



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 35: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización

NECESIDAD DE REVISAR LOS SARPS DEL ANEXO 1 SOBRE COMPETENCIA LINGÜÍSTICA PARA PILOTOS Y CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO

(Nota presentada por el Brasil)

RESUMEN

La adopción de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 1 sobre competencia lingüística, en 2003, representó un avance considerable hacia el logro de comunicaciones radiotelefónicas más seguras. No obstante, especialistas en lingüística aplicada, especialistas en pruebas de idiomas y preparadores de pruebas experimentados, así como asesores, han identificado en los últimos trece años algunas graves deficiencias en la política de competencia lingüística de la OACI, que podrían tener consecuencias considerables para la seguridad operacional. Por esta razón, los expertos han recomendado que se examine y revise dicha política. En esta nota se proporciona un breve análisis de las principales carencias identificadas en la política de la OACI con respecto a los requisitos de competencia lingüística para pilotos y controladores de tránsito aéreo (ATC). En ella se subraya la importancia de contar con una clara definición de las capacidades que deberían tratarse así como de la necesidad de evaluar formalmente la capacidad de los hablantes nativos de utilizar eficazmente el idioma y gestionar las comunicaciones en forma satisfactoria.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- pedir al Consejo que establezca un grupo de estudio para elaborar una escala de calificación de la OACI y un conjunto de descriptores holísticos basados en definiciones claras, explícitas y pertinentes de las capacidades lingüísticas específicas que debieran evaluarse en este entorno particular; y
- pedir al grupo que considere examinar los SARPS sobre competencia lingüística del Anexo 1 como asunto de principal importancia teniendo en cuenta las recomendaciones formuladas por los investigadores en los campos de la lingüística aplicada y de las pruebas de idioma, considerando que la política actual plantea amenazas importantes para la seguridad operacional.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2017-2019 o de contribuciones extrapresupuestarias. Expertos altamente calificados de las administraciones de aviación civil, asociaciones y organizaciones sin fines de lucro pueden asesorar a la OACI sin que haya repercusiones financieras.
<i>Referencias:</i>	Anexo 1 — <i>Licencias al personal</i> , 1.2.9 competencia lingüística Doc 9835, <i>Manual sobre la aplicación de los requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En marzo de 2003, el Consejo adoptó las normas y métodos recomendados (SARPS) sobre requisitos de competencia lingüística (LPR). El Grupo de estudio sobre requisitos de conocimientos básicos del inglés (PRICESG) había enfrentado un reto enorme y había producido buenos textos. Sin embargo, como analizan Alderson, Clapham y Wall (1995), no obstante cuan responsables sean los preparadores de pruebas para asegurar que sus pruebas son válidas y confiables, “los problemas con una prueba o procedimientos conexos solo pueden surgir una vez que la prueba ha estado funcionando durante cierto tiempo”(p. 218). Esta es la razón por la cual, argumentan, el contenido de las pruebas, la administración de éstas y la calificación de las pruebas deben constituir un proceso vigilado continuamente, de modo que “puedan modificarse y mejorarse a la luz de su rendimiento y de la investigación y comentarios” (p. 218). Esto se aplica a la política de la OACI por dos razones: a) escala de calificación es una parte muy importante del proceso de corrección; b) el contenido de las pruebas de competencia lingüística de la OACI debió basarse en la escala de calificación de la Organización, dado que las pruebas debían evaluar lo que describían los descriptores de la escala de calificación. Lamentablemente, desde la publicación de los LPR de la OACI, ni la política ni la escala de calificación han cambiado. Los SARPS se han implantado en por lo menos 67,75% de los Estados (según la nota de estudio A38-WP/37 presentada por la OACI en el 38º período de sesiones de la Asamblea), la escala de calificación se ha utilizado durante más de un decenio, se ha llevado a cabo una investigación considerable y muchos estudios han adelantado sugerencias sobre cómo mejorar los LPR, pero la política todavía permanece sin cambios.

1.2 Se han registrado muchas críticas respecto de la política de la OACI y de la calidad de su escala de calificación en las comunidades de la lingüística aplicada, los exámenes de idiomas y la aviación. Prestigiosos investigadores en todo el mundo, como Charles Alderson, de la Universidad de Lancaster, Reino Unido y Dan Douglas de la Universidad Estatal de Iowa, EUA, ambos Profesores Eméritos, han exhortado a revisar los LPR de la OACI. Douglas (2004) señaló que hay zonas de ambigüedad e incertidumbre que requieren aclaraciones, mientras que Alderson (2009) señaló que la crítica y revisión de la escala de calificación de la OACI constituye un área de investigación particularmente importante, habiendo cuestionado, un año después: “¿son (las escalas) suficientemente explícitas y pertinentes como para garantizar que cualquier prueba construida sobre la base de las escalas de la OACI estará realmente en el nivel “correcto” o representan las escalas un fundamento incierto e inestable?”(Alderson, 2010, p. 64).

2. ANÁLISIS

2.1 Se ha analizado una amplia gama de aspectos relativos a la política de competencia lingüística de la OACI. La mayoría de ellos surgen de un problema fundacional, cual es la falta de una definición exacta del dominio del inglés para las comunicaciones radiotelefónicas (Douglas, 2004; Moder & Halleck, 2009; Emery, 2014). Esta falta de claridad respecto de la naturaleza del idioma que debe evaluarse ha creado ciertos problemas importantes en la política de la OACI, incluyendo la propia escala de calificación. En su Doc 9835 la OACI ha sido muy clara en el sentido de que la finalidad de la prueba consiste en evaluar el inglés común, y no la fraseología, y que en un examen de idioma puede incluirse algo de fraseología como estímulos o elementos de una situación, siempre que su uso incorrecto no se califique (6.3.2.9). No obstante, la investigación (Davies, 2001; Ryan, 2007; Knoch, 2009) ha indicado que es difícil para los expertos temáticos separar la capacidad lingüística del conocimiento técnico. Además de ello, no es posible ni conveniente separar uno del otro (Knoch, 2009; Emery, 2014). Como señalaron Estival, Farris y Molesworth (2016), “si bien es comprensible la razón de la OACI por no incluir la evaluación de la fraseología normalizada en las evaluaciones diseñadas respecto a los LPR, ello también provoca tensiones entre la política y la realidad que resultan difíciles de reconciliar por los preparadores de pruebas” (p. 101).

2.2 Una consecuencia de esta obscuridad en relación con el carácter del inglés utilizado en comunicaciones radiotelefónicas entre pilotos y ATC es que la construcción de lo que debe examinarse (las definiciones de las capacidades lingüísticas específicas que deben evaluarse) tampoco es clara. Emery (2014) opina que “la orientación de la OACI (...) resulta de poco uso práctico en la definición de la construcción de pruebas y la preparación de las especificaciones para las mismas” (p. 206). En 2004, Douglas ya había sostenido que era necesario emprender una investigación profunda para determinar el carácter de la fraseología normalizada y del lenguaje claro o común, la relación entre ambos, y las condiciones en las que se utilizaban. Contar con más información habría sido crucial para definir una construcción más clara y elaborar una escala de calificación que representara efectivamente la lengua meta. Como señalaron Bachman y Palmer (2010), las escalas de calificación deben definirse a partir de una clara definición de la construcción de las pruebas. Por consiguiente, la publicación de directrices ambiguas encontró resistencia no solo entre los académicos sino también entre los profesionales de la aviación. Kim y Elder (2014) señalaron que los expertos aeronáuticos se mostraron reticentes con respecto a aplicar la política de la OACI debido a que opinaban que ciertas características de la construcción no son un buen reflejo de la lengua meta. Además, Kim (2013) opina que la resistencia de los hablantes no nativos (alófonos) con respecto a los LPR de la OACI solo cambiará una vez que se hayan revisado la política y la construcción subyacentes. Como señaló Douglas (2004) resulta muy importante contar con un panorama claro de lo que se está evaluando, así como con una “definición clara, completa y sin ambigüedades de la construcción que ha de medirse en relación con los fines para los cuales se efectúa la medición” (p. 250). Por consiguiente, los preparadores de pruebas y exámenes han tenido que enfrentar desafíos muy difíciles (Moder & Hallack, 2009; Emery; 2014; Estival et al, 2016; Garcia, 2015).

2.3 Algunos descriptores que se incluyeron en la escala de calificación son considerados irrelevantes por los académicos, pilotos experimentados y ATC, mientras que algunas capacidades importantes no habían sido tenidas en cuenta (Kim & Elder, 2009; Read & Knoch, 2009; Scaramucci, 2011; Foy, 2012; Monteiro, 2012; Kim, 2013; Douglas, 2014; Prado, 2015). Kim y Elder sostuvieron que la OACI había sobresimplificado la construcción de pruebas al no incluir la evaluación de importantes capacidades de comunicación. Kim señaló que la “competencia estratégica para la adaptación y la responsabilidad compartida por la falta de éxito en la comunicación por los participantes deberían incorporarse en la construcción de pruebas de comunicaciones radiotelefónicas y de todo examen diseñado para reflejar dicho aspecto” (p. 107). Las fallas de comunicación no suceden solo por falta de competencia en el idioma, sino también son debidas a una falta de conocimiento sobre cómo utilizar el idioma en sí (carencia de capacidad comunicativa), lo que puede y debe solucionarse mediante instrucción. Lamentablemente, como señaló Douglas (2014), la competencia interaccional en el contexto de los LPR de la OACI no se evalúa en ningún país.

2.4 No solo es importante evaluar la competencia interaccional de los hablantes alófonos, sino también la de los hablantes nativos. Estos últimos también pueden interactuar incorrectamente y no comunicarse eficazmente. Lamentablemente, a pesar de que en el Doc 9835 se apoya la idea de comprender el inglés utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas en el contexto del inglés como lengua franca (ELF), como se señala en la sección 5.3 (“la responsabilidad de mejorar las comunicaciones no debería percibirse como obligación exclusiva de los hablantes alófonos”), la política actual ha impuesto la carga de la comunicación eficaz en los hablantes alófonos, dado que los nativos no necesitan ser evaluados formalmente. Como señalaron Estival et al (2016) los hablantes, tanto nativos como alófonos son responsables de los problemas de comunicación. Por consiguiente, todos los pilotos y ATC, independientemente de su primer idioma, deberían instruirse para comunicar eficazmente en inglés. Dichos autores ampliaron “los pilotos que son hablantes nativos del inglés (anglófonos) cometen, en algunos casos, tantos errores de comunicación como los pilotos para los cuales el inglés es un segundo idioma” (p. 199). Read y Knoch (2009) señalaron que los LPR de la OACI no solo han colocado la carga o responsabilidad en los hablantes alófonos para mejorar su competencia, sino que, además, “no han

proporcionado al personal aeronáutico hablante nativo incentivos para desarrollar su competencia comunicativa en términos de ELF” (p. 21.7). Como propuso Douglas (2014), la evaluación debería examinar la conciencia lingüística y la capacidad de manejar las comunicaciones satisfactoriamente, y también la “capacidad de adaptar su uso del inglés en el contexto de la comunicación intercultural” (p. 2). Análogamente, Monteiro (2012) subrayó la pertinencia de elevar en los pilotos y ATC la “conciencia de los factores lingüísticos, discursivos interaccionales e interculturales” (p. 64) para mejorar la seguridad operacional de las comunicaciones radiotelefónicas. Foy (2012), quien es un piloto hablante nativo, también analizó la importancia de la formación en sensibilidad cultural y señaló que los pilotos de Nivel 6 tienden a suponer que todo el mundo les comprende y que, por consiguiente, no aplican estrategias para cerciorarse de que los mensajes son realmente comprendidos. No obstante, como descubrió Williams (2016), la mayoría de los pilotos y ATC anglófonos piensan que deberían someterse a pruebas de inglés aeronáutico, representando un total de 63,5% de los participantes en su estudio. Además, el 77,4% de los hablantes alófonos piensa lo mismo.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Considerando que se ha demostrado la importancia de examinar y revisar los SARPS del Anexo 1 sobre competencia lingüística para pilotos y ATC se propone enmendar los mismos como sigue:

3.2 Después del párrafo 1.2.9.4, deberá incluirse otro párrafo indicando un plazo para la aplicación del nuevo requisito.

3.3 Después del párrafo 1.2.9.6, deberá incluirse otro párrafo con un nuevo plazo para la aplicación de un nuevo requisito, como sigue: “A partir del (a determinar por la OACI), se evaluarán la competencia lingüística, la competencia interaccional y la conciencia lingüística de los pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros y aeronaves de despegue vertical, controladores de tránsito aéreo y operadores de estaciones aeronáuticas”.

3.4 El párrafo 1.2.9.7 debería incluir un intervalo de evaluación para individuos del Nivel 6. Los intervalos deberán basarse en pruebas. Deberán verificarse mediante investigación post hoc para determinar si los intervalos se corresponden con un deterioro lingüístico real y, en caso contrario, deberán restablecerse.

3.5 La nota de la sección 1.2.9 debería eliminarse y la nota del Apéndice 1 debería aclararse.

3.6 También se propone el establecimiento de un grupo de estudio para realizar una revisión completa de los descriptores holísticos y de la escala de calificación de la OACI. Con la promoción de las mejores prácticas en las pruebas de idiomas, la seguridad operacional resultará mejorada. El grupo debería estar integrado por hablantes anglófonos y alófonos, pilotos experimentados y ATC con diferentes historiales y antecedentes, examinadores de inglés aeronáutico experimentados, instructores de inglés aeronáutico, preparadores de pruebas de inglés aeronáutico, expertos en lingüística aplicada y académicos especializados en exámenes de idiomas.

3.7 El grupo de estudio deberá arribar a definiciones detalladas y claras de las capacidades lingüísticas específicas que deben evaluarse en este entorno particular (construcción de pruebas) así como revisar los descriptores holísticos con arreglo a esta construcción y elaborar, ensayar y validar una escala de calificación que refleje la construcción definida. Deben realizarse estudios de validación post hoc para mejorar la escala de calificación y los descriptores holísticos.

— FIN —

Nota.- Debido a la limitación en el número de páginas, no se ha proporcionado la lista de referencias. Esta lista puede enviarse por correo-e a pedido, para lo cual se ruega dirigirse a angela.garcia@anac.gov.br