



**Trigésimo Séptima Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (ESC/37)**

Ciudad de México, México, 25 al 26 de Mayo 2022

**Asunto de Agenda 2: Proceso de Gestión de la Seguridad Operacional dentro del RASG-PA**

**PROYECTO PARA LA MEJORA DE LA COMPETENCIA LINGÜÍSTICA EN LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO EN LATINOAMÉRICA**  
(Presentado por la Secretaría)

**EXECUTIVE SUMMARY**

El dominio del idioma inglés en las comunicaciones aeronáuticas se ha identificado como un área crítica que podría afectar la seguridad operacional de la aviación en todo el mundo, por esta razón los Estados han estado desarrollando estrategias y programas para mejorar el dominio del idioma en la comunicación aeronáutica.

En la región de América Latina, los Estados y proveedores de servicios han desarrollado programas para mejorar el dominio del idioma inglés. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos, todavía existe una brecha significativa en el cumplimiento de los requisitos del Anexo 1 que podría representar una amenaza para la aviación.

Bajo el patrocinio de RASG-PA, se propone el desarrollo de este proyecto que tiene como objetivo implementar una estrategia eficiente y sostenible para mejorar el dominio del idioma en los servicios de tránsito aéreo de la región de América Latina, identificando aquellos Estados que podrían representar el mayor riesgo en términos de seguridad operacional.

<b>Acción:</b>	Definida en la parte 3 de la presente Nota de Estudio
<i>Objetivo Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seguridad Operacional</li> </ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anexo 1</li> <li>Doc. 9835</li> <li>Resolución de la asamblea A32-16</li> </ul>

**1. Introducción**

1.1 Desde 1995, el dominio del idioma en comunicaciones aeronáuticas ha sido identificado como un área crítica que podría afectar la seguridad de la aviación en todo el mundo. La Asamblea de la OACI tomó nota de varios accidentes e incidentes en los que el dominio del idioma inglés de los pilotos y

controladores de tránsito aéreo fueron factores causales o contribuyentes y formuló la Resolución A32-16 de la Asamblea en la que se instó al Consejo de la OACI a ordenar a la Comisión de Aeronavegación que considerara, con un alto nivel de prioridad, la cuestión del dominio del idioma inglés y completar la tarea de fortalecer las disposiciones pertinentes de los Anexos 1 y 10, y solicitar a los Estados contratantes a tomar medidas para garantizar que el personal de control de tránsito aéreo y las tripulaciones de vuelo que participen en las operaciones de vuelo en espacio aéreo donde se requiere el uso del idioma inglés eran competentes en la realización y comprensión de comunicaciones radiotelefónicas en el idioma inglés.

1.2 Posteriormente, la Comisión de Aeronavegación estableció el Grupo de estudio sobre requisitos de competencia en inglés común (PRICESG) para ayudar a la Secretaría a llevar a cabo una revisión exhaustiva de las disposiciones existentes relativas a todos los aspectos de las comunicaciones de voz aire-tierra y tierra-tierra. En marzo de 2003, el Consejo adoptó enmiendas a los Anexos 1, 6, 10, 11 y los PANS-ATM relacionados con el dominio del idioma en la aviación civil internacional. En 2004, se publicó la primera edición del Manual sobre la implementación de los requisitos de competencia lingüística de la OACI para apoyar los esfuerzos de los Estados por cumplir con las disposiciones reforzadas para la competencia lingüística. Recopila información completa sobre aspectos relacionados con la formación y las pruebas de competencia lingüística.

1.3 Desde 2005, los Estados han estado desarrollando estrategias para mejorar el dominio del idioma en la comunicación aeronáutica; asimismo, en la Región de América Latina, los Estados y proveedores de servicios (ATSP) han desarrollado programas para mejorar el dominio del idioma inglés; sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados, todavía existe una brecha importante en el cumplimiento de los requisitos del Anexo 1.

## **2. Discusión**

2.1 Considerando que el dominio del idioma ha sido identificado como una causa raíz de los errores de comunicación, particularmente en entornos operativos con hablantes nativos y no nativos como es la región de Latinoamérica, esta situación podría representar un alto riesgo para la aviación.

2.2 En la región latinoamericana se han presentado varios eventos de seguridad operacional donde la falla en la comunicación entre las tripulaciones y los controladores de tránsito aéreo por la falta de dominio del idioma ha sido una causa. En 1995, en el accidente de American Airlines en Colombia, la investigación citó como posible causa la falta de dominio del idioma. En 2018, en una pérdida de separación entre un Lufthansa y un AVIANCA en el espacio aéreo colombiano, también intervino el dominio del idioma. Además de esos eventos, muchos otros han ocurrido durante los últimos años y podrían continuar manifestándose si el volumen de operaciones se incrementa.

2.3 En cuanto al cumplimiento de los SAPR del Anexo 1, en la región SAM se ha identificado que algunos Estados de América del Sur tienen una brecha importante en el cumplimiento de los requisitos relacionados con el otorgamiento de licencias del Anexo 1, específicamente lo relacionado al dominio del idioma. Paradójicamente, los Estados con el cumplimiento más bajo del dominio del idioma (mayor número de controladores de tránsito aéreo por debajo del Nivel 4 de la OACI) tienen la tasa de crecimiento de tránsito más alta de la región, incluidas las salidas internacionales. (Ver Cuadro I y Gráfico I).

2.4 La experiencia ha demostrado que en aeropuertos y FIR con altos volúmenes de tránsito, la velocidad en que se lleva a cabo las comunicaciones aeronáuticas aumenta a medida que crece el tráfico. En la región SAM, identificamos muchos aeropuertos y FIRs con un volumen de tránsito que aumenta cada año. En dichos Estados y FIRs, el riesgo de errores de comunicaciones aumentará proporcionalmente a medida que crezca el volumen de tráfico.

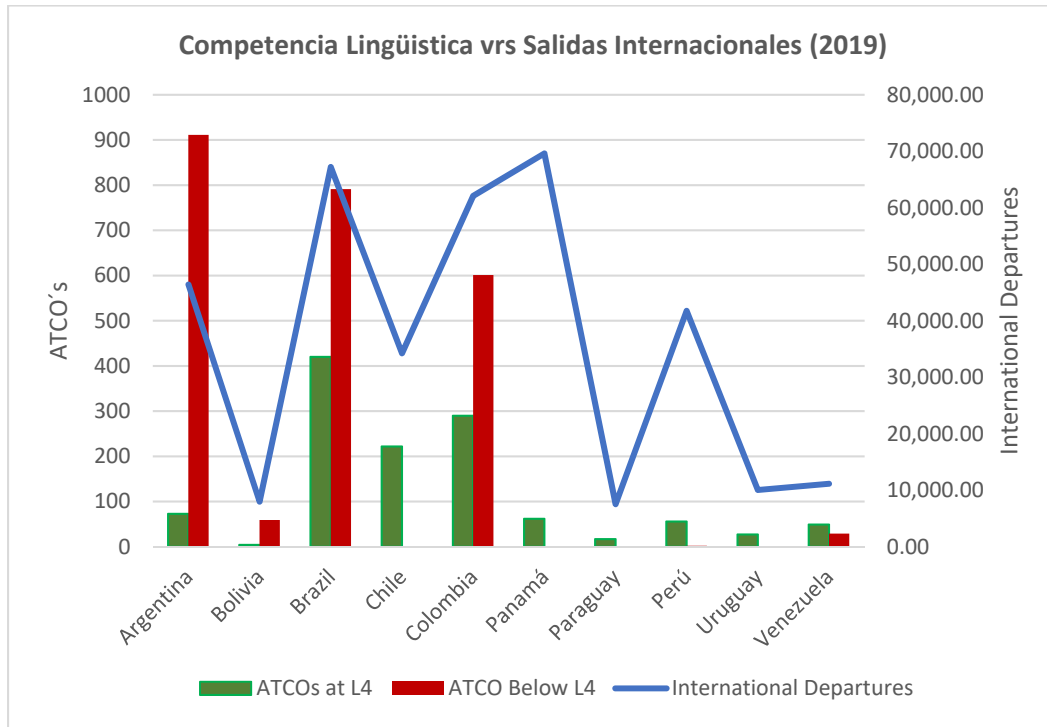
2.5 Es importante considerar que la experiencia de los programas de enseñanza de idioma inglés ha demostrado que un controlador de tránsito aéreo que no esté inmerso en un entorno de idioma inglés y que no participe en un programa regular de enseñanza de la lengua puede perder competencia en el corto o mediano plazo. Sin un enfoque sistemático para mejorar el dominio del idioma en los servicios de tránsito aéreo, los controladores de tránsito aéreo podrían perder sus habilidades.

2.6 En la región de América del Sur, los datos de licencias muestran que cuatro Estados tienen entre 57% y 89% de incumplimiento de los requisitos de dominio del idioma. El riesgo de errores de comunicación en esos Estados es alto y podría aumentar si aumenta el volumen de operaciones y disminuye la competencia del ATC.

Estados	ATCOs Nivel 4	% ATCOs en Nivel 4	ATCO debajo Nivel 4	% ATCO debajo nivel L4
Argentina	73	7.14%	911	89.19%
Bolivia	4	4.71%	59	69.41%
Brazil	420	30.39%	791	57.24%
Chile	222	43.79%	0	0
Colombia	290	31.32%	601	64.90%
Panamá	62	31.63%	0	24.49%
Paraguay	17	41.46%	0	0
Peru	56	30.11%	2	1.08%
Uruguay	27	28.72%	0	14.89%
Venezuela	49	22.90%	29	13.55%

Tabla I

\* Datos de los departamentos de licencias de las Autoridades



Grafica I

2.7 Además de los Estados y los proveedores de servicios de tránsito aéreo, varias organizaciones, como IFATCA, CANSO, Embry Riddle entre otras, han desarrollado iniciativas para mejorar el dominio del idioma en los servicios de tránsito aéreo. Sin embargo, aunque esas iniciativas han ayudado a mejorar el mismo, aún es necesario abordar la brecha actual de competencia.

2.8 El proyecto propuesto tiene como objetivo desarrollar una iniciativa de colaboración con todas las partes interesadas para implementar bajo un enfoque holístico una estrategia de mejora del dominio del idioma en la comunicación aeronáutica en la región de Latinoamérica, apoyando a los Estados y ATSP a desarrollar capacidades internas que les permitan continuar mejorando el dominio del idioma en el mediano y largo plazo. El proyecto incluye tres etapas:

- Fase I: La etapa inicial, que incluye la recopilación y validación de datos para identificar los Estados con el mayor nivel de riesgo de seguridad relacionado al uso del idioma en las comunicaciones aeronáuticas.
- Fase II: La etapa de desarrollo que incluye la implementación de acciones para abordar los problemas de dominio del idioma en los servicios de tránsito aéreo, incluida la formación de instructores del idioma inglés de los proveedores de servicios (ATSP), capacitación en la implementación de un programa de enseñanza del idioma, y una campaña de concientización sobre la importancia del dominio del idioma.
- Fase III: Desarrollo de una APP, y cierre del Proyecto

**3. Acciones Sugeridas**

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esa Nota de Estudio;
- b) Revisar la propuesta del Proyecto (*Project Charter*), presentado en el apéndice de esta Nota de Estudio;
- c) Apoyar la siguiente conclusión:

<b>CONCLUSIÓN</b>		<i>Proyecto Para la Mejora de la Competencia Lingüística en los Servicios de Tránsito Aéreo en la región de Latinoamérica</i>	
<b>RASG-PA ESC/OM/XX</b>		<i>Servicios de Tránsito Aéreo en la región de Latinoamérica</i>	
<b>Que:</b>		<b>Expected impact:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyar la Implementación del Proyecto para la mejora de la Competencia Lingüística en los Servicios de Tránsito Aéreo en Latinoamérica según el apéndice de la ESC37/<b>NEXX</b> y aprobar los fondos solicitados para el proyecto</li> <li>•</li> </ul>		<input type="checkbox"/> Político/Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Tecn.	
<b>Cuanto:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fase 1 - Recopilación y validación de datos - \$ 1000</li> <li>• Fase 2 - Formación de instructores/Estrategia de mejora de conciencia sobre el idioma en las comunicaciones ATS - \$ 21,000</li> <li>• Fase 3 – Desarrollo e implementación de aplicación de mejora del idioma - \$ 3000</li> <li>• <b>Total \$ 25,000.</b></li> </ul>			
<b>Porque:</b> Desarrollar una iniciativa de colaboración incluyendo a todas las partes interesadas para implementar mediante un enfoque holístico un proceso de mejorar del dominio del idioma en la comunicación aeronáutica en la región Latinoamericana.			
<b>Cuando:</b> ESC/37		<b>Estado:</b> Valida	
<b>Quien</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> PA-RAST Co-chairs</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> IOACI SAM (Secretaria)</li> <li><input type="checkbox"/> Otros (Especificar)</li> </ul>		<i>Responsable: Secretaría OACI</i>	

APENDICE A LA NE09 – ESC37



International Civil Aviation Organization  
Regional Aviation Safety Group - Pan America (RASG-PA)

<b>Nombre del Proyecto</b>	Mejora de la competencia lingüística en los servicios de tránsito aéreo en Latinoamérica.		
<b>Date:</b>	02/05/2022	<b>Área de interés:</b> MAC	Versión: 1.5
<b>Autor:</b>	OACI SAM		
<b>Apoya el Proyecto:</b>	Plenario del RASG-PA		
<b>Usuario Senior :</b>	RASG-PA ESC		
<b>Cliente:</b>	Región de Latinoamérica		
<b>Documento ID:</b>	MAC-22-001		
<b>Documento link:</b>			

Note: This document is only valid on the day it was printed

## 1. Resumen ejecutivo

- a. Desde 1995, el dominio del idioma en comunicaciones aeronáuticas ha sido identificado como un área crítica que podría afectar la seguridad de la aviación en todo el mundo. La Asamblea de la OACI tomó nota de varios accidentes e incidentes en los que el dominio del idioma inglés de los pilotos y controladores de tránsito aéreo fueron factores causales o contribuyentes y formuló la Resolución A32-16 de la Asamblea en la que se instó al Consejo de la OACI a ordenar a la Comisión de Aeronavegación que considerara, con un alto nivel de prioridad, la cuestión del dominio del idioma inglés y completar la tarea de fortalecer las disposiciones pertinentes de los Anexos 1 y 10, y solicitar a los Estados contratantes a tomar medidas para garantizar que el personal de control de tránsito aéreo y las tripulaciones de vuelo que participan en las operaciones de vuelo en espacio aéreo donde se requiere el uso del idioma inglés eran competentes en la realización y comprensión de comunicaciones radiotelefónicas en el idioma inglés.
- b. Posteriormente, la Comisión de Aeronavegación estableció el Grupo de estudio sobre requisitos de competencia en inglés común (PRICESG) para ayudar a la Secretaría a llevar a cabo una revisión exhaustiva de las disposiciones existentes relativas a todos los aspectos de las comunicaciones de voz aire-tierra y tierra-tierra. En marzo de 2003, el Consejo adoptó enmiendas a los Anexos 1, 6, 10, 11 y los PANS-ATM relacionados con el dominio del idioma en la aviación civil internacional. En 2004, se publicó la primera edición del Manual sobre la implementación de los requisitos de competencia lingüística de la OACI para apoyar los esfuerzos de los Estados por cumplir con las disposiciones reforzadas para la competencia lingüística.



Project Charter

Proyecto: Mejora de la competencia lingüística en los servicios de tránsito aéreo en Latinoamérica.

---

- c. Desde 2005, los Estados han estado desarrollando estrategias para mejorar el dominio del idioma en la comunicación aeronáutica; asimismo, en la Región de América Latina, los Estados y proveedores de servicios (ATSP) han desarrollado programas para mejorar el dominio del idioma inglés; sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados, todavía existe una brecha importante en el cumplimiento de los requisitos del Anexo 1.
- d. Bajo el apoyo del RASG PA, este proyecto tiene como objetivo implementar una estrategia eficiente y sostenible para mejorar el dominio del idioma en los servicios de tráfico aéreo de los Estados de Latinoamérica con el mayor riesgo de errores de comunicación producto de la falta de competencia en el uso del idioma inglés.

### 2. Problema / Declaración de la oportunidad

- a) Considerando que el dominio del idioma ha sido identificado como una causa raíz de los errores de comunicación, particularmente en ambientes operacionales con hablantes nativos y no nativos (pilotos y controladores de tránsito aéreo), esta situación podría representar un alto riesgo para la aviación.
- b) En la región Latinoamericana se han presentado varios eventos de seguridad operacional donde la falla en la comunicación entre las tripulaciones y los controladores de tránsito aéreo por falta de dominio del idioma ha sido una causa. En 1995, en el accidente de American Airlines en Colombia, el equipo de investigadores citó la falta de dominio del idioma como una posible causa. En 2018, en una pérdida de separación entre una aeronave de Lufthansa y AVIANCA en el espacio aéreo colombiano, también intervino el dominio del idioma. Además de esos eventos, muchos otros han ocurrido durante los últimos años y podrían aumentar si el volumen de operaciones se incrementa en el espacio aéreo.
- c) En cuanto al cumplimiento de los SAPR del Anexo 1, la Oficina SAM ha identificado que algunos Estados de América del Sur tienen una brecha importante en el cumplimiento de los requisitos de licencias en lo que respecta al dominio del idioma. Paradójicamente, los Estados con el cumplimiento más bajo del dominio del idioma (mayor número de controladores de tránsito aéreo por debajo del Nivel 4 de la OACI) tienen la tasa de crecimiento más alta de la región, incluidas las salidas internacionales. (Ver Cuadro I y Gráfico I).
- d) La experiencia ha demostrado que en aeropuertos y FIR con alto volumen de tráfico, la velocidad de las comunicaciones aumenta a medida que aumenta el tránsito. En la región de Latinoamérica, identificamos varios aeropuertos y FIR con un importante volumen de operaciones que aumenta cada año. En esos Estados y FIR, el riesgo de errores de comunicaciones aumentará proporcionalmente a medida que crezca el volumen de operaciones.
- e) Durante el desarrollo de los programas de idioma, la práctica ha demostrado que un controlador de tránsito aéreo que no está inmerso en un entorno de idioma inglés y que no participa en un programa regular de idioma podría perder competencia con el tiempo (principalmente en niveles

## APÉNDICE A LA NE09 – ESC37

Project Charter

Proyecto: Mejora de la competencia lingüística en los servicios de tránsito aéreo en Latinoamérica.

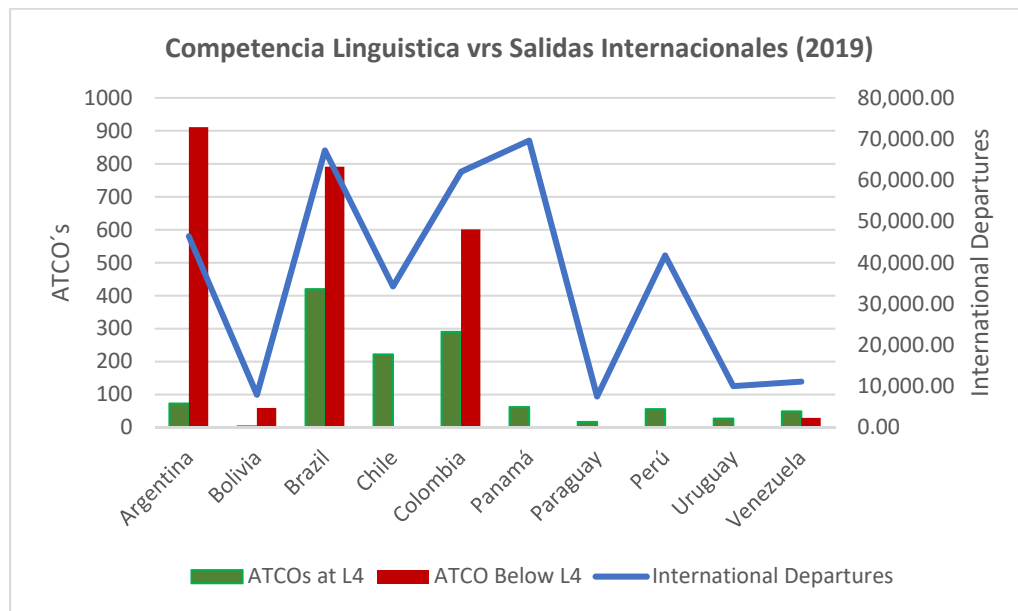
por debajo del 5), por lo que, sin un programa para mejorar el dominio del idioma en los servicios de tránsito aéreo, los controladores podrían perder sus habilidades y la brecha de cumplimiento podría aumentar.

- f) Los datos de licenciamiento muestran que cuatro Estados de la región SAM tienen entre 57% y 89% de **incumplimiento** de los requisitos de competencia lingüística. El riesgo de errores de comunicación en esos Estados es alto y podría aumentar si aumenta el volumen de operaciones y disminuye la competencia del ATC.

Estados	ATCOs a Nivel 4	% ATCOs Nivel 4	ATCO debajo nivel 4	% ATCO debajo nivel L4
Argentina	73	7.14%	911	89.19%
Bolivia	4	4.71%	59	69.41%
Brasil	420	30.39%	791	57.24%
Chile	222	43.79%	0	0
Colombia	290	31.32%	601	64.90%
Panamá	62	31.63%	0	24.49%
Paraguay	17	41.46%	0	0
Perú	56	30.11%	2	1.08%
Uruguay	27	28.72%	0	14.89%
Venezuela	49	22.90%	29	13.55%

Tabla I

\* Datos de los departamentos de licencias Estados



Grafica I



### Project Charter

Proyecto: Mejora de la competencia lingüística en los servicios de tránsito aéreo en Latinoamérica.

---

- g) Además de los Estados y los proveedores de servicios de tránsito aéreo, varias organizaciones, como IFATCA, CANSO, Embry Riddle entre otras, han desarrollado iniciativas para mejorar el dominio del idioma en los servicios de tránsito aéreo. Sin embargo, aunque esas iniciativas han ayudado a mejorar el mismo, aún es necesario abordar la brecha actual de competencia.
- h) El proyecto propuesto tiene como objetivo desarrollar una iniciativa de colaboración con todas las partes interesadas para implementar bajo un enfoque holístico una estrategia de mejora del dominio del idioma en la comunicación aeronáutica en la región de Latinoamérica, apoyando a los Estados y ATSP a desarrollar capacidades internas que les permitan continuar mejorando el dominio del idioma en el mediano y largo plazo. El proyecto incluye tres etapas:
- Fase I: La etapa inicial, que incluye la recopilación y validación de datos para identificar los Estados con el mayor nivel de riesgo de seguridad relacionado al uso del idioma en las comunicaciones aeronáuticas.
  - Fase II: La etapa de desarrollo que incluye la implementación de acciones para abordar los problemas de dominio del idioma en los servicios de tránsito aéreo, incluida la formación de instructores del idioma inglés de los proveedores de servicios (ATSP), capacitación en la implementación de un programa de enseñanza del idioma, y una campaña de concientización sobre la importancia del dominio del idioma.
  - Fase III: Desarrollo de una APP, y cierre del Proyecto
- i) El Proyecto se desarrollará utilizando la metodología PRINCE 2, tomando en consideración el Principio de Justificación de negocio (*Business Justification*), cada fase del proyecto comenzará después de que se haya completado la fase anterior, y exista suficiente justificación para la nueva fase.
- j) Con el uso de la metodología de gestión de proyectos PRINCE 2, el Proyecto tendrá un uso más eficiente de los recursos.

### 3. Beneficios esperados

#### Principales Beneficios:

#### Entregables Principales:

- Formación de instructores de dominio del idioma inglés para los servicios de tránsito aéreo de Latinoamérica, que apoyaran el desarrollo de programas eficientes de mejora del dominio del idioma de las comunicaciones aeronáuticas.
- Mejora de la conciencia de los controladores de tránsito aéreo y Autoridades de aviación, sobre la importancia del dominio del idioma y su impacto en la seguridad operacional.
- Implementación de una estrategia colaborativa con la participación de las diferentes partes interesadas para mejora del dominio del idioma en la aviación.

Project Charter

Proyecto: Mejora de la competencia lingüística en los servicios de tránsito aéreo en Latinoamérica.

---

Resultados principales:

- Reducción de errores en las comunicaciones aeronáutica en la región de Latinoamérica.
- Mejora del nivel de seguridad operacional debido a la reducción de eventos de seguridad relacionados con errores de comunicación.
- Mejora del cumplimiento de los requisitos del Anexo 1 de la OACI, con un impacto directo en la seguridad operacional.
- Mejora de la calidad de los servicios de tránsito aéreo con la reducción de errores en las comunicaciones aéreas.
- Aumentar la colaboración de las diferentes partes interesadas para mejorar el dominio del idioma en las comunicaciones aeronáuticas.

Principales beneficios:

- El apoyo de RASGPA para abordar los problemas de seguridad operacional de la aviación en la región sudamericana, en apoyo del transporte aéreo seguro y ordenado.
- Desarrollar un enfoque proactivo y colaborativo para abordar las preocupaciones de seguridad antes de que se conviertan en un problema de seguridad significativo.

#### 4. Desventajas del proyecto

Si bien no se han identificado desventajas importantes, hay dos situaciones a considerar:

- Los recursos para el desarrollo del Proyecto podrían utilizarse para abordar otros problemas de seguridad en la región.
- El tiempo de desarrollo y gestión del Proyecto podría ser utilizado para desarrollar otra tarea.

#### 5. Objetivos del proyecto

El objetivo principal del proyecto es el desarrollo de una estrategia colaborativa para mejorar el dominio del idioma en los controladores de tránsito aéreo de las FIR de Latinoamérica que sean identificadas de alto riesgo por la falta de competencia lingüística, apoyando a los Estados y ATSP a desarrollar capacidades propias de mejora del idioma de las comunicaciones aeronáuticas.

#### 6. Declaración del alcance/ Entregables del proyecto

##### **Declaración del alcance:**

El alcance de este Proyecto consiste en el desarrollo de una iniciativa colaborativa para implementar mediante un enfoque holístico una estrategia que permita mejorar el dominio del idioma de las comunicaciones aeronáuticas en la región, utilizando un enfoque basado en riesgo para identificar las FIR con el mayor nivel de riesgo debido a la falta de competencia del idioma, apoyando a los Estados y proveedores de servicios de tránsito aéreo en el desarrollo de capacidades propias para mejorar el dominio del idioma en el corto, mediano y largo plazo. El Proyecto contempla tres etapas:



## APÉNDICE A LA NE09 – ESC37

### Project Charter

Proyecto: Mejora de la competencia lingüística en los servicios de tránsito aéreo en Latinoamérica.

- Fase I: La etapa inicial, que incluye la recopilación y validación de datos para identificar los Estados con el mayor nivel de riesgo de seguridad relacionado al uso del idioma en las comunicaciones aeronáuticas.
- Fase II: La etapa de desarrollo que incluye la implementación de acciones para abordar los problemas de dominio del idioma en los servicios de tránsito aéreo, incluida la formación de instructores del idioma inglés de los proveedores de servicios (ATSP), capacitación en la implementación de un programa de enseñanza del idioma, y una campaña de concientización sobre la importancia del dominio del idioma.
- Fase III: Desarrollo de una APP, y cierre del Proyecto

*\*Note: other deliverables may be agreed upon after first project iterations and RASG-PA needs.*

### 7. Factores críticos de éxito

- Participación y compromiso continuo y de alto nivel de las diferentes partes interesadas (RASG-PA ESC, apoyo estatal - nivel DG, apoyo ANSP, industria, etc.)
- Compromiso del Estado, ATSP y personal involucrado (ATCOs)
- Apoyo de RASG-PA (datos, financiamiento)
- Organismos Estatales e Internacionales y apoyo de los SME.

### 8. Presupuesto / Costos / Fondos

El Proyecto para la competencia lingüística en las comunicaciones aeronáuticas, incluye varias actividades que requerirán recursos para su implementación. La inversión total estimada para el Proyecto es de US\$ 25.000 según se muestra a continuación:

<b>Etapas</b>	<b>Actividad</b>	<b>Duración</b>
Fase I	Encuesta a los usuarios Validación de los datos Resultados	\$ 1000
Fase II	Curso de instrucción para instructores de la lengua inglesa en los servicios de tránsito aéreo Curso de instrucción para la implementación de programas de enseñanza del idioma inglés en los servicios de tránsito aéreo Estrategia de mejora de la conciencia sobre la importancia del idioma inglés en los controladores de tránsito aéreo	\$ 21,000
Fase III	Desarrollo e implantación de aplicación para la mejora del idioma inglés en los controladores de tránsito aéreo Cierre del proyecto	\$ 3000
<b>Total</b>		<b>\$ 25,000</b>



## APÉNDICE A LA NE09 – ESC37

Project Charter

Proyecto: Mejora de la competencia lingüística en los servicios de tránsito aéreo en Latinoamérica.

El Proyecto se desarrollará utilizando la metodología PRINCE 2, tomando en consideración el Principio de Justificación de negocio (Business Justification), cada fase del proyecto comenzará después de que se haya completado la fase anterior, y exista suficiente justificación para la nueva fase.

Con el uso de la metodología de gestión de proyectos PRINCE 2, el Proyecto tendrá un uso más eficiente de los recursos.

### 9. Partes interesadas / Plan de comunicaciones

- CANSO
- Autoridades de aviación Civil de los Estados
- Proveedores de servicios
- IFACTA
- Embry Riddle
- Industria
- OACI

### 10. Hito de alto nivel/Calendario de etapas

El proyecto está previsto que se desarrolle en dieciocho meses. La implementación se dividirá en tres fases principales; cada uno incluirá varias tareas para lograr los objetivos de cada fase:

- Fase I: La etapa inicial, que incluye la recopilación y validación de datos para identificar los Estados con el mayor nivel de riesgo de seguridad relacionado al uso del idioma en las comunicaciones aeronáuticas.
- Fase II: La etapa de desarrollo que incluye la implementación de acciones para abordar los problemas de dominio del idioma en los servicios de tránsito aéreo, incluida la formación de instructores del idioma inglés de los proveedores de servicios (ATSP), capacitación en la implementación de un programa de enseñanza del idioma, y una campaña de concientización sobre la importancia del dominio del idioma.
- Fase III: Desarrollo de una APP, y cierre del Proyecto

Cronograma propuesto:

<b>Etapa</b>	<b>Actividad</b>	<b>Duración</b>
Fase I	Encuesta a los usuarios Validación de los datos Resultados	Tres meses
Fase II	Curso de instrucción para instructores de la lengua inglesa en los servicios de tránsito aéreo Curso de instrucción para la implementación de programas de enseñanza del idioma inglés en los servicios de tránsito aéreo Estrategia de mejora de la conciencia sobre la importancia del idioma inglés en los controladores de tránsito aéreo	Doce Meses



## APÉNDICE A LA NE09 – ESC37

Project Charter

Proyecto: Mejora de la competencia lingüística en los servicios de tránsito aéreo en Latinoamérica.

Fase III	Desarrollo e implantación de aplicación para la mejora del idioma inglés en los controladores de tránsito aéreo Cierre del proyecto	Seis Meses
----------	--	------------

### 11. Criterio de aceptación

TBD

### 12. Plan de gestión de riesgo

Los riesgos identificados para el Proyecto son los siguientes:

ID	Descripción	Probabilidad	Impacto	Pxl*	Mitigación	Estatus
1	Los expertos de los Estados no participan en los cursos de instrucciones	2	3	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover con los Estados los beneficios de participar en la estrategia.</li> <li>Desarrollar un plan de comunicaciones robusto como parte del proyecto</li> </ul>	Identificado
2	Falta de expertos para el desarrollo de los programas de instrucción	1	3	3	N/A	Identificado
3	No cumplir con el plan del proyecto y con las actividades incluidas en el mismo	1	3	3	N/A	Identificado

*Risk log notes:*

*Probabilidad/severidad: 1 (bajo) 2 (medio) 3 (alto)*

*Specific actions must be identified where Pxl (=Probability x Impact) > 3*

*Status: Identified / Accepted / Transferred / Avoided or Exploited / Reduced or Enhanced / Shared /*

### 13. Organización del equipo del proyecto

TBD

### 14. Procedimientos de control del proyecto

- Revisiones mensuales de avance de las actividades
- Reports trimestral
- NE en las actividades del RASG-PA ESC y reuniones plenarias

