

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/7)

(Salvador, Bahía, Brasil, 01 – 03 de julio de 2002)

Asunto 5: Participación de los Estados en las actividades regionales
d) ATM/Control de calidad

El idioma inglés en el ATC

(presentado por Estados Unidos de Norteamérica)

Resumen

Esta nota presenta los resultados del trabajo realizado hasta la fecha por el Grupo de Estudio sobre Requisitos de Competencia en el idioma Inglés Común (PRICE SG) de la OACI. También ofrece los antecedentes de cómo Estados Unidos contribuyó a la definición de la norma recién propuesta.

1.0 Introducción

1.1 El PRICE SG se reunió en noviembre del 2000. El grupo de estudio está conformado por representantes de todas las regiones geográficas y de las organizaciones más importantes, como IFATCA, IFALPA e IATA. El PRICE SG se reunió tres veces durante los años 2000 y 2001.

Grupo de Estudio PRICE

1.2 En base a las recomendaciones del PRICE SG, la Secretaría, en noviembre del año pasado, presentó propuestas para enmendar los Anexos 1, 6, 10, y 11 a la Comisión de Aeronavegación. Las propuestas aparecen esbozadas en una Comunicación a los Estados recientemente enviada.

2. Discusión

Propuesta de cambio al Anexo 10

2.1 Actualmente, el Anexo 10 establece que las comunicaciones de radiotelefonía aire-tierra deberán realizarse en el idioma normalmente utilizado por la estación en tierra o en el idioma inglés.

2.2 La propuesta de cambio al Anexo 10 establece que el idioma inglés estará disponible en todas las estaciones en tierra que prestan servicio a los aeropuertos designados y en las rutas atendidas por los servicios aéreos internacionales, para cuando así lo solicite cualquier aeronave.

Propuesta de cambio al Anexo 1

2.3 A partir del 1ro. de enero de 2008, la competencia lingüística de las tripulaciones de vuelo, controladores de tránsito aéreo y operadores de las estaciones aeronáuticas que deben comunicarse en un

idioma que no sea su idioma materno o nativo, deberá ser evaluada formalmente a intervalos acordes con el nivel de competencia demostrado por cada individuo (de acuerdo a la escala de calificación).

Propuesta de cambio al Anexo 6

2.4 Los explotadores deberán asegurarse que los miembros de las tripulaciones de vuelo demuestren su habilidad para hablar y entender el idioma utilizado en las comunicaciones de radiotelefonía aeronáutica, como lo especifica el Anexo 1.

Propuestas de cambio al Anexo 11

2.5 Los proveedores de servicios de tránsito aéreo deberán asegurarse que los controladores de tránsito aéreo hablen y entiendan el idioma utilizado en las comunicaciones de radiotelefonía, como lo especifica el Anexo 1.

2.6 Salvo cuando las comunicaciones entre dependencias de control de tránsito aéreo se realicen en un lenguaje mutuamente acordado, el idioma inglés será utilizado para dichas comunicaciones.

Desarrollo del proceso de la FAA

2.7 La Administración Federal de Aviación, con la asistencia del Centro del Idioma Inglés del Instituto del Idioma del Departamento de Defensa (*Defense Language Institute English Language Center - DLIELC*), realizó un estudio de investigación denominado Proyecto del Idioma Inglés para el Control de Tránsito Aéreo (*Air Traffic Control English Language Project - ATCELP*) para ayudar a determinar qué constituye un nivel adecuado de competencia en el idioma inglés, y cómo debería medirse.

Determinación normalizada

2.8 Los resultados del ATCELP se basan en el uso de la escala de calificación de la *Inter-agency Language Roundtable* (ILR). Se trata de una escala de referencia normalizada utilizada por el Gobierno de Estados Unidos para calificar la competencia no sólo en el idioma inglés, sino también en otros idiomas.

2.9 Por muchos años, se ha venido haciendo evaluaciones normalizadas del idioma inglés en base a la escala ILR. La escala consiste en incrementos en la competencia que van desde “0” (ninguna capacidad en el idioma, o palabras aisladas) hasta “5” (equivalente a una persona bien instruída que habla en su idioma nativo). Hay niveles adicionales entre estos incrementos (0+, 1+, 2+...etc.). En conjunto, forman la escala de once puntos de la ILR.

2.10 El ATCELP utilizó varios pasos o fases para desarrollar un nivel mínimo recomendado de competencia en el idioma inglés para el ATC.

Fase 1

2.11 Establecer si existe compatibilidad entre los requisitos lingüísticos para el puesto de controlador de tránsito aéreo en las distintas regiones geográficas. Los controladores de tránsito aéreo de Latinoamérica y Estados Unidos calificaron las tareas contenidas en la lista en términos de su importancia y frecuencia. Los resultados demostraron que los requisitos lingüísticos del puesto de controlador de tránsito aéreo son compatibles en las dos culturas.

Fase 2

2.12 Tres equipos de profesionales ATC de Estados Unidos (controladores de tránsito aéreo y pilotos) fueron entrenados en los distintos niveles de habilidad de la ILR. Luego, los tres equipos utilizaron la escala ILR para calificar el nivel de competencia lingüística requerido para llevar a cabo la lista de tareas comunes derivadas de la primera fase.

2.13 Los tres equipos también evaluaron cintas de audio de Entrevistas Orales de Competencia (OPI) y muestras de puestos reales ATC recolectadas por los expertos del DLIELC en Latinoamérica. Las OPI eran entrevistas personales de 10-40 minutos de duración con controladores de tránsito aéreo, realizadas por los expertos del DLIELC.

Fase 3

2.14 Evaluadores profesionales del idioma inglés evaluaron muestras de cintas de transmisiones de radio efectuadas por controladores latinoamericanos durante transmisiones de rutina y no de rutina, con el propósito de determinar el nivel necesario para resolver estas situaciones.

Fase 4

2.15 Los resultados del ATCELP fueron comparados con la Prueba de Competencia en el Idioma Inglés para el Control de Tránsito Aéreo (*Test in Proficiency in English for Air Traffic Control - PELA*) utilizada por la Organización Europea para la Seguridad Operacional de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), a fin de verificar y convalidar los estimados iniciales elaborados por el ATCELP en cuanto al nivel mínimo aceptable de competencia en el idioma inglés para controladores de tránsito aéreo.

2.16 La comparación demostró que todas las principales categorías de tareas del puesto de comunicaciones ATC están representadas en la PELA y que los puntajes aprobatorios en partes de la PELA concuerdan con los estimados iniciales de competencia lingüística realizados por el ATCELP.

Resultados de la investigación

2.17 El ATCELP analizó los resultados de todas las metodologías y definió un nivel mínimo de “2” en la escala ILR para la competencia en el inglés hablado y en la comprensión del inglés hablado.

Resultados: Nivel 2, Inglés hablado

2.18 Esta calificación indica que la persona puede participar plenamente en conversaciones casuales, expresar hechos, impartir instrucciones, describir, reportar y narrar actividades actuales, pasadas y futuras, y que puede manejar situaciones con complicaciones.

2.19 A este nivel, la persona está en capacidad de presentar temas concretos (por ejemplo, antecedentes, eventos actuales), y es comprendida por una persona de lengua nativa acostumbrada a interactuar con extranjeros, aunque a veces podría haber errores en la comunicación.

Resultados: Nivel 2, Comprensión del inglés hablado

2.20 Igualmente, un nivel “2” de competencia en la comprensión del inglés hablado indica que la persona puede entender conversaciones sobre temas cotidianos (por ejemplo, información personal, eventos actuales), entiende hechos, aunque no puede hacer deducciones basadas en la cultura.

Participación del grupo de estudio PRICE

2.21 Este nivel “2” para hablar inglés y comprender el inglés hablado, así como la investigación de apoyo, fueron la base del aporte de la FAA a los resultados del PRICE. El nivel recomendado por el PRICE es muy similar al nivel 2 de la IRL.

Aplicación en Estados Unidos

2.22 El grupo de Normas de Vuelo de la FAA está trabajando en la creación de regulaciones que exijan a los postulantes a una licencia de piloto, cuya lengua nativa no sea el inglés, cumplir con el nivel 2 en la escala de la IRL.

3. Recomendación

3.1 Se invita a la reunión a tomar nota de la información contenida en esta nota, y a;

3.2 Apoyar activamente la propuesta de la OACI a todo nivel.