



PLAN DE ACCIÓN

COMPETENCIA LINGÜÍSTICA EN EL IDIOMA INGLÉS
UTILIZADO PARA LAS COMUNICACIONES RADIOTELEFÓNICAS

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
ESPAÑA

INDICE

	Pags
0 Introducción	3
1 Marco normativo	4
1.1 Normativa de licencias de pilotos	4
1.2 Normativa de licencias de controladores de tránsito aéreo	4
2 Estimación del grado de implementación	4
2.1 Estimación del grado de implementación para los pilotos de avión	4
2.2 Estimación del grado de implementación para los pilotos de helicóptero	5
2.3 Estimación del grado de implementación para los controladores de tránsito aéreo	5
3 Programas de formación	7
4 Pruebas de evaluación de la competencia lingüística para la obtención de la licencia	7
5 Medidas provisionales para mitigar los riesgos	8
5.1 Medidas transitorias para los pilotos	8
5.2 Medidas transitorias para los controladores de tránsito aéreo	8
6 Notificación de diferencias	8
 ADJUNTO – TABLAS	 9

0 Introducción

En este documento se expone el Plan de Acción sobre competencia lingüística en el idioma inglés que ha sido desarrollado y se está implementando en España para la introducción de la enmienda 164 al Anexo 1 de OACI, y emana de las disposiciones de la Resolución A 36-11 aprobada en su última Asamblea.

Su elaboración se ha ajustado a las provisiones y Prácticas conexas contempladas en la Resolución, así como las Orientaciones publicadas al efecto por la Secretaría de la OACI (Carta a los Estados AN 12/44.6-07/68, Adjunto B).

En el Plan se describen las actuaciones realizadas y el progreso alcanzado, así como las previsiones para su próxima finalización con la aplicación formal plena de dicha enmienda, incluyendo una evaluación de riesgo que concluye en un nivel de seguridad equivalente.

La enmienda 164 supone el establecimiento de varios nuevos requisitos en la normativa española (1.2.9.4, Apéndice 1, 1.2.9.6, 1.2.9.7, 5.1.1.XIII del Anexo 1). El proceso relativo a su introducción de ha comenzado hace tiempo y comprende una serie de actuaciones desde la elaboración y publicación de los diversos textos legales oportunos, a los procedimientos de implementación relevantes al sistema de pruebas, aprobación y supervisión de centros y personal evaluador, programas de formación, junto con los procedimientos administrativos asociados.

El proceso reglamentario resulta especialmente complejo, incluyendo disposiciones de distinto rango hasta el de nivel de Reales Decretos. El mismo ha de encuadrarse asimismo dentro del marco regulador europeo, relativo por una parte a los Requisitos JAR-FCL y por otra a la legislación de la Unión Europea sobre la licencia de controlador de tránsito aéreo.

Todo ello ha supuesto un esfuerzo muy notable que se ha traducido hasta la fecha en importantes avances concretados en la elaboración de los textos reglamentarios -cuya tramitación fue iniciada ya en 2007-, la preparación de procedimientos, y el diálogo con el sector -empresas operadoras y colectivos de personal- para propiciar el proceso de preparación y adaptación de los mismos.

No obstante lo anterior la implementación del nuevo sistema se ha revelado particularmente compleja, debiendo destacarse que las regulaciones europeas pertinentes a las licencias afectadas no han estado disponibles hasta 2006 o 2007. Por otra parte la tramitación legislativa de los textos normativos de base requeridos para las licencias de pilotos no ha podido culminarse todavía al haberse identificado por parte de los Servicios Jurídicos la necesidad de una disposición adicional de rango superior (Real Decreto) que debe promulgarse con carácter previo en este caso particular, lo que ha ocasionado un retraso inesperado en aquellos previéndose actualmente su cuya publicación para septiembre y diciembre del presente ejercicio.

Ante esa situación y en previsión de que la reglamentación necesaria no estuviera disponible en la fecha de aplicación de los nuevos requisitos (5 de marzo de 2008) la Dirección General de Aviación Civil ha procedido a determinar de forma pragmática el nivel de competencia lingüística de los titulares de licencias, pilotos y controladores de tránsito aéreo, involucrados en operaciones internacionales, así como a un sistema de medidas transitorias para los nuevos titulares de licencias tendentes a alcanzar el nivel apropiado de aquella. El consiguiente análisis y evaluación de riesgo efectuado -tal como se contempla en las Orientaciones emitidas por la OACI- conduce a la conclusión de que no existe menoscabo de la seguridad operacional.

En cuanto a la implementación completa del nuevo sistema en pleno cumplimiento de la Enmienda 164 al Anexo 1 y según se describe a continuación, se encuentra prevista para los próximos meses, una vez la tramitación de los textos normativos correspondientes haya sido finalizada y su publicación haga factible su puesta en práctica concreta.

1 Contenido del marco normativo

1.1 Normativa de licencias para pilotos

Los requisitos generales para la obtención y el mantenimiento de la validez de los títulos, licencias, habilitaciones, autorizaciones y certificados del personal de vuelo de las aeronaves civiles están regulados en el Real Decreto 270/2000, de 25 de febrero, por el que se determinan las condiciones para el ejercicio de las funciones del personal de vuelo de las aeronaves civiles.

A partir del mismo se desarrollaron los requisitos y formación detallados para la obtención de licencias de piloto de avión o de helicóptero, mediante dos Ordenes Ministeriales que transponen los Requisitos Conjuntos de Aviación (JAR) de las Autoridades Conjuntas de Aviación europeas JAA relativos a la tripulación de vuelo de las aeronaves civiles (JAR FCL):

- Orden de 21 de marzo de 2000 sobre licencias de la tripulación de vuelo de los aviones civiles, que traspuso el JAR-FCL 1 y ha sido modificada por varias Ordenes posteriores para adaptarse a las enmiendas acordadas por las JAA
- Orden 3811/2004, de 4 de noviembre sobre las licencias de la tripulación de vuelo de los helicópteros civiles, que traspuso el JAR FCL 2

Tanto el Real Decreto 270/2000, como ambas Ordenes deben ser modificadas para incluir los nuevos requisitos en materia de competencia lingüística para pilotos.

1.2 Normativa de licencias para controladores de tránsito aéreo

Actualmente los requisitos exigibles para la obtención de una licencia de controlador de tránsito aéreo están regulados en el Real Decreto 3/1998, de 9 de enero, por el que se regula el título profesional aeronáutico civil y la licencia de controlador de tránsito aéreo.

Por otra parte, la adopción de la Directiva 2006/23/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de abril de 2006, supone la introducción de la nueva licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, y surge con el objetivo de conseguir una mejora global de la seguridad del tránsito aéreo y de la competencia del personal recogiendo las disposiciones adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional sobre las licencias de controladores aéreos, incluidas las de carácter lingüístico.

En efecto, la Directiva 2006/23/CE contempla en su artículo 8, *Anotaciones de Idioma*, los requisitos en cuanto a competencia lingüística establecidos por OACI para controladores, si bien en su artículo 20, *Incorporación al Ordenamiento Jurídico*, establece que la fecha de entrada en vigor de las disposiciones del artículo 8 será el 17 de mayo de 2010, disposición que va a ser aplicada por la Dirección General de Aviación Civil.

La incorporación de las disposiciones de la citada Directiva exige la modificación del Real Decreto 3/1998 así como la publicación de una nueva Orden Ministerial.

En la Tabla 1 que figura en el Adjunto se exponen los datos relativos al estado de publicación de la normativa reguladora en materia de competencia lingüística.

2 Estimación del nivel de cumplimiento a escala nacional

A continuación se indica el grado de implementación del requisito de competencia lingüística para pilotos de avión y helicóptero, y controladores de tránsito aéreo.

2.1 Pilotos de avión

Tal como se ha indicado anteriormente, la Dirección General de Aviación Civil de España utiliza en su normativa de licencias de la tripulación de vuelo los Requisitos Conjuntos de Aviación JAR desarrollados por las Autoridades Conjuntas de Aviación de Europa (JAA).

En base por tanto a dichos requisitos (JAR FCL-1, Apartados 1.005 b)(5) de la séptima enmienda, y 1.200 b), para todos aquellas licencias emitidas hasta el 5 de marzo de 2008 y que incluyan la habilitación de vuelo instrumental (IR) así como cuando se dispongan de la anotación de atribuciones de Radiotelefonía en inglés (R/T) corresponde una anotación del Nivel 4 de competencia lingüística contemplado en el Anexo 1 de OACI. En consecuencia para todos los titulares de esas licencias se considera demostrado el nivel 4 de competencia lingüística en el sentido de la demostración del nivel de la misma en cumplimiento de lo requerido en el Anexo 1. La correspondiente anotación literal se efectuará en las licencias respectivas tan pronto como haya entrado en vigor la normativa descrita en el Apartado 1 anterior de este Plan de Acción y según se detalla en la Tabla 1.

Por otro lado no es posible determinar con exactitud el porcentaje de pilotos que realizan operaciones internacionales, pero dado que para poder realizar este tipo de operación es necesario disponer de la habilitación de vuelo instrumental (IR) o la anotación de atribuciones de Radiotelefonía en Inglés (R/T), la totalidad de los mismos con independencia de cual sea actualmente el porcentaje satisface el nivel 4 de competencia lingüística. En la Tabla 2.1 del Adjunto se indica, por cada tipo de licencia (ATPL, CPL o PPL), el porcentaje de pilotos de avión que, pudiendo realizar operaciones internacionales, cumple con el requisito de competencia lingüística.

2.2 Estimación del grado de implementación para pilotos de helicóptero

De forma paralela al caso de los pilotos de avión, y en base los requisitos JAR correspondientes a las licencias de pilotos de helicóptero (JAR FCL-2, Apartados 2.005 b)(5) de la séptima enmienda, y 2200 b), para todos aquellos pilotos titulares de una licencia hasta el 5 de marzo de 2008 que incluya la habilitación de vuelo instrumental (IR) así como aquellos que dispongan de la anotación de atribuciones de radiotelefonía en inglés (R/T) corresponde una anotación del Nivel 4 de competencia lingüística contemplado en el Anexo 1 de OACI. Por ello para todos los titulares de esas licencias se considera demostrado el nivel 4 de competencia lingüística en el sentido de la demostración del nivel de la misma en cumplimiento de lo requerido en el Anexo 1 La pertinente anotación literal se efectuará en las licencias respectivas tan pronto como haya entrado en vigor la normativa descrita en el Apartado 1 anterior de este Plan de Acción y según se detalla en la Tabla 1.

Asimismo y en cuanto a la proporción de pilotos que realizan operaciones internacionales, no resulta tampoco factible en este caso determinarlo con precisión, pero por idénticas razones al de los pilotos de avión, la totalidad de los mismos con independencia de cual sea actualmente el porcentaje satisface el nivel 4 de competencia lingüística. En la Tabla 2.2 del Adjunto se indica el porcentaje de pilotos de helicóptero que, pudiendo realizar operaciones internacionales, cumple con el requisito de competencia lingüística.

2.3 Estimación del grado de implementación para controladores de tránsito aéreo

En el caso de los controladores de tránsito aéreo los requisitos que regulan la expedición de la licencia correspondiente establecen, entre otros, la competencia específica para llevar a cabo de manera fluida las radiocomunicaciones en los idiomas castellano e inglés.

Con respecto al inglés y a efectos de cumplir con este requisito se exige actualmente como nivel de referencia a los aspirantes para el acceso al curso básico de controlador de tránsito aéreo el nivel definido como "C1" dentro del Marco Común Europeo de Referencia para las lenguas -MCER- del Consejo de Europa, o como equivalente el "Certificate in Advanced English of Cambridge". El nivel exigido en convocatorias anteriores fue el nivel "B2" o como equivalente el "First Certificate in English of Cambridge".

El Marco Común Europeo de Referencia para las Lenguas -MCER- delimita las capacidades de los examinados en tres categorías: comprender, hablar y escribir. En cuanto a los niveles exigidos en España, los aspirantes a controlador de tránsito aéreo, y de acuerdo con los descriptores del MCER, demuestran las capacidades indicadas en el siguiente cuadro:

Niveles	Comprender		Hablar		Escribir
	Comprensión auditiva	Comprensión de lectura	Interacción oral	Expresión oral	Expresión escrita
C 1	Comprendo discursos extensos incluso cuando no están estructurados con claridad y cuando las relaciones están sólo implícitas y no se señalan explícitamente. Comprendo sin mucho esfuerzo los programas de televisión y las películas.	Comprendo textos largos y complejos de carácter literario o basados en hechos, apreciando distinciones de estilo. Comprendo artículos especializados e instrucciones técnicas largas, aunque no se relacionen con mi especialidad.	Me expreso con fluidez y espontaneidad sin tener que buscar de forma muy evidente las expresiones adecuadas. Utilizo el lenguaje con flexibilidad y eficacia para fines sociales y profesionales. Formulo ideas y opiniones con precisión y relaciono mis intervenciones hábilmente con las de otros hablantes.	Presento descripciones claras y detalladas sobre temas complejos que incluyen otros temas, desarrollando ideas concretas y terminando con una conclusión apropiada.	Soy capaz de expresarme en textos claros y bien estructurados exponiendo puntos de vista con cierta extensión. Puedo escribir sobre temas complejos en cartas, redacciones o informes resaltando lo que considero que son aspectos importantes. Selecciono el estilo apropiado para los lectores a los que van dirigidos mis escritos.
B-2	Comprendo discursos y conferencias extensos e incluso sigo líneas argumentales complejas siempre que el tema sea relativamente conocido. Comprendo casi todas las noticias de la televisión y los programas sobre temas actuales. Comprendo la mayoría de las películas en las que se habla en un nivel de lengua estándar.	Soy capaz de leer artículos e informes relativos a problemas contemporáneos en los que los autores adoptan posturas o puntos de vista concretos. Comprendo la prosa literaria contemporánea.	Puedo participar en una conversación con cierta fluidez y espontaneidad, lo que posibilita la comunicación normal con hablantes nativos. Puedo tomar parte activa en debates desarrollados en situaciones cotidianas explicando y defendiendo mis puntos de vista.	Presento descripciones claras y detalladas de una amplia serie de temas relacionados con mi especialidad. Sé explicar un punto de vista sobre un tema exponiendo las ventajas y los inconvenientes de varias opciones.	Soy capaz de escribir textos claros y detallados sobre una amplia serie de temas relacionados con mis intereses. Puedo escribir redacciones o informes transmitiendo información o proponiendo motivos que apoyen o refuten un punto de vista concreto. Sé escribir cartas que destacan la importancia que le doy a determinados hechos y experiencias.

Para verificar el nivel de conocimientos de la lengua inglesa de los aspirantes, en las pruebas de acceso al curso básico de controlador de tránsito aéreo se evalúan los conocimientos de inglés a través de las siguientes pruebas:

- Examen escrito.
- Prueba de “Listening”.
- Entrevista personal realizada por personal de la Escuela Oficial de Idiomas.

Estas pruebas evalúan el “lenguaje claro (plain language)” de los aspirantes.

Los aspirantes seleccionados acceden al Curso Básico de Controlador de Tránsito Aéreo, cuyo contenido está adaptado al documento de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) “Guidelines for Common Core Content

and Training Objectives for Air Traffic Controllers Training”. Dentro de las materias ATS, se imparte la formación relativa a las comunicaciones aeronáuticas.

A la vista de lo anterior la Dirección General de Aviación Civil, y una vez evaluados los requisitos mencionados de acceso junto con la enseñanza específica propia del Curso de formación, considera que el nivel de competencia lingüística de los controladores de tránsito aéreo españoles se corresponde como mínimo con el nivel operacional (Nivel 4) de la escala del Anexo 1.

En la Tabla 2.3 del Adjunto se muestra consiguientemente la estimación del nivel de implementación para los controladores de tránsito aéreo.

3 Programas de enseñanza del idioma inglés

La Dirección General de Aviación Civil no ha llegado a establecer formalmente todavía programas de formación en idiomas específicamente dirigidos al cumplimiento del nuevo requisito de competencia lingüística.

Ello no obstante el esquema sobre el que se ha venido trabajando contempla que la formación en idiomas será responsabilidad de los operadores aéreos en el caso de los pilotos, y en el de los controladores de tránsito aéreo recaerá en AENA, como Proveedor de Servicios de navegación aérea en España.

En el caso de los controladores aéreos, AENA se encuentra en estado avanzado de elaboración del sistema para la formación relativa al mantenimiento de la capacitación lingüística de los controladores, incluyendo la enseñanza de inglés general a distancia (online) debido a la dispersión geográfica de la plantilla, con el apoyo asimismo de un sistema de tutorías para el desarrollo de las habilidades orales y de comprensión. En cuanto al mantenimiento de los niveles 4 y 5 de competencia esta previsto impartir cursos intensivos o de inmersión. En el primer semestre de este año 2008 se pretende iniciar la contratación administrativa y comenzar a impartir una formación reglada ya a partir del segundo semestre.

En la Tabla 3 del Adjunto se indica la información relativa a los programas de formación en el idioma inglés.

4 Evaluación de la competencia lingüística para el otorgamiento de licencias

El sistema de evaluación de la competencia lingüística que tiene previsto emplear la Dirección General de Aviación Civil está basado en la autorización de organizaciones conforme a una serie de requisitos establecidos al efecto, y que incluyen tanto a la organización propia como la metodología para realizar dicha evaluación. Tales organizaciones estarán debidamente supervisadas por la misma Dirección General, que se encargará de velar por el cumplimiento de los requisitos establecidos.

En cuanto a las pruebas a emplear la Dirección General de Aviación Civil no ha desarrollado una metodología propia o prueba específica para la evaluación de la competencia lingüística. El sistema decidido se basa en la aceptación de pruebas de evaluación de la competencia lingüística desarrolladas por otras entidades, previo estudio de las mismas por parte de esta Autoridad para verificar su adaptación a las provisiones indicadas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Un ejemplo de eso lo constituye la empresa Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A. (SENASA), que está legalmente considerada como medio propio instrumental de la Administración española, la cual ha firmado un acuerdo con el Royal Melbourne Institute of Technology Training Pty Ltd. (RMIT Training) que le permite aplicar sus metodologías de evaluación y distribuir los productos desarrollados por esta entidad, y en particular el Test RELTA, y que una vez publicada la normativa relativa a la evaluación de la competencia lingüística podrá constituirse como Centro Evaluador de la Competencia Lingüística.

En el caso de los controladores de tránsito aéreo, el Ente Público AENA que tiene encomendadas por Ley, entre otras las funciones relativas a enseñanzas específicas, está considerando el test ELPAC desarrollado por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) para la evaluación de la competencia lingüística en inglés de los controladores de tránsito aéreo, como una posible opción.

5 Medidas provisionales para mitigar los riesgos

5.1 Medidas transitorias para los pilotos

De acuerdo con lo indicado en el apartado 3 de este documento la Dirección General de Aviación Civil ha evaluado que el 100% de los pilotos que actualmente participan en operaciones internacionales han demostrado estar en disposición de un nivel de competencia lingüística en inglés que satisface el nivel operacional o Nivel 4.

Con respecto a aquellos pilotos que obtengan la licencia en fecha posterior al 5 de marzo de 2008 y en tanto se produzca la publicación de la normativa de transposición de la Enmienda 164 al Anexo 1 que permita el establecimiento pleno del nuevo sistema según se ha descrito en el Apartado 1 de este Plan, la Dirección General de Aviación Civil, al objeto de que se pueda acreditar un Nivel 4 de competencia lingüística en inglés, va a exigir por Resolución administrativa una prueba específica en dicho idioma adicionalmente a los procedimientos de aplicados hasta ahora y que han servido para la demostración de la competencia lingüística de los titulares de licencias hasta esa fecha.

Este enfoque permite concluir en base a un estudio y evaluación del riesgo con respecto a la competencia lingüística de las tripulaciones de vuelo, que se mantendrá un nivel de seguridad operacional equivalente hasta tanto se produzca la aplicación normativa del nuevo sistema establecido en el Anexo 1 en su totalidad formal (niveles de evaluación y descriptores holísticos).

5.2 Medidas transitorias para los controladores de tránsito aéreo

En el caso de los controladores, la Directiva 2006/23/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, relativa a la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, establece en su artículo 20, "Incorporación al Ordenamiento Interno", que la fecha de entrada en vigor de las disposiciones en cuanto a la competencia lingüística será el 17 de mayo de 2010, disposición ésta que va a ser cumplimentada por España.

Entre tanto y como ya se indica en el punto 3.3 el nivel actual de competencia lingüística en inglés de los controladores de tránsito aéreo se ha valorado como al menos equivalente al Nivel operacional 4, y así se va a mantener mediante el sistema descrito en base a los requisitos de acceso al curso básico d controlador de tránsito aéreo complementados por la formación impartida específicamente al efecto dentro del mismo.

Por consiguiente la evaluación del riesgo en este caso concluye asimismo que el nivel de seguridad está garantizado de manera equivalente y no se precisa disponer de medidas adicionales de mitigación durante esa etapa transitoria hasta la aplicación de la normativa comunitaria, con la que se llegará la implementación formal del nuevo sistema el cual cubre la totalidad de los requisitos del Anexo 1.

La Tabla 5 del Anexo contempla la situación descrita en los apartados anteriores.

6 Notificación de diferencias

La notificación de diferencias correspondiente se efectúa de acuerdo con lo especificado en las "Orientaciones" incluidas en el Adjunto B a la comunicación AN 12/44.6-07/68.

Las diferencias entre las disposiciones de los Anexos 1, 6, 10 y 11 de OACI y la normativa española se publicarán en el AIP de España.

ADJUNTO AL PLAN DE ACCIÓN DE COMPETENCIA LINGÜÍSTICA EN INGLÉS

TABLAS *

* Véanse las “ORIENTACIONES PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE ACCIÓN PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DE COMPETENCIA LINGÜÍSTICA”, **ADJUNTO B** a la comunicación AN 12/44.6-07/68 de OACI

Tabla 1 — Marco normativo nacional

Información de contacto del coordinador nacional				
Nombre		Javier Asenjo Moreno		
Cargo		Jefe de Servicio de Formación de Controladores y TCP		
Organización		Dirección General de Aviación Civil		
Teléfono		00 34 91 597 50 92 00 34 91 597 88 45		
Fax		00 34 91 597 88 57		
Correo-e		jasenjo@fomento.es echavida@fomento.es		
Cumplimiento				
Normas y métodos recomendados (SARPS)		<p>Sí, se ha establecido un marco normativo.</p> <p><i>Indicar referencia</i></p>	<p>El marco normativo se ha establecido parcialmente.</p> <p><i>Describir brevemente qué elementos del marco normativo están en vigor, la labor pendiente y las fechas en las que se prevé completar esa labor</i></p>	<p>No, todavía no se ha establecido un marco normativo.</p> <p><i>Indicar el tipo de disposiciones previsto y la fecha prevista de entrada en vigor</i></p>
Anexo 1	1.2.9.1	<i>Ord. Ministeriales 876/2003 (pilotos avión) y 3811/2004 (pilotos helicóptero)</i>		
	1.2.9.2	<i>Art. 3b) Real Decreto 3/1998</i>		
	1.2.9.4, Apéndice 1, Adjunto A			- Real Decreto (Sep 2008) ¹ y 2 Ord.Ministeriales (Nov 2008) ² - Real Decreto (Mayo 2010) ³ y Ord.Ministerial (Mayo 2010) ⁴
	1.2.9.6			-2 Ord.Ministeriales (Nov 2008) ² -Ord.Ministerial (Mayo 2010) ⁴
	1.2.9.7 (Método recomendado)			-2 OrdMinisteriales (Nov 2008) ² -Ord.Ministerial (Mayo 2010) ⁴
	5.1.1. XIII)			-2 Ord.Ministeriales (Nov 2008) ² -Ord.Ministerial (Mayo 2010) ⁴
Anexo 6	Parte I – 3.1.8	<i>Ap.1.940 a)3, Subparte N del Anexo al R.Decreto 220/2001 (JAR OPS 1)</i>		
	Parte III – 1.1.3	<i>Ap.3.940, Subparte N del Anexo al R.Decreto 279/2007 (JAR OPS 3)</i>		
Anexo 10, Volumen II	5.1.1.1	<i>Ap. 10.5.1.1.1 del R. Decreto 57/2002, modificado por Orden PRE/2733/06</i>		
	5.2.1.2.1	<i>Ap.10.5.2.1.1.1 de R.Decreto 57/2002, modificado por Orden PRE/2733/06</i>		
	5.2.1.2.2	<i>Ap.10.5.2.1.1.2 de R.Decreto 57/2002, modificado por Orden PRE/2733/06</i>		
	5.2.1.2.3	<i>Ap.10.5.2.1.1.3 de R.Decreto 57/2002, modificado por Orden PRE/2733/06</i>		
Anexo 11	2.29.1			<i>Ord.Ministerial (Mayo 2010)⁴</i>
	2.29.2	<i>Art. 1 Real Decreto 3/1998</i>		

¹ Modificación del RD 270/2000

² Modificación de la OM JAR FCL-1 (pilotos avión) y de la OM JAR FCL-2 (pilotos helicóptero)

³ Modificación del RD 3/1998

⁴ OM de trasposición de la Directiva CE 2006/23 (controladores tránsito aéreo)

Tabla 2 — Estimación del nivel de cumplimiento a escala nacional

Tabla 2.1: Estimación del nivel de implementación pilotos de avión

Fecha: Febrero 2008				
Pilotos que participan en operaciones internacionales	ATPL	CPL	MPL	Método de evaluación del nivel de competencia lingüística
Nivel 3 e inferior	-	-	N/A ²	
Nivel 4	100%	100%	N/A ²	Poseedores de habilitación IR (A) o certificado de radiotelefonía en inglés (R/T) (JAR FCL 1.005)
Nivel 5	N/E ¹	N/E ¹	N/A ²	
Nivel 6	N/E ¹	N/E ¹	N/A ²	
PPL				
Fecha: Febrero 2008				
Nº de PPLs que pueden realizar operaciones internacionales	448 (100% Nivel 4)	Describir brevemente el método de evaluación del nivel de competencia		Poseedores de habilitación IR (A) o certificado de radiotelefonía en inglés (R/T). (JAR FCL 1.005)

¹ No se han llegado a evaluar hasta el momento los niveles superiores al nivel 4

² No aplicable

Tabla 2.2: Estimación del nivel de implementación pilotos de helicóptero

Fecha: Febrero 2008				
Pilotos que participan en operaciones internacionales	ATPL	CPL	MPL	Método de evaluación del nivel de competencia lingüística
Nivel 3 e inferior	-	-	N/A ²	
Nivel 4	100%	100%	N/A ²	Poseedores de habilitación IR (H) o certificado de radiotelefonía en inglés (R/T). (JAR FCL 2.005)
Nivel 5	N/E ¹	N/E ¹	N/A ²	
Nivel 6	N/E ¹	N/E ¹	N/A ²	
PPL				
Fecha: Febrero 2008				
Nº de pilotos con licencia PPL que pueden realizar operaciones internacionales	6 (100% Nivel 4)	Describir brevemente el método de evaluación del nivel de competencia		Poseedores de habilitación IR (H) o certificado de radiotelefonía en inglés (R/T) (JAR FCL 2.005)

¹ No se han llegado a evaluar hasta el momento los niveles superiores al nivel 4

² No aplicable

Tabla 2.3: Estimación del nivel de implementación para los controladores de tránsito aéreo

Fecha: Febrero 2008					
Controladores que participan en operaciones internacionales	Aeródromo	Aproximación	Área	Alumno	Método de evaluación del nivel de competencia lingüística
Nivel 3 e inferior	-	-	-	-	
Nivel 4	691 (100%)	511 (100%)	694 (100%)	48 (100%)	Evaluación de acceso al curso de formación básica de controlador de tránsito aéreo y evaluación durante el curso de formación
Nivel 5	N/E ¹	N/E ¹	N/E ¹	N/E ¹	
Nivel 6	N/E ¹	N/E ¹	N/E ¹	N/E ¹	

¹ No se han llegado a evaluar hasta el momento los niveles superiores al nivel 4

Tabla 3 — Programas de enseñanza del idioma inglés

El Estado ha establecido la supervisión de los cursos de enseñanza del idioma inglés. Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	En caso negativo, fecha prevista para su establecimiento: Diciembre 2008
Los cursos de enseñanza del idioma inglés se impartirán por intermedio de: (Indique todas las opciones que correspondan)	
Proveedor de servicios de navegación aérea	X
Explotador de servicios aéreos/Línea aérea	X
Instituciones educativas	
Empresas privadas	X

Tabla 4 — Evaluación (o pruebas) de la competencia lingüística para el otorgamiento de licencias

El Estado ha establecido la supervisión de la evaluación de la competencia lingüística en el ámbito de la aviación.	Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/>	En caso negativo, fecha prevista para su establecimiento: Diciembre 2008
---	--	---

Pilotos		
La evaluación de la competencia lingüística fue/es/será preparada por:		
Administración de Aviación Civil		
Explotador de servicios aéreos		
Institución educativa		
Empresa privada		X
<i>Indicar la empresa privada utilizada (opcional)</i>		
La evaluación de la competencia lingüística fue/es/será administrada por:		
Administración de Aviación Civil		
Explotador de servicios aéreos		X
Institución educativa		
Empresa privada		X
<i>Indicar la empresa privada utilizada (opcional)</i>		
Controladores		
La evaluación de la competencia lingüística fue/es/será preparada por:		
Administración de Aviación Civil		
Explotador de servicios aéreos		
Institución educativa		
Empresa privada		X
<i>Indicar la empresa privada utilizada (opcional)</i>		
La evaluación de la competencia lingüística fue/es/será administrada por:		
Administración de Aviación Civil		
Explotador de servicios aéreos		X
Institución educativa		
Empresa privada		X
<i>Indicar la empresa privada utilizada (opcional)</i>		

Tabla 5 — Medidas provisionales para mitigar el riesgo

Pilotos (operaciones internacionales)	2008	2009	2010
Operaciones de la aviación comercial con múltiples pilotos	Prueba específica de idioma Inglés	N/A ¹	N/A ¹
Operaciones de la aviación general con múltiples pilotos	Prueba específica de idioma Inglés	N/A ¹	N/A ¹
Operaciones de la aviación comercial con un solo piloto	Prueba específica de idioma Inglés	N/A ¹	N/A ¹
Operaciones de la aviación general con un solo piloto	Prueba específica de idioma Inglés	N/A ¹	N/A ¹
Controladores	N/A ²	N/A ²	N/A ^{2,3}

¹ La aplicación plena del nuevo sistema de conformidad con la Enmienda 164 al Anexo 1 de OACI está prevista con anterioridad

² Véase 4.2 en el texto del Plan

³ La aplicación plena del nuevo sistema de conformidad con la Directiva Europea 2006/23/CE está prevista en Mayo de 2010