

## **PREGUNTAS Y RESPUESTAS SOBRE LA PROHIBICIÓN DEL ESPAÑOL EN LAS COMUNICACIONES AERONÁUTICAS**

### **1. ¿En qué consiste la prohibición del español en las comunicaciones?**

Según nos ha informado la Dirección General de Aviación Civil, a partir del 12 de octubre, mediante modificación del Reglamento de Circulación Aérea (RCA), sólo será posible hablar en inglés en las comunicaciones que mantengan pilotos y controladores en los aeródromos españoles más importantes (con más de 50.000 movimientos IFR al año). Esta modificación del RCA se basa en el reglamento europeo "Standardised European Rules of the Air" (SERA) parte C que incluye dicho cambio aunque también permite excepciones a la aplicación del mismo en los estados que publiquen una diferencia de procedimiento. El estado español no sólo no se opuso a la publicación de esta norma europea sino que tampoco piensa presentar ninguna excepción a la misma a nivel nacional.

Además, otros usuarios de la frecuencia, como señaleros, bomberos o personal de mantenimiento seguirán utilizando el español al no afectarles la norma y perderán una valiosa fuente de información en su trabajo.

### **2. ¿Cómo afecta a la seguridad de las operaciones esta prohibición?**

Esta prohibición no ha sido precedida por ningún estudio de seguridad. En aviación hace ya mucho tiempo que cambiamos el modelo de seguridad para integrar a ésta en sistemas de gestión basados, principalmente, en análisis de riesgos y la mitigación de las posibles consecuencias adversas. La nueva norma no tiene en cuenta esta perspectiva moderna de seguridad, lo que da lugar a pensar que tiene un carácter principalmente político ya que no se basa en criterios técnicos.

### **3. ¿Se han registrado incidentes o accidentes asociados a las comunicaciones?**

Siempre insistimos en que los accidentes ocurren no por uno, sino por múltiples errores en el sistema. Estos errores tienen que sucederse en una secuencia muy determinada. Según los datos disponibles, nunca ha habido un accidente causado porque una aeronave no entendiese la comunicación dirigida, no a ella, sino a otra aeronave. De hecho, el mayor accidente de aviación, ocurrido en Tenerife en el año 1977, se produjo cuando todas las aeronaves involucradas usaban el idioma inglés entre ellas y con el controlador de tránsito aéreo. La utilización del inglés no fue suficiente para aumentar la conciencia situacional y evitar este accidente.

#### **4. ¿Cómo se comunican actualmente pilotos y controladores?**

Las comunicaciones entre aeronaves y controladores deben ser rápidas y precisas, nunca sujetas a interpretación ni malentendidos. Es por ello que la máxima autoridad aeronáutica mundial, OACI, genera y actualiza una fraseología standard que es realmente el idioma que usamos diariamente pilotos y controladores. OACI genera y mantiene fraseología únicamente en seis idiomas, entre los cuales se encuentra el español.

#### **5. ¿No sería más seguro que, en el espacio aéreo español, el inglés solo se utilizara cuando haya otras aeronaves extranjeras involucradas?**

Nosotros lo que proponemos es que se hable en un idioma común. Creemos que un aumento de la conciencia situacional puede ser beneficiosa en general aunque también hay situaciones en las que es más importante la recepción del mensaje por parte de la aeronave o controlador involucrado que la mínima pérdida de conciencia situacional que esta situación pudiera provocar a otros. En cualquier tipo de comunicación lo que se pretende es que el mensaje llegue al receptor de forma rápida y precisa. Este precepto fundamental no debería entrar en conflicto con cualquier otro.

#### **6. ¿Cómo es posible que siendo el español un idioma OACI no pueda utilizarse en las comunicaciones en el espacio aéreo español?**

El español no sólo es un idioma OACI sino que esta organización publica y actualiza fraseología aeronáutica de utilización estándar en nuestro idioma. Además, OACI entiende que esta fraseología no pueda utilizarse en todas las ocasiones y que haya que recurrir a mensajes no estandarizados en las situaciones menos previsibles. Parecería de sentido común deducir que en alguna de estas situaciones excepcionales, u otras donde se requiera una comunicación más ágil, sería más eficiente y seguro utilizar el idioma nativo antes que cualquier otro. También es relevante recordar que OACI no limita, en ningún caso, el uso del idioma local en frecuencia aunque entiende que el idioma inglés tiene que estar disponible en casos de que haya tripulaciones que no hablen el idioma que utiliza la estación de tierra. De hecho, los pilotos españoles seguirán usando el español en el resto de países de habla hispana. Únicamente estará prohibido su uso en España.

#### **7. ¿En qué estudios se basa la prohibición del uso del español en las comunicaciones?**

No tenemos constancia de que exista un estudio de seguridad que concluya que la prohibición de la utilización del idioma inglés en todos los casos a nivel nacional incremente los niveles de seguridad. Al contrario. A lo largo de 2014 y 2015, un grupo de expertos formado por proveedores de servicio de navegación aérea, controladores y pilotos mantuvo varias reuniones auspiciadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Este grupo llegó a la conclusión de que el uso indiscriminado del inglés no beneficiaba a la seguridad en todos los casos. Incluso se llegó a proponer una modificación en el Reglamento de Circulación Aérea que contó con el apoyo unánime de todos los agentes interesados. No sabemos por qué no se ha incluido dicha modificación.

**8. ¿Existen estudios que corroboren que las comunicaciones en inglés sean más seguras?**

Según el análisis que hemos realizado, las escasas publicaciones existentes están basadas en datos parciales y no son, por tanto, concluyentes. De hecho, la única aproximación que se ha realizado con carácter formal ha tenido lugar en España recientemente y, como ya hemos comentado, sus resultados no han sido tenidos en cuenta en la reforma del reglamento. En cualquier caso, antes de introducir un cambio de esta magnitud es necesario hacer un estudio exhaustivo específico.

**9. ¿Se ha realizado algún análisis de gestión de riesgos?**

El único estudio formal para la implementación del uso de un idioma único en la frecuencia se realizó en España a finales de 2015. Este estudio definió los distintos riesgos y beneficios de las distintas opciones, así como los requisitos de seguridad necesarios para implementar un procedimiento seguro de comunicaciones entre aeronaves y controladores en un idioma común. Como resultado de dicho estudio se definió una reforma normativa que, repetimos, no ha sido tenida en cuenta por el regulador español.

**10. ¿Se ha tenido en cuenta a los comités de expertos que son quienes analizan las necesidades en relación con la seguridad?**

No. El criterio técnico de los expertos a nivel nacional no se ha tenido en cuenta, descartando las conclusiones del estudio realizado por la propia AESA con la participación de todos los agentes interesados. Además, tanto pilotos como controladores, estamos en total desacuerdo con la utilización exclusiva del inglés en todos los casos ya que es una medida con el potencial de afectar gravemente a la seguridad al no estar respaldada por ningún análisis de riesgo.

**11. ¿Cuál es la postura de SEPLA al respecto?**

Nosotros proponemos que la administración española publique una diferencia con el SERA, tal y como el propio reglamento europeo permite, de forma que los implicados que estén compartiendo una determinada frecuencia utilicen un idioma común, incluido el español, y no necesariamente el inglés en todos los casos. También promovemos cierta flexibilidad para que en situaciones excepcionales el piloto español pueda comunicarse en su idioma nativo en aras de la seguridad y una más efectiva comunicación. Adicionalmente, entendemos que es el controlador de tránsito aéreo el que de manera efectiva tiene mejor conocimiento de cuál es la situación específica de tráfico y, en operación normal, el que está en mejor situación para evaluar la necesidad de utilizar un idioma u otro. Por último, instamos a las autoridades aeronáuticas que reflejen en la reglamentación nacional la propuesta normativa realizada por la Agencia Estatal de seguridad Aérea (AESA), tras la realización del estudio de factores humanos respecto a la utilización de un idioma común en las comunicaciones aeronáuticas, y que contó con el apoyo unánime de todos los agentes involucrados.



## 12. ¿Cuál es la postura de USCA al respecto?

USCA está comprometido con la seguridad de las operaciones. Es nuestro primer y más importante objetivo. Entendemos que excluir al español de las comunicaciones no aumenta la seguridad y, en situaciones de urgencia o emergencia, puede comprometerla. La eficacia de las comunicaciones aeronáuticas es un elemento clave para mantener la seguridad y la modificación de factores que puedan incidir en esa eficacia deben ser analizados rigurosamente. Por ello, solicitamos la realización de un análisis de riesgos previo a la implantación de esta medida y que incluya a todos los actores implicados. Además, proponemos que la nueva normativa incorpore las conclusiones del grupo de trabajo dirigido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).