okresowo sprawdzać pozostałych egzaminatorów. Dla uniknięcia rozbieżności w interpretacji skali ocen przez różne zespoły, zaleca się prowadzenie również ocen porównawczych przez członków różnych zespołów oceniających.

6.3.4.4 Jeżeli proces oceny prowadzony jest przy zastosowaniu nowych technologii, włącznie z technologią rozpoznawania mowy, należy jednoznacznie, w zrozumiałym języku i w odniesieniu do wszystkich elementów Skali Ocen wykazać zgodność takiej oceny z oceną człowieka i udostępnić to wszystkim decydentom.

- **Co to znaczy.** Jeżeli organizacja przeprowadzająca testy korzysta z nowych technologii, takich jak technologia rozpoznawania mowy dla oceny umiejętności mówienia i słuchania zdającego, to ta organizacja jest odpowiedzialna za jednoznaczne i zrozumiałe wykazanie, że uprawnienia są ważne i zgodne ze Skalą Ocen ICAO.
- **Dlaczego to jest ważne.** Do dzisiaj, najlepsze praktyki w sprawdzaniu umiejętności mówienia i słuchania wykorzystywały doświadczonych i wyszkolonych egzaminatorów oceniających, którzy oceniali umiejętności danej osoby na podstawie ustanowionych w skali ocen kryteriów. W kontekście sprawdzania znajomości języka, stosowanie technologii rozpoznawania mowy stanowi bardzo nową technikę. Ważność i wiarygodność takiej metody sprawdzania musi być wyraźnie i jednoznacznie wykazana.
- **Informacja dodatkowa.** Dla potrzeb spełnienia wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka potrzebne będą obszerne programy sprawdzające. Jeżeli technologia ułatwi i obniży koszty procesu oceny przez człowieka, to nowa technologia będzie przydatna. Taki sposób sprawdzania będzie szczególnie odpowiedni dla sprawdzenia wytypowanych, już gotowych do testu i tych, którzy potrzebują dodatkowego szkolenia.

### 6.3.5 Administrowanie i zabezpieczanie testów

#### *Administrowanie*

6.3.5.1 Należy opublikować przykład kompletnego testu wraz z:

- a) dokumentami dla zdającego (instrukcja papierowa, ekran itp);

- b) instrukcjami i poleceniami egzaminatora;
  - c) dokumentacją egzaminatora oceniającego (klucz odpowiedzi, skale ocen, instrukcja);
  - d) pełen komplet przykładowego nagrania (dla sekcji słuchania lub pośrednich poleceń); i
  - e) przykład interakcji pomiędzy zdającym a egzaminatorem.
- **Co to znaczy.** Decydenci mają prawo przeciwzić kompletny test przed jego przyjęciem, stosowaniem, odebraniem lub kupieniem. Ze względu na wysokie ryzyko testu z języka lotniczego, organizacje przeprowadzające takie testy mają prawo udostępnić kompletny test zainteresowanym.
- **Dlaczego to jest ważne.** Aby móc ocenić trzeba mieć dostęp do kompletnego testu. Informacja o teście w postaci jego opisu lub broszurki reklamowej jest niewystarczająca dla stwierdzenia ważności, wiarygodności, praktyczności i skutków.
- **Informacja dodatkowa.** Należy zauważyć, że zapoznanie się ze strukturą i formą testu przez nauczycieli nie jest tym samym co “nauczanie pod test”. Punkt 6.3.3.3 ostrzega przed projektowaniem testów w sposób, który prowokuje zdających do przygotowywania się specjalnie pod test przez uczenie się na pamięć frazeologii lub odpowiedzi na pytania. Zapoznanie się z formą testu jest dobrą praktyką zarówno ze strony nauczycieli, jak i zdających; unika zaskoczenia lub onieśmienia jego formą lub typem wymaganej interakcji. Np., jeżeli interakcja obejmuje element tylko głosowy realizowany przy pomocy telefonu, dobrze jest, gdy zdający o tym wie. Taka wiedza nie dostarcza nic co można by zapamiętać podczas przygotowywania się do testu, ale pozwala zdającemu czuć się bezpiecznie wiedząc, czego może spodziewać się w jego trakcie.

6.3.5.2 Proces oceny testu musi być udokumentowany, a dokumentacja powinna zawierać instrukcję co do zakresu i charakteru dowodów, które muszą być zbierane przez egzaminatorów oceniających.

- **Co to znaczy.** Egzaminatorzy oceniający muszą mieć wyraźną instrukcję co do dowodów, które muszą zebrać dla uzasadnienia oceny.
- **Dlaczego to jest ważne.** Język jest złożony, a jedno wypowiedziane stwierdzenie może być analizowane na różne sposoby. Egzaminatorzy oceniający muszą rozumieć do jakiego stopnia mają wgłębiać się w analizę, aby dokonać i uzasadnić swoją ocenę. Dokumentowanie i dodatkowa ocena zdających jest również istotna dla późniejszej oceny testu lub przy odpowiedzi na odwołanie lub skargę zdającego, lub w przypadku audytowania egzaminatora lub zespołu oceniającego (jak opisano w 6.3.4.3). Z tych też powodów, sam komplet ocen jest niewystarczający, potrzebne są jeszcze dowody i ich uzasadnienie.

W tym kontekście dowodem byłby przykład użytego przez zdającego języka, który wskazuje na mocne lub słabe strony kandydata; kilka przykładów nieprawidłowego użycia czasów może np. uzasadniać ocenę ze struktury; lub problem z wymową konkretnych dźwięków może być dowodem w ocenie za wymowę.

6.3.5.3 Instrukcje dla zdającego, administratora oraz egzaminatorów oceniających muszą być jednoznacznie udokumentowane.

- **Co to znaczy.** Każdy uczestnik musi mieć dostęp do wyraźnej i jednoznacznej instrukcji opisującej każdą część procesu sprawdzania.

- **Dlaczego to jest ważne.** Wyraźne instrukcje udawadniają, że organizacja prowadząca testy dokładnie rozważyła wszystkie elementy procesu. Dla efektywnego udziału w procesie użytkownicy, administratorzy i egzaminatorzy oceniający potrzebują wyraźnych, łatwych do zrozumienia instrukcji. Ponadto, zrozumiałe instrukcje stanowią ważną cechą zapewniającą, że testy są administrowane w sposób spójny i wiarygodny.

6.3.5.4 Wyposażenie, ludzie i pomieszczenia potrzebne dla przeprowadzenia testu muszą być zawarte w instrukcji.

- **Co to znaczy.** Administrowanie testami może wymagać różnorodności wyposażenia (komputera, taśm video, magnetofonu), współpracy z różnym personelem pomocniczym (informatyk lub dźwiękowiec) oraz pomieszczeń, w których można rozstawić wymagany sprzęt i posadzić personel. Dla każdej części testu wyraźne instrukcje muszą być dostępne.
- **Dlaczego to jest ważne.** Dla zademonstrowania, że organizacja prowadząca testy dokładnie rozważyła wszystkie elementy procesu sprawdzania wymagane są dokładne opisy i instrukcje dla sprzętu, pracowników i używanych pomieszczeń. Użytkownicy, administratorzy i egzaminatorzy oceniający potrzebują wyraźnych, łatwych do zrozumienia instrukcji, aby ich udział był efektywny i wiarygodny.
- **Informacja dodatkowa.** Wymagania opisują pomieszczenia, w których test ma być przeprowadzony, meble, wyposażenie dla nagranych poleceń wykorzystywanych podczas testu, słuchawki (jeżeli używane) i/lub wszelkie inne potrzebne wyposażenie.

6.3.5.5 Pomieszczenie, w którym odbywa się test musi być wygodne, prywatne i ciche.

- **Co to znaczy.** Pomieszczenie, w którym odbywa się test nie może być niewygodne i głośnie.
- **Dlaczego to jest ważne.** Sprawdzanie poziomu znajomości języka lotniczego jest ważne. Obowiązkiem TSP jest dopilnowanie, aby wynik testu był uczciwy. Ten obowiązek obejmuje eliminację niepotrzebnego rozpraszania podczas testu.
- **Informacja dodatkowa.** Przykładem nieodpowiedniego pomieszczenia może być kuchnia dla personelu, kawiarnia, kawiarnia lub korytarz, gdzie ludzie się spotykają i rozmawiają. Taka sceneria może zakłócić prywatność zdającego i utrudnić przeprowadzenie testu. I podobnie, pokój egzaminacyjny, gdzie jest potwornie zimno lub gorąco może stworzyć sztuczne warunki rozpraszające kandydata, co może mieć wpływ na uzyskane przez niego wyniki.

6.3.5.6 Pełen opis polityki administrowania testem oraz procedury muszą być dostępne dla wszystkich decydentów i zawierać informacje jak niżej:

- a) polityka i procedury dla powtórzenia testu;
  - b) procedury informowania o wynikach (kto otrzymuje wyniki testu?);
  - c) procedury przechowywania dokumentacji; i
  - d) plany dotyczące kontroli jakości, przeprowadzania testów, związanych z ciągłym rozwojem testów oraz warunków zakupu.
- **Co to znaczy.** Polityka i procedury dotyczące wyników, dokumentacji, kontroli jakości, przyszłego rozwoju i warunków zakupu muszą być czytelne i łatwo dostępne dla użytkowników i decydentów.
  - **Dlaczego to jest ważne.** Jednym z elementów wymagających rozważenia przy przygotowywaniu i/lub wyborze testu jest odpowiednia infrastruktura umożliwiająca wsparcie i utrzymanie założeń.

6.3.5.7 Należy opracować udokumentowany proces odwoławczy, a informację o nim udostępnić zdającym i decydentom na początku procesu sprawdzającego.

- **Co to znaczy.** Proces odwoławczy musi być opracowany dla wszystkich programów sprawdzających. W niektórych przypadkach będzie trzeba egzamin powtórzyć. Zdający, którzy uznają, że ich wyniki są nieodpowiednie, mogą prosić o dodatkową ocenę swojego testu lub dostać okazję do jego powtórzenia.
- **Dlaczego to jest ważne.** Nawet, jeżeli proces sprawdzania przestrzega zasad najlepszych praktyk, mogą wystąpić błędy. Nie należy oczekiwać, że każde odwołanie skończy się przeliczeniem wyników lub powtórzeniem testu, ale procedury odwoławcze muszą być wyraźnie udokumentowane, aby, gdy zajdzie taka potrzeba, ich stosowanie było uczciwe.
- **Informacja dodatkowa.** Proces odwoławczy powinien omawiać takie zagadnienia, ale nie być ograniczonym do:
  - a) sytuacji wyjątkowych, mających wpływ na wynik zdającego. Zdający, który twierdzi, że miał zły dzień lub był zdenerwowany nie ma prawa do odwołania, gdyż w takich warunkach/sytuacji będzie musiał się porozumiewać. Ale zdający, który cierpi z powodu tragedii rodzinnej, która miała miejsce przed terminem testu, lub który jest chory w danym dniu powinien przynajmniej być rozpatrywany pod kątem odwołania;
  - b) działania, jakie zdający musi podjąć dla wszczęcia procesu odwoławczego oraz czego może oczekiwać w jego trakcie;
  - c) czas, w którym pracodawca lub władza licencjonująca zobowiązuje się rozpatrzyć odwołanie (np. 30 lub 60 dni) — w formie ponownej oceny testu, powtórzenia testu lub odrzucenia odwołania.

#### **Zabezpieczenie testu**

6.3.5.8 Należy udokumentować pełen opis zabezpieczeń koniecznych dla zapewnienia rzetelności procesu sprawdzającego i udostępnić go decydentom.

- **Co to znaczy.** Zabezpieczenie testu odnosi się do umiejętności zabezpieczenia rzetelności procesu sprawdzającego przez organizację sprawdzającą. Organizacje sprawdzające muszą dopilnować, aby przed dniem testu, postronne osoby nie miały dostępu do szczegółowej zawartości testu lub pytań. Ponadto TSP muszą zapewnić poufność wyników.
- **Dlaczego to jest ważne.** Ciągła wiarygodność, ważność i poufność systemu sprawdzania umiejętności językowych będzie w dużym stopniu zależała od stosowanych środków zabezpieczających.
- **Informacja dodatkowa.** Organizacje prowadzące testy muszą chronić bazę danych, zawierającą elementy testu oraz zabezpieczyć system przechowywania wyników i materiałów związanych. Organizacje te powinny ustanowić, utrzymywać i żądać od osób przygotowujących testy, administratorów, egzaminatorów oceniających, informatyków i każdego innego zaangażowanego w jakikolwiek sposób w proces sprawdzający, zobowiązania o poufności i rzetelności.

Inne niezbędne narzędzia zabezpieczające podczas administrowania powinny zapobiegać:

- a) porozumiewaniu się pomiędzy zdającymi;
- b) porozumiewaniu się pomiędzy zdającymi a inni osobami przebywającymi w dowolnym miejscu (np. przy użyciu telefonów komórkowych);

Rozdział 6

Podręcznik wdrożenia wymagań ICAO  
dotyczących poziomu znajomości języka

- c) naśladowanie innych; i
- d) korzystania z fałszywych dokumentów tożsamości.

I na koniec, zabezpieczenia powinny zapewniać autentyczność wyników, włącznie z bazą danych i certyfikatami.

6.3.5.9 W przypadku pośrednich poleceń (wcześniej napisanych lub nagranych), należy zapewnić wystarczającą ilość wersji, pod kątem ilości i różnorodności dla liczby osób przystępującej do testu.

- **Co to znaczy.** Testy z wcześniej nagranych lub napisanych poleceniami muszą mieć różne wersje. Decydenci muszą wiedzieć, że liczba wersji sprawdzianów jest wystarczająca, gwarantująca zabezpieczenie szczególnych potrzeb egzaminacyjnych.
- **Dlaczego to jest ważne.** Gdy dane elementy testu zostały już raz użyte, może pojawić się okazja przekazania lub podzielenia się wiedzą o poleceniach z innymi zdającymi; to podważa bezpieczeństwo i ważność testu.
- **Informacja dodatkowa.** Przypisanie liczby wersji lub poleceń do jakiegokolwiek szczególnej sytuacji występującej w teście nie jest praktyczne. Ustalenie co jest odpowiednie dla każdej sytuacji jest uzależnione od szczególnych uwarunkowań. Przykłady zmiennych, które mają na to wpływ:
  - a) liczba zdających;
  - b) geograficzna i organizacyjna bliskość zdających. Im bliżej do siebie tym większe prawdopodobieństwo, że podzielą się ze sobą wiedzą o testach. Jeżeli zdający wymieniają się informacjami o testach, pojawia się sposobność przygotowania odpowiedzi na polecenia. Jest to przykład negatywnego wpływu testu, jak opisano w pkt 6.2.4.3; i
  - c) nieodłączna zmienność projektu testu. Test, w poleceniach, zawiera bardzo niewiele zmiennych (inaczej mówiąc, wszystkim zdającym zadawane są te same pytania lub bardzo podobne), co powoduje konieczność częstych zmian/tworzenia nowych wersji w przeciwieństwie do testu, gdzie interlokutor może, dla niektórych elementów, zadać zdającemu różne pytania.

Powszechną praktyką wśród prowadzących testy jest jednorazowe użycie danej wersji testu. W innych przypadkach prowadzący testy przygotowują kilka wersji, a następnie korzystają z nich na zasadzie losowej. Zdający wiedzą z jakimi pytaniami i poleceniami mogą się spotkać podczas testu, ale nie są w stanie przewidzieć faktycznych pytań i poleceń, które dostaną podczas konkretnego testu.

Jednym z zabezpieczeń, które można zastosować, to włączenie przynajmniej jednego, całkowicie nowego pytania lub polecenia w każdej wersji. Wysokie wyniki wśród zdających za wszystkie lub prawie wszystkie polecenia i pytania, ale nie zaliczenie nowego polecenia może wskazywać na przerwanie zabezpieczeń.

6.3.5.10 Pytania i polecenia muszą być zachowane w tajemnicy, nie wolno ich publikować i udostępniać zdającym przed testem.

- **Co to znaczy.** Zdający nie mogą mieć dostępu do pytań lub poleceń przed przystąpieniem do testu.
- **Dlaczego to jest ważne.** Władze lotnicze i organizacje, które udostępniają elementy testów negatywnie oddziałują na proces sprawdzający. Wcześniejsza znajomość zawartości konkretnego testu przez zdających nie pozwala im na „rozpoznanie i rozwiązanie nieporozumienia” oraz na „pozytywne i spokojne podejście do wyzwania lingwistycznego przedstawionego w skomplikowanym lub



niespodziewanym ciągu zdarzeń”, zgodnie z wymaganiami ICAO dotyczącymi poziomu znajomości języka. Takie podejście pozwoli zdającym na uczenie się na pamięć całych fragmentów i odpowiedzi.

- **Informacja dodatkowa.** Jak podano w pkt 6.3.5.1, jeden, przykładowy test należy przedstawić decydentom, aby zapoznali się z formą i ogólnymi, odnośnymi procedurami. Nie należy w żaden sposób udostępniać konkretnych pytań i poleceń.

6.3.5.11 Decydenci muszą mieć dostęp do udokumentowanej polityki dotyczącej wszystkich aspektów chroniących test.

- **Co to znaczy.** TSP muszą, w ogólnie dostępnych dokumentach, wyraźnie opisać w jaki sposób ustanawiają i utrzymują wszystkie aspekty bezpieczeństwa.
- **Dlaczego to jest ważne.** Proces sprawdzający z niewystarczającymi lub nieznanymi zabezpieczeniami nie będzie uznany jako generujący ważne wyniki lub gwarantujący poufność zdającego.
- **Informacja dodatkowa.** Wszystkie materiały związane z testami, włącznie z dokumentami papierowymi i wersjami elektronicznymi, muszą zawsze być przechowywane w sposób bezpieczny przez wszystkich zaangażowanych w proces administracyjny. Kierownictwo musi wykonywać okresowe przeglądy, w postaci faktycznych inspekcji, dla zweryfikowania czy procedury zabezpieczające są przestrzegane, włącznie z przechowywaniem wszystkich dokumentów związanych z testami.

### 6.3.6 Przechowywanie dokumentów

6.3.6.1 Wszystkie testy z umiejętności mówienia, obejmujące interakcję pomiędzy zdającym a interlokutorem, muszą być nagrane w postaci audio lub video.

- **Co to znaczy.** W związku z wysokim ryzykiem testów ze znajomości języka lotniczego konieczne jest, aby organizacje sprawdzające przechowywały nagrania wideo lub audio wszystkich testów ustnych.
- **Dlaczego to jest ważne.** Nagrania testów stanowią zabezpieczenie w przypadku oskarżenia o subiektywną ocenę lub nieuczciwość. Nagrania pozwalają na:
  - a) ponowne, w przypadku wątpliwości lub odwołania, obejrzenie lub ocenę przez innego egzaminatora oceniającego; i
  - b) potwierdzenie oceny w przypadku odwołania złożonego przez zdających lub ich pracodawców.

6.3.6.2 Arkusze ocen i dokumenty uzupełniające muszą być zarchiwizowane i przechowywane przez wcześniej określony czas, wystarczający, aby upewnić się, że nie ma już możliwości odwołania się od decyzji.

- **Co to znaczy.** Niezależnie od przechowywania faktycznego nagrania każdego testu ustnego dla każdego zdającego, wszystkie arkusze ocen i dokumentacja uzupełniająca, włącznie z danymi elektronicznymi, muszą być przechowywane przez wcześniej określony okres.
- **Dlaczego to jest ważne.** Nagrania są bardzo ważne w przypadku odwołań, wewnętrznych analiz związanych z audytowaniem, dla ustalenia indywidualnego programu szkolenia i dla ustalenia terminów okresowych testów.
- **Informacja dodatkowa.** Jako minimum, nagrania powinny być przechowywane przez okres ważności wpisu ze znajomości języka do licencji. Załącznik 1, rozdział 1, 1.2.9.7, zaleca, że maksymalny czas ważności nie powinien przekraczać trzech lat dla ocenionych na poziomie 4 i sześciu dla ocenionych na poziomie 5.

- 6.3.6.3 Proces przechowywania nagrań powinien być udokumentowany i odpowiedni dla sprawdzanych kompetencji.
- **Co to znaczy.** Organizacje zajmujące się sprawdzaniem muszą udokumentować sposób uchwycenia umiejętności zdającego i bezpiecznie te dokumenty przechowywać.
  - **Dlaczego to jest ważne.** Decydenci muszą wiedzieć czy procedury przechowywania nagrań są odpowiednie.
  - **Informacja dodatkowa.** Wynik oceny języka operacyjnego powinien zawierać pisemne uwagi dotyczące umiejętności językowych w każdym obszarze umiejętności wg Skali ocen ICAO, jak również wynik testu w formie zademonstrowanego poziomu umiejętności. W przypadku wątpliwości, dokumentacja powinna zawierać rekomendację dokonania oceny przez specjalistę językowego lub inny zespół egzaminatorów oceniających.
- 6.3.6.4 Proces informowania o wyniku musi być udokumentowany, a oceny przechowywane przez okres ważności licencji.
- **Co to znaczy.** Sposób oceniania i komu oceny są przekazywane musi być wyraźnie udokumentowany. Proces ogłaszania wyników, po zamknięciu etapu oceny i dokumentowania, musi być zrozumiały dla decydentów.
  - **Dlaczego to jest ważne.** Taka praktyka jest bardzo ważna, aby dopilnować, że wyniki otrzymują te osoby w organizacji, które powinny je znać oraz dla zachowania prywatności zdających i bezpieczeństwa informacji.
- 6.3.6.5 Wyniki testów muszą być utrzymane w poufności i udostępnione tylko zdającym, ich sponsorom lub pracodawcom oraz cywilnym władzom lotniczym, chyba że zdający dostarczą pisemną zgodę na ich udostępnienie innej osobie lub organizacji.
- **Co to znaczy.** Władza licencjonująca musi dopilnować ustanowienia polityki dotyczącej udostępniania wyników. TSP musi mieć udokumentowane procedury dotyczące przechowywania dokumentacji związanej z wynikami oraz zachowania ich poufności.
  - **Dlaczego to jest ważne.** Wysokie ryzyko jakie występuje przy sprawdzaniu języka lotniczego zostało opisane w 6.2.2. Polityka poufności, związana z wynikami testu jest podstawowym środkiem stosowanym przez władzę licencjonującą dla mierzenia skutków tych testów na karierę członka załogi lotniczej lub kontrolera oraz bezpieczeństwo pasażerów. TSP musi przedstawić udokumentowane dowody na zarządzanie poufnością wyników na każdym etapie procesu sprawdzania, włącznie z procedurą przekazywania wyników władzy licencjonującej.

### 6.3.7 Informacja organizacyjna i infrastruktura

- 6.3.7.1 TSP języka lotniczego powinien dostarczyć czytelną informację o swojej organizacji i powiązaniach z innymi.
- 6.3.7.2 Wszelka współpraca lub powiązania z innymi organizacjami musi być przejrzysta i udokumentowana.
- **Co to znaczy.** Przy opracowywaniu i administrowaniu testami z języka lotniczego TSP może uzgodnić współpracę z innymi organizacjami w celu wzmocnienia ich wiarygodności w środowisku lotniczym. TSP musi dostarczyć dokumentację związaną ze współpracą lub dotyczącą wszelkich powiązań z innymi organizacjami.
  - **Dlaczego to jest ważne.** W każdym środowisku wysokiego ryzyka, w którym prowadzone są egzaminy, współpraca pomiędzy TSP a innymi organizacjami może narazić na szwank rzetelność procesu sprawdzającego. Np. władza lotnicza może odrzucić TSP, za nieprzestrzeganie dobrych praktyk w zakresie prowadzenia testów; w konsekwencji dostawca może zmienić swoją nazwę lub utworzyć nową organizację, przepakowując swoje testy i sprzedając władzy lotniczej ten sam system sprawdzający (który i tak nadal nie jest zgodny z zasadami dobrych praktyk), korzystając ze zwodniczych praktyk rynkowych.

Aby uniknąć tego typu oszustwa, należy od dostawcy żądać udokumentowania wszystkich innych nazw, pod którymi prowadzi swoją działalność lub prowadził w przeszłości. W każdym razie, władza lotnicza powinna sprawdzić wszystkich TSP, których usługi są rozważane, dla ustalenia ich legalności.

Inne zagadnienie dotyczy zgłaszanych przez TSP deklaracji o ich współpracy z wiodącymi podmiotami przemysłowymi. TSP może np. deklarować, że “Nasz test został zatwierdzony przez FAA” lub jest “Zalecany przez NASA.” W takim przypadku należy żądać od dostawcy przedstawienia dokumentów, które wyjaśniają i potwierdzają deklarację, a decydenci powinni skontaktować się z odnośną organizacją dla zweryfikowania deklaracji.

- **Informacja dodatkowa.** Ocena poziomu znajomości języka dla dokonania wpisu do licencji jest obowiązkiem Państw Umawiających się. ICAO nie akredytuje, certyfikuje ani zatwierdza TSP.

6.3.7.3 Jeżeli TSP prowadzi również szkolenia, obie działalności muszą być wyraźnie rozdzielone.

- **Co to znaczy.** Organizacja, która świadczy usługi szkoleniowe i prowadzi testy musi udokumentować, że obie prowadzone działalności są wyraźnie rozdzielone.
- **Dlaczego to jest ważne.** Zazwyczaj, w sytuacjach, gdy prowadzone są testy wysokiego ryzyka, szkolenie i sprawdzanie musi być wyraźnie rozdzielone, aby unikać konfliktu interesów. Poniżej dwa przykłady konfliktu interesów. Organizacja, która prowadzi zarówno usługi szkoleniowe, jak i sprawdzające może przyznawać wyższe oceny studentom uczestniczącym w prowadzonych przez nią zajęciach, gdyż słabsze/nizsze wyniki mogłyby źle świadczyć o prowadzonym szkoleniu. I odwrotnie, organizacja mogłaby przyznawać niższe oceny zdającym, gdyby ich dodatkowe szkolenie generowało zwiększone dochody w obszarze szkoleniowym. Kolejnym problemem dotyczącym organizacji świadczących zarówno usługi szkoleniowe, jak i sprawdzające to możliwość występowania instruktorów w roli interlokutora lub egzaminatora oceniającego. Nie jest dopuszczalne, aby instruktorzy sprawdzali swoich własnych studentów. Oczywiście jest, że instruktorzy odczuwają większą sympatię do niektórych studentów. Takie zachowanie może negatywnie wpływać na wymaganą u interlokutorów i egzaminatorów oceniających obiektywność w procesie sprawdzania.

6.3.7.4 TSP musi zatrudnić dostateczną liczbę wykwalifikowanych interlokutorów i egzaminatorów oceniających dla prawidłowego zarządzania testami.

- **Co to znaczy.** Poza opracowaniem testów i ich nowych wersji, ważne jest aby organizacja świadcząca usługi sprawdzające zatrudniała wystarczającą liczbę pracowników do administrowania i oceniania.
- **Dlaczego to jest ważne.** Egzaminatorzy oceniający i interlokutorzy administrujący lub oceniający umiejętności wypowiedzania się są zazwyczaj sprawni tylko przez pięć do sześciu godzin dziennie. Po tym czasie zmęczenie egzaminatora może mieć wpływ na jego skuteczność, a rozmowa i ocena może być mniej wiarygodna. Organizacje sprawdzające muszą przedstawić dowody na to, że posiadają wystarczającą liczbę wyszkolonych i wykwalifikowanych pracowników do prowadzenia żądanej liczby testów.

6.3.7.5 Należy przedstawić dokumentację dotyczącą prowadzenia testu wraz z opisem jego dalszego, ciągłego rozwoju.

- **Co to znaczy.** Organizacja sprawdzająca musi mieć plan dla opracowania pierwszego testu, ale również musi planować i finansować jego dalszy rozwój.
- **Dlaczego to jest ważne.** Skuteczny test, bez odpowiedniego, ciągłego rozwijania, nie zachowa długo swojej skuteczności. W krótkim czasie zdający będą w stanie przewidzieć element testu i nauczą się odpowiedzi na pamięć.
- **Informacja dodatkowa.** Nowe wersje testu muszą być stale opracowywane. Ciągły proces rozwoju musi uwzględnić stworzenie i utrzymanie bazy danych zawierającej wszystkie pytania, które pojawiły się w każdej wersji. Taka praktyka pozwoli na uniknięcie przypadku, gdy element testu lub cała wersja jest przypadkowo wprowadzona do kolejnej nowo opracowanej wersji. Taka praktyka również pozwoli zespołom sprawdzającym na dokonanie analizy i stwierdzenie, które elementy były najskuteczniejsze w wydobywaniu odpowiednich odpowiedzi od zdających, oraz tych słabszych, wymagających poprawy.

### 6.3.8 Kwalifikacje zespołu sprawdzającego

6.3.8.1 Wytyczne dotyczące wymaganych kwalifikacji dla osób przygotowujących testy, dla zespołów projektujących i administrujących, jak również organizacji chcących zakontraktować TSP znajdują się poniżej. W ramach zespołu sprawdzającego, ta sama osoba może być specjalistą w różnych obszarach i odgrywać różne role. Zespół sprawdzający powinien składać się z projektantów testu, osób przygotowujących, interlokutorów i egzaminatorów oceniających.

#### **Zapoznanie się z dokumentami ICAO**

6.3.8.2 Wszyscy członkowie zespołu sprawdzającego muszą znać następujące publikacje ICAO:

- a) odpowiednie Normy i Zalecane Metody Postępowania Załącznika 1;
- b) całościowe opisy (App. 1 do Załącznika 1) i Skali Ocen ICAO (Dodatek A do Załącznika 1);
- c) Dok. 9835; i
- d) Nagrane przykłady mowy ocenione przez ICAO.

#### **Zespół przygotowujący i projektujący test**

6.3.8.3 Zespół przygotowujący i projektujący test musi składać się z osób posiadających doświadczenie operacyjne w przygotowywaniu testów językowych i lingwistycznych, jak opisano poniżej:

- a) Doświadczenie operacyjne:
  - 1) doświadczenie w łączności radiowej jako członek załogi lotniczej, kontroler ruchu lotniczego lub operator stacji naziemnej;
  - 2) doświadczenie w operacjach i procedurach lotniczych oraz praktyczna wiedza o aktualnych praktykach.
- b) Doświadczenie w przygotowywaniu testów językowych:
  - 1) specjalizację w przygotowywaniu testów językowych poprzez szkolenie, naukę lub doświadczenie zawodowe;

- 2) wiedzę praktyczną o zasadach najlepszych praktyk w przygotowywaniu testów językowych.
  - c) Doświadczenie lingwistyczne:
    - 1) praktyczną wiedzę o zasadach lingwistyki teoretycznej i stosowanej;
    - 2) praktyczną wiedzę o zasadach nauczania języka;
    - 3) doświadczenie w nauczaniu języka.
- **Dlaczego to jest ważne.** Zespół przygotowujący i projektujący test, posiadający wszystkie wyżej wymienione specjalności, oferuje najlepsze podstawy dla skutecznego przygotowania projektu testu.

#### **Zespół administrujący test (Administratorzy i interlokutorzy)**

6.3.8.4 Administratorzy testu (osoby, które nadzorują i prowadzą testy) oraz interlokutorzy muszą posiadać praktyczne doświadczenie w administrowaniu testami, zgodnie z wytycznymi opublikowanymi przez organizację.

6.3.8.5 Interlokutorzy muszą wykazywać się znajomością sprawdzanego języka, przynajmniej na rozszerzonym poziomie 5 ICAO lub umiejętnościami na eksperckim poziomie 6 ICAO, jeżeli taki poziom ma być oceniany.

6.3.8.6 Interlokutorzy muszą ukończyć, z wynikiem pozytywnym, wstępne szkolenie dla interlokutora.

6.3.8.7 Interlokutorzy, przynajmniej raz w roku, muszą ukończyć, z wynikiem pozytywnym, okresowe szkolenie dla interlokutora.

6.3.8.8 Interlokutorzy muszą posiadać odpowiednie lotnicze doświadczenie operacyjne lub doświadczenie w sprawdzaniu znajomości języka, lub oba.

#### **Zespół egzaminatorów oceniających**

6.3.8.9 W 6.3.4.2 zaleca się, aby przynajmniej dwóch egzaminatorów oceniających sprawdzało testy językowe: jeden z doświadczeniem operacyjnym, drugi z językowym.

- a) **Doświadczenie operacyjne.** Udział specjalistów operacyjnych w procesie oceniania, takich jak piloci, kontrolerzy i instruktorzy praktyczni lub egzaminatorzy, wzmocni rzetelność procesu.

Egzaminatorzy oceniający z doświadczeniem operacyjnym mogą również służyć wsparciem dokonując przemyślanych osądów, z operacyjnego punktu widzenia w odniesieniu do takich aspektów jak stosowanie języka mówionego w sposób zwięzły (dokładność i zwięzłość) i czytelność akcentów i dialektów akceptowalnych przez środowisko lotnicze.

- b) **Doświadczenie językowe.** Sprawdzanie języka dla potrzeb licencjonowania będzie miało wpływ na kariery zawodowe zdających oraz na reputację operatorów i usługodawców, a w konsekwencji na bezpieczeństwo pasażerów i załóg latających. Tak więc egzaminatorzy oceniający muszą umieć, nie tylko prawidłowo zinterpretować opisy Skali Ocen, ale również dokładnie zidentyfikować mocne i słabe strony zdającego. Tylko wykwalifikowani specjaliści językowi, pracujący jako egzaminatorzy oceniający, mogą zidentyfikować i opisać mocne i słabe strony zdającego.

Prawdą jest, że laicy lub niedoświadczeni egzaminatorzy (osoby bez wyższego wykształcenia lub kwalifikacji w nauczaniu lub sprawdzaniu) mogą dokonać nieformalnych osądów o umiejętnościach językowych, szczególnie w znaczeniu zdał/nie zdał. Jednak zdający, którzy nie zaliczą testu wysokiego ryzyka, będą żądać i mają prawo uzyskać dokładną informację o swoich umiejętnościach i z jakiego powodu nie uzyskali wymaganego poziomu (w tym przypadku poziomu 4) oraz, na których obszarach powinni skupić swoje wysiłki, aby poprawić posiadane umiejętności. I jak wcześniej, szczegółowe uzasadnienie dla przyznania oceny pozytywnej (w tym przypadku całościowo wyniku na poziomie 4, 5 lub 6) również będzie wymagało udokumentowania i archiwizacji.

Rozdział 6

6.3.8.10 Egzaminatorzy oceniający muszą wykazywać się znajomością sprawdzanego języka, przynajmniej na rozszerzonym poziomie 5 ICAO lub umiejętnościami na eksperckim poziomie 6 ICAO, jeżeli taki poziom ma być oceniany.

- **Co to znaczy.** W celu dokonania uczciwej i skutecznej oceny zdających, egzaminatorzy oceniający muszą demonstrować najwyższy poziom umiejętności jakie zdający mogą uzyskać w trakcie oceniania.
- **Dlaczego to jest ważne.** Dla zapewnienia bezpieczeństwa, piloci i kontrolerzy ruchu lotniczego oczekują, że egzaminatorzy i inspektorzy oceniający ich w trakcie szkolenia operacyjnego, a później okresowo, sami spełnią ostre wymagania. Ze względu na wysokie ryzyko, taka sama praktyka powinna być stosowana przy ocenie umiejętności językowych. Ponadto zdający, jeżeli będą mieli wątpliwości co do wiarygodności i kwalifikacji egzaminatora oceniającego, mogą kwestionować ważność i wiarygodność testu jak i całego procesu.

6.3.8.11 Egzaminatorzy oceniający muszą znać angielski język lotniczy oraz wszelkie słownictwo i struktury, które mogą zostać wydobyte przez polecenia lub interakcję.

- **Co to znaczy.** W celu dokonania uczciwej i skutecznej oceny umiejętności zdających, egzaminatorzy oceniający muszą znać angielski język lotniczy oraz wszelkie słownictwo i struktury, które zdający mogą użyć w trakcie testu.
- **Dlaczego to jest ważne.** Łączność pomiędzy pilotami i kontrolerami jest wysoko specjalistyczna; obejmuje terminy specyficzne dla lotnictwa (ustalone podejście, trzymaj pozycję itp.) jak i codzienne słownictwo i struktury, które mają jednoznaczne i wyraźne znaczenie dla pilotów i kontrolerów (np. podejście, zgoda). Egzaminator oceniający, który nie zna tych pojęć, może ich nie rozumieć lub mogą go rozpraszać podczas rozmowy; i podobnie, egzaminator oceniający, który nie rozumie w jaki sposób piloci i kontrolerzy rozmawiają ze sobą może mieć kłopot ze zrozumieniem zdań wypowiedzianych przez zdających. W takich przypadkach egzaminator oceniający nie będzie umiał skutecznie ocenić umiejętności zdających w tym środowisku.
- **Informacja dodatkowa.** Proces szkolenia egzaminatorów oceniających uwzględnia element zapoznający z lotnictwem, aby egzaminatorzy oceniający mogli zrozumieć te techniczne aspekty języka, które są od nich wymagane i które usłyszą podczas testu.

6.3.8.12 Egzaminatorzy oceniający muszą ukończyć, z wynikiem pozytywnym, wstępne szkolenie dla egzaminatora oceniającego.

6.3.8.13 Egzaminatorzy, przynajmniej raz w roku, muszą ukończyć, z wynikiem pozytywnym, okresowe szkolenie dla egzaminatora oceniającego.

- **Dlaczego to jest ważne.** Szkolenie wstępne i okresowe ma na celu ujednolicenie zachowania egzaminatora oceniającego i jest niezmiernie istotne dla obiektywności. Aby przyjmować egzaminy ze znajomości języka, egzaminatorzy oceniający powinni, jako standard, przejść ok. 40-godzinne szkolenie wstępne, a następnie co roku, 24 do 40-godzinne szkolenia okresowe.

## Rozdział 7

### NAUKA JĘZYKA

#### 7.1 WPROWADZENIE

Niniejszy rozdział zawiera ogólne wytyczne dotyczące szkolenia pilotów i kontrolerów z myślą o spełnieniu wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka. Szczegółowe wytyczne można znaleźć w Okólniku 323, opublikowanym we współpracy z International Civil Aviation English Association (ICAEA). Zarówno rozdział jak i Okólnik 323 stanowiąc będą pomoc dla organizacji w zapewnianiu, że oferowane usługi w zakresie nauczania języka są odpowiednie, skuteczne i niedrogie.

Niniejszy materiał zainteresuje administratorów cywilnych władz lotniczych, linie lotnicze i służby ruchu lotniczego i umożliwi zapoznanie się z oczekiwaniami przemysłu lotniczego oraz będzie pomocny przy podejmowaniu odpowiednich działań dla zapewnienia lub pozyskania usług związanych z nauczaniem języka.

#### 7.2 OMÓWIENIE

7.2.1 Przed przyjęciem przez Radę ICAO w 2003 r. wyższych standardów znajomości języka i zalecanych metod postępowania, nauczanie pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego języka, stanowiło ważną pozycję do uwzględnienia w budżecie – jeżeli było to tylko możliwe. Długość i jakość szkoleń z języka lotniczego (głównie angielskiego), jeżeli były prowadzone, wiązała się głównie z ograniczeniami czasowymi i finansowymi. Nie było jednak żadnego, docelowego poziomu umiejętności, do którego należało dążyć. Wprowadzając wymagania dotyczące poziomu znajomości języka, ICAO zmieniło kontekst nauki języka w przemyśle lotniczym.

7.2.2 Najpoważniejsza zmiana w sposobie nauczania języka lotniczego nastąpiła po określeniu wyraźnych celów szkoleniowych dotyczących poziomu znajomości, opisanych w Skali Ocen ICAO. Konieczność demonstrowania, dla uzyskania licencji lub uprawnienia do wykonywania operacji międzynarodowych, znajomości języka na operacyjnym poziomie 4 ICAO zmusi wielu pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego do kontynuowania nauki, aż do uzyskania docelowego poziomu, a następnie dla jego utrzymania. Nauka języka będzie teraz napędzana koniecznością zdobycia umiejętności językowych odpowiadających operacyjnemu poziomowi 4, a nie ograniczeniami czasowymi lub finansowymi.

7.2.3 Nauka języka nie jest obowiązkowym wymaganiem w ICAO SARP, jednak może być potrzebna użytkownikom radia dla zademonstrowania pierwszego, a następnie okresowego spełnienia wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka. Grupa wymagająca szkolenia najbardziej, składać się będzie z:

- a) osób posługujących się językiem na poziomie niższym niż operacyjny poziom 4 i dla których jest to język obcy (ci użytkownicy będą intensywnie szkoleni z myślą o usprawnieniu lub podniesieniu swoich początkowych umiejętności);
- b) osób posługujących się językiem na operacyjnym poziomie 4 lub wyżej i dla których jest to język obcy (ci użytkownicy będą intensywnie szkoleni z myślą o utrzymaniu zdobytego poziomu umiejętności); i
- c) osób, dla których jest to drugi język lub język ojczysty (ci użytkownicy będą szkoleni z myślą o poprawieniu lub złagodzenia niezrozumiałych cech wymowy).

7.2.4 Po stronie operatorów statków powietrznych lub służb żeglugi powietrznej inicjatywa prowadzenia szkoleń językowych może obejmować każdą lub kilka z następujących działań:

Rozdział 7

- a) zatrudnienie instruktora języka do prowadzenia szkolenia na miejscu;
- b) opracowanie materiałów szkoleniowych do wykorzystania podczas szkolenia na miejscu;
- c) nabywanie materiałów szkoleniowych do wykorzystania podczas szkolenia na miejscu;
- d) nabywanie całej paczki szkoleniowej, obejmującej instruktorów i ich materiały szkoleniowe do wykorzystania podczas szkolenia na miejscu;
- e) wysyłanie studentów do szkół za granicą.

7.2.5 Nauka języka musi być wyraźnie oddzielona od projektowania testu. Wszyscy użytkownicy, którzy muszą zademonstrować spełnienie wymagań dotyczących poziomu znajomości języka przy wykorzystaniu metod sprawdzających opisanych w rozdziale 6, mogą spodziewać się krótkiego okresu zapoznawczego z próbną formą testu przed faktycznym przystąpieniem do niego. Celem okresu zapoznawczego jest zlikwidowanie negatywnego wpływu, będącego skutkiem angażowanie się w nieznane zadania w kontekście testu na sprawność językową.

7.2.6 Jednak zapoznanie się z formą testu nie zastąpi prawdziwej nauki języka. Nauka umiejętności musi być prowadzona niezależnie od formy testu i powinna, tak byłoby idealnie, odpowiednio przygotować studenta do podejścia i zaliczenia każdego testu z umiejętności, który spełnia specyfikacje opracowane w oparciu o wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka (patrz rozdział 6, 6.2.4 w sprawie skutków ubocznych). Nauka powinna, w sposób systematyczny, uwzględnić wszystkie sześć umiejętności ze Skali Ocen ICAO. Jej celem również będzie wyjście poza granice testu i zebranie obszernego doświadczenia, niezbędnego dla skonsolidowania umiejętności językowych, zbudowania zaufania oraz zapewnienia dostatecznych granic bezpieczeństwa podczas wykonywania operacji w warunkach stresujących.

### **7.3 POWSZECHNE NIEPOROZUMIENIA DOTYCZĄCE UCZENIA SIĘ I NAUCZANIA JĘZYKA**

7.3.1 Ludzie mają różne opinie na temat nauki języka, gdyż każdy człowiek, z wyjątkiem poważnie upośledzonych, mówi przynajmniej jednym. Nauka języka jest jednak znacznie bardziej złożona niż powszechna umiejętność stosowania języka ojczystego w życiu codziennym. Badania naukowe wykazują, że duża część “wiedzy powszechnej” o nauce języka jest niedokładna. Przykładem jest powszechnie znana teoria, że dzieci znacznie łatwiej uczą się języków obcych niż dorośli. Wyniki badań naukowców nie w pełni potwierdzają tę teorię; badania wykazują, że w tych samych warunkach młodociani mają lekką przewagę nad dorosłymi i dziećmi (np. długość programu i czas spędzony na zajęciach związanych z nauką języka), ale dorośli mają takie strategie nauczania, które umożliwiają im szybszy postęp w nauce niż dzieciom, z wyjątkiem wymowy— wczesna nauka daje wyjątkowe efekty. Co prawda nie należy twierdzić, że wiek w ogóle nie ma wpływu na naukę języka, ale czynniki inne niż wiek – osobowość, dostęp do języka, motywacja — na pewno już mają duży wpływ.

7.3.2 Innym przykładem jest teoria, że “każdy kto mówi w języku może go uczyć”. Stosowanie takiej teorii w nauce języka czasami kończy się szukaniem “złotego środka” przez słuchaczy co powoduje, że stają się łatwym celem dla promotorów “nowych metod szybkiej i łatwej nauki języka”. Przeciwnieństwem takiego stwierdzenia jest rzeczywistość: nauczanie języka jest zawodem, który wymaga specjalistycznego szkolenia. Nauczanie języka różni się od innych form nauczania, ze względu na jego unikalny charakter: złożone umiejętności, wiedza i świadomość kulturowa, elementy fizyczne łączące się z procesami psychicznymi i komunikacyjnymi. Nie znaleziono żadnego substytutu dla wysiłku i czasu poświęconego próbie nauczania się nowych języków. Tak naprawdę, tendencja do stosowania konwencjonalnej wiedzy do nauki języka powoduje, że nieodpowiednio przygotowanym osobom powierza się zadanie przygotowania, wdrożenia lub wyboru programów szkolenia. W konsekwencji nieodpowiednie zajęcia klasowe powodują frustrację wśród studentów i ich nieprawidłowe przygotowanie. Nauczyciele języka to wykładowcy, którzy są wyszkoleni do przekazywania zasad funkcjonowania języka, organizowania i prowadzenia interesujących lekcji oraz dokładnego oceniania biegłości. W oparciu o posiadaną wiedzę o tym jak ludzie uczą się obcych języków, przygotowują zajęcia klasowe w taki sposób, aby zachęcić studentów do ich poznawania.



7.3.3 Współczesne badania lingwistyczne i badania języka spowodowały większe skupienie na studencie, wprowadziły zajęcia komunikatywne, rozszerzające umiejętności porozumiewania się w języku. Nie ignorując znaczenia wiedzy gramatycznej, zajęcia w klasie koncentrują się na umożliwieniu studentom czynnego udziału w zajęciach dla poznania wszystkich elementów składających się na prawidłowe stosowanie języka. Czynności takie mogą uwzględniać odgrywanie różnych ról, odgadywanie brakujących elementów lub czynności tak ukierunkowane tematycznie, aby wciągnąć studentów do dyskusji w danym języku. Nauka gramatyki odbywa się przy stosowaniu konkretnych kontekstów.

7.3.4 Administratorzy i odpowiedzialni za szkolenie muszą stawić czoła poważnemu wyzwaniu: zainwestować poważne środki, aby wdrożyć wymagania lub opracować program nauki w zakresie języka lotniczego. Administracja lotnicza i specjaliści operacyjni mogą nie znać najlepszych praktyk w nauczaniu języka. Dodatkowo, przemysł nauczania języka jest nieuregulowany, z dużą różnorodnością w jakości i skuteczności programów. Ponieważ celem niniejszego podręcznika jest przedstawienie możliwie jak najwięcej przydatnej informacji historycznej, uważa się za przydatne umieszczenie współczesnych metod nauczania języka w kontekście historycznym (patrz Załącznik E do niniejszego dokumentu).

#### **7.4 PROGRAM SZKOLENIA: OGÓLNE I SPECYFIKA NAUKI LOTNICZEGO JĘZYKA ANGIELSKIEGO**

7.4.1 Po dokładnym wyborze pracowników do nauki języka i zarządzania programem należy podjąć decyzję czego i w jaki sposób uczyć. Organizacje, które chcą oferować pracownikom programy nauki języków będą mogły opracować i realizować swoje własne programy lub zakontraktować taką realizację na zewnątrz, lub realizować jedną i drugą formę. Niezależnie od decyzji, treść programów nauczania, curriculum i metodologia są bardzo ważne.

7.4.2 Język dla celów szczególnych (LSP) to podejście do nauki języka, gdzie program koncentruje się na przedmiotach, zagadnieniach i tematach, które interesują słuchaczy. Nauka LSP oparta jest na zagadnieniach, które słuchacze wykonują w danym języku i skoncentrowana jest na tych cechach języka, które są konieczne do wykonania konkretnego zadania. Bardzo wąsko zorientowane podejście LSP do nauki języka ma na celu ułatwienie słuchaczowi uzyskania częściowych kompetencji w posługiwaniu się językiem w typowym środowisku pracy, takim jak nauka, technologia lub medycyna lub (w węższym ujęciu) bankowość, inżynieria mechaniczna lub lotnictwo. Język dla celów lotniczych i zajęcia koncentrują się na poznawaniu języka potrzebnego do sprawnego funkcjonowania w różnych sytuacjach lotniczych.

7.4.3 Rozszerzoną dyskusję na temat języka lotniczego można znaleźć w rozdziale 2, należy tu podkreślić, że załogi lotnicze i kontrolerzy ruchu lotniczego muszą koniecznie nauczyć się frazeologii, ale nauka języka lotniczego nie powinna być ograniczona wyłącznie do frazeologii. Biegła znajomość języka jest skomplikowaną współzależnością pomiędzy wiedzą, umiejętnościami i kompetencjami, która wymaga znacznie więcej niż tylko zapamiętania elementów słownictwa. Uczenie się na pamięć tylko frazeologii ICAO nie jest biegłym posługiwaniem się językiem i stanowi niebezpieczną praktykę. Nauka języka lotniczego przez załogi lotniczej kontrolerów ruchu lotniczego nie tylko powinna uwzględniać praktykę w stosowaniu frazeologii, ale również szerzej zająć się językiem lotniczym w powiązaniach lotniczych.

7.4.4 Osoby z biegłą znajomością ogólnego języka (osoby, dla których jest to jęz. ojczysty lub bardzo dobrze nim się posługujący) wkraczające w środowisko lotnicze bardzo łatwo uczą się specjalistycznego języka i frazeologii potrzebnej dla skutecznego i bezpiecznego prowadzenia łączności radiowej. Można uznać, że ogólne programy i kursy nauki języka są odpowiednim wstępem do nauki języka lotniczego na niższym poziomie. Ogólne programy nauki języka i związane z tym czynności mogą odegrać bardzo ważną rolę, będąc jednocześnie odpowiednią formą nauki dla załóg i kontrolerów ruchu lotniczego. Jest to szalenie ważne, gdyż na rynku dostępne są gotowe i niedrogi programy do nauki języka, jest dostępność wykładowców, duża ilość tekstów i pomocy multimedialnych.

7.4.5 Jak już wykazano, nauczanie i nauka “ogólnego” języka angielskiego odgrywa swoją rolę. Występuje jednak uzasadniona konieczność szkolenia i nauczania języka lotniczego na wszystkich poziomach w powiązaniu z zagadnieniami dotyczącymi bezpieczeństwa i motywacją studenta.

W każdej podejmowanej inicjatywie, włącznie z postanowieniami i wymogiem biegłej znajomości języka w lotnictwie cywilnym motywującym czynnikiem jest bezpieczeństwo lotnicze, a więc programy nauki języka muszą uwzględniać element spełniający wymagania w obszarze lotniczej, operacyjnej łączności radiowej.

*Rozdział 7*

Specjaliści od języka lotniczego z doświadczeniem w lingwistyce stosowanej, jak opisano powyżej, oraz przez poznanie lub zdobycie doświadczenia z zakresu wymagań odnoszących się do łączności lotniczej, najskuteczniej spełnią założone oczekiwania w dążeniu do uzyskania biegłości językowej koniecznej dla zachowania bezpieczeństwa.

7.4.6 Założeniem wielu programów szkoleniowych jest umożliwienie studentom nauczenia się lub opanowania materiału danego przedmiotu. W programach nauki języka, założeniem jest zdobycie umiejętności lub kompetencji w posługiwaniu się językiem. Materiałem do opanowania jest sam język. W niektórych obszarach nauka języka jest podobna do programu szkolenia atletycznego, gdzie sukces zależy nie tyle na zapamiętaniu czy opanowaniu wiedzy, ale na poszerzeniu umiejętności na podstawie poznawania języka. W nauce języka, podobnie jak przy rozwoju umiejętności atletycznych, nie ma żadnego środka zastępczego dla czasu i wysiłku. Nauka języka odbywa się poprzez jego używanie. Instrukcje w klasie jedynie wskazują drogę, skupiając uwagę studenta na konkretnym aspekcie języka, wyjaśniając stosowanie i dostarczając okazji do jego stosowania.

7.4.7 Wielu różnych studentów, z różnych powodów zainteresowało się tradycyjnymi programami nauki języka; jedni chcą rozpocząć studia, które wymagają znajomości języka angielskiego, inni chcą się nauczyć lub rozszerzyć posiadaną znajomość języka angielskiego dla celów handlowych, a jeszcze inni być może chcą się go nauczyć wyłącznie dla przyjemności. W takich programach treści stanowią wyłącznie mechanizm, przy użyciu którego studenci uzyskują dostęp do możliwości korzystania i ćwiczenia języka. Nauczyciele i osoby przygotowujące programy często przygotowywali zajęcia zawierające ogólne treści mając nadzieję, że zainteresują tym słuchaczy o różnych zasobach wiedzy, zainteresowaniach i motywacji.

7.4.8 Zaletą prowadzenia kursów językowych dla konkretnego celu to wspólne zainteresowania i motywacja do nauki języka. Fakt, że ludzie zazwyczaj lepiej się uczą, gdy nauka jest związana z ich pracą zawodową lub życiem osobistym może być wykorzystany przez nauczycieli i osoby przygotowujące treści programowe dla ściśle określonych kursów. Można wybrać treści związane z zainteresowaniami studentów i wymaganiami zawodowymi. Nauka języka ma miejsce wówczas, gdy studenci otrzymują wąsko rozumiany wkład. Szeroka różnorodność materiałów oferowanych studentom umożliwia poznanie cech docelowego języka. Ważne jest, aby, z racji interakcji człowieka, studenci otrzymywali bogatą różnorodność informacji, gdyż nie jest możliwym przewidzieć każdą wypowiedź, z którą można się spotkać. Te zasady mają takie samo zastosowanie do nauki języka lotniczego, nawet w stosunkowo ograniczonym środowisku łączności radiowej.

7.4.9 Osoby przygotowujące programy szkoleń językowych dla pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego mogą koncentrować się na zagadnieniach motywujących i interesujących wszystkich. Nawet słuchaczy na bardzo niskich poziomach znajomości języka można zmotywować korzystając z materiałów związanych z lotnictwem, gdyż będą one interesowały słuchaczy i będą uważane za przydatne w ich pracy. Dla osób bardzo zajętych, szczególnie tych, które już posiadają podstawową biegłość w języku, skuteczniejsze będą lekcje i czynności związane z nauczaniem, skupiające się na języku potrzebnym w pracy. Należy jednak zrozumieć, że język lotniczy nie jest magiczną pałeczką; nauka języka lotniczego nie musi być szybszą metodą nauki odpowiedniego języka. Jednak, na pewno bardziej zainteresuje studentów, utrzymując ich motywację wysoko.

7.4.10 Informacyjne podejście do nauczania języka obejmuje jego naukę przez zaangażowanie studenta w scenki rodzajowe, w których trzeba użyć języka. Jednym ze sposobów przygotowywania programu nauki języka informacyjnego, to koncentrowanie się na jego funkcjach informacyjnych. Specyficzne przedmioty zawodowe mają swój żargon, specjalistyczne słownictwo i uwzględniają szczególne elementy gramatyki. Aby pomóc organizacjom przy opracowywaniu odpowiednich programów szkoleń językowych dla pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego, zidentyfikowano komplet funkcji informacyjnych języka, które mają szczególne znaczenie dla łączności radiowej (patrz rozdział 2 i Załącznik B do niniejszego dokumentu), wraz z wykazem zdarzeń, domen i zadań proponujących rutynowe i nierutynowe tematy, w których piloci i kontrolerzy będą mogli komunikować się. Całość informacji umożliwi głębszy wgląd w komunikacyjne potrzeby pilotów i kontrolerów.

7.4.11 Podczas gdy funkcje informacyjne języka lotniczego, zdarzenia, domeny i zadania wyszczególniają zadania komunikacyjne, w które często angażują się piloci i kontrolerzy, to wymagania dotyczące znajomości języka, włącznie z całościowymi opisami i Skalą Ocen definiują poziomy umiejętności, na których te funkcje powinny być wykonywane.

## 7.5 NAUCZANIE JĘZYKA W OPARCIU O TREŚĆ

7.5.1 Współczesny postęp nauki języka komunikacyjnego przesunął się w kierunku nauki języka w oparciu o treść (CBLT), podejście oparte na rozumieniu znaczenia połączenia treści i zainteresowań z lekcjami języka, co przywołuje najwcześniejsze doświadczenia w nauce języka przez ludzi. Kanadyjskie Civil Service opracowało takie podejście, aby podwyższyć poziom znajomości francuskiego i angielskiego (dwujęzyczności) wśród swoich urzędników. Podejście to było następnie wykorzystane w wielu programach. CBLT nie jest tak naprawdę nową metodą; raczej sensownym i logicznym podejściem w opracowywaniu programu nauki języka.

7.5.2 Za często, treść lekcji języka odstaje od zainteresowań studentów lub konkretnych sposobów porozumiewania się. Zamiast uczyć się języka dla samego faktu jego nauki, CBLT skupia się na nauczaniu języka równoległe z nauką o ważnej treści/znaczeniu. W CBLT, nauka języka odbywa się wówczas, gdy student skupia się na poznaniu zawartej informacji.

7.5.3 CBLT może być szczególnie skuteczne dla pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego z następujących powodów:

- a) Wiele organizacji związanych z bezpieczeństwem lotniczym publikuje i rozprowadza videa i narzędzia zaprojektowane dla usprawnienia czujności pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego w zakresie bezpieczeństwa. Znaczna część tych materiałów jest nieodpłatnie rozprowadzana i ogólnie dostępna. Więszość jest publikowana w języku angielskim i skierowana do osób angielskojęzycznych, których ICAO nazywa "Ekspertami Poziomu 6".
- b) Wielu pilotów i kontrolerów z ograniczoną znajomością angielskiego nie jest w stanie, w sposób łatwy, pozyskać z tych publikacji informacji dotyczących bezpieczeństwa. Zadaptowanie takich publikacji do programów nauczania lotniczego angielskiego umożliwia pilotom i kontrolerom dostęp do zawartych informacji.
- c) Poprawianie świadomości dotyczącej bezpieczeństwa jest procesem ciągłym. Piloci i kontrolerzy na całym świecie wykazują duże zainteresowanie w podwyższaniu swojej świadomości o bezpieczeństwie. Tak naprawdę, organizacje angażują poważne środki w stałe usprawnianie i zarządzanie systemami bezpieczeństwa.
- d) Materiały same w sobie są interesujące. Piloci i kontrolerzy, którzy muszą uzyskać operacyjny poziom 4 ICAO będą potrzebować ok. 200-400 godzin nauki języka lotniczego. Zapewniając naukę języka opartą na treści, skupianie się na bezpieczeństwie ma szereg zalet dla pilotów, kontrolerów, ich organizacji i przemysłu lotniczego:
  - 1) Podwaja wartość czasu koniecznego na naukę języka poprzez łączenie lekcji językowych z ważnymi treściami dotyczącymi bezpieczeństwa.
  - 2) Poprawia świadomość dotyczącą bezpieczeństwa.
  - 3) Dostarcza bardzo interesujących tematów na lekcje języka, wzmacniając motywację studenta.
  - 4) Motywacja jest kluczowym czynnikiem w skutecznej nauce języka. Ludzie zazwyczaj przykładają więcej uwagi do zagadnień, które ich samych interesują.
  - 5) Czas poświęcony nauce języka ma pozytywny wpływ na postęp.

Rozdział 7

7.5.4 Programy nauczania w oparciu o treść dla załóg latających i kontrolerów ruchu lotniczego można wdrożyć poprzez współpracę pomiędzy wykwalifikowanymi specjalistami językowymi i specjalistami lotniczymi. Więcej informacji na temat kwalifikacji w zakresie języka lotniczego można znaleźć w Załączniku D do niniejszego dokumentu. Takie klasy można wspólnie przygotować, a nawet wspólnie uczyć. Specjaliści od języka mogą nadzorować treści lotnicze pod kątem lingwistycznym. Odpowiednie zajęcia zawarte w programach nauki języka w oparciu o treść będą znane instruktorom zarządzania załogami: skupianie się na czynnościach związanych z zadaniem, rozwiązywanie problemów, ćwiczenia w tworzeniu zespołów, odgrywanie ról i symulacji.

## 7.6 PROWADZENIE KURSÓW SZKOLENIA

7.6.1 Programy nauki języka mogą być realizowane w różnorodny sposób. Podstawowym zagadnieniem jest wybór metody szkolenia, aby prawidłowo dopasować metodę i typ umiejętności, które mają być rozwinięte. Często, łączone rozwiązania dostarczają najlepsze wyniki.

7.6.2 Tradycyjne kursy prowadzone w klasie, gdzie prowadzący i studenci są razem w tym samym miejscu, w określonym czasie pozostaje znaczącą opcją. W takim przypadku należy zwrócić uwagę, aby grupa studentów mieściła się w granicach 4-12 słuchaczy, jeżeli podstawową umiejętnością, która ma być rozwinięta jest mówienie. Forma bezpośredniej nauki jeden na jeden może być wybrana dla szczególnych potrzeb, takich jak szkolenie zaradczę w szczególnym obszarze umiejętności lub, aby pokonać indywidualne problemy w nauce. Krótkookresowe szkolenie w kraju używającym dany język musi być bardzo dokładnie przygotowane oraz połączone z uzyskaniem określonych osiągnięć.

7.6.3 Programy prowadzone przez instruktora mogą być rozszerzone poza zajęcia w klasie, przy wykorzystaniu połączenia telefonicznego lub internetowego pomiędzy instruktorem a studentem. Rozwiązania wsparte komputerem lub samonauczaniem się zapewniają większą elastyczność, skuteczność i wydajność. Te podejścia szczegółowo omówione są poniżej.

7.6.4 Nauka języka przy wykorzystaniu komputera (*Computer-assisted language learning (CALL)*) stworzyła nowe możliwości zarówno pod kątem nauczania, jak i sprawdzania. Rola komputerów w nauce języka, jak i ich rola w innych sytuacjach nauczania i szkolenia, jest stosunkowo nowa i na pewno ulegnie rozszerzeniu. Wprowadzenie komputerów do nauki języka ma poważne zalety, włącznie z poniższymi:

- a) dostęp przez wyszukiwarkę internetową jest motorem zasilania stron internetowych dużą ilością różnorodnego i specjalistycznego słownictwa w formie tekstu lub nagrań audio i video;
- b) integracja poprzez pojedynczy interfejs z wielokrotnymi trybami zastosowania języka i praktyką językową, co jest bardzo przydatne przy samodzielnej nauce lub w programach łączonych;
- c) dostęp przez internet do kursów nauki języka specjalistycznego lub ogólnego lub materiałów pedagogicznych;
- d) przy korzystaniu z internetu, możliwość prowadzenia różnego rodzaju interakcji w docelowym języku, włącznie z czatem, gramami i wirtualnymi warunkami życia w typowym trójwymiarowym świecie wirtualnym, zwanym "Drugim życiem";
- e) dostęp do internetu może być połączony z innym oprogramowaniem do nauki języka, pozwalającym studentowi na dodatkowe badania napotkanych elementów lingwistycznych (korzystanie ze słowników online, modeli dźwiękowych wymowy, oprogramowania itp.) lub omawianych zagadnień i tematów;
- f) dostęp do nauki na odległość, co pozwala, aby część kursu była zrealizowana poza klasą i/lub poza ustalonymi przez program terminami, jednocześnie nadal pozostając pod nadzorem nauczyciela;
- g) zarządzanie dokumentacją nauczania poprzez przechowywanie danych statystycznych oraz przekazywanie informacji o osiągnięciach i postępach studenta;

- h) aczkolwiek na tym etapie jeszcze w jakimś stopniu ograniczonym, możliwość otrzymywania z komputera informacji o pewnych aspektach umiejętności językowych, takich jak wymowa i biegłość. Ta funkcja rozwine się wraz z rozwojem przetwarzania naturalnego języka i na pewno doprowadzi do większego kosztystania z technologii CALL.

7.6.5 Należy jednak pamiętać, że komputer jest kolejnym narzędziem wspomagającym naukę, a nie sposobem nauczania. Komputery mają oczywistą wartość w takim stopniu, w jakim mogą naśladować umiejętność człowieka do interakcji i porozumiewania się, oraz umożliwiać studentom samodzielne ćwiczenie języka. Komputery ułatwiają żywy, bezpośredni kontakt pomiędzy nauczycielem a studentem, ale jeszcze nie potrafią naśladować interakcji wymagającej umiejętności mówienia i słuchania, szczególnie w kontekście łączności radiowej w języku potocznym.

7.6.6 Programy szkolenia powinny zachęcać i wspierać studentów, aby sami sobą sterowali, byli aktywni i autonomiczni, angażując się w czynności związane z nauką, wykraczające poza program prowadzony przez nauczyciela. Samopomoc jest ważna w procesie nauki języka ponieważ:

- a) **Poniesione koszty procentują w czasie trwania kariery zawodowej.** Biorąc pod uwagę ich napięty harmonogram, piloci i kontrolerzy w mniejszym stopniu podpierają się dostępnymi kursami. Jest to szczególnie dobre uwzględniając fakt, że trudno jest się zobowiązać do regularnego uczęszczania co tydzień na kurs, w określone dni i w określonych godzinach.
- b) **Pozytywny wynik.** Studenci, którzy mają własną motywację są bardziej skuteczni w ukończeniu zadań dotyczących nauki języka.

7.6.7 Do samopomocy można zachęcać:

- a) prezentując studentom różne metody nauki i oceniając je, jako część programu nauki języka;
- b) zapewniając materiały szkoleniowe, które mogą być zaadaptowane przez studentów do różnych kontekstów lub sytuacji, pokazując studentom jak te materiały adaptować;
- c) zapewniając i czynnie zapoznając studentów z dostępem do możliwości samouczenia się oraz dostępnych narzędzi (komputery, internet, nagrania audio i video, partnerów do konwersacji, książek z gramatyką, encyklopedii itp.);
- d) utrzymując stałe połączenia pomiędzy nauką w klasie i poza nią.

## 7.7 SZKOLENIE NAUCZYCIELI

Ze względu na fakt, że szkolenie z języka lotniczego jest wysoko wyspecjalizowane i bardzo techniczne, nauczyciel języka musi stosunkowo długo terminować, aby zapoznać się z technicznymi wymaganiami łączności radiowej. Stosunkowo niewielu jest nauczycieli odpowiednio przygotowanych z zakresu wymagań technicznych, którzy mogą szkolić pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego. Jeżeli organizacja ma dostęp do takich nauczycieli, nie powinna ich nie doceniać, gdyż mogą być trudności w ich zastąpieniu. Więcej informacji na temat szkolenia nauczycieli można znaleźć w rozdziale 4 Okólnika 323.

## 7.8 OCZEKIWANY POSTĘP STUDENTA

7.8.1 Organizacje prowadzące naukę języka często spotykają się z nierealistycznymi oczekiwaniami ze strony klientów i sponsorów, którzy chcą krótkoterminowych rozwiązań w nauce języka, tzw. "magicznej pałeczki". Nauka języka wymaga poważnego i dojrzałego zaangażowania czasu i wysiłku.

Tygodnie spędzone na zapamiętywaniu dużej liczby słów lub fraz nie przygotowują studentów do zrozumienia tego co mogą usłyszeć. Nauka języka obejmuje nie tylko naukę wymowy, ale również rozumienia tego co zostało powiedziane.

7.8.2 Bardzo ważne jest, aby sponsorzy programów i zarządzający mieli świadomość co to znaczy normalny postęp w nauce języka i, aby rozumieli, że wszelka pomoc dotycząca oczekiwanego postępu może być tylko bardzo ogólna, gdyż na postęp studenta wpływ ma wiele czynników takich jak teoria lingwistyki, informacja kulturowa i umiejętność w porozumiewaniu się. Niektóre z czynników mających wpływ na tempo nauki to:

- a) **Środowisko.** Jednym z podstawowych czynników mających wpływ na postęp w nauce okazuje się być środowisko. Bardziej szczegółowo, badania sugerują, że nauka języka poprzez “zanurzenie” lub ukierunkowanie (*target language (TL)*) jest bardziej wydajna i skuteczna niż nauka języka w odosobnieniu.
- b) **Czas.** Czas poświęcony nauce języka ma oczywisty wpływ na poziom jego znajomości. Im więcej czasu studenci poświęcają na naukę języka tym szybciej zdobywają umiejętności.
- c) **Osobowość.** Nie jest możliwe jednoznaczne stwierdzenie wpływu osobowości na naukę języka, jednak to dowody sugerują, że pewne cechy osobowe ułatwiające naukę języka mogą przyczynić się do lepszego wyniku, np. brak tremy, brak obawy, że powie się coś głupiego i gotowość do podjęcia takiego ryzyka.
- d) **Sposób nauki.** Naukowcy stwierdzili, że studenci mają różne style nauki i uzyskują lepsze postępy, gdy stosowana metoda odpowiada ich stylowi. Można to uzyskać przez oferowanie różnych opcji nauki, np. łatwo dostępne programy komputerowe, zajęcia w klasach, odgrywanie ról i symulacje.
- e) **Oczytanie w pierwszym języku i wykształcenie.** Stopień odczytania słuchaczy w pierwszym języku będzie miał wpływ na styl nauki i stopień przydatności lub nie przydatności materiałów klasowych.
- f) **Motywacja.** Słuchacze posiadający wewnętrzną motywację (tzn. będący zainteresowani w rozwoju swoich umiejętności językowych dla samych siebie lub w interesie bezpieczeństwa), będą uczyć się skuteczniej niż słuchacze uczący się wyłącznie z przyczyn zewnętrznych (tzn. uczący się dla jakiejś nagrody). Inne czynniki to aktualny poziom biegłości językowej, stosunek do kultury poznawanego języka, zwyczajne studiowania i w pewnym stopniu, izolacja kulturowa.

7.8.3 Studenci i administratorzy często chcą wiedzieć ile czasu potrzeba na przejście z punktu A do B. Rozważając różne czynniki mające wpływ na naukę języka bardzo trudno jest dokładnie przewidzieć ile czasu dana osoba potrzebuje, aby go opanować. Jednakże, w oparciu o przeprowadzone badania i doświadczenie można określić generalne zasady. Jedna z nieformalnych zasad nauczania języka dla celów akademickich mówi, że potrzeba od 100 do 200 godzin zajęć, aby móc określić jakikolwiek postęp w umiejętnościach. Dodatkowe badania, przeprowadzone przez Instytut Językowy Ministerstwa Obrony USA, organizację mającą wieloletnie doświadczenie w nauczaniu pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego, wskazują na ok. 16 tygodni intensywnej nauki opartej wyłącznie na umiejętności słuchania i mówienia, lub ok. 500 godzin nauki dla studenta, aby zrobić postęp i przeszedł z poziomu 1 do 2 wg skali Ministerstwa Obrony (*Inter-agency Language Roundtable (ILR)*).

7.8.4 Postęp w nauce języka jest też nierówny. Krzywa nauki języka obcego charakteryzuje się gwałtownym postępowaniem na etapach początkowych, a następnie serią prostych, gdzie postęp spowalnia. To może zniechęcać, tak więc trzeba to rozpoznać i omówić na etapie ustalania podejścia do nauki.

7.8.5 Z tego można wywnioskować, że skupianie się na ścisłym programie mówienia i słuchania języka lotniczego na pewno przyniesie znacznie lepsze wyniki niż podejście ogólne. Studenci uczący się języka “ogólnego zastosowania” są zazwyczaj na początkowym etapie ścieżki kariery i mogą pozwolić sobie na szerszy zakres jakościowy programu, gdyż nie są tak ograniczeni w czasie. Jednak osoby pracujące w środowisku lotniczym, których obowiązują wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka są w środku swojej kariery i bardzo ograniczeni czasowo; muszą, jak najszybciej to możliwe, zdobyć operacyjny poziom 4 ICAO znajomości języka. W związku z tym przemysł lotniczy wyróżnia najefektywniejszy dostępny sposób nauki języka.

## 7.9 NAJLEPSZE PRAKTYKI W PROGRAMACH SZKOLENIA

7.9.1 Niezależnie czy organizacje zdecydują się opracować własne wewnętrzne programy szkolenia lub zamówić je w organizacjach świadczących usługi w zakresie nauczania, programy dla pierwszej i ciągłej oceny będą istotnym elementem kontroli jakości. Przy wyborze organizacji świadczącej usługi w zakresie nauczania, należy pamiętać, że nauka języka jest nieuregulowanym przemysłem. Dopiero niedawno podjęto wysiłek uznawania programów nauki języka w Europie, Stanach Zjednoczonych i Kanadzie. Nie ma żadnej uniwersalnej władzy licencjonującej egzaminatorów, regulującej szkolenie nauczycieli języka lub ich certyfikację, a programy i jakość nauczycieli jest bardzo różna.

7.9.2 Możliwe do zademonstrowania i dobrze wyartykułowane przestrzeganie najlepszych praktyk zapewnia najlepsze możliwe środowisko do nauki. Tak długo, jak nauczanie języka pozostanie w znacznym stopniu nieuregulowane, organizacje i osoby prywatne powinny bardzo dokładnie, przed przeznaczeniem środków, sprawdzać jakość programów. Patrz Okólnik 323 dla zapewnienia nauki języka i wyboru organizacji świadczącej usługi w zakresie nauczania.





## ZAŁĄCZNIK A

### NORMY ORAZ ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA ICAO (SARPS)

#### CZĘŚĆ I: WYCIĄGI Z ZAŁĄCZNIKÓW 1, 6, 10 I 11

#### ZAŁĄCZNIK 1 — LICENCJONOWANIE PERSONELU

...

##### 1.2.9 Znajomość języka

1.2.9.1 Piloci samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów i nawigatorzy lotów, którzy muszą posługiwać się radiotelefonem na pokładzie statku powietrznego, muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiowej.

*Uwaga.* – Artykuł 42 Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, paragraf 1.2.9.1 nie ma zastosowania do członków personelu, których licencje zostały wydane przed 5 marca 2004 r., ale w każdym przypadku dotyczy osób, których licencje pozostają ważne po 5 marca 2008 r.

1.2.9.2 Kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniczej muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiowej.

1.2.9.3 **Zalecenie.** – Inżynierowie pokładowi oraz piloci szybowców i balonów wolnych powinni posiadać umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiowej.

1.2.9.4 Poczynając od 5 marca 2008 r. piloci samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniczej muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiowej na poziomie podanym w wymaganiach dla znajomości/biegłości języka w App. 1.

1.2.9.5 **Zalecenie.**— Piloci samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, nawigatorzy lotów, którzy muszą się posługiwać radiotelefonem na pokładzie statku powietrznego oraz kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniczej muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiowo-telefonicznej na poziomie podanym w wymaganiach dla znajomości/biegłości języka w App. 1.

1.2.9.6 Poczynając od 5 marca 2008 r. piloci samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniczej, którzy zademonstrowali znajomość języka poniżej poziomu eksperckiego (poziom 6) będą poddawani sprawdzaniu znajomości języka w określonych odstępach czasowych, zgodnie z zademonstrowanym, indywidualnym poziomem znajomości.

1.2.9.7 **Zalecenie.**— Poziom znajomości języka u pilotów samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, nawigatorów lotów, którzy muszą się posługiwać radiotelefonem na pokładzie statku powietrznego oraz kontrolerów ruchu lotniczego i operatorów stacji lotniczej, którzy zademonstrowali znajomość języka poniżej poziomu eksperckiego (poziom 6), będzie sprawdzany w określonych odstępach czasowych, zgodnie z zademonstrowanym, indywidualnym poziomem znajomości:

- a) osoby, które zademonstrują znajomość języka na poziomie operacyjnym (poziom 4) będą poddawane sprawdzeniu przynajmniej raz na trzy lata; i

- b) osoby, które zademonstrują znajomość języka na poziomie rozszerzonym (poziom 5) będą poddawane sprawdzeniu przynajmniej raz na sześć lat.

*Uwaga 1.*– Nie wymaga się formalnego sprawdzenia znajomości języka u tych kandydatów, którzy wykazali się znajomością na poziomie eksperckim, np. dla których jest to język ojczysty lub bardzo biegłych, dla których nie jest to język ojczysty, ale którzy porozumiewają się dialektem lub z akcentem zrozumiałym dla międzynarodowej społeczności lotniczej.

*Uwaga 2.*– Postanowienia punktu 1.2.9 odnoszą się do Załącznika 10, Tom II, rozdział 5, gdzie podane jest, że język stosowany w łączności radiowej może być językiem stosowanym na stacji lotniczej na ziemi lub językiem angielskim. W związku z tym, w praktyce, występować będą sytuacje, w których członkowie załogi lotniczej będą musieli umieć porozumiewać się tylko w języku zazwyczaj używanym na stacji lotniczej na ziemi.

...

## ZAŁĄCZNIK 1.

### WYMAGANIA DOTYCZĄCE POZIOMÓW ZNAJOMOŚCI JĘZYKÓW STOSOWANYCH W ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ

(zastosowanie ma rozdział 1, Sekcja 1.2.9)

#### 1. Ogólne

*Uwaga.*— Wymagania ICAO dotyczące poziomów znajomości języka składają się z opisu wymagań znajdujących się w Sekcji 2 oraz sposobów oceny znajomości języka na poziomie operacyjnym ICAO (Poziom 4) przedstawionych w Dodatku A do niniejszego dokumentu. Wymagania dotyczące poziomów znajomości języka mają zastosowanie zarówno we frazeologii, jak i w języku potocznym.

Kandydat ubiegający się o licencję lub ją posiadający powinien spełnić wymagania dotyczące poziomu znajomości języka zawarte w rozdziale 1, Sekcji 1.2.9; kandydat musi zademonstrować, w sposób zadawalający Władzę upoważnioną do licencjonowania, omówione wymagania w Sekcji 2 i mieć znajomość języka na poziomie operacyjnym (Poziom 4) ICAO, jak podano w sposobach oceny znajomości języka w Dodatku do niniejszego dokumentu.

#### 2. Opis wymagań

Osoby biegle mówiące muszą:

- a) skutecznie komunikować się w rozmowach telefonicznych/radiotelefonicznych, przy użyciu tylko głosu;
- b) porozumiewać się dokładnie i jednoznacznie we wspólnych, konkretnych i związanych z pracą zagadnieniach;
- c) stosować odpowiednie formy porozumiewania się, aby wymienić przekazy oraz rozpoznawać i rozwiązywać nieporozumienia (np. sprawdzić, potwierdzić lub wyjaśnić informację) w sposób ogólny lub w kontekście pracy, której to dotyczy;
- d) pozytywnie i z odpowiednią łatwością stawiać czoła wyzwaniom lingwistycznym powstałym w wyniku komplikacji lub niespodziewanej sytuacji, która może się zdarzyć w pracy podczas rutynowej sytuacji lub komunikować się w już znany wcześniej sposób; i
- e) używać dialektu lub akcentu, który jest zrozumiały dla środowiska lotniczego.

...

## **ZAŁĄCZNIK 6 — EKSPLOATACJA STATKÓW POWIETRZNYCH**

### **CZĘŚĆ I — MIĘDZYNARODOWY ZAROBKOWY TRANSPORT LOTNICZY - SAMOLOTY**

...

#### **ROZDZIAŁ 3. OGÓLNE**

...

3.1.8 Operatorzy dopilnują, aby załogi lotnicze posiadały umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiowej, jak wyszczególniono w Załączniku 1.

...

## **ZAŁĄCZNIK 6 — EKSPLOATACJA STATKÓW POWIETRZNYCH**

### **CZĘŚĆ III — MIĘDZYNARODOWY ZAROBKOWY TRANSPORT LOTNICZY - ŚMIGŁOWCE**

...

#### **Sekcja II**

#### **ROZDZIAŁ 1. OGÓLNE**

...

1.1.3 Operatorzy dopilnują, aby załogi lotnicze posiadały umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiowej, jak wyszczególniono w Załączniku 1.

...

## **ZAŁĄCZNIK 10 — ŁĄCZNOŚĆ LOTNICZA**

### **TOM II — PROCEDURY TELEKOMUNIKACYJNE WŁĄCZNIE ZE STATUSEM PANS**

...

#### **ROZDZIAŁ 5. MOBILNE SŁUŻBY LOTNICZE — ŁĄCZNOŚĆ GŁOSOWA**

##### **5.1 General**

*Uwaga.— Dla celów niniejszych postanowień, procedury łącznościowe mające zastosowanie do mobilnych służb lotniczych, co będzie miało zastosowanie, będą również dotyczyły lotniczych mobilnych służb satelitarnych.*

5.1.1 W całej łączności należy zawsze przestrzegać najwyższych standardów dla danej dziedziny.

5.1.1.1 Standardowa frazeologia ICAO-wska będzie stosowana we wszystkich sytuacjach, które zostały wyszczególnione. Tylko wówczas, gdy standardowa frazeologia nie może być zastosowana dla zamierzonej transmisji, użyty będzie język potoczny.

*Uwaga.— Szczegółowe wymagania dotyczące poziomów znajomości języka znajdują się w App. do Załącznika 1.*

...

## 5.2 Procedury radiotelefoniczne

...

### 5.2.1.2 Używany język

5.2.1.2.1 Łączność radiotelefoniczna powietrze-ziemia będzie prowadzona w języku zazwyczaj używanym w stacji lotniczej na ziemi lub w języku angielskim.

*Uwaga 1.— Język zazwyczaj używany przez stację na ziemi nie musi być koniecznie językiem obowiązującym w państwie, w którym ta stacja się znajduje. Można uzgodnić używanie w danym regionie wspólnego języka dla stacji na ziemi zlokalizowanych w tym regionie.*

*Uwaga 2.— Wymagania dotyczące poziomów znajomości języka dla lotniczej łączności radiowej znajdują się w App. do Załącznika 1.*

5.2.1.2.2 Język angielski będzie dostępny, na prośbę każdej stacji na statku powietrznym, na wszystkich stacjach na ziemi obsługujących wyznaczone porty lotnicze i trasy używane przez międzynarodowe służby lotnicze.

5.2.1.2.3 Język dostępny w danej stacji na ziemi stanowić będzie część Aeronautical Information Publications i innych publikowanych informacji lotniczych dotyczących takich obiektów.

...

### 5.2.1.4.3 Wymowa liczby

5.2.1.4.3.1 Gdy językiem używanym w łączności jest angielski, liczby będą przekazywane przy użyciu następującej wymowy:

<i>Cyfra lub Element cyfrowy</i>	<i>Wymowa</i>
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

*Uwaga.— Należy akcentować sylaby wydrukowane w powyższej liście dużymi literami, np. dwie sylaby w ZE-RO mają taki sam akcent, natomiast w FOW-er akcent należy położyć na pierwszą sylabę.*

### 5.2.1.5 Technika prowadzenia transmisji

5.2.1.5.1 **PANS.**— Aby uniknąć niepotrzebnych opóźnień w przekazie każda pisemna wiadomość musi być przeczytana przed rozpoczęciem transmisji.

5.2.1.5.2 Transmisje prowadzone będą w sposób zwięzły przy użyciu normalnego tonu rozmowy.

*Uwaga.— Zobacz wymagania dotyczące poziomów znajomości języka w App. do Załącznika 1.*

5.2.1.5.3 **PANS.**— *Należy stosować taką technikę transmisji mowy, aby zapewnić maksymalnie możliwą czytelność każdej transmisji. Aby spełnić ten cel załoga lotnicza i personel naziemny musi:*

- a. wypowiadać każde słowo wyraźnie i zrozumiale;*
- b. utrzymać równe tempo mowy nieprzekraczające 100 słów na minutę. Przy przekazywaniu do statku powietrznego wiadomości, która musi być zapisana należy spowolnić tempo mowy, aby umożliwić jej zapisanie. Krótka przerwa przed każdą cyfrą ułatwi zrozumienie;*
- c. utrzymuj głośność mówienia na tym samym poziomie;*
- d. zapoznaj się z techniką korzystania z mikrofonu dotyczącą utrzymywania stałej odległości od niego, a szczególnie, jeżeli nie korzysta się z modulatora o stałym poziomie;*
- e. przerwij na chwilę wypowiedź, jeżeli zajdzie potrzeba odwrócenia głowy od mikrofonu.*

5.2.1.5.4 **Zalecenie.**— *Technika transmisji mowy musi być dostosowana do przeważających warunków dotyczących łączności.*

5.2.1.5.5 **PANS.**— *Przyjęte wiadomości do transmisji powinny być przekazywana w języku potocznym lub frazeologii ICAO bez wprowadzania żadnych zmian do jej znaczenia. Zatwierdzone skróty ICAO zawarte w treści wiadomości, która ma być przekazana do statku powietrznego zazwyczaj powinny być zamienione na pełne słowa lub zwroty, które te skróty reprezentują w używanym języku, z wyjątkiem tych, które ze względu na ich częstotliwość używania i wspólne praktyki, są zrozumiałe przez personel lotniczy.*

...

5.2.1.6.2.1.1 Na ile to możliwe, tekst z niezbędną informacją do przekazania będzie krótki; należy w pełni stosować frazeologię ICAO-wską.

...

## **ZAŁĄCZNIK 11 — SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO**

...

### **ROZDZIAŁ 2. OGÓLNE**

...

#### **2.29 Znajomość języka**

2.29.1 Dostawcy służb ruchu lotniczego dopilnują, aby kontrolerzy ruchu lotniczego posiadali umiejętność mówienia i rozumienia języka(ów) stosowanych w łączności radiowej, jak wyszczególniono w Załączniku 1.

2.29.2 W całej łączności używany będzie język angielski z wyjątkiem, gdy łączność pomiędzy zespołami kontroli ruchu lotniczego jest prowadzona we wspólnie uzgodnionym języku.

...

**PROCEDURY SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO — ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM  
(PANS-ATM, DOK. 4444)**

...

**ROZDZIAŁ 12. FRAZEOLOGIE**

...

**12.2 OGÓLNE**

12.2.1 Większość frazeologii zawartych w Sekcji 12.3 niniejszego rozdziału przedstawia treść pełnej wiadomości bez znaków rozpoznawczych. Nie są one wyczerpujące, tak więc, jeżeli zmieniają się warunki, oczekuje się, że piloci, personel ATS i inny personel naziemny będzie używał języka potocznego, który powinien być jak najbardziej zwięzły i czytelny, na poziomie wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka zawartych w Załączniku 1 – Licencjonowanie Personelu, celem uniknięcia nieporozumień spowodowanych używaniem przez te osoby innego języka niż jednego z obowiązujących języków narodowych.

...

**CZĘŚĆ II: SKALA OCENY ZNAJOMOŚCI JĘZYKA wg ICAO (stanowi App. A do Załącznika 1)**

**1.1 Poziomy: biegły, rozszerzony i operacyjny**

POZIOM	AKCENT	STRUKTURA	SŁOWNICTWO	BIEGŁOŚĆ	ZROZUMIENIE	KONWERSACJA
	Zakłada posiadanie dialektu i/lub akcentu zrozumiałego dla środowiska lotniczego.	Odpowiednie struktury gramatyczne i formy zdań określone funkcjami językowymi, odpowiednimi dla zadania.				
Biegły  6	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, aczkolwiek wyczuwalny wpływ pierwszego języka lub regionalnego akcentu, prawie nigdy nie utrudnia rozumienia.	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań są zawsze logiczne.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego porozumiewania się w dużej różnorodności znanych i nieznanach zagadnień. Słownictwo idiomatyczne, z niuansami i łatwe do odbioru.	Umie mówić długo bez kłopotu i z naturalną biegłością. Różnicuje potok mowy dla uzyskania efektów stylistycznych, np. dla podkreślenia szczegółu. Stosuje spontanicznie odpowiednie znaczniki mowy i łączniki.	Rozumienie zawsze dokładne, prawie we wszystkich kontekstach, i obejmuje rozumienie lingwistycznych i kulturowych subtelności.	Łatwe reagowanie w prawie wszystkich sytuacjach. Wychwytuje ustne i inne sygnały i prawidłowo na nie reaguje.
Rozszerzony  5	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, aczkolwiek z wyczuwalnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu, rzadko utrudnia rozumienie.	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań są zawsze logiczne. Podejmowane są próby konstruowania złożonych struktur, ale z błędami, które czasami utrudniają rozumienie.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego porozumiewania się w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą. Prawidłowe słownictwo zastępcze. Czasami stosowane słownictwo idiomatyczne.	Umie mówić długo bez kłopotu i ze względną biegłością, ale nie różnicuje potoku mowy dla uzyskania efektów stylistycznych. Stosuje odpowiednie znaczniki mowy i łączniki.	Dokładne rozumienie w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą, i prawie zawsze dokładne, jeżeli musi stawić czoła komplikacji lingwistycznej, sytuacyjnej lub niespodziewanej. Rozumie duży wachlarz mowy (dialekt i/lub akcent) lub nagrania.	Reakcje są natychmiastowe, odpowiednie i pouczające. Prawidłowy kontakt z rozmówcą/słuchaczem.
Operacyjny  4	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, aczkolwiek z wyczuwalnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu, ale tylko czasami utrudnia rozumienie.	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań są pomysłowo stosowane. Mogą wystąpić błędy, szczególnie w sytuacjach nietypowych lub niespodziewanych, ale rzadko utrudniają rozumienie.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego porozumiewania się w zagadnieniach wspólnych, konkretnych związanych z pracą. Prawidłowe słownictwo zastępcze, szczególnie w sytuacjach nietypowych lub niespodziewanych.	Wypowiedzi w odpowiednim tempie. Czasami traci biegłość przy przechodzeniu z form wyuczonych do spontanicznych reakcji, ale nie ma to wpływu na skuteczne Porozumiewanie się. W stopniu ograniczonym stosuje odpowiednie znaczniki mowy i łączniki. Wypełniacze nie odwracają uwagi.	Prawie dokładne rozumienie w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą, gdy użyty jest akcent lub odmiana zrozumiała dla międzynarodowych użytkowników. Jeżeli musi stawić czoła komplikacji lingwistycznej, sytuacyjnej lub niespodziewanej, wolniejsze rozumienie lub konieczność wyjaśnienia strategii.	Reakcje są zazwyczaj natychmiastowe, odpowiednie i pouczające. Inicjuje i utrzymuje wymianę, nawet w niespodziewanych sytuacjach. Reaguje prawidłowo na widoczne nieporozumienia poprzez sprawdzenie, potwierdzenie lub wyjaśnienie.
<i>Poziomy 1, 2 i 3 na kolejnej stronie.</i>						

**1.2 Poziomy: komunikatywny, podstawowy i wstępny**

POZIOM	AKCENT	STRUKTURA	SŁOWNICTWO	BIEGŁOŚĆ	ZROZUMIENIE	KONWERSACJA
	Zakłada posiadanie dialektu i/lub akcentu zrozumiałego dla środowiska lotniczego.	Odpowiednie struktury gramatyczne i formy zdań określone funkcjami językowymi, odpowiednimi dla zadania.				
<i>Poziomy 4,5 i 6 na poprzedniej stronie</i>						
Komunikatywny  3	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, z wyraźnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu i często utrudnia rozumienie	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań nie zawsze prawidłowe w przewidywalnych sytuacjach. Błędy często przeszkadzają w rozumieniu.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego porozumiewania się w zagadnieniach wspólnych, konkretnych związanych z pracą, ale zakres jest ograniczony, a dobór słów często nieodpowiedni. Nie umie stosować innych słów, gdy brakuje wyrazów.	Długie wypowiedzi, ale stosowane frazy i przerwy często nieodpowiednie. Wahania i wolne rozumienie języka może uniemożliwić skuteczną komunikację. Wypełniacze często odwracają uwagę.	Rozumienie jest często dokładne w zagadnieniach wspólnych, konkretnych związanych z pracą. Może nie zrozumieć komplikacji lingwistycznej, sytuacyjnej lub niespodziewanej.	Reakcje są czasami natychmiastowe, odpowiednie i pouczające. Może w miarę łatwo zainicjować i utrzymać konwersację w znanych zagadnieniach i w przewidywalnych sytuacjach. Zazwyczaj niedostateczne w sytuacjach nieprzewidywanych.
Podstawowy  2	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, z mocnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu i zazwyczaj utrudnia rozumienie	Wykazuje ograniczoną znajomość tylko kilku prostych zapamiętanych struktur gramatycznych i układów zdań.	Ograniczone słownictwo składające się tylko z pojedynczych słów i zapamiętanych fraz.	Wypowiada krótkie, pojedyncze zapamiętane wyrażenia z częstymi przerwami i stosuje odwracając uwagę wypełniacze, aby znaleźć wyrażenie lub wypowiedzieć mniej znane słowo.	Rozumienie jest ograniczone do pojedynczych, zapamiętanych fraz, jeżeli są ostrożnie i wolno wypowiedziane.	Czas reakcji jest długi i często nieadekwatny. Rozmowa ograniczona do wymiany prostych rutynowych wypowiedzi.
Wstępny  1	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.

*Uwaga. Poziom operacyjny (Poziom 4) jest minimalnym poziomem znajomości języka dla łączności radiowej. Poziomy 1 do 3 opisują wstępny, podstawowy i komunikatywny poziom biegłości, i odpowiednio, wszystkie opisują poziom biegłości poniżej wymagań ICAO dla biegłej znajomości języka. Poziomy 5 i 6 opisują poziom rozszerzony i biegły, czyli poziom znacznie bardziej zaawansowany niż minimalny wymagany standard. Jednak w całości, skala ocen ma służyć jako kryterium w szkoleniu i egzaminowaniu oraz jako pomoc dla kandydatów w uzyskaniu wymaganego przez ICAO Poziomu operacyjnego (Poziom 4).*



## **ZAŁĄCZNIK B**

### **JĘZYK LOTNICZEJ ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ**

#### **CZĘŚĆ I: INFORMACYJNE FUNKCJE JĘZYKA, ZDARZENIA, DOMENY I ZADANIA ZWIĄZANE Z LOTnictwEM**

Informacyjne funkcje języka, zdarzenia, domeny i zadania zebrane tutaj wybrane zostały w oparciu o badania przeprowadzone przez Direction Générale de l'Aviation Civile of France and École Nationale de l'Aviation Civile in Toulouse, Francja.

*C = Kontroler*

*P = Pilot*

*C/P = Kontroler lub pilot*

#### **1. FUNKCJE INFORMACYJNE KTÓRYCH ZADANIEM JEST PODJĘCIE DZIAŁAŃ**

##### **1.1 Polecenia**

- Wydadź polecenie (C)
- Wydadź zmienione polecenie (C)
- Podaj polecenie o niezgodności (C)
- Wydadź alternatywne polecenia (C)
- Anuluj polecenie(C)
- Zgłoś wykonanie polecenia (P)
- Zgłoś niewykonanie polecenia (P)

##### **1.2 Prośby i propozycja podjęcia działania**

- Zażądaj podjęcie działania przez innego C/P
- Zaproponuj podjęcie działania (C/P)
- Zgódź się na podjęcie działania (C/P)
- Poinformuj o wątpliwości/niechęci do podjęcia działania (C/P)
- Odmów podjęcia działania (C/P)
- Przyjmij propozycję podjęcia działania (C/P)
- Odmów propozycji podjęcia działania (C/P)

##### **1.3 Porada (z lub bez zwrotów grzecznościowych)**

- Poproś o radę (P)
- Poradz (C)
- Zaproponuj sposób działania (C/P)
- Zaproponuj sposób rozwiązania problemu (C/P)
- Zaproponuj alternatywne sposoby działania (C/P)

#### 1.4 Zgoda/zatwierdzenie (z lub bez zwrotów grzecznościowych i bezpośrednich)

- Zażądaj zgody/zatwierdzenia (P)
- Wydadź zgodę/zatwierdzenie(C)
- Odmów zgody/zatwierdzenia(C)
- Wydadź zakaz (C)

#### 1.5 Zobowiązania

- Zobowiąż się do wykonania usługi (C/P)
- Wyraż zgodę na przyjęcie zobowiązania/decyzji (C/P)
- Zobowiąż się do udzielenia pomocy (C/P)
- Zobowiąż się do skontaktowania/przekazania/zgłoszenia (C/P)
- Zgłoś spontaniczną decyzję o podjęciu działania (C/P)

## 2. DZIELENIE SIĘ INFORMACJĄ

### 2.1 Informacja dotycząca aktualnych zdarzeń

- Zażądaj informacji (C/P)
- Udziel informacji (C/P)
- Zażądaj szczegółowego opisu (C/P)
- Opisz stan faktyczny (C/P)
- Opisz zmienioną sytuację (C/P)
- Opisz niezmienioną sytuację (C/P)
- Opisz odbywające się działanie (C/P)
- Opisz proces (C)
- Opisz procedurę (C)
- Opisz założenia/środki ostrożności (C/P)
- Opisz źródło problemu (C/P)
- Opisz wrażenie wizualne (C/P)
- Cytuj zasady
- Zapytaj się o potrzeby/zapotrzebowanie (C/P)
- Określ potrzeby/zapotrzebowanie (C/P)
- Zapytaj się co jest preferowane (C)
- Określ co jest preferowane (P)
- Zapytaj się o gotowość/dostępność (C/P)
- Zgłoś gotowość/dostępność (C/P)
- Zapytaj się o powody (C/P)
- Podaj powody (C/P)
- Poproś o instrukcje jak to zrobić (P)
- Podaj instrukcje jak to zrobić (C)
- Zidentyfikuj (C/P)
- Zgłoś problem (C/P)

### 2.2 Informacje dotyczące przyszłości

- Zgłoś spodziewane działanie/zdarzenie (C/P)
- Zapytaj o spodziewany moment wystąpienia/trwania zdarzenia (C/P)
- Określ moment wystąpienia/trwania zdarzenia (C/P)

- |   |   |
|---|---|
| – Zapytaj o możliwe skutki działania/zdarzenia(C/P) | – Określ możliwe skutki działania/zdarzenia (C/P) |
| – Zapytaj o zamiary (C/P)                           | – Określ zamiary (C/P)                            |
| – Poproś o przewidywania (C/P)                      | – Określ przyszłe działanie/zderzenie (C/P)       |
|   | – Ostrzeż (C/P)                                   |

### 2.3 Informacja dotyczące aktualnych i/lub niedawnych zdarzeń

- Zgłoś wykonanie działania/zakończenie zdarzenia mające wpływ na aktualną sytuację (C/P)
- Zgłoś zmianę (C/P)
- Zgłoś prawie zakończone działanie (C/P)

### 2.4 Informacja dotycząca przeszłości

- |  |   |
|--|---|
| – Zapytaj o zdarzenie, które miało miejsce (C/P) | – Zgłoś działanie/zdarzenie, które miało miejsce (C/P)          |
|  | – Zgłoś działanie/zdarzenie, którego uniknięto (P)              |
|  | – Melduj (C/P)  |
|  | – Opisz wcześniej wiadomość (C/P)                               |
|  | – Opisz sekwencję działania/zdarzenia które miało miejsce (C/P) |
| – Zażądaj wyjaśnienia tego co się stało (C/P)    | – Wyjaśnij działanie/zdarzenie które miało miejsce (C/P)        |
|  | – Przedstaw uzasadnienie (C/P)                                  |

### 2.5 Konieczność

- |                               |  |
|-------------------------------|--|
| – Zapytaj o konieczność (C/P) | – Określ konieczność (C/P)                     |
|                               | – Zgłoś konieczne działanie (C)                |
|                               | – Zgłoś nieuniknione działanie/zdarzenie (C/P) |

### 2.6 Wykonalność/potencjał

- |   |  |
|---|--|
| – Zapytaj się o wykonalność/potencjał (C/P) | – Zgłoś wykonalność/potencjał (C/P)          |
|   | – Poinformuj o wykonalności/potencjale (C/P) |

## 3. ZARZĄDZANIE RELACJAMI PILOT-KONTROLER

- |                                |  |
|--------------------------------|--|
| – Przywitaj się/pożegnaj (C/P) | – Zareaguj na przywitanie/pożegnanie (C/P) |
| – Podziękuj (C/P)              | – Zareaguj na podziękowanie (C/P)          |
| – Poskarż się (P)              | – Przeprós (C/P)                           |

Załącznik B

*Podręcznik wdrożenia wymagań ICAO  
dotyczących poziomu znajomości języka*

- Wyraż niezadowolenie (C/P)
- Upomnij (C)
- Wyraż zadowolenie (C/P)
- Wyraż zaniepokojenie/zrozumienie (P)
- Odrzuć skargę/upomnienie
- Uspokój (C)
- Zachęć (C)

#### 4. PROWADZENIE ROZMOWY

- Nazwisko rozmówcy (C/P)
- Popraw się (C/P)
- Powtórz (C/P)
- Zakończ rozmowę
- Zażądaj odpowiedzi (C/P)
- Sprawdź rozumienie (C/P)
- Sprawdź pewność (C/P)
- Skoryguj nieporozumienie (C/P)
- Powtórz (C/P)
- Potwierdź (C/P)
- Zgłoś brak zrozumienia (C/P)
- Zażądaj powtórzenia (C/P)
- Zażądaj potwierdzenia (C/P)
- Zażądaj wyjaśnienia (C/P)
- Wyjaśnij (C/P)
- Odmów potwierdzenia (C/P)
- Przekaż polecenie (C)
- Przekaż polecenie do podjęcia działania (P)
- Przekaż polecenie o zgodę (P)

## CZĘŚĆ II: ZDARZENIA I DOMENY

Zebrane tutaj zdarzenia i dziedziny oparte są na badaniach Direction Générale de l'Aviation Civile, France. Poniższy wykaz zdarzeń, dziedzin i pod dziedzin, to niektóre, charakteryzujące codzienną wymianę pomiędzy kontrolerami ruchu lotniczego i pilotami. Przedstawione „zdarzenia” przedstawiają sytuacje kontrolowane, rutynowe lub nie rutynowe, z którymi kontrolerzy muszą dać sobie radę. Każde zdarzenie wymaga zapoznania się ze słownictwem z różnych dziedzin, z którymi związane są wyrazy.

### 1. ZDARZENIA, DZIEDZINY I PODDZIEDZINY W KONTROLI LOTNISKA

Uniknięcie zderzenia	Przepisu ruchu lotniczego; unikanie podjęcia działań; trajektoria/ korytarz lotu; prędkość; odległość/zasięg; właściwości statku powietrznego; położenie.
Pokazy lotnicze	Informacja lotnicza; ruch: akrobatyka, formacje lotnicza; procedura.
Opóźnione podejście	Instrukcja oczekiwania; procedury oczekiwania; okrążanie lotniska; wytrzymałość; zmiana lotniska/ lotnisko zapasowe; konieczne warunki; Kat. III; lądowanie we wszystkich warunkach pogodowych.
Lądowanie na brzuchu	Podjęmowane manewry; stan świateł; inspekcja wzrokowa (przelet na niskiej wysokości); ułożenie podwozia; wytrzymałość; ile paliwa pozostało; zrzucenie paliwa; prędkość; informacja o ruchu lotniczym; stan pasa; otoczenie lotniska; wyposażenie lotniska; ewakuacja awaryjna; zjeżdźalnie ewakuacyjne/wyjścia awaryjne itp.; ryzyko pożaru/ zagrożenie; uszkodzenie; obsługa naziemna.
Niebezpieczeństwo zderzenia z ptakiem/ zagrożenie	Położenie; liczba; nazwy i typy ptaków; sposób odstraszenia ptaków; uszkodzenie statku powietrznego; opóźnienia; metody odstraszenia ptaków; zachowanie ptaków.
Problemy z ładunkiem/ niebezpieczne towary	Odprawa celna; rodzaj ładunku; (łatwo psujące się) organy do transplantacji; substancje trujące; obsługa; pakowanie; służby weterynaryjne; poszukiwania przez policję; psy węszące; ładunek źle zamocowany lub uszkodzony; przejmowanie; konfiskata.
Pożar na pokładzie	Służby naziemne; wewnątrz statku powietrznego; dym; duszenie się; zapachy; maski tlenowe; światła ostrzegawcze; wyposażenie przeciwpożarowe; gaśnice; uszkodzenia ciała; oparzenia; pomoc medyczna; straż pożarna/strażacy; zjeżdźalnie/wyjścia awaryjne; wyłączenie silnika; ewakuacja.
Zdarzenia w ruchu naziemnym	Ruch na lotnisku; ćwiczenia i akcje straży pożarnej; pojazdy na lotnisku; hamowanie i widoczność; informacja o ruchu; rozruch; sprzęt do holowania; inspekcja silników; oczekiwanie w dalszej odległości; punkt oczekiwania; wtargnięcie na pas startowy; opóźnienia; ugrzęźnięcia w błocie; uszkodzenia spowodowane samochodami poruszającymi się w ruchu naziemnym; zignorowanie zakazu wejścia; kolizje; uszkodzenie samolotu lub pojazdu; uszkodzenia podczas lotu; obce przedmioty (nazwa i opis); problemy z wejściem lub opuszczeniem przez pasażerów z pokładu; identyfikacja bagażu; sposoby opuszczania samolotu; służby medyczne; niepełnosprawni/chorzy pasażerowie; stanowisko postojowe/dostępna przestrzeń.
Problemy zdrowotne	Symptomy; pierwsza pomoc; wewnątrz statku powietrznego; rodzaj pomocy medycznej; historie zdrowotne pasażerów; zmiana lotniska; wyposażenie lotniska; służby naziemne; choroba; niewygodą; rany; epidemie; sprzęt medyczny; krew (grupa krwi, transfuzje); pomoc medyczna; ciało człowieka; chirurg sądowy; kwarantanna; zatrucie pokarmem; jedzenie; szczepionki; personel medyczny i protezy.

Załącznik B

Zdarzenia podczas lądowania	Długie/krótkie lądowanie; przejechanie zjazdu; ugrzęźnięcie w błocie; problemy z ładunkiem; nieporozumienie związane z pasem do lądowania; ryzyko zderzenia z ptakiem lub zwierzęciem; uszkodzenie opon; uszkodzenie statku powietrznego; nieudane podejście.
Działania przemysłowe	Personel naziemny; personel kontroli/operacyjny; wpływ na ruch lotniczy; opóźnienia; rodzaje strajków; demonstracje; okupowanie.
Warunki pogodowe	ATIS (widoczność, chmury itp.); (wyładowania) burze, pioruny; uszkodzenia i niesprawności; usuwanie śniegu; porywy; wiatr boczny i mikro porywy; minima; stan pasa startowego; wiatr tylni, wiatry boczne; hamowanie; zakres widoczności pasa startowego; inwersja temperatury; turbulencje; kłęski żywiołowe; zamknięty pas; zmiana pasa.
Nie udane podejście	Odejście na drugi krąg; minima; rozłożenie ruchu; wytrzymałość; powody; ruch lotniczy; procedury; prędkość.
Skakanie ze spadochronem/ zrzucanie	Położenie; informacja o innym ruchu i działalności lotniczej; czas trwania zrzutu; obszar zrzutu.
Pilot nieznający lądowiska	Procedury; wyposażenie lądowiska; służby naziemne.
Chwilowa niezdolność pilota	Problemy zdrowotne; stery i instrumenty pokładowe; działania/ zachowanie pilota; otoczenie lotniska; wyposażenie lotniska.
Problemy związane ze ścieżką lotu	Opóźnienia; sloty; uaktualnianie planu lotu; awaria komputera; brak planu lotu; zgodność planu lotu; przetwarzanie planu lotu; poszukiwanie i ratownictwo; rodzaj planu lotu.
Problemy związane z zachowaniem pasażera i bezprawne wtargnięcie	Agresywne/zagrażające zachowanie; powody (pijaństwo itp.); wnętrze statku powietrznego; uszkodzenie; broń; działania dla przejścia; żądanie pomocy policji i służb pożarowych; żądania; pochodzenie; opis osoby (osób); związki polityczne; służby naziemne; wyposażenie lotniska; uszkodzenie ciała; pasażerowie na gapę.
Zmiana ścieżki lotu/zmiana kierunku	Tablice podejść; procedury; trasowanie; wytrzymałość; pogoda; wyposażenie lotniska; służby naziemne; awarie statku powietrznego
Loty specjalne	Kalibracja ILS; procedury dla specjalnych lotów próbnych; banery, balony itp.; ultralighty, szybowce; śmigłowce; fotografia lotnicza; patrolowanie autostrad; statki powietrzne do walki z pożarem; patrolowanie linii energetycznych; procedury szkolenia wojskowego; rodzaje wojskowych statków powietrznych.
Zdarzenia podczas startu	Rezygnacja ze startu; ryzyko zderzenia z ptakiem/zwierzęciem; zakłócenie ruchu; wtargnięcie na pas; przegrzanie; holowanie; zwrot o 180°; zjechanie z pasa; anulacja i zmiana zgody; problemy ze sterowaniem; moc silnika; niesprawność statku powietrznego.
Utrata lotów VFR/ kłopoty	Otoczenie lotniska; wskaźnik kierunku; manewry identyfikacyjne; problemy z wytrzymałością; wyposażenie na alternatywnym/ innym lądowisku; wymuszone lądowanie ze zderzeniem; służby naziemne.
Loty VIP	Oficjalne ceremonie; protokół (witanie itp.); loty charterowe; eskorta wojskowa; odprawa dyplomatyczna; nazwy państw i narodowość; płyta lotniska/rampa; wchodzenie i schodzenie z pokładu przez pasażerów; pojazdy VIP; wpływ na ruch lotniczy.

**2. ZDARZENIA I DZIEDZINY POWIĄZANE Z KONTROLĄ RUCHU LOTNICZEGO  
PODCZAS LOTU PO TRASIE**

Problemy administracyjne	Odprawa dyplomatyczna; przepisy celne; departamenty służb cywilnych; zajęte statki powietrzne.
Pomoce dla lotów VFR	Tablica instrumentów; wyposażenie pokładowe; uprawnienia pilota; plan lotu; nazwa miejsca; widoczne punkty odniesienia na ziemi; położenie; kierunki; wytrzymałość; awarie statku powietrznego; problemy pogodowe.
Awarie statku powietrznego	Tablica instrumentów; działanie instrumentów; radio latarnia; położenia/stałe położenia; Hałasy/dźwięki; zapachy; dym; wyposażenie lotniska; służby naziemne; osiągi silnika; prędkość; ukształtowanie/tereny wysokie; działania podejmowane dla rozwiązania problemów; pogoda; spuszczenie/zrzucanie paliwa; profil lotu; uszkodzenia strukturalne (szkło, metal); systemy; stery statku powietrznego; reagowanie na stery; płatowiec; światła ostrzegawcze; podwozie.
Bliskość statku powietrznego + skargi pilota	Sytuacje konfliktowe; obciążenie ruchem lotniczym; właściwości statku powietrznego; profil lotu; warunki pogodowe; uszkodzenia ciała; odległość/zasięg/ manewry wykonywane przez pilota; zasady; procedury; unikanie podjęcia działań.
Awarie systemów ATC	Wyposażenie/ systemy ATC; monitor radaru; działanie radaru; działanie radia; wcześniejsze informacje; przekazywanie wiadomości; działania dla poprawy; opóźnienia/czas; linie telefoniczne.
Alarm bombowy	Wnętrze statku powietrznego; metody poszukiwania; spuszczenie/zrzucenie paliwa; służby naziemne; wyposażenie lotniska; ruch na ziemi.
Problemy z ładunkiem/ niebezpieczne towary	Pakowanie; substancje; substancje toksyczne; zwierzęta; zapachy; wyposażenie kabiny; rozłożenie ładunku; załadowanie/wyładowanie.
Zmiany ścieżki lotu	Plan lotu
Kolizje	Płatowiec; uszkodzenie strukturalne (szkło, metal); reakcja na stery; odłamki; wyposażenie lotniska; służby naziemne; ukształtowanie płaskie/wysokie; warunki pogodowe; zachowanie aerodynamiczne.
Pożar na pokładzie	Wybuch pożaru; kontrolowanie pożaru; uszkodzenie; wnętrze statku powietrznego.
Problemy zdrowotne	Części ciała; organy; symptomy; złe samopoczucie; rany/uszkodzenia; protezy; lekarstwa/proszki; pierwsza pomoc; wyposażenie medyczne; personel medyczny; specjaliści medyczni; szczepionki; kwarantanna.
Brak paliwa	Obiekty lotniskowe/wyposażenie; służby naziemne; wzniesienia; położenie/usytuowanie; wytrzymałość/ile pozostało paliwa
Nieporozumienia	Poprzednia wiadomość; rodzaje wiadomości; działanie radia.
Zachowanie pasażera + bezprawne wtargnięcie	Agresywne niebezpieczne zachowanie; narkotyki; broń palna; rany; niestabilność psychiczna; pochodzenie; powiązania polityczne; zadania; groźby; służby naziemne; pomoc medyczna; sposoby uspokojenia; sposoby przechwycenia; personel pokładowy i kabinowy.
Żądanie przekazania	Nazwiska osób; sposoby przekazywania.

Załącznik B

Specjalne warunki na przylocie	Stan ruchu na ziemi; loty z priorytetem; działania przemysłowe; wypadki; warunki pogodowe na ziemi; awaria sprzętu naziemnego; wyposażenie lotniska; służby naziemne; godzina policyjna; procedury podejścia.
Loty specjalne	Typ statku powietrznego; loty techniczne; personel dyplomatyczny; nazwy państw; narodowości; lotniczy slang wojskowy; ćwiczenia wojskowe; tankowanie podczas lotu/w powietrzu; manewry pilota; położenie/stałe położenie; warunki pogodowe; procedury VFR/IFR; zasady lotu z widocznością; wyposażenie lotniska; służby naziemne.
Nieupoważnione manewry	Przestrzeń powietrzna; wcześniejsze wiadomości; profil lotu; położenie/pozycja; poziomy przeciągnięcia.
Pogoda/kłopoty MET	Problemy z oblodzeniem; chmury; uderzenie piorunem; turbulencja; zewnętrzne części statku powietrznego; osiągi silnika; reagowanie na stery; osiągi instrumentów; alarmy; gwałtowne ruchy; ukształtowanie płaskie/wysokie; profile lotu; rany; ślepotą/utrata widoczności.

**3. INNE DOMENY**

Ruchu na lądowisku	Zmiana pasa i kierunku; pojazdy przy rampie; usuwanie śniegu; zamiatanie; przesuwanie; zbieranie; zamknięcie; otwarcie dróg dojazdowych do pasa startowego; inspekcja pasa startowego.
Środowisko lotniska/ lądowiska	Topografia (górką, wzniesienie, linia brzegowa, las itp.); obiekty techniczne (woda, wieża, mosty, podpory itp.); teren wysoki; obszary zabudowane; drogi i drogi kolejowe; linie wysokie napięcia; główne punkty; szczególna działalność lokalna (zasięg strzelania itp.); czynności rolnicze.
Awarie statku powietrznego	Części zamienne dla statku powietrznego; systemy (tlenowy, hydrauliczny, elektryczny, odladzania itp.); pokład/kabina; stery; instrumenty; działanie instrumentów; hałasy i symptomy niesprawności; problemy z transponderem; utrata łączności radiowej; nieprawidłowe działanie; przegrzewanie (hamulce, silnik itp.); spuszczenie/zrzucanie paliwa; podwozie/opony.
Obiekty/wyposażenie lądowiska	ILS, radar, VOR itp.; systemy oświetleniowe; wiarygodność pomocy radiowych; wskaźnik kierunku; wyposażenie przy słabej widzialności; płyta lotniska/pole startowe/rampa; pasy startowe; drogi kołowania; długość i szerokość pasa startowego; strefa parkowana; terminal; obszar zbierania ładunku; siła wskaźnika kierunku.
Służby naziemne	Godziny pracy; dostępność służb w nocy; pomoc na ziemi; bezpieczna wysokość; pasażerowie/osoby na pokładzie; niesprawny sprzęt (schody, taśmy bagażowe itp.); zapasowe źródło zasilania; odladzanie; tankowanie; opóźnienie spowodowane odladaniem lub tankowaniem; odstraszanie ptaków; holowanie; sposoby ostrzeliwania; służby bezpieczeństwa; pomoc medyczna; obsługa bagażowe.
Procedury	Walka z hałasem; odloty; podejście; lądowanie i start we wszystkich warunkach pogodowych; odejście na drugi krąg; procedury oczekiwania; wykorzystanie ziemi; godzina policyjna; okoliczni mieszkańcy.



### **CZĘŚĆ III: ZADANIA JĘZYKOWE DLA KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO**

Zebrane tutaj zadania językowe oparte są na badaniach przeprowadzonych przez Federal Aviation Authority, USA (Chatham et al., 1999).

#### **1. ZARZĄDZANIE SEKWENCJAMI RUCHU LOTNICZEGO**

- 1.1 Omów z pilotem czynności związane z zarządzaniem ruchem.
- 1.2 Zapytaj pilota o powody i zakres odstępstw.
- 1.3 Wydaj odpowiednie instrukcje dla sprawdzenia zarządzania odstępstwem.
- 1.4 Poinformuj innych o nałożonych lub odwołanych ograniczeniach na przestrzeń powietrzną.
- 1.5 Ustaw kolejność odlotów i wprowadź do występującego ruchu.
- 1.6 Przepytaj innych w sprawie odstępstw.
- 1.7 Wydaj instrukcję dla zlikwidowania odstępstw w ruchu naziemnym.
- 1.8 Odbierz prośbę pilota na start.
- 1.9 Wydaj odpowiednie informacje odlotowe.
- 1.10 Wydaj pilotowi instrukcje kołowania na pozycję i oczekiwanie.
- 1.11 Wydaj zmienione zezwolenie.
- 1.12 Wydaj uzupełniające informacje dotyczące operacji na lotnisku (np. warunki na pasie, RVR).
- 1.13 Wydaj pozwolenie na start/ jego anulację.
- 1.14 Odbierz prośbę pilota o instrukcję do lądowania.
- 1.15 Wydaj pozwolenie na lądowanie lub zgodę na opcje.
- 1.16 Odbierz od statku powietrznego informację o wykonywaniu lądowania/opcji.
- 1.17 Odbierz pierwszą łączność radiową od pilota.
- 1.18 Wydaj/zweryfikuj czy pilot ma aktualną informację przylotową.
- 1.19 Wydaj instrukcje przylotowe/odlotowe.
- 1.20 Wydaj informację o niekontrolowanym obiekcie znajdującym się w przestrzeni powietrznej lub w obszarze ruchu.
- 1.21 Poinformuj inne statki powietrzne o wtargnięciu niekontrolowanego obiektu w przestrzeń powietrzną lub na obszar ruchu.
- 1.22 Załadaj reakcji od pilota lub operatora niekontrolowanego obiektu.
- 1.23 Załadaj pomocy z innych źródeł dla uzyskania łączności z niekontrolowanym obiektem.
- 1.24 Wydaj instrukcję ograniczającą ruch statków powietrznych w przestrzeni powietrznej lub na obszarze ruchu, na których znajduje się niekontrolowany obiekt.
- 1.25 Odbierz wnioski na tymczasowe użycie przestrzeni powietrznej lub obszaru ruchu.
- 1.26 Wydaj zgodę na odejście na drugi krąg.
- 1.27 Odbierz informację o nieudanym podejściu/odejściu na krąg/lądowaniu i starcie/zatrzymaniu i starcie.
- 1.28 Odbierz potwierdzenie startu.
- 1.29 Odbierz informację pilota o przerwaniu startu.
- 1.30 Poinformuj innych użytkowników o zmianie statusu przestrzeni powietrznej.

#### **2. ZARZĄDZANIE RUCHEM STATKÓW POWIETRZNYCH I POJAZDÓW NAZIEMNYCH**

- 2.1 Wydaj instrukcję oczekiwania przy rękawie.
- 2.2 Poinformuj pilota o opóźnieniu na ziemi.
- 2.3 Poinformuj pilota o spodziewanej godzinie zgody na start.
- 2.4 Odbierz i przeładaj anulowanie ograniczeń w zarządzaniu ruchem.
- 2.5 Odbierz prośbę pilota o instrukcję wyholowanie/cofania.
- 2.6 Odbierz prośbę pilota o instrukcję kołowania.
- 2.7 Wydaj informację o warunkach na lotnisku.
- 2.8 Odbierz prośbę pilota lub operatora pojazdu o zgodę poruszania się lub przejazdu przez obszar ruchu.

*Załącznik B*

- 2.9 Wydad instrukcję zatrzymania się przed drogą kołowania/pasem startowym.
- 2.10 Odmów zgody na poruszanie się po ziemi.
- 2.11 Wydad instrukcję zmiany ruchu wokół zamkniętego obszaru ruchu.

**3. TRASA LOTU LUB PLAN LOTU**

- 3.1 Wydad zgodę i instrukcję pilotowi.
- 3.2 Sprawdź pilota z zakresu zgodności lub spełnienia warunków zgody.
- 3.3 Wydad zgodę przez inną stację dla jej przekazania pilotowi.
- 3.4 Zatwierdź lub odmów wniosku o zgodę na start.
- 3.5 Wykryj problem pilota lub ze statkiem powietrznym (np. hypoxia).
- 3.6 Przeprowadź poszukiwania radiowe lub radarowe spóźnionego statku powietrznego.
- 3.7 Odbierz od pilota zgłoszenie niebezpieczeństwa i określ potrzebną pomoc.
- 3.8 Odbierz od pilota zgłoszenie problemu ze statkiem powietrznym (np. spóźnienie, utrata kontaktu radiowego).
- 3.9 Przekaż informację o ewentualności wypadku/nagłej sytuacji/warunkach specjalnych innym stacjom.
- 3.10 Odbierz od pilota plan lotu..
- 3.11 Odbierz ustnie przekazany plan lotów.
- 3.12 Przepytaj innych o planie lotu lub jego zmianie.
- 3.13 Odbierz wnioskowane zmiany do planu lotu.
- 3.14 Odbierz prośbę o anulowanie IFR.
- 3.15 Zakończ łączność radiową ze statkiem powietrznym.
- 3.16 Odbierz informację o przylocie.
- 3.17 Wydad informację pilotowi o zmianie częstotliwości.
- 3.18 Przy pierwszym kontakcie podaj ustawienie wysokościomierza.
- 3.19 Zweryfikuj z pilotem wysokość statku powietrznego.
- 3.20 Poinformuj pilota o ustanowieniu lub utracie kontaktu radarowego.
- 3.21 Zakończ pomoc radarową.
- 3.22 Przydziel kod radio latarni.
- 3.23 Zażądaj od pilota potrzebnych informacji o planie lotu.
- 3.24 Odbierz informację o warunkach specjalnych lub zagrożeniu.
- 3.25 Poinformuj pilota lub operatora pojazdu o nienormalnym stanie statku powietrznego lub pojazdu.
- 3.26 Ogłoś stan zagrożenia i uruchom plan ratowniczy.
- 3.27 Wydad instrukcję kołowania dla warunków specjalnych lub zagrożonego statku powietrznego.
- 3.28 Poinformuj innych o specjalnej operacji.
- 3.29 Ogłoś zmianę o kodzie przypisanym do radiolatarni SSR.
- 3.30 Zaproponuj pilotowi alternatywne zgody.
- 3.31 Wydad pilotowi instrukcję dla identyfikacji zakrętu lub odpowiedzi transpondera.
- 3.32 Zauważ wystąpienie sytuacji specjalnej lub stanu zagrożenia w oparciu o tembr głosu.
- 3.33 Omów plan lotu/zmianę planu lotu.
- 3.34 Poinformuj kontrolera lub wnioskującego o niemożności wykonania planu lotu/ wnioskowanej zmiany do planu lotu.
- 3.35 Poinformuj pilota o położeniu radaru.
- 3.36 Odbierz prośbę od pilota o zarejestrowanie planu lotu.
- 3.37 Odbierz zarejestrowaną telefonicznie prośbę o plan lotu i informację.
- 3.38 Zweryfikuj plan lotu z pilotem.
- 3.39 Odbierz wniosek o aktywowanie planu lotu.
- 3.40 Przepytaj pilota w sprawie zamknięcia planu lotu.
- 3.41 Poinformuj pilota o statusie zgody.
- 3.42 Odbierz potwierdzenie lub odrzucenie przez pilota zgody.
- 3.43 Oceń i poinformuj pilota o alternatywnych trasach w oparciu o informacje pogodowe, lotnicze, preferencje pilota i ograniczenia pilota/statku powietrznego.

- 3.44 Odbierz prośby pilota o informację dotyczącą lotniska.
- 3.45 Przekaż pilotowi informację dotyczącą lotniska.
- 3.46 Przekaż pilotowi informację o statusie lotniska.
- 3.47 Przekaż pilotowi informację o ruchu/warunkach pogodowych.

#### **4. PRZEPROWADŹ MONITOROWANIE SYTUACJI**

- 4.1 Przygotuj informację o stanie lotniska (np. oblodzenie pasa) i wyposażeniu.
- 4.2 Załadaj od pilota meldunku o statusie NAVAJD.
- 4.3 Poinformuj pilota o alternatywnych instrukcjach niezbędnych dla lotu po obsłudze.
- 4.4 Odbierz/odmów prośby na lot po obsłudze.
- 4.5 Odbierz/załadaj od pilota lub operatora meldunku o położeniu.
- 4.6 Szukaj lub zweryfikuj położenie pojazdu lub statku powietrznego.
- 4.7 Sprawdź czy pilot ma aktualny ATIS lub poinformuj go o aktualnym ATIS.
- 4.8 Poinformuj/załadaj aby pilot zgłosił/ponownie zgłosił plan lotu.

#### **5. ROZWIĄZYWANIE NIEBEZPIECZNYCH SYTUACJI DLA STAKU POWIETRZNEGO**

- 5.1 Odbierz zgłoszenie o potencjalnym lub faktycznym zagrożeniu.
- 5.2 Wydadz informację o ruchu lub alert o zagrożeniu dla statku powietrznego/bliskości statku powietrznego.
- 5.3 Poinformuj pilota lub operatora, gdy minie zagrożenie zderzenia z innym ruchem lub nienadzorowanym obiektem.
- 5.4 Wydadz informację o bliskości ograniczonej przestrzeni powietrznej.
- 5.5 Wydadz informację lub alert bezpieczeństwa w odniesieniu do sytuacji na trasie/niskiej wysokości.
- 5.6 Załadaj/oddbierz od pilota zgłoszenie o zauważeniu samolotu.
- 5.7 Wydadz informację dotyczącą naruszenia przestrzeni powietrznej/obszaru ruchu.
- 5.8 Wydadz zgodę lub instrukcję dotyczącą ruchu naziemnego.

#### **6. OCENŃ SKUTKI POGODOWE**

- 6.1 Odbierz/załadaj od innych statków powietrznych informacji pogodowej.
- 6.2 Wydadz informator pogodowy lub uaktualnienie dla innych statków powietrznych.
- 6.3 Opracuj prognozę pogody.
- 6.4 Odnotuj planową lub doradczą prognozę pogody w określonym formacie.
- 6.5 Ogłoś planową lub nieplanową prognozę pogody lub materiał doradczy na wyznaczonych częstotliwościach radiowych.
- 6.6 Odbierz wniosek o briefing pilota.
- 6.7 Poinformuj pilota o danych pogodowych w podanym formacie.
- 6.8 Poinformuj/zweryfikuj czy pilot otrzymał informację o zagrożeniu pogodowym.
- 6.9 Dostarcz pilotowi inną żadaną informację.
- 6.10 Poinformuj pilota, że nie zaleca się VFR w uzasadnionych warunkach.
- 6.11 Poinformuj pilota o możliwości śledzenia pogody.
- 6.12 Poinformuj pilota o opóźnieniach ATC.
- 6.13 Poinformuj pilota, o częstotliwości i stacji, gdzie należy złożyć meldunek pogodowy.
- 6.14 Poproś pilota o dodatkowe dane.
- 6.15 W trakcie nadawania utrzymuj czytelną i jednostajną mowę.

## 7. REAKCJA NA SYTUACJE AWARYJNE I PROCEDURY AWARYJNE

- 7.1 Łączność.
- 7.2 Odbierz prośbę pilota o służby awaryjne.
- 7.3 Zażądaj od pilota informacji o charakterze sytuacji awaryjnej.
- 7.4 Przełącz pilota na squaw 7700, jeżeli zagrożenie jest potwierdzone.
- 7.5 Zażądaj, aby statek powietrzny połączył się z odpowiednią jednostką ATC i poinformuj pilota, aby powrócił na częstotliwość, jeżeli nie może się skontaktować z ATC.
- 7.6 Podejmij odpowiednie działania, aby rozwiązać sytuację awaryjną.
- 7.7 Zażądaj informacji ze statku powietrznego dla określenia wysokości, kierunku i prędkości zagubionego statku powietrznego.
- 7.8 Poinformuj, jeżeli konieczna jest zmiana wysokości lub kierunku i utrzymuj VFR.
- 7.9 Poinformuj o konieczności skorelowanie gyro z kompasem magnetycznym.
- 7.10 Poinformuj pilota o położeniu statku powietrznego.
- 7.11 Odbierz prośbę pilota o pomoc w dotarciu do lotniska.
- 7.12 Wydaj pilotowi instrukcję kierunku lotu i porady.
- 7.13 Poinformuj pilota o informacji lotniskowej.
- 7.14 Przypomnij pilotowi o przekazaniu informacji dotyczącej lotu.
- 7.15 Zweryfikuj czy pilot leci wg planu lotu.
- 7.16 Poinformuj pilota o minimalnej wysokości lotu (MFA).
- 7.17 Poinformuj pilota o procedurach w sytuacji utraty łączności.

## 8. ZARZĄDZAJ ZASOBAMI SEKTOROWYMI LUB POZYCYJNYMI

- 8.1 Poinformuj o skreśleniu wcześniejszej trasy zapasowej.
- 8.2 Przekaż status NAVAIID innym.
- 8.3 Przekaż informację o statusie łączności.
- 8.4 Poinformuj pilota lub innego kontrolera o przyznaniu nowej częstotliwości.
- 8.5 Odbierz informację o zapasowej ścieżce łączności.
- 8.6 Podaj zapasowe ścieżki łączności dla transmisji z powietrza i na ziemi.
- 8.7 Sprawdź czy inni odbierają transmisje ze statku powietrznego.
- 8.8 Odbierz wniosek o manewrowanie systemami oświetleniowymi lotniska i drogi kołowania.
- 8.9 Odrzuć wniosek o manewrowanie systemem oświetlenia lotniska.

## CZEŚĆ IV. SŁOWNIK PODSTAWOWYCH I ZŁOŻONYCH STRUKTUR

Zebrane tutaj struktury oparte są na badaniach przeprowadzonych przez Eurocontrol Institute of Air Navigation Services, Luxembourg.

### Struktury podstawowe:

- Rodzajnik
- Przysłówki częstotliwości  
Zawsze (*always*), generalnie (*generally*), zazwyczaj (*usually*), często (*often*), czasami (*sometimes*), rzadko (*seldom*), nigdy (*never*) itp.
- Przymiotniki porównawcze
- Znaczniki mowy  
Aktualnie (*actually*), zasadniczo (*basically*), w każdym razie (*anyway*), (i) yeah (pojawiające się coraz częściej), słuchaj (*listen*), znaczy (*I mean*), zobaczmy (*let's see/let me see*), podobny (*like*), oh, teraz (*now*), okay, tak więc (*so*), a więc (*well*), wiesz (*you know*), widzisz (*you see*), wiesz o co mi chodzi (*you know what i mean*), to prawda (*it is true*), oczywiście (*of course*), ale (*but*), wciąż (*still*), (i) przy okazji (*(and) by the way*), poza tym (*besides*), kolejną sprawą jest (*another thing is*), a na dodatek (*on top of that*), więc (*so*), wówczas (*then*), po pierwsze (*first(ly)*), po drugie (*second(ly)*), itp. (*etc.*), przede wszystkim (*first of all*), w pierwszej/drugiej kolejności (*in the first/second place*), i na koniec (*finally*), w końcu (*in the end*), krótko mówiąc (*in short*)
- Czasowniki ułomne  
Mogę, potrafię, jestem w stanie (*can*), mogę, wolno mi (*may*), muszę (*must*), powinienem (*have got to*), powinienem w cz. przeszłym (*should*), ought to, powinienem w cz. przeszłym (*would*), mógłbym (*could*), może zrobię (*might*), nie potrzebuję/nie muszę (*needn't*), nie muszę (*don't have to*), nie mogę/nie powinienem (*mustn't*)
- Liczebniki (główne i porządkowe)
- Strona bierna  
Czas teraźniejszy  
Czas przeszły
- Położenie bezpośrednich i pośrednich przedmiotów:  
Bob wysłał kwiaty swojej dziewczynie. (*Bob sent some flowers to his girlfriend*).  
Bob wysłał swojej dziewczynie kwiaty. (*Bob sent his girlfriend some flowers*).
- Pytajniki dla opisanego ludzi i rzeczy, oraz prośba o informację  
Co? (*What?*) Kto? (*Who?*) Który? (*Which?*) Dlaczego? (*Why?*) Gdzie? (*Where?*) Jak? (*How?*)
- Zaimki pytające  
Kto (*Who*), Który (*Which*), Czyj (*Whose*)
- Czasy  
Present simple - teraźniejszy  
I do  
Present continuous – teraźniejszy wyrażający czynność odbywającą się w danej chwili  
I am doing  
Past simple – przeszły  
I did  
Past continuous – przeszły wyrażający czynność odbywającą się w określonym momencie w przeszłości  
I was doing  
Present perfect simple –przeszły, ale ze skutkami w chwili obecnej  
I have done

Załącznik B

Podręcznik wdrożenia wymagań ICAO  
dotyczących poziomu znajomości języka

Present perfect continuous – czynność rozpoczęta w przeszłości, trwała i trwa nieprzerwanie w chwili mówienia  
I have been doing

Simple future tense – czas przyszły: Will

Future – czas przyszły: Going to

- There to be

Terazniejszy, przeszły, przyszły

**Struktury złożone**

- Przymiotnik

Stopniowalne i niestopniowalne przymiotniki

Dosyć zły (*fairly angry*) (stopniowalny)

Całkowicie zdziwiony (*totally amazed*) (niestopniowalny)

Przyimek po przymiotniku

Zły o (*angry about*), obawiać się czegoś (*afraid of*) itp.

Przymiotnik + that lub + bezokolicznik

Dosyć (*enough*), wystarczająco (*sufficiently*), za + przymiotnik (*too + adjective*)

Im szybciej tym lepiej (*the sooner the better*) itp.

- Przysłówki i spójniki

Przysłówki o charakterze komentarza

Widocznie (*apparently*), szczerze (*frankly*), słusznie (*rightly*)

Przysłówki o charakterze opinii

Biologicznie (*biologically*), ideologicznie (*ideologically*), moralnie (*morally*)

Oklicznik czasu

Przed (*before*), dopóki (*until*), po (*after*), jak tylko (*as soon as*), przed (*before*), kiedy (*when*), podczas (*while*),  
z trudem (*hardly*), nie wcześniej (*no sooner*), ledwo (*scarcely*)

Podawanie powodu

Widząc, że (*seeing that*), ponieważ (*since*), na tyle na ile (*in as much as*), w związku z (*due to*), wynikający  
z (*owing to*), przy takiej liczbie chorych osób (*with so many people ill*)

- Zdania

Zdania względne

Zdanie imiesłowowe

-ing, -ed i being -ed

Zdanie imiesłowowe ze znaczeniem przysłówkowym

Otwierając oczy, dziecko zaczęło płakać (*Opening her eyes, the baby began to cry*).

Aeroklub utworzony 25 lat temu w przyszłym miesiącu, ... (*Formed 25 years ago next month, the aviation club ...*)

- Warunki

Prawdziwe i nieprawdziwe, wszystkie czasy

- Znaczniki rozmowy

Uważasz (*mind you*), generalnie (*on the whole*), mówiąc ogólnie (*broadly speaking*), skoro o tym mowa (*by and large*), na pewno (*certainly*), może (*may*), akcent na „do”, z drugiej strony (*on the one hand*), podczas (*while*), podczas gdy (*whereas*), jednakże (*however*), pomimo (*even so*), nie mniej (*nonetheless*), pomimo tego (*nevertheless*), mimo wszystko (*all the same*), pomimo (*although*), mimo (*though*), mimo wszystko (*even though*), jeżeli (*if*), wbrew (*in spite of*), na przekór (*despite*), przypadkowo (*incidentally*), ponadto (*moreover*), poza tym (*furthermore*), dodatkowo (*in addition*), dodatkowo (*additionally*), i co dalej (*what is more*), tak więc (*therefore*), w rezultacie (*as a result*), w konsekwencji (*consequently*), całkowicie odwrotnie (*(quite) on the contrary*), na początek (*to begin with*), na początek (*to start with*), z jednego powodu (*for one thing*), z innego powodu (*for another thing*), w podsumowaniu (*in conclusion*), w skrócie (*briefly*)

- Bezokolicznik i rzeczowniki odslowne
- Ułomne
  - Will i Gould - dla wykazania chęci, prawdopodobieństwa i pewności
  - Will i Gould - dla wykazania przyzwyczajęń
  - Ułomne + past participle dla wyrażenia krytyki lub żalu
- Rzeczowniki
  - Rzeczowniki złożone
  - Rzeczowniki niepoliczalne bez rodzajnika  
np. dobra rada (*good advice*)
- Strona bierna
  - Ogólne formy czasów present perfect/past perfect/future/continuous
- Czasowniki frazowe:
  - Chcieli to spotkanie mieć już za sobą. (*They wanted to **get** the meeting **over with***).
  - Brak sukcesu programu można było przypisać złemu kierownictwu. (*The programme's lack of success could be **put down** to poor management*).
  - Boeing spotkał się z krytyką swojego nowego planu. (*Boeing **came in for** a lot of criticism over their new plan*).
- Zaimki ilościowe
  - Jedno z + liczba mnoga
    - Jedno z najlepszych (*One of the best things*)
  - Każdy bez wyjątku (*Each (of) and every*) + czas. poj., chyba że po nim występuje rzeczownik lub zaimek, do którego się odnosi.
- Pytania
  - Pytania mowy zależnej
  - Pytania o charakterze negatywnym
  - Krótkie pytania (*Question tags*), stawiane na końcu zdań twierdzących oraz przeczących, używane do pytania się, upewnienia czy coś jest prawdziwe, pytania o zgodę oraz w pytaniach retorycznych. Polskim odpowiednikiem jest "prawda?", "nieprawdaż"
- Zaimki zwrotne i tzw. emfaticzne – wskazują, że czynność wykonywana przez daną osobę przechodzi na nią
  - Herself, himself, themselves
  - Jeden i jedni (*One and ones*)
    - Tam jest mój samochód – ten zielony (*There's my car — the green one.*)
  - Więc, zatem, otóż (*So*)
    - Tak myślę. (*I think so.*)
    - Tak słyszałem. (*So I hear.*)
  - Zrób tak. (*Do so*)
    - Wygrała konkurs w 1997 i wydaje się, że najprawdopodobniej to powtórzy. (*She won the competition in 1997 and seems likely to do so again.*)
  - Taki (*Such*)
    - W większości szkół takie zachowanie jest nieakceptowane. (*Such behaviour is unacceptable in most schools.*)
- Mowa zależna
  - Obiecali, że mu pomogą na drugi dzień. (*They promised that they would help him the next day.*)
  - Powiedział mi, że nie będzie gotowy na piątek. (*He told me it wasn't going to be ready by Friday.*)
- Czasy
  - Past Perfect
    - Zrobiłam (*I had done*)

Załącznik B

*Podręcznik wdrożenia wymagań ICAO  
dotyczących poziomu znajomości języka*

Past perfect continuous

Robiłem (*I had been doing*)

Present continuous

Na przyszłość (*For the future*)

Future continuous

Będę robił (*I will be doing*)

Future perfect

I will have been doing

The future seen from the past (przyszłość widziane z przeszłości)

Miałem zrobić (*was going to*), etc.



## ZAŁĄCZNIK C

### LISTA KONTROLNA DLA SPRAWDZANIA JĘZYKA LOTNICZEGO

Podmioty świadczące usługi w zakresie przeprowadzenia testów (TSPs) powinny udokumentować przestrzeganie zalecanych przez ICAO kryteriów w zakresie prowadzenia testów językowych wypełniając poniższą listę kontrolną oraz przedstawiając dowody dla każdego jej elementu, podając numer elementu danego kryterium. Numery elementów korelują z kryteriami, które można znaleźć w rozdziale 6.

#### 6.3.2 PROJEKT TESTU I JEGO KONSTRUKCJA

<i>Odniesienie</i>	<i>Element</i>	<i>Odpowiedź</i>	<i>Uwagi</i>
6.3.2.1	Czy test jest tak zaprojektowany, aby ocenić umiejętność mówienia i słuchania zgodnie z każdym elementem Skali Ocen ICAO oraz kompleksowych opisów Załącznika 1?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.2.2	Czy definicja podająca cel testu, opisująca zarówno jego zamierzenia jak i populację, do której jest skierowany jest dostępna dla wszystkich decydentów?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.2.3	Czy opis i tok rozumowania konstrukcji testu oraz sposób spełnienia wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka jest dostępny dla wszystkich decydentów?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.2.4	Czy test spełnia zasady dobrych przytyk i kodu etyki, jak opisano w rozdziale 6 Dok. 9835 ICAO?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.2.5	Czy test skupia się na oderwanych elementach, szczególnie na gramatyce lub luźnym słownictwie?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.2.6	Czy do testu włączono sekcję słuchania z indywidualnymi elementami? <i>Uwaga.— Jeżeli rozumienie jest oceniane w oparciu o specjalną sekcję zawierającą indywidualne elementy, nie powinno to negatywnie wpływać na ocenę interakcji.</i>	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	

Załącznik C

<i>Odniesienie</i>	<i>Element</i>	<i>Odpowiedź</i>	<i>Uwagi</i>
6.3.2.7	Czy w teście uwzględniono tylko rozmowę z użyciem głosu?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.2.8	Czy test jest ukierunkowany na operacje lotnicze?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.2.9	Czy test ocenia znajomość języka potocznego w kontekście lotniczym?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.2.10	Czy test unika elementów, których zadaniem jest wyodrębnienie języka wysoko-technicznego lub specyficznie związanego z kontekstem?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.2.11	Czy końcowy wynik każdego kandydata stanowi najniższą ocenę ze wszystkich sześciu uzyskanych w każdej umiejętności wyszczególnionej przez ICAO?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	

### 6.3.3 WAŻNOŚĆ I WIARYGODNOŚĆ TESTU

<i>Odniesienie</i>	<i>Element</i>	<i>Odpowiedź</i>	<i>Uwagi</i>
6.3.3.1	Czy dowód potwierdzający ważność i rzetelność jest przygotowany w prostym, łatwym do zrozumienia języku i dostępny dla wszystkich decydentów?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.3.2	Czy opis procesu przygotowywania, zawierający poniższą informację jest dostępny dla wszystkich decydentów:  a) podsumowanie kalendarza prac?  b) sprawozdanie z każdego etapu pracy?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.3.3	Czy ocena spodziewanej informacji o teście, a mająca wpływ na szkolenie jest dostępna dla wszystkich decydentów?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	

### 6.3.4 OCENIANIE

<i>Odniesienie</i>	<i>Element</i>	<i>Odpowiedź</i>	<i>Uwagi</i>
6.3.4.1	Czy proces oceniania jest udokumentowany?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	

<i>Odniesienie</i>	<i>Element</i>	<i>Odpowiedź</i>	<i>Uwagi</i>
6.3.4.2	Czy, dla spełnienia wymagań licencjonowania, w ocenie testu uczestniczą dwaj egzaminatorzy oceniający, a trzeci jest konsultowany w przypadku różnicy wyników?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.4.3	a) Czy szkolenie wstępne i okresowe jest udokumentowane? b) Czy dokumenty egzaminatorów oceniających są przechowywane? c) Czy egzaminatorzy są okresowo audytowani, a sprawozdania udokumentowane?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.4.4	Jeżeli ocenianie prowadzone jest przy wykorzystaniu nowych technologii, włącznie z technologią rozpoznawania mowy, to czy takie formy, we wszystkich aspektach Skali Ocen, korespondują z procedurą oceny przez człowieka i są wyraźnie wytłumaczone w zrozumiałym języku?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	

### 6.3.5 TEST, ADMINISTRACJA I ZABEZPIECZENIE

<i>Odniesienie</i>	<i>Element</i>	<i>Odpowiedź</i>	<i>Uwagi</i>
<b>Administrowanie testem</b>			
6.3.5.1	Czy opublikowany jest przykład kompletnego testu, włącznie z: a) dokumentami kandydata (instrukcja na papierze, co jest wyświetlane na ekranie itp.)? b) instrukcją dla interlokutora (egzaminatora) lub pytaniami? c) dokumentacją dla egzaminatora oceniającego (klucz odpowiedzi, skala ocen, instrukcje)? d) przykładem kompletnego zapisu nagrania (dla sekcji związanych ze słuchaniem lub pytań pośrednich)? e) przykładem rozmowy pomiędzy kandydatem/egzaminatorem ustnym?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.5.2	Czy proces oceny testu jest udokumentowany, włącznie z instrukcjami co do zawartości i charakteru dowodów, które mają być zbierane przez egzaminatorów oceniających?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	

Załącznik C

<i>Odniesienie</i>	<i>Element</i>	<i>Odpowiedź</i>	<i>Uwagi</i>
6.3.5.3	Czy instrukcje dla kandydata, zespołu administrującego i egzaminatorów oceniających są jednoznacznie udokumentowane?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.5.4	Czy wymagania dotyczące wyposażenia, kadry i pomieszczeń niezbędnych dla przeprowadzenia testu są zawarte w instrukcji?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.5.5	Czy położenie pomieszczenia, w którym przeprowadzany jest test jest wygodne, prywatne i ciche?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.5.6	Czy pełen opis polityki dotyczącej administrowania jest dostępny dla wszystkich decydentów? Czy obejmuje to jak niżej: a) politykę i procedurę ponownego podejścia do testu? b) procedurę informowania o wynikach? c) uzgodnienia dotyczące przechowywania dokumentacji? d) plany kontroli jakości, obsługi i dalszego rozbudowywania testu? e) warunki zakupu?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE  <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE  <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE  <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE  <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.5.7	Czy, przed rozpoczęciem testu, ustanowiono udokumentowany proces odwoławczy, który jest dostępny dla wszystkich kandydatów i decydentów?		
<b>Zabezpieczenia testu</b>			
6.3.5.8	Czy pełen opis działań podjętych dla zabezpieczenia testu zapewniających jego integralność jest udokumentowany i dostępny dla wszystkich decydentów?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.5.9	W przypadku pytań pośrednich, czy przygotowano wystarczającą liczbę wersji testów dla egzaminowanej populacji, pod kątem ich wielkości i różnorodności?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	

<i>Reference</i>	<i>Item</i>	<i>Reply</i>	<i>NIETes</i>
6.3.5.10	Czy zadania i pytania sprawdzające są utrzymane w tajemnicy i niepublikowane, ani udostępniane w żaden inny sposób kandydatom przed terminem testu?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.5.11	Czy udokumentowana polityka dotycząca zabezpieczenia wszystkich elementów egzaminów jest dostępna dla wszystkich decydentów?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	

### 6.3.6 PRZECHOWYWANIE DOKUMENTACJI

<i>Odniesienie</i>	<i>Element</i>	<i>Odpowiedź</i>	<i>Uwagi</i>
6.3.6.1	Czy wszystkie testy dotyczące umiejętności posługiwania się językiem, obejmujące rozmowę pomiędzy egzaminatorem a kandydatem zapisywane są na taśmie lub video?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.6.2	Czy arkusze ocen i dokumentacja uzupełniająca jest archiwizowana przez wcześniej określony i udokumentowany czas uniemożliwiając odwołanie się od decyzji po tym terminie?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.6.3	Czy proces przechowywania dokumentów jest odpowiedni dla zakresu egzaminów i udokumentowany?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.6.4	Czy proces informowania o ocenach jest udokumentowany, a oceny przechowywane przez okres ważności licencji?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.6.5	Czy wyniki egzaminów są poufne i udostępniane tylko kandydatom, ich sponsorom lub pracodawcom oraz władzy lotniczej, chyba że kandydaci przedstawia pisemną zgodę do udostępnienia ich innej osobie lub organizacji?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	

### 6.3.7 INFORMACJE ORGANIZACYJNE I INFRASTRUKTURA

<i>Odniesienie</i>	<i>Element</i>	<i>Odpowiedź</i>	<i>Uwagi</i>
6.3.7.1	Czy podmiot świadczący usługi w zakresie przeprowadzania testów (TSP) przedstawił przejrzystą informację o swojej organizacji i jego współpracy z innymi organizacjami?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.7.2	Jeżeli TSP prowadzi również szkolenia, czy jest wyraźnie udokumentowany rozdział pomiędzy tymi dwiema działalnościami?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	

Załącznik C

<i>Odniesienie</i>	<i>Element</i>	<i>Odpowiedź</i>	<i>Uwagi</i>
6.3.7.3	Czy TSP zatrudnia wystarczającą liczbę egzaminatorów i oceniających dla administrowania wymaganymi testami?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.7.4	Czy TSP wyjaśnił jak test jest zarządzany, włącznie z wyjaśnieniem procesu jego rozbudowy?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	

**6.3.8 KWALIFIKACJE ZESPOŁU OCENIAJĄCEGO**

<i>Odniesienie</i>	<i>Element</i>	<i>Odpowiedź</i>	<i>Uwagi</i>
<b>Znajomość dokumentów ICAO</b>			
6.3.8.2	Czy wszyscy członkowie zespołu oceniającego zapoznali się z następującymi publikacjami ? a) odnośnymi SARPS i Zalecanymi Metodami Postępowania Załącznika 1? b) całościowymi opisami (App. 1 do Załącznika 1) i Skalą Ocen ICAO (Dodatek A do Załącznika 1)? c) Podręcznikiem wdrożenie wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka (Dok. 9835)? d) Nagranymi przykładami mowy ocenionej wg ICAO?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
<b>Projekt testu i zespół projektujący</b>			
6.3.8.3	Czy projekt testu i zespół projektujący obejmuje osoby, które posiadają doświadczenie w operacjach lotniczych, przygotowywaniu testów z języka i lingwistyczne ?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
<b>Zespół administrujący testem (administratorzy i egzaminatorzy)</b>			
6.3.8.4	Czy administratorzy i egzaminatorzy posiadają wiedzę praktyczną o wytycznych dotyczących administrowania, opublikowanych przez organizację?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	

<i>Odniesienie</i>	<i>Element</i>	<i>Odpowiedź</i>	<i>Uwagi</i>
6.3.8.5	Czy egzaminatorzy posiadają znajomość języka egzaminowanego przynajmniej na rozszerzonym poziomie 5 i biegłość na eksperckim poziomie 6, jeżeli test jest zaprojektowany do oceny biegłości na poziomie 6 ICAO?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.8.6	Czy egzaminatorzy, z wynikiem pozytywnym, ukończyli wstępny kurs szkolenia?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.8.7	Czy egzaminatorzy, z wynikiem pozytywnym, ukończyli coroczny okresowy kurs szkolenia?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.8.8	Czy egzaminatorzy posiadają odpowiednie doświadczenie w operacjach lotniczych lub w egzaminowaniu języka, lub w obu?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
<b>Zespół oceniający</b>			
6.3.8.9	Czy egzaminatorzy posiadają znajomość języka egzaminowanego przynajmniej na rozszerzonym poziomie 5 i biegłość na eksperckim poziomie 6, jeżeli test jest zaprojektowany do oceny biegłości na poziomie 6 ICAO?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.8.10	Czy egzaminatorzy posiadają znajomość lotniczego języka angielskiego oraz słownictwa i struktur, które prawdopodobnie będą wydobyte przez pytania i rozmowę?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.8.11	Czy egzaminatorzy, z wynikiem pozytywnym, ukończyli wstępny kurs szkolenia?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	
6.3.8.12	Czy egzaminatorzy, z wynikiem pozytywnym, ukończyli coroczny okresowy kurs szkolenia?	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	





## ZAŁĄCZNIK D

### KWALIFIKACJE W ZAKRESIE JĘZYKA LOTNICZEGO

Wszystkie wymienione poniżej kwalifikacje mogą być powiązane lub zrównoważone praktycznym doświadczeniem w odnośnym obszarze.

	<i>Kwalifikacje</i>		
	<i>Najlepsze</i>	<i>Bardzo dobre</i>	<i>Minimalne</i>
<b>1. Nauczyciel, administrator i osoba przygotowująca materiały w zakresie języka lotniczego</b>			
Nauczanie języka Kwalifikacje naukowe <sup>1</sup>	Magister w specjalności nauczania języka: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nauczanie języka angielskiego jako drugiego (TESL, TESOL), lub</li> <li>• Językoznawstwo stosowane, lub</li> <li>• Nauka obcego języka lub podobny obszar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Licencjat z nauczania języka obcego, lub</li> <li>• Dyplom ukończenie z TESL itp., lub</li> <li>• Studia wyższe + szerokie doświadczenie w nauczaniu ESL z widocznymi dowodami zaangażowania w dany obszar<sup>2</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certyfikat z TESL, lub</li> <li>• Studia wyższe (szkolenie wstępne przeprowadzone pod nadzorem doświadczonego nauczyciela)</li> </ul>
Doświadczenie w nauczaniu	3-letni program lotniczego języka	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Program lotniczego języka angielskiego</li> <li>• Angielski dla konkretnych celów nauczania</li> <li>• Nauczanie ESL na akredytowanym uniwersytecie lub w szkole języków</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doświadczenie w nauczaniu języka, lub</li> <li>• Brak wcześniejszego doświadczenia, ale dopuszczalne, jeżeli nauczaniu odbywa się pod nadzorem doświadczonego nauczyciela</li> </ul>
Łączność lotnicza	Doświadczenie jako pilot lub kontroler	Znajomość radiotelefonii (w trakcie szkolenia z angielskiego języka lotniczego lub doświadczenie) <sup>3</sup>	Umiejętność współpracy z SME
Przygotowywanie materiałów do nauczania	Przygotowanie materiałów z lotniczego języka angielskiego z podejściem komunikatywnym lub interaktywnym	-	Przygotowanie materiałów z języka lotniczego z podejściem komunikatywnym lub interaktywnym
Nauczanie języka Doświadczenie administracyjne	Zarządzanie programem lotniczego języka angielskiego	Nauczanie języka Zarządzanie programem	Zaangażowanie w lotnictwo lub program nauczania języka angielskiego

## Załącznik D

	Kwalifikacje		
	Najlepsze	Bardzo dobre	Minimalne
2. Przygotowanie testu językowego <sup>4</sup>			
Naukowe <sup>5</sup>	Doktorat w lingwistyce stosowanej ze specjalizacją w egzaminowaniu języka	Magister lingwistyki stosowanej + doświadczenie w przygotowywaniu i prowadzeniu badań na temat egzaminowania z drugiego/obcego języka	Magister lingwistyki stosowanej lub TESOL + umiejętność współpracy z ekspertami ds. lotnictwa
Lotnictwo	-	Znajomość radiotelefonii	Umiejętność współpracy z SME
3. Ekspert przedmiotu			
Łączność lotnicza	Zawodowe, międzynarodowe doświadczenie w łączności, (zawodowy pilot lub kontroler) <sup>6</sup>	Doświadczony pilot zawodowy lub pilot turystyczny z doświadczeniem międzynarodowym	Licencjonowany pilot ze świadomością międzynarodową
4. Inni, ewentualni członkowie zespołu ds. języka lotniczego			
Szkolenie przy pomocy komputera i projektowanie instruktażowe <sup>7</sup>	Zawodowiec z kwalifikacjami akademickimi	Szeroko udowodnione doświadczenie specjalistyczne	Doświadczenie specjalistyczne

<sup>1</sup>. W Ameryce Północnej, Zachodniej Europie, Australii i Nowej Zelandii wymaga się zazwyczaj, aby angielsko mówiący nauczyciel posiadał tytuł magistra w specjalności nauczania angielskiego jako drugiego języka (TESL) lub w innej zbliżonej specjalności, jak językoznawstwo stosowane. W innych częściach świata (np. Rosja, Wschodnia Europa i w znacznej części Azji), aby zostać nauczycielem języka trzeba posiadać licencjat z nauczania w obcym języku. Zaletą nauczycieli, którzy skończyli takie studia jest bardzo wysoki poziom biegłości w przynajmniej jednym, a często dwóch językach.

Inne studia w obszarze językowym (takie jak literatura angielska, literatura porównawcza, tłumaczenia, językoznawstwo porównawcze lub "czyste" językoznawstwo) nie koncentrują się na nauczaniu języka lub jego uczeniu, w związku z tym nie są to odpowiednie kwalifikacje dla nauczycieli języków. Niektóre kierunki ESL prowadzone są przez wydziały ds. nauczania na innych wydziałach takich jak Nauka, Technologia Naukowa, Studia Międzynarodowe i Studia Międzykulturowe, które nie są bezpośrednio związane z nauczaniem języka.

Dodatkowe kwalifikacje uwzględniają doświadczenie międzykulturowe, międzynarodowe doświadczenie zawodowe, wielojęzykowość, doświadczenie w nauce drugiego języka i oczywiście chęć uczenia.

<sup>2</sup>. Język angielski jako drugi język, jest stosunkowo nowym kierunkiem na studiach, wprowadzonym w latach 70-tych. Wielu doskonałych nauczycieli podjęło w tym kierunku naukę przed wprowadzeniem dzisiaj obowiązujących programów, ale kontynuowali swój rozwój zawodowy korzystając z innych możliwości, np. stając się członkiem zawodowych zrzeszeń, publikując wyniki badań lub wystąpienia.

- <sup>3</sup>. Znajomość łączności radiowej jest podstawą do nauczania lotniczego języka angielskiego. Nauczyciele ESL mogą w różny sposób zapoznać się z łącznością radiową: uczestnicząc w lekcjach pilotażu lub jako obserwatorzy podczas takich szkoleń; odbywając staż u nauczyciela lotniczego języka angielskiego; poprzez kontakty z zawodowymi pilotami i kontrolerami; czytając i realizując własne programy nauczania; korzystając z symulatorów i programów komputerowych. Jeżeli instruktorzy ESL nie znają specyfiki lotniczego języka angielskiego muszą bardzo blisko współpracować z ekspertami w tej dziedzinie.
- <sup>4</sup>. Od egzaminatorów i oceniających wymaga się oczywiście posiadania innych kwalifikacji niż żądane od przewodniczących i członków zespołów przygotowujących. Wszyscy egzaminatorzy i oceniający muszą odbyć szkolenie, aby zapoznać się z formułą egzaminów i systemem oceniania. Patrz rozdział 4 – szczegółowe informacje dotyczące kwalifikacji oceniających.
- <sup>5</sup>. Im większa stawka podczas egzaminu tym ważniejszy wkład wysoko wykwalifikowanych i doświadczonych specjalistów przygotowujących egzaminy.
- <sup>6</sup>. Doświadczenie międzynarodowe jest ważne, gdyż międzynarodowa łączność radiowa jest często inna niż łączność stosowana lokalnie. A najważniejsza jest znajomość frazeologii ICAO.
- <sup>7</sup>. Przy przygotowywaniu materiałów do nauczania języka lotniczego, w oparciu o teksty lub pliki komputerowe, bardzo ważnym członkiem zespołu jest wykwalifikowany i doświadczony nauczyciel języka lub osoba przygotowująca takie materiały. Doświadczenie w technologii projektowania instruktażu jest ważnym elementem w zespole przygotowującym materiały, ale nie zastąpi wiedzy o nauczaniu języka, w czym specjalistą jest nauczyciel języków obcych.



## ZAŁĄCZNIK E

### WSPÓŁCZESNE METODY NAUCZANIA JĘZYKA — TŁO HISTORYCZNE

#### 1. NAUCZANIE JĘZYKA

##### 1.1 Przed XX w. (Pre-modern era): tłumaczenie łaciny i gramatyki

Od tysięcy lat ludzie uczą się innych języków reagując na potrzebę prowadzenia transakcji w języku obcym oraz przez częsty kontakt z tym językiem. Nauczanie języka zawsze obracało się wokół potrzeby porozumiewania się w języku i z przyczyn naturalnych koncentrowało się na tym kontekście.

W latach XVII i XVIIIw. większość aktywności akademickiej skupiała się na czytaniu i rozumieniu greki i łaciny, tak więc nauczanie greki i łaciny zostało sformalizowane jako działalność akademicka ze swoimi prawami, jako środek dostępu do antycznych tekstów. Ponieważ łacina była językiem “martwym”, tzn. język nie był współcześnie używany, nie uczono tego języka w żadnym znaczącym kontekście umożliwiającym porozumiewanie się. Tak więc, metoda nauki skupiała się na gramatyce i zapamiętywaniu, ze znaczną ilością czasu poświęcaną na tłumaczenie gramatyki. W dekadzie lat 90-tych XIX w. w Stanach Zjednoczonych nauczyciel języka sformalizował taką metodę nauczania zwaną metodą bezpośrednią lub Berlitzą.

##### 1.2 Wiek XX (modern era): studia lingwistyczne i nauka języka

1.2.1 W latach 50-tych, pojawiła się lingwistyka — formalna nauka języka jako przedmiot studiów rządzący się swoimi prawami, a w ślad za tym powiązane z nią przedmioty: Nauka Języka, Nauka Drugiego Języka, Nauczanie Angielskiego, Nauczanie Języka Obcego oraz Angielskiego jako Drugiego Języka. W kolejnym pięćdziesięcioleciu te obszary bardzo się rozwinęły, a energiczne środowiska akademickie zaczęły publikować obszernie materiały badawcze. W rezultacie, przeprowadzono obszernie badania dotyczące sposobów, w jaki ludzie uczą się drugiego języka i dzisiaj wiadomo znacznie więcej o uczeniu się języka przez ludzi niż kiedykolwiek wcześniej. W wyniku przeprowadzonych badań akademickich, tam gdzie uwzględniono ich wyniki, nauczanie języka stało się bardziej skuteczne, interesujące i sprawne.

##### *“Wiek Metod” (Age of Methods).*

1.2.2 We wczesnych latach XX w., olbrzymie zainteresowanie spowodowane nowymi informacjami od lingwistów doprowadziło do tak zwanego z czasem “Wiek Metod” (*Age of Methods*). Pojawiły się nowe i innowacyjne metody, często koncentrujące się na jednym, szczególnym aspekcie badań nad nauką języka. Niektóre, lepiej znane metody to: Audio-lingualism; Silent Way; Total Physical Response; i Suggestopedia.

##### *Podejście komunikatywne*

1.2.3 Bardzo poważna zmiana nastąpiła w latach 70-tych XX w., gdy nastąpiło odejście od jednej konkretnej metody i przesunięcie nacisku na nauczanie języków poprzez rozumienie ogólnych podejść do nauki języka, opartych na udoskonalonym rozumieniu stosowania i uczenia się języka, z jednym wspólnym elementem zrozumienia, że ludzie uczą

się i nabywają umiejętności językowych poprzez jego rozumne stosowanie podczas komunikowania się. Wszystkie podejścia związane z porozumiewaniem się oparte są na poniższym komplecie teoretycznej podbudowy lub zrozumienia sposobów nauki obcego języka przez dorosłych, między innymi:

- a) nabywanie umiejętności językowych jest procesem ciągłym;
- b) pełna poprawność gramatyczna i wymowa podobna do ojczystej nie jest ani potrzebna, ani prawdopodobna;
- c) dorośli studenci nie są na straconej pozycji w nauce nowego języka;
- d) ludzie uczą się języka z potrzeby porozumiewania się w nim oraz mając okazję jego rozumnego stosowania w komunikowaniu się;
- e) studenci potrzebują wiele zrozumiałych sygnałów lub bogatego środowiska nauki;
- f) motywacja ma wpływ na naukę języka, a studenci najlepiej reagują na materiał, który ich interesuje.

1.2.4 Od lat 70-tych XX w. do programów wprowadzono najlepsze praktyki, które uwzględniają poniższe elementy:

- a) w miejsce czystej poprawności gramatycznej, skupianie się, jako cel, na skutecznej komunikacji;
- b) klasy, w których najważniejsi to studenci, a nie nauczyciele;
- c) dużo wypowiedzi studentów, minimum wypowiedzi przez nauczyciela;
- d) niewielkie poprawianie błędów (tyle co potrzeba dla porozumienia się);
- e) materiały przyciągające uwagę studentów.

## **2. EGZAMINOWANIE POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA LOTNICZEGO**

2.1 Sprawdzanie poziomu znajomości języka ma swoje początki w nauczaniu i sprawdzaniu gramatyki łacińskiej; powszechnie stosowanych ćwiczeniach sprawdzających znajomość gramatyki i umiejętność tłumaczenia; sprawdzaniu znajomości słownictwa w ćwiczeniach „uzupełnij puste miejsca” oraz w ćwiczeniach wymagających przekształcenia czasownika.

2.2 Współczesny rozwój metod sprawdzania poziomu znajomości języka jest blisko związany ze wzrostem zainteresowania w pomiarach psychometrycznych, z naciskiem na dokładność pomiaru. Techniki stosowane w testach psychometrycznych potrzebowały elementów policzalnych dla uzyskania obiektywnych pomiarów umiejętności językowych. W rezultacie, testy językowe opracowane w oparciu o zasady psychomotoryczne mają tendencję do skupiania się na wiedzy o języku, a nie na faktycznych umiejętnościach posługiwania się językiem.

2.3 Takim technikom sprawdzania poddani zostali dyplomaci amerykańscy, którzy uzyskali bardzo dobre wyniki w tradycyjnych testach, ale nie umieli skutecznie posługiwać się językiem w terenie. Stosowane, obiektywne testy językowe nie potrafiły dokładnie określić umiejętności zdającego do posługiwania się językiem w praktyce. To zainicjowało prace nad testami, które mogłyby dokładniej zobrazować faktycznie posiadane umiejętności. Technika ustnego sprawdzania umiejętności wraz ze skalą ocen została opracowana przez zespół zainteresowanych osób. Od tego czasu, przy bezpośredniej ocenie umiejętności mówienia, zarówno gdy przebiega ona w formie bezpośredniej rozmowy czy jest nagrana, powszechnie stosuje się skalę ocen. I podobnie w Europie, polityka dotycząca lingwistyki i wspierania mobilności społeczeństw doprowadziła do opracowania przez Radę Europy definicji poziomów umiejętności

dla powszechnego i zawodowego stosowania języka, pierwotnie z poziomami etapowymi (*Waystage*) i progowymi (*Threshold*), a niedawno Common European Framework of Reference for Languages: uczenie się, nauczania, ocenianie (*Common European Framework of Reference for Languages: Learning, Teaching, Assessment (CEFR)*).

2.4 Być może najbardziej znaczącym wkładem do badań nad nauką języka i sprawdzaniem jego poziomu znajomości w ostatnich dziesięcioleciach jest opracowanie teoretycznego podejścia do zrozumienia, czym jest biegłość w języku w oparciu, o którą można określić zakresy sprawdzania. Istnieje więcej niż jedna teoria zajmująca się charakterem i sposobami pozyskiwania języka, przy czym brak pewności czy którakolwiek z nich jest prawidłowa, ale są generalne zasady w oparciu, o które można konstruować testy językowe. W ostatnich latach, w próbach opisanego czym jest język, badania skoncentrowano na elementach porozumiewania się w języku, a nie szczegółowych elementach gramatyki czy słownictwa. Zainteresowanie w komunikatywnym podejściu do nauczania języka doprowadziło do poważnych zmian w praktykach sprawdzania jego poziomu znajomości, wprowadzając nowe metody tak zaprojektowane, aby bezpośrednio oceniały umiejętności przy użyciu skali ocen.

2.5 Należy spełnić pewne warunki dla stosowania skali ocen. Po pierwsze, grupa użytkowników musi się zgodzić na komplet kryteriów, które stanowią "wejściówkę" do danej społeczności. Skala ocen musi te kryteria odzwierciedlać, a społeczność musi wyrazić zgodę na stosowanie skali ocen. Po drugie, należy powołać grupę dobrze poinformowanych i doświadczonych egzaminatorów oceniających. Doświadczenie i wykształcenie egzaminatorów oceniających musi wzbudzać zaufanie zarówno w środowisku, jak i wśród kandydatów, którzy chcą wstąpić do tego środowiska. Egzaminatorzy oceniający muszą odzwierciedlać poziom środowiska i rozumieć kryteria oraz kontekst, w którym te kryteria występują oraz uzgodnić wspólne procedury dla wdrożenia kryteriów. Doświadczeni i wyszkoleni egzaminatorzy oceniający muszą stosować dobre praktyki podane w kodeksie etyki i dobrych praktyk. Znormalizowane procedury i przestrzeganie kodeksu etyki i dobrych praktyk wymaga udowodnienia, że podjęto wszystkie praktyczne i rozsądne działania dla zapewnienia skutecznego i uczciwego testu (rzetelność i ważność). Po spełnieniu tych warunków można stosować skalę ocen dla dokonania rozsądnego osądu kandydata.





## ZAŁĄCZNIK F

### DODATKOWE ŹRÓDŁA

#### 1. KSIĄŻKI I ARTYKUŁY

##### 1.1 Język lotniczy

Niniejszy wykaz książek i artykułów, badający stosowanie języka w lotniczej łączności radiowej nie jest wyczerpujący.

Barshi, I. "Misunderstandings in Voice Communication: Effects of Fluency in a Second Language". In Healy, A.F. and L.E. Bourne Jr. (Eds.). *Foreign Language Learning: Psycholinguistic Studies on Training and Retention*. Mahwah, NJ.: Erlbaum (1998): 161–192.

Barshi, I., and R. Chute. "Cross Wires: What do Pilots and Controllers Know about Each Other's Job?". *Flight Safety Australia* (2001): 5, 3 and 58.

Bourgeois-Bougrine et al. *Linguistic Factors in the Overall Aviation Safety Framework*. Presentation at the 14th International Symposium on Aviation Psychology (ISAP). Dayton, Ohio, 2007.  
<http://www.wright.edu/isap/program.html>.

Burian, B.K., I. Barshi and R.K. Dismukes. *Center We Have a Problem: Emergency and Abnormal Situations in Aviation*.

Presentation given at the 13th International Symposium on Aviation Psychology. Oklahoma City, Oklahoma, 2005.

Burian, B.K., I. Barshi and R.K. Dismukes. *The Challenge of Emergency and Abnormal Situations*. NASA Technical Memorandum 2005-213462. Moffett Field, CA: NASA Ames Research Center, 2005.

Burnfield, J., and R. Robert. *Air Traffic Control English Language Project, Vol. 1: Identifying Basic English Language Proficiency for International Air Traffic Controllers*. Report prepared for the U.S. Federal Aviation Administration by the Human Resources Research Organization. Alexandria, Virginia, U.S.A., 1999.

Burnfield, J., and R. Robert. *Air Traffic Control English Language Project, Vol. 2: An Analysis and Validation of Language Proficiency Measurement Models*. Report prepared for the U.S. Federal Aviation Administration by the Human Resources Research Organization. Alexandria, Virginia, U.S.A., 1999.

Burnfield, J., and R. Robert. *English Language Proficiency of International Air Traffic Controllers: A Review and Guidelines for Appropriate Measures*. Report prepared for FAA, 2000.

Cardosi, K.M. *An Analysis of En Route Controller-Pilot Voice Communications*. Report No. DOT/FAA/RD-93/11, Washington D.C.: FAA Office of Research and Development, 1993.

Chatham, R. et al. *Language Tasks in Air Traffic Control English Language Project (ATCELP) 1: Identifying Basic English Language Proficiency for International Air Traffic Controllers (FR-EADD-99-62)*. HumRRO/FAA, 1999.

Cushing, S. *Fatal Words: Communications Clashes and Airplane Crashes*. University of Chicago Press, 1994.

Załącznik F

Podręcznik wdrożenia wymagań ICAO  
dotyczących poziomu znajomości języka

- Cushing, S. "Pilot-Air Traffic Control Communications: It's Not (Only) What You Say, It's How You Say It." *Flight Safety Digest*. Flight Safety Foundation, July 1995.
- Cushing, S. "Plane Speaking." *VERBATIM: The Language Quarterly*. Vol. XXI, No. 2. Autumn, 1994.
- Day, B. "Safe Radiotelephony Demands Good Discipline from all Pilots and Controllers." *ICAO Journal*. Volume 57, No. 3, 2002.
- EUROCONTROL. "Technical Analysis of ATC Controller to Pilot Voice Communication with Regard to Automatic Speech Recognition Systems." EEC Note No. 01/2001. EUROCONTROL Experimental Centre, January 2001.
- Falzon, P. *The Analysis and Understanding of an Operative Language*. London: INTERACT 84, First IFIP Conference on Human-Computer Interaction, 1984.
- Foushee, H.C., and R.L. Helmreich. "Group Interaction and Flight Crew Performance." In E.L. Wiener & D.C. Nagel (Eds.), *Human Factors in Modern Aviation*, 1989.
- Goguen, J., and C. Linde. "Linguistic methodology for the analysis of aviation accidents." Technical report. NASA Contractor Report 88254, Moffett Field, CA: NASA Ames Research Center, 1983.
- Grayson, R.L., and C.E. Billings. "Information transfer between air traffic control and aircraft: Communication problems in flight operations." In *Information Transfer Problems in the Aviation System*. NASA Technical Paper 1875, National Aeronautics and Space Administration, 1981.
- Helmreich, R.J., and L.B. Sexton. *Analyzing cockpit communication: The Links between Language, Performance, Error, and Workload*. University of Texas Team Research Project, Department of Psychology, The University of Texas at Austin, Austin, Texas, U.S.A.
- International Civil Aviation English Association. "Proceedings of the 8th International Seminar." Warsaw, Poland. Proceedings published by the Centre de linguistique appliquée of the University of Franche-Comte, 2002.
- International Civil Aviation Organization. *Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATM) Systems*. ICAO Doc 9758-AN/966, 2000.
- International Civil Aviation Organization. *Human Factors Training Manual*. ICAO Doc 9683-AN/950, 1998.
- International Civil Aviation Organization. *ICAO Journal*, Volume 59, Number 1, 2004.
- Jones, R.K. *Miscommunication between Pilots and Air Traffic Control. Language Problems & Language Planning*, Vol. 27, No. 3 (2003): 233–248.
- Kanki B.G., and T.P. Mark. "Communication and Crew Resource Management." In Helmreich, R.L., Kanki, B.G. & Wiener, E.L. (Eds). *Cockpit Resource Management*. United Kingdom: Academic Press, Inc.
- Kanki B.G. "A Training Perspective: Enhancing Team Performance Through Effective Communication." In B.G. Kanki and O.V. Prinzo (Eds.), *Proceedings of the Methods & Metrics of Voice Communications Workshop*, 1995.
- Linde, C. "The Quantitative Study of Communicative Success: Politeness and Accidents in Aviation Discourse." *Language in Society*, Volume 17, Number 3 (1988): 375–399.
- Mathews, E. "Language Proficiency: Effective language training for pilots and air traffic controllers." *ICAO Journal*, Volume 58, Number 4, (2003): 7–9.

- Mathews, E. “New provisions for English language proficiency are expected to improve aviation safety.” *ICAO Journal*, Volume 59, Number 1 (2004): 4–6.
- Mathews, E. “Provisions for proficiency in common aviation language to be strengthened.” *ICAO Journal*, Volume 56, Number 3 (2001): 24–26.
- McGrath, M. “Aviation English Training Materials and Resources.” Presented at the 8th International Aviation English Association Seminar. Warsaw, Poland, September 2002.
- Mell, J. “Étude des Communications Verbales entre Pilote et Controleur en Situation Standard et Non-Standard.”  
Doctoral dissertation in linguistics. Université du Mirail, Toulouse, France (and École Nationale de l’Aviation Civile, Centre d’Études de la Navigation Aérienne), 1992.
- Mell, J. “Language Training and Testing in Aviation Need to Focus on Job-Specific Competencies.” *ICAO Journal*, Volume 59, Number 1, 2004.
- Mell, J. “What is Not Standard in Real Radiotelephony?” Presented at the 4th International Civil Aviation English Association Forum. Paris, France, November 1991.
- Mell, J., and C. Godmet. *Aeronautical Radiotelephony Communicative Functions*. Direction de la Navigation Aérienne, DNA8 (F), 1997 and reprinted in Appendix B to this manual, with permission.
- Morrow, D., A. Lee, and M. Rodvold. “Analysis of Problems in Routine Controller-Pilot Communications.” *The International Journal of Aviation Psychology*. Volume 3, Issue 4. (1993): 285–302.
- Morrow, D., and M. Rodvold. “Communications Issues in Air Traffic Control.” In M. Smolensky and E. Stein (Eds). *Human Factors in Air Traffic Control*. Academic Press, 1998.
- Morrow, D., M. Rodvold, and A. Lee. “Non-routine transactions in controller-pilot communication.” *Discourse Processes*. Volume 17, Issue 2 (1994): 235–258.
- Philps, D. “Linguistic Security in the Syntactic Structures of Air Traffic Control English.” *English World-Wide*. 12(1). Amsterdam, John Benjamins B.V (1991):103–124.
- Prinzo, O.V. “An analysis of voice communication in a simulated approach control environment.” Oklahoma City, O.K.: FAA Civil Aeromedical Institute (NITS No. DOT/FAA/AM-97/17), 1998.
- Prinzo, O.V. “Data-linked pilot reply time on controller workload and communication in a simulated terminal option.” Oklahoma City, O.K.: FAA Civil Aeromedical Institute (NITS No. DOT/FAA/AM-01/8), 2001.
- Prinzo, O.V., A.M. Hendrix, and R. Hendrix. “The Outcome of ATC Message Complexity on Pilot Readback Performance.” Federal Aviation Administration Report DOT/FAA/AM-06/25, November 2006.
- Prinzo, O.V., and T.W. Britton. *ATC/Pilot Voice Communications: A Survey of the Literature*. (NITS No. DOT/FAA/AM- 93/20), 1993.
- Prinzo, O.V., T.W. Britton, and A.M. Hendrix. *Development of a Coding Form for Approach Control/Pilot Voice Communications*. Report No. DOT/FAA/AM-95/15. Washington D.C.: FAA.
- Ramos, R.A. et. al. “Air Traffic Control English Language Project (ATCELP) I: Identifying basic English language proficiency for international air traffic controllers”. (HumRRO Final Report FR-EADD-99-62). Alexandria, VA: Human Resources Research Organization, 1999.

- Robertson F., and E. Johnson. *Airspeak: Radiotelephony for Pilots*. London: Prentice Hall, 1987.
- Sassen, C. “Linguistic Dimensions of Crisis Talk”, John Benjamins Publishing Company, 2005.
- Sumby, W.A. “The control-tower language: A case study of a specialized language in action.” *Language and Speech*, 3: (1960): 61–70.
- Van Es, G.W.H. “Eurocontrol. Air-ground Communication Safety Study: An Analysis of Pilot-controller Occurrences”. Eurocontrol, June 16, 2004.
- Van Es, G.W.H., R. Wever, and M. Verbeek. “Eurocontrol. Air-ground Communication Safety Study: Causes and Recommendations.” DAP/SAF 2006-09. Eurocontrol, January 16, 2006.
- Vatnsdal, A.O. “A Register analysis: The language of air traffic control. Occasional Papers in *Systematic Linguistics*, Vol. 1, 1987.
- Verhaegen, B. “Safety issues related to language use have come under scrutiny”. *ICAO Journal*, Volume 56, Number 2 (2001): 15–17, 30.

## 1.2 Lingwistyka, nauka i egzaminowanie poziomu znajomości języka

Literatura dotycząca lingwistyki, nauki języki, nauczania i sprawdzania jest ogromna. Poniżej zamieszczone tylko bardzo niewielki wycinek przydatnych publikacji, włącznie z tymi wspomnianymi w podręczniku. Bibliografia dotycząca sprawdzania poziomu znajomości języka została zebrana i opublikowana przez The Journal Language Testing Update, w International Language Testing Association (ILTA).

- Alderson J.C., C.M. Clapham, D. Wall. “Language Test Construction and Evaluation.” Cambridge: Cambridge University Press, 1995.
- Bachman, L.F. “Fundamental Considerations in Language Testing.” Oxford: Oxford University Press, 1990.
- Davies, A. “Principles of Language Testing.” Basic Blackwell, 1990.
- Douglas, D. “Assessing languages for specific purposes”. Cambridge University Press, 2000.
- Douglas, D., and C. Chapelle. “Assessing Language through Computer Technology.” Cambridge University Press, 2006.
- Ellis, R. “Second Language Acquisition and Language Pedagogy. *Multilingual Matters*. Philadelphia, 1992.
- Fulcher, G. “Some Priority Areas for Oral Language Testing.” *Language Testing Update* 15 (1994): 39–47.
- Graddol, D. “English Next.” The British Council, 2006.
- Graddol, D. “The Future of English?” The British Council, 1997.
- Grishman, R., and R. Kittredge (ed). *Analyzing Language in Restricted Domains*. Hillsdale N.J.: Lawrence Erlbaum Associates, 1986.
- Halliday M.A.K., and R. Hasan. *Language, Context, and Text: Aspects of Language in a Social-semiotic Perspective*. Oxford: Oxford University Press, 1989.
- Hutchinson, T., and W. Alan. *English for Specific Purposes: A Learning-centered Approach*. Cambridge University Press, 1987.

- Jenkins, J. *The Phonology of English as an International Language*. Oxford: Oxford University Press, 2000.
- Johnson, M. *The Art of Non-Conversation: A Re-examination of the Validity of the Oral Proficiency Interview*. Yale University Press, 2001.
- Krashen, S.D. *Principles and Practice in Second Language Acquisition*. New York: Pergamon Press, 1982.
- Krashen S.D. *Second Language Acquisition and Second Language Learning*. New York: Pergamon Press, 1981.
- Marinova-Todd, Stafka H. "Three Misconceptions about Age and L2 Learning." (Bradford Marshall, Catherine E. Snow-Harvard). *TESOL Quarterly*, Volume 34, Spring (2000): 9–34.
- Nelson, C. "Intelligibility and Non-native varieties of English." In Kachru, Braj, B. (ed.). *The Other Tongue: English across Cultures*. Chicago: University of Illinois Press, 1982.
- Reilly, R.G., ed. *Communication Failure in Dialogue and Discourse*. Amsterdam, North-Holland, 1987.
- Spolsky, B. *Measured Words*. Oxford University Press, 1995.
- Weeks, F. et al. *Seaspeak Reference Manual*. Oxford: Pergamon Press, 1983.
- Weir, C.J. *Language Testing and Validation — An Evidence-Based Approach*. Palgrave MacMillan, 2005.

## 2. STRONY INTERNETOWE

### 2.1 Wdrożenie wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka

#### Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization (ICAO))

<http://www.icao.int/icao/en/trivia/peltrgFAQ.htm#lang>

Strona internetowa zawiera wyjaśnienie aspektów prawnych dotyczących wdrożenia wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka.

<http://www.icao.int/fsix/lp.cfm>

Po przyjęciu Rezolucji A36-11, Znajomość języka angielskiego w łączności radiowej, na stronie internetowej można znaleźć plany wdrożenia przygotowane przez państwa, które jeszcze nie spełniły wymagań dotyczących poziomu znajomości języka, jak również oświadczenia państw, które je spełniły.

### 2.2 Biegłość językowa

#### Wewnątrzagencyjny okrągły stół ds. języka (The Interagency Language Roundtable (ILR))

<http://www.govtilr.org/>

Niesponsorowana amerykańska organizacja odpowiedzialna za koordynację i wymianę informacji o działalności związanej z językiem na poziomie federalnym. Ułatwia departamentom i agencjom rządu federalnego bieżące śledzenie postępów oraz wdrażania technik i technologii służących nauczaniu języka, jego stosowaniu, egzaminowaniu oraz innym powiązanym czynnościom. ILR zapewnia organizacjom i pojedynczym osobom:

Załącznik F

Podręcznik wdrożenia wymagań ICAO  
dotyczących poziomu znajomości języka

- a) kanał łączności i współpracy pomiędzy agencjami, które interesują się szkoleniem i egzaminowaniem poziomu znajomości obcego języka;
- b) scentralizowane forum ułatwiające rozprowadzanie informacji związanej z językiem wśród agend rządowych; i
- c) sieć roboczą dla wzajemnej wymiany pomysłów, informacji i możliwości językowych wśród organizacji rządowych, środowiska akademickiego oraz sektora prywatnego. Udział w spotkaniu ILR jest otwarty dla wszystkich zainteresowanych, rządu i obywateli.

**Rada Europy (The Council of Europe)**

<http://www.coe.int/t/dg4/linguistic/>

Rada Europy promuje różnorodność lingwistyczną i naukę języka w obszarze edukacji, w ramach kompetencji Europejskiej Konwencji Kulturalnej (*European Cultural Convention (1954)*), ratyfikowanej przez 48 państw. Wydział Polityki Językowej (Strasbourg) wdraża średnioterminowe, międzyrządowe programy, ze szczególnym naciskiem na politykę rozwoju. Programy Wydziału są uzupełnione przez programy Europejskiego Centrum Współczesnych Języków (*European Centre for Modern Languages (Graz, Austria)*).

**2.3 Nauczanie i egzaminowanie ze znajomości lotniczego języka angielskiego**

**Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization (ICAO))**

<http://www.icao.int/td/>

Katalog szkoleń ICAO zawiera ponad 3 000 kursów w ponad 300 instytucjach szkoleniowych z ponad 80 Państw Umawiających się ICAO. Katalog jest dobrym punktem wyjściowym dla umiejscowienia kursów związanych ze szkoleniem lotniczym dla różnych zawodów lotniczych. Katalog jest interaktywną bazą danych, w której można wyszukiwać wg państwa, kategorii kursu, słowa klucza lub nazwy instytucji szkoleniowej. Każdy wynik zawierać będzie informację dotyczącą kontaktowania się z odpowiednią instytucją szkolenia, z aktualnym, czynnym e-mailem i hiperłączem, jeżeli dostępny, oraz nazwami kursów. Patrz konkretny numer kursu ICAO 291 (język angielski) i 295 (egzaminowanie poziomu znajomości języka). Tam, gdzie instytucje szkolenia dostarczyły więcej informacji o swoich kursach, są one dostępne poprzez kliknięcie tytułu kursu. Umieszczenie instytucji w katalogu nie oznacza, że jest ona zatwierdzona lub uznawana przez ICAO. Informacja zawarta w katalogu publikowana jest w oparciu o dostarczoną przez instytucję i nie jest sprawdzana przez ICAO pod kątem jej dokładności.

**Międzynarodowe Zrzeszenie ds. lotniczego języka angielskiego (International Civil Aviation English Association (ICAEA))**

<http://www.icaea.pata.pl/>

ICAEA tworzy światową sieć praktyków lotniczego języka angielskiego, umożliwiającą ustanowienie i utrzymanie kontaktów i bieżące śledzenie zdarzeń w szybko rozwijającym się świecie lotnictwa i angielskiego. Celem Zrzeszenia jest:

- a) łączenie ludzi i organizacji, których obchodzi lub interesuje stosowanie języka angielskiego w lotnictwie i świecie aeronautycznym;
- b) promowanie wymiany informacji w zakresie języka angielskiego, szkolenia, standardów, kwalifikacji, tłumaczeń, dokumentów itp. pomiędzy pracownikami lotnictwa w różnych państwach;
- c) zebranie w jednym miejscu informacji przydatnych liniom lotniczym, władzom, służbom ruchu lotniczego, producentom, pilotom, inżynierom, uniwersytetom, instytutom badawczym, ośrodkom szkolenia i nauczycielom;

- d) zachęcanie do wymiany informacji poprzez internet, seminaria i publikowanie informacji o posiedzeniach;
- e) wygenerowanie zainteresowania jakością języka angielskiego w światowym lotnictwie.

### **Międzynarodowa Organizacja ds. języka lotniczego i łączności (International Airline Language and Communication Organization (IALCO))**

<http://www.ialco.org/>

IALCO jest nieformalnym zrzeszeniem przewoźników lotniczych, oferującym usługi językowe. IALCO co roku organizuje "International Airlines' Language Conferences" podczas, której odbywają się warsztaty omawiające nowe osiągnięcia w badaniach nad językiem oraz tworzy środowisko pozwalające na rozwinięcie współpracy między liniami lotniczymi, wymianę doświadczeń i pomysłów, jak również stworzenie możliwości dla nieformalnej dyskusji profesjonalnej. Celem IALCO jest usprawnienie usług i bezpieczeństwa poprzez podwyższenie umiejętności w komunikowaniu się, co jest potrzebne pracownikom przewoźników lotniczych.

### **Biegłość w łączności lotniczej w języku angielskim (English Language Proficiency for Aeronautical Communication (ELPAC))**

<http://www.elpac.info/>

Test ELPAC został opracowany przez EUROCONTROL celem spełnienia wymagań ICAO i Komisji Europejskiej dotyczących poziomu znajomości języka angielskiego przez czynnych kontrolerów ruchu lotniczego. Na stronie internetowej można znaleźć informację o rozwoju testu dla kontrolerów ruchu lotniczego ELPAC, służb żeglugi powietrznej, krajowych władz lotniczych, władz licencjonujących ATC oraz nauczycieli lotniczego języka angielskiego. Test ELPAC składa się z dwóch części: testu komputerowego z zakresu rozumienia (Paper 1) oraz rozmowy wykorzystującej komunikację wzrokową i bezwzrokową (Paper 2). Przykład każdej części jest dostępny w internecie.

## **2.4 Systemy meldowania o incydentach lotniczych**

### **System zgłaszania danych o wypadkach/incydentach (Accident/Incident Data Reporting (ADREP) System)**

<http://www.icao.int/fsix/adrep/index.html>

Baza danych ICAO ADREP oparta jest na meldunkach o wypadkach/incydentach dostarczanych do ICAO od 1970 r. Baza danych zawiera dane o wypadkach/incydentach z udziałem statków powietrznych (stałopłatów i śmigłowców) cięższych niż 5 700kg z całego świata.

### **Obowiązkowy system meldowania o zdarzeniach (Mandatory Occurrence Reporting Scheme (MORS))**

<http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=978&pagetype=90&pageid=6278>

Władza lotnicza Wielkiej Brytanii zbiera, rejestruje i analizuje wszystkie meldunki otrzymane zgodnie z obowiązkowym programem zgłaszania wydarzeń (*Mandatory Occurrence Reporting Scheme (MORS)*), jak podano w CAP382. Założeniem MOR jest:

- a) dopilnowanie, aby władza lotnicza była poinformowana o niebezpiecznych lub potencjalnie niebezpiecznych incydentach i usterkach (zdarzeniach);
- b) dopilnowanie, aby wiedza o tych zdarzeniach była upowszechniona umożliwiając innym osobom i organizacjom wyciągnięcie wniosków dla siebie;

Załącznik F

Podręcznik wdrożenia wymagań ICAO  
dotyczących poziomu znajomości języka

- c) umożliwienie dokonania przez zainteresowanych oceny (wewnątrz lub poza władzą lotniczą) skutków każdego zdarzenia na bezpieczeństwo zarówno w przypadku zdarzenia jednorazowego, jak i w połączeniu z wcześniejszymi, podobnymi, celem podjęcia lub zainicjowania wszelkich niezbędnych działań.

Ogólnym założeniem dla prowadzenia meldunków o zdarzeniach przez władzę lotniczą jest wykorzystanie zgłaszanych informacji dla podniesienia poziomu bezpieczeństwa, a nie szukania winnych. Władza lotnicza otrzymuje około 10 000 nowych meldunków każdego roku i wszystkie są wprowadzane do bazy danych. Program prowadzony jest od 1976 r. i aktualnie zawiera 150 000 wpisów.

**System zgłaszania bezpieczeństwa lotniczego (Aviation Safety Reporting System (ASRS))**

<http://asrs.arc.nasa.gov/>

The United States Aviation Safety Reporting System (ASRS) został utworzony w 1975 r. w oparciu o Porozumienie pomiędzy Federal Aviation Administration (FAA) a National Aeronautics and Space Administration (NASA). ASRS zbiera, analizuje i reaguje na dobrowolnie składane meldunki o incydentach lotniczych związanych z bezpieczeństwem, aby obniżyć prawdopodobieństwo wystąpienia wypadków lotniczych. Dane ASRS są stosowane do:

- a) identyfikacji braków i niezgodności w Krajowym Systemie Lotniczym (*National Aviation System (NAS)*), wobec których odpowiednie władze muszą podjąć działania naprawcze;
- b) wspierania tworzenia polityki oraz planowania i usprawniania NAS;
- c) umocnienia podstaw dla badań dotyczących bezpieczeństwa, a związanych z czynnikiem ludzkim w lotnictwie. Jest to szczególnie ważne, gdyż ponad dwie trzecie wszystkich zdarzeń i wypadków lotniczych ma swoje źródło w błędach spowodowanych czynnikiem ludzkim.

**Europejskie Centrum Koordynacji Systemów zgłaszania zdarzeń (The European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems (ECCAIRS))**

<http://eccairs-www.jrc.it/Start.asp>

European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems (ECCAIRS) jest sercem sieci, której celem jest integrowanie/łączenie informacji z systemów zgłaszania zdarzeń lotniczych działających we władzach lotniczych różnych państw członkowskich Unii Europejskiej. Rola głównej siedziby sieci ECCAIRS jest zbieranie, integrowanie i rozprowadzanie informacji o zdarzeniach przysyłanych z biur regionalnych. Centrala biura wdraża bazę danych zawierającą zintegrowane dane.

**Program o poufnym zgłaszaniu incydentów związanych z czynnikiem ludzkim (Confidential Human Factors Incident Reporting Programme (CHIRP))**

<http://www.chirp.co.uk/>

Celem United Kingdom Confidential Human Factors Incident Reporting Programme (CHIRP) jest uczestniczenie w podnoszeniu bezpieczeństwa lotniczego w lotnictwie zarobkowym i ogólnym w Wielkiej Brytanii przez udostępnienie absolutnie niezależnego, poufnego (nieanonimowego) systemu zgłaszania wszystkim osobom zatrudnionym lub związanym z przemysłem lotniczym. CHIRP funkcjonuje od 1982 r. i dzisiaj jest dostępny dla członków załóg statków powietrznych, kontrolerów ruchu lotniczego, licencjonowanych inżynierów obsługi statku powietrznego, członków załóg kabinowych i środowiska lotnictwa ogólnego. Dane osoby zgłaszającej są poufne. Dane personalne nie są przechowywane i zwracane są zgłaszającemu po zamknięciu meldunku. Za zgodą zgłaszającego, zgłoszona informacja jest udostępniana tym, którzy mogą podjąć działania naprawcze. Ważne informacje pozyskane z takich meldunków, po usunięciu danych pozwalających na identyfikację, są szeroko udostępniana z wykorzystaniem publikacji FEEDBACK, GA FEEDBACK and Cabin Crew FEEDBACK celem podniesienia standardów bezpieczeństwa. CHIRP uzupełnia obowiązkowy system zgłaszania zdarzeń (*CAA Mandatory Occurrence Reporting system*) oraz inne, formalne systemy zgłaszania działające w wielu brytyjskich organizacjach, zapewniając środki umożliwiające zgłoszenie budzących wątpliwość zagadnień bez ujawniania się przełożonym, kierownictwu lub innym organom nadzoru lotniczego.



### **Fundacja Bezpieczeństwa Lotu (Flight Safety Foundation (FSF))**

<http://www.flightsafety.org/home.html>

Flight Safety Foundation jest niezależną, niedochodową międzynarodową fundacją zajmującą się badaniem, audytowaniem, nauczaniem, orzecznictwem i publikowaniem dla poprawienia bezpieczeństwa lotniczego. Podstawowym celem fundacji jest:

- a) utrzymywanie czynnego udziału i zaangażowania w różnorodnych elementach światowego lotnictwa zawodowego;
- b) przewidywanie, identyfikowanie i analizowanie ogólnościatowych zagadnień związanych z bezpieczeństwem lotniczym i wyznaczanie priorytetów;
- c) skuteczne porozumiewanie się w sprawach dotyczących bezpieczeństwa lotniczego; i
- d) odgrywanie roli katalizatora dla działań oraz wdrażanie najlepszych praktyk pod kątem bezpieczeństwa lotniczego.

Strona internetowa umożliwia dostęp do wielu sprawozdań i artykułów zajmujących się bezpieczeństwem lotniczym, włącznie ze zdarzeniami w których udział ma język.

## **2.5 Standardy nauczania języka**

### **Amerykańska Rada ds. Nauczania Obcych Języków (American Council on the Teaching of Foreign Languages (ACTFL))**

<http://www.actfl.org/>

American Council on the Teaching of Foreign Languages (ACTFL) zajmuje się usprawnianiem i rozszerzaniem nauczania i nauki wszystkich języków na wszystkich poziomach. ACTFL jest samodzielną organizacją członkowską, zrzeszającą ponad 9000 nauczycieli języków obcych i administratorów uczących od poziomu zerowego do studiów językowych w organizacjach rządowych i przemysłowych. ACTFL opracowała Wytoczne Zawodu, stworzyła standardy krajowe, a teraz skupia się na zagadnieniach krytycznych dla rozwoju zawodowego i indywidualnego nauczyciela. ACTFL został stworzony w 1967 r., przez Modern Language Association of America. Reprezentuje nauczycieli wszystkich języków na wszystkich poziomach nauczania.

### **Brytyjska Rada Języka w Brytyjskim Programie Akredytacyjnym (British Council Language in Britain Accreditation Scheme)**

<http://www.britishcouncil.org/accreditation.htm>

Akredytacja UK, poprzednio English in Britain Accreditation Scheme (EiBAS), jest programem zapewniającym jakość dla dostawców ELT z siedzibą w Wielkiej Brytanii. Program zarządzany jest przez Accreditation Unit British Council we współpracy z English UK, brytyjskie, krajowe zrzeszenie zawodowych ELT. Accreditation UK wspiera nauczanie i naukę języka angielskiego pomagając podkreślić znaczenie nauczania brytyjskiego angielskiego. Program realizuje to poprzez:

- a) opracowywanie, ustanawianie i utrzymywanie standardów jakości w nauczaniu międzynarodowych studentów języka angielskiego przez brytyjskie organizacje świadczące usługi w zakresie nauczania;
- b) akredytowanie wszystkich brytyjskich organizacji świadczących usługi w zakresie nauczania języka angielskiego, które spełniają kryteria i standardy Programu;
- c) zapewniając międzynarodowym studentom i ich doradcom jakość nauczania języka angielskiego zgodnego z akredytacją wg Programu.

Program jest zarejestrowany w Anglii jako organizacja charytatywna.

### **Kanadyjska Rada Języka (Canada Language Council)**

<http://www.c-l-c.ca/>

Rada Języka Kanadyjskiego (*Canada Language Council*) reprezentuje dwa oficjalne języki: angielski i francuski oraz sektory państwowy i prywatny. Przez ostatnie 25 lat, Rada starała się poprawić standard i promować doskonałość w nauczaniu języka angielskiego i francuskiego w Kanadzie. CLC oficjalnie potwierdza, że programy członków spełniają standardy Rady, a członkowie zobowiązują się je utrzymywać na tym poziomie. System zapewnienia jakości obejmuje następujące obszary:

Programy nauczania, kwalifikacje nauczycieli, usługi dla studentów, przyjmowanie studentów, reklama, sprzedaż, obiekty i administrację. Standardy Rady są uznawane na świecie.

### **Międzynarodowe Zrzeszenie nauczycieli języka angielskiego będącego językiem obcym (International Association of Teachers of English as a Foreign Language (IATEFL))**

<http://www.iatefl.org/>

Misją International Association of Teachers of English as a Foreign Language jest łączenie, rozwijanie i wspieranie osób parających się zawodowo nauczaniem języka angielskiego na świecie. Realizowane jest to przez:

- a) szereg stałych publikacji;
- b) organizowanie Corocznej Międzynarodowej Konferencji z szerokim programem dyskusji i warsztatów;
- c) umożliwienia członkom przystąpienie do dowolnej liczby z 14 Grup szczególnego zainteresowania (*Special Interest Groups (SIGs)*);
- d) umożliwianie członkom zakupu wybranych publikacji zawodowych po niższych cenach;
- e) oferując szczególnym grupom nauczycieli stypendia pokrywające koszt udziału w Konferencji;
- f) łącząc powiązane zawodowo organizacje w innych krajach;
- g) zapewniając pomoc innym przy tworzeniu lub kształtowaniu krajowej organizacji nauczycieli.

### **Nauczyciele angielskiego dla mówiących innymi językami (Teachers of English to Speakers of Other Languages, Inc. (TESOL))**

[http://www.tesol.org/s\\_tesol/index.asp](http://www.tesol.org/s_tesol/index.asp)

Teachers of English to Speakers of Other Languages, Inc. (TESOL) jest światowym zrzeszeniem nauczania. Siedziba główna TESOL znajduje się w Alexandria, Virginia, w Stanach Zjednoczonych, a organizacja zrzesza ok 13 000 członków w ponad 120 krajach. Uznawana jest jako organizacja ni rządowa (NGO) Departamentu Informacji Publicznej Narodów Zjednoczonych. Jej misją jest zapewnienie doskonałości w nauczaniu języka angielskiego osobom mówiącym w innych językach. TESOL ceni profesjonalizm w nauczaniu języka; indywidualne prawa języka; dostępność do wysokiej jakości nauczania, współpracę w światowym środowisku, interakcję pomiędzy pracami badawczymi a analitycznymi w celu poprawienia nauczania oraz uznaje różnorodność i wielokulturowość.

## **2.6 Standardy sprawdzania poziomu znajomości języka**

### **Międzynarodowe Zrzeszenie ds. sprawdzania poziomu znajomości języka (International Language Testing Association (ILTA))**

<http://www.iltaonline.com/>

Celem ILTA jest promowanie usprawniania sprawdzania poziomu znajomości języka na całym świecie. Zakładane przez ILTA cele uwzględniają jak niżej:

- a) stymulowanie rozwoju zawodowego poprzez warsztaty i konferencje;



---

**Rozpowszechnianie:** Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-73-14, (022) 520-73-15

---

**Wydawca:** Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Redakcja:** Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC  
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-72-22, (022) 520-72-17  
e-mail: [dzu@ulc.gov.pl](mailto:dzu@ulc.gov.pl)

**Skład, druk:** Polskie Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne S.A. Drukarnia „KART”  
01-252 Warszawa, ul. Przyce 20, tel. (022) 532-80-09  
e-mail: [z8@ppgk.com.pl](mailto:z8@ppgk.com.pl)

---

Tłoczono z polecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w PPGK S.A. Drukarnia „KART”, ul. Przyce 20, 01-252 Warszawa

---