



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
منظمة الطيران المدني الدولي
国际民用航空组织

999 UNIVERSITY STREET, MONTREAL, QUEBEC, CANADA H3C 5H7

Tel.: (514) 954-8219
Fax: (514) 954-6077

Internet: icao@icao.org
Sitatex: YULCAYA

Telex: 05-24513
Cables: ICAO MONTREAL

Tel.: +1 (514) 954-8219 ext. 6708

Ref.: AN 13/48.1-02/1

31 de mayo de 2002

Asunto: Propuestas de enmienda de los Anexos 1, 6, 10, 11
y de los PANS-ATM relativas a la competencia lingüística
requerida para las comunicaciones radiotelefónicas

Tramitación: Enviar los comentarios de forma que lleguen
a Montreal el 30 de agosto de 2002 a más tardar

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de dirigirme a usted para informarle que la Comisión de Aeronavegación, en la octava sesión de su 158º período de sesiones, celebrada el 4 de diciembre de 2001, efectuó un examen preliminar de las propuestas de enmienda del Anexo 1 — *Licencias al personal*, Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional — Aviones* y Parte III — *Operaciones internacionales — Helicópteros*, Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas*, Volumen II — *Procedimientos de comunicaciones incluso los que tienen categoría de PANS*, Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo y procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) relativas a la competencia lingüística requerida para las comunicaciones radiotelefónicas y autorizó su transmisión a los Estados contratantes y organizaciones internacionales interesadas para que remitieran sus comentarios al respecto. Las propuestas de enmienda, revisadas a la luz de las deliberaciones de la Comisión, figuran en los Adjuntos A a E de la presente comunicación. A continuación se analizan los puntos clave y el Adjunto F comprende información general suplementaria.

2. Las enmiendas responden a la Resolución A32-16 de la Asamblea, "Conocimiento del idioma inglés para las comunicaciones radiotelefónicas," que se originó a raíz de que las investigaciones de accidentes importantes habían revelado que el poco conocimiento y comprensión del idioma inglés por parte de tripulaciones de vuelo y controladores de tránsito aéreo por igual constituían un factor que había contribuido a los mismos. En la resolución se pedía reforzar las disposiciones pertinentes con miras a estipular la obligatoriedad de que los Estados contratantes se aseguren de que el personal de control de tránsito aéreo y las tripulaciones de vuelo que intervienen en las operaciones de vuelo en el espacio aéreo en el que se requiere el uso del idioma inglés puedan realizar y comprender las comunicaciones radiotelefónicas en dicho idioma.

3. Para realizar y comprender las comunicaciones radiotelefónicas se requiere tener competencia en la fraseología normalizada así como en el idioma que se emplea para las mismas. Las enmiendas del Anexo 10, Volumen II y de los PANS-ATM relativas a la armonización de las comunicaciones radiotelefónicas y el mejor uso de la fraseología normalizada pasaron a ser aplicables el 1 de noviembre de 2001. El 33° período de sesiones de la Asamblea (Montreal, septiembre/octubre de 2001) tomó nota de la elaboración de disposiciones relativas a la competencia lingüística y consideró que el objetivo no debería limitarse al idioma inglés. El 22 de octubre de 2001, el Consejo, en su primera sesión de su 164° período de sesiones, pidió que se informara a los Estados y se los alentara a fomentar la armonización de la fraseología radiotelefónica con respecto a todos los idiomas empleados en la aviación civil internacional.

4. Las enmiendas propuestas reforzarán las disposiciones relativas al uso del idioma en las comunicaciones radiotelefónicas tanto el idioma en la estación en tierra como en el espacio aéreo en que se requiera, el inglés. En particular en las propuestas se establecen los requisitos de niveles mínimos de competencia lingüística exigidos a las tripulaciones de vuelo y a los controladores de tránsito aéreo, se introduce una escala de calificación de la competencia lingüística de la OACI que se aplica tanto a las personas que tienen como a las que no tienen el idioma como lengua materna y se proporciona un calendario para las pruebas de evaluación de competencia lingüística.

5. Se propone suprimir el Adjunto B del Anexo 10, Volumen II, relacionado con la preparación de fraseología radiotelefónica para la aviación internacional. La Comisión deseaba recalcar que la Secretaría está en proceso de elaborar un amplio texto de orientación para sustituir este adjunto. El espíritu del texto de orientación que figura en este adjunto, incluido el *énfasis de la importancia de la disponibilidad universal* de un idioma común para las comunicaciones radiotelefónicas y la necesidad de una cooperación internacional estrecha, se mantendrá vigente y se incluirá en el nuevo texto de orientación. El nuevo texto, apoyará las iniciativas de los Estados para implantar requisitos de competencia lingüística e incluirá orientación sobre el uso de la escala de clasificación de competencia lingüística, información pertinente sobre las pruebas de evaluación lingüística y orientación sobre la elaboración de programas de instrucción de idiomas para que sean eficientes, eficaces y cuenten con aprobación estatal.

6. La Comisión reconoció que si bien los requisitos de competencia lingüística constituirán una importante contribución a la seguridad aeronáutica, el cumplimiento de éstos exigirá considerables esfuerzos en materia de capacitación. Por consiguiente, se convino en que debía obtenerse los puntos de vista de los Estados y organizaciones internacionales interesadas no sólo con respecto al contenido de las propuestas de enmienda sino también con respecto a temas afines. En particular, se me ha encargado que solicite sus opiniones y comentarios sobre los temas que figuran a continuación.

- a) Si bien la fecha de aplicación prevista para las enmiendas propuestas es el 27 de noviembre de 2003, la fecha propuesta para demostrar la competencia lingüística tendría que ser el 1 de enero de 2008 (véase el Adjunto B, párrafos 1.2.9.2 y 1.2.9.4). Esta fecha se ha determinado teniendo en cuenta tanto la necesidad operacional de introducir requisitos de competencia lingüística lo más pronto posible, y el recargo de trabajo que supone para los Estados y personas el cumplimiento de estos requisitos.
- b) El grado de competencia lingüística tendría que ser administrado y podría ser necesario indicarlo. Podría hacerse como una atestación de competencia lingüística como un nuevo requisito para añadirse en las licencias del personal, conforme al Inciso XIII — Observaciones (véase el Adjunto B, página B-9).

- c) Le ruego indicar si considera que el 1º de enero de 2008 sería una fecha adecuada para demostrar la competencia lingüística del personal de tripulación de vuelo, controladores de tránsito aéreo y los operadores de estaciones aeronáuticas así como también para exigir la atestación de competencia lingüística en las licencias del personal.


7. Al examinar las propuestas de enmiendas, no es necesario hacer comentarios sobre aspectos de su redacción, ya que la Comisión de Aeronavegación se ocupará de ello al efectuar el examen final de los proyectos de enmienda.

8. Me permito solicitar que cualquier comentario sobre la materia se envíe de modo que obre en mi poder, a más tardar, el 30 de agosto de 2002. La Comisión de Aeronavegación me ha pedido que indique expresamente que los comentarios que se reciban después de esa fecha podrían no considerarse en la Comisión ni en el Consejo. A este respecto, le agradecería que me comunique antes de la fecha límite si prevé alguna demora en la recepción de su respuesta.

9. Para su información, la fecha de aplicación prevista para las enmiendas propuestas será el 27 de noviembre de 2003. Se agradecería cualquier comentario que pueda tener a este respecto.

10. La labor ulterior de la Comisión de Aeronavegación y del Consejo se facilitará en gran medida si se nos comunica concretamente la aceptación o no de las propuestas. Le ruego tome nota de que, al examinar sus comentarios en la Comisión y en el Consejo, las respuestas se clasifican normalmente como "acuerdo con o sin comentarios", "desacuerdo con o sin comentarios" o "no se indica la postura". Si en su respuesta se utilizan las expresiones "no hay objeción" o "sin comentarios", se interpretarán como "acuerdo sin comentarios" y "no se indica la postura" respectivamente. Para facilitar la clasificación apropiada de su respuesta se ha incluido un nuevo formulario en el Adjunto G que puede llenarse y devolverse junto con sus comentarios, si los hubiere, con respecto a las propuestas que figuran en los Adjuntos A a E.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.




D/ANB
R.C. Costa Pereira
Secretario General

Adjuntos:

- A — Propuesta de enmienda del Anexo 10
- B — Propuesta de enmienda del Anexo 1
- C — Propuesta de enmienda del Anexo 6
- D — Propuesta de enmienda del Anexo 11
- E — Propuesta de enmienda de los PANS-ATM
- F — Información general sobre las enmiendas propuestas
- G — Formulario de respuesta

NOTA SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LAS ENMIENDAS

El texto de la enmienda se indica de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado de color gris. A continuación se ilustra la forma de indicar las enmiendas:

1. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ texto que ha de suprimirse
2.  el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado de color gris nuevo texto que ha de insertarse
3. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado y~~
 a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado de color gris nuevo texto que ha de sustituir al actual

**ANEXO 10 — TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS,
VOLUMEN II — PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES INCLUSO LOS QUE TIENEN
CATEGORÍA DE PANS**

....

**CAPÍTULO 5. SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO —
COMUNICACIONES ORALES**

5.1 Generalidades

Nota.— Para los fines de las presentes disposiciones, los procedimientos de comunicaciones aplicables al servicio móvil aeronáutico se aplican además, si corresponde, al servicio móvil aeronáutico por satélite.

5.1.1 En todas las comunicaciones se observará la mayor disciplina en todo momento.

5.1.1.1 ~~En todas las situaciones en que se especifique, se utilizará la fraseología normalizada en radiotelefonía.~~ Se utilizará la fraseología OACI en todas las situaciones para las que se haya especificado. Cuando la fraseología normalizada no sea útil para una transmisión prevista, se utilizará un lenguaje claro.

Nota.— En el Apéndice del Anexo 1 se indican los requisitos detallados en materia de competencia lingüística.

5.1.1.2 Se evitará la transmisión de mensajes distintos de los especificados en 5.1.8, en frecuencias del servicio móvil aeronáutico cuando los servicios fijos aeronáuticos sirvan para el fin deseado.

....

5.2.1 Generalidades

5.2.1.1 **PANS.**— Cuando un controlador o piloto se comunica por voz, la respuesta debería ser por voz. Salvo lo previsto en 8.2.12.1 cuando un controlador o piloto se comunica por CPDLC, la respuesta debería ser por CPDLC.

5.2.1.2 *Idioma que debe usarse*

5.2.1.2.1 **Recomendación.**— ~~Por regla general, las comunicaciones aeroterrestres en radiotelefonía debería efectuarse~~ se efectuarán en el idioma que la estación terrestre usa normalmente o en inglés.

Nota 1.— El idioma normalmente usado por la estación en tierra no tiene que ser necesariamente el del Estado en que está emplazada. Podría convenirse regionalmente en un idioma común como requisito para las estaciones terrestres de la región en cuestión.

Nota 2.— En el Apéndice del Anexo 1 se especifica el nivel de competencia lingüística requerido para las comunicaciones aeronáuticas radiotelefónicas.

5.2.1.2.2 **Recomendación.**— ~~Hasta que se prepare y adopte una forma de fraseología más adecuada para uso universal en las comunicaciones radiotelefónicas aeronáuticas, debería usarse~~ Se usará el inglés

~~como tal, y utilizarse éste, a petición de toda estación de aeronave, que no esté en condiciones de cumplir con 5.2.1.2.1, en todas las estaciones terrestres que sirvan a aeropuertos designados y a rutas usadas por los servicios aéreos internacionales.~~

Nota 1.— Si bien los Estados contratantes designan los aeropuertos que deberán usarse y las rutas seguirán los servicios aéreos internacionales, el Consejo se encarga de formular periódicamente la opinión de la OACI, así como de hacer recomendaciones a los Estados contratantes interesados, generalmente a base de las recomendaciones dimanantes de las conferencias regionales de navegación aérea.

~~*Nota 2.— En ciertas regiones, la disponibilidad de otro idioma, además del inglés, podrá decidirse regionalmente, como un requisito para las estaciones terrestres de la región en cuestión.*~~

~~*Nota 3.— La preparación a que se refiere 5.2.1.2.2 es objeto de estudio constante, y en el Adjunto B se indican los principios generales en que se basa ese estudio.*~~

~~**5.2.1.2.3 — Recomendación.**— Hasta que se de aplicación a 5.2.1.2.2, y cuando la estación de aeronave y la estación en tierra no puedan usar un idioma común, se harán las gestiones necesarias entre la autoridad competente y la empresa explotadora de la aeronave en cuestión para que ésta suministre un intérprete.~~

~~**5.2.1.2.4 —** Cuando se suministren, tales intérpretes tendrán acceso a los canales radiotelefónicos y podrán usarlos bajo la inspección del encargado que esté de servicio.~~

~~**5.2.1.2.53** El idioma usado normalmente, y los demás idiomas que puedan usarse a petición en la. Los idiomas disponibles en una determinada estación en tierra, se indicarán en las publicaciones de información aeronáutica y demás información aeronáutica que se publique respecto a esas instalaciones.~~

....

5.2.1.4 *Transmisión de números en radiotelefonía*

....

5.2.1.4.3 *Pronunciación de números*

5.2.1.4.3.1 Cuando se aplique lo dispuesto en 5.2.1.2.2, los números se transmitirán usando la siguiente pronunciación:

<i>Número o elemento numérico</i>	<i>Pronunciación</i>
0	SI-RO
1	UAN
2	TU
3	TRI
4	FO-ar
5	FA-IF
6	SIKS
7	SEV'N
8	EIT
9	NAI-na
Decimal	DE-si-mal
Cientos (hundred)	JAN-dred
Mil (thousand)	ZAU-sand

Nota.— Debe acentuarse la pronunciación de las sílabas impresas en letras mayúsculas, que figuran en la lista anterior; por ejemplo, a las dos sílabas de SI-RO se les dará el mismo énfasis, mientras que a la primera sílaba de FO-ar se le dará más énfasis.

5.2.1.4.3.2 **Recomendación.**— Cuando el inglés sea el idioma normalmente usado por la estación terrestre, ~~debería usarse~~ se usará la pronunciación dada en 5.2.1.4.3.1.

Nota.— Puede obtenerse de la OACI un cartel (núm. P674) que aclara cuál es la pronunciación deseada.

5.2.1.5 *Técnica de transmisión*

5.2.1.5.1 **PANS.**— *Antes de empezar la transmisión debería leerse todo el mensaje escrito con objeto de eliminar demoras innecesarias en las comunicaciones.*

5.2.1.5.2 Las transmisiones se efectuarán en forma concisa y en un tono de conversación normal. ~~Se usará en todos los casos la fraseología reglamentaria siempre que se haya prescrito en los documentos o procedimientos pertinentes de la OACI.~~

Nota.— Véanse los requisitos en materia de competencia lingüística que figuran en el Apéndice del Anexo I.

5.2.1.5.3 **PANS.**— *La técnica de transmisión oral debería ser tal que se consiga la máxima inteligibilidad posible en cada una de las transmisiones. Para lograr este objetivo es indispensable que la tripulación de vuelo y el personal de tierra:*

- a) *pronuncien cada una de las palabras clara y distintamente;*

- b) *mantengan una velocidad constante de enunciación que no exceda de 100 palabras por minuto. Cuando se transmita un mensaje a una aeronave y haya que anotar su contenido, la velocidad de enunciación debe ser menor para que se pueda escribir el mensaje. Una pequeña pausa antes y después de las cifras hará que sea más fácil comprenderlas;*
- c) *mantengan el volumen de la voz a un nivel constante de conversación;*
- d) *estén familiarizados con la técnica de manejo del micrófono, especialmente en lo que se refiere al mantenimiento de una distancia constante del mismo, si no se utiliza un modulador con un nivel constante;*
- e) *suspendan momentáneamente la transmisión si hubiere necesidad de alejar la cabeza del micrófono.*

5.2.1.5.4 **Recomendación.**— *La técnica de transmisión oral debería adaptarse a las condiciones predominantes de las comunicaciones y a las frecuencias utilizadas.*

5.2.1.5.5 **PANS.**— *Los mensajes aceptados para transmisión deberían transmitirse en lenguaje claro o en frases aprobadas fraseología OACI sin alterar en modo alguno el sentido del mensaje. Las abreviaturas OACI aprobadas, contenidas en el texto del mensaje que se ha de transmitir a una aeronave, deberían normalmente convertirse en las palabras o frases completas que tales abreviaturas representan en el idioma empleado, salvo aquellas abreviaturas que, por su utilización frecuente y común, son generalmente comprendidas por el personal aeronáutico.*

Nota.— *Las abreviaturas que constituyen la excepción mencionada en 5.2.1.5.5 figuran concretamente en los PANS-ABC (Doc 8400).*

5.2.1.5.6 **PANS.**— *Para acelerar las comunicaciones debería poderse prescindir del uso del alfabeto de deletreo si no hay riesgo de que ello afecte a la recepción correcta y a la inteligibilidad del mensaje.*

....

**~~ADJUNTO B AL VOLUMEN II — PREPARACIÓN DE
FRASEOLOGÍA RADIOTELEFÓNICA
PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL~~**

Suprímase en su totalidad el Adjunto B al Volumen II del Anexo 10.

— — — — —

ANEXO 1 — LICENCIAS AL PERSONAL

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES Y REGLAMENTO GENERAL RELATIVOS AL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

1.2.9 Competencia lingüística

1.2.9.1 Los miembros de la tripulación de vuelo, los controladores de tránsito aéreo y los operadores de servicios aeronáuticos demostrarán tener la capacidad de hablar y comprender el idioma que se usa normalmente para las comunicaciones radiotelefónicas.

1.2.9.2 A partir del 1 de enero de 2008, los miembros de la tripulación de vuelo, los controladores de tránsito aéreo y los operadores de servicios aeronáuticos demostrarán tener la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado en comunicaciones radiotelefónicas al nivel especificado en los requisitos de competencia lingüística que figuran en el Apéndice.

1.2.9.3 *Recomendación.*— Los miembros de la tripulación, los controladores de tránsito aéreo y los operadores de servicios aeronáuticos deberían demostrar que tienen la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas al nivel especificado en los requisitos de competencia lingüística que figuran en el Apéndice.

1.2.9.4 A partir del 1 de enero de 2008, la competencia lingüística requerida de los miembros de la tripulación de vuelo, los controladores de tránsito aéreo y los operadores de servicios aeronáuticos para comunicarse en un idioma distinto a su lengua materna o vernacular, se evaluará oficialmente a determinados intervalos conforme al nivel de competencia lingüística demostrado por el individuo.

1.2.9.5 *Recomendación.*— La competencia lingüística de los miembros de la tripulación de vuelo, los controladores de tránsito aéreo y los operadores de servicios aeronáuticos que se requiere para comunicarse en un idioma que no sea su lengua materna o vernacular debería evaluarse oficialmente a determinados intervalos conforme al nivel de competencia lingüística demostrado por el individuo, como sigue:

- a) aquellos que demuestren tener una competencia lingüística de Nivel operacional (Nivel 4) deberían someterse a evaluaciones a intervalos que no excedan de tres años;
- b) aquellos que demuestren tener una competencia lingüística de Nivel avanzado (Nivel 5) deberían someterse a evaluaciones a intervalos que no excedan de seis años; y
- c) aquellos que demuestren tener una competencia lingüística de Nivel de experto (Nivel 6) deberían estar exentos de evaluaciones lingüísticas ulteriores.

Nota.— El idioma que ha de utilizarse en las comunicaciones radiotelefónicas está estipulado en el Anexo 10, Volumen II, Capítulo 5.

CAPÍTULO 2. LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA PILOTOS

2.1 Reglas generales relativas a las licencias y habilitaciones para pilotos

2.1.1 Especificaciones generales relativas al otorgamiento de licencias

....

2.1.1.2 La categoría de la aeronave se incluirá en el título de la licencia o se anotará en ésta como habilitación de categoría.

2.1.1.2.1 Cuando el titular de una licencia de piloto desee obtener una licencia para una categoría adicional de aeronave, la autoridad otorgadora de licencias deberá:

- a) expedir al titular una licencia adicional de piloto para dicha categoría de aeronave; o bien,
- b) anotar en la licencia original la nueva habilitación de categoría, a reserva de las condiciones prescritas en 2.1.2.

Nota.— Los requisitos relativos a las habilitaciones de categoría figuran en relación con especificaciones para el otorgamiento de licencias de pilotos y a los niveles apropiados a las atribuciones que han de concederse al titular de la licencia.

2.1.1.3 Antes de que se expida al solicitante una licencia o habilitación de piloto, éste cumplirá con los requisitos pertinentes en materia de edad, conocimientos, experiencia, instrucción de vuelo, pericia, y aptitud psicofísica y competencia lingüística estipulados para dicha licencia o habilitación.

2.1.1.3.1 El solicitante de una licencia o habilitación de piloto demostrará, del modo que determine la autoridad otorgadora de licencias, que cumple con los requisitos en materia de conocimientos, y pericia y competencia lingüística estipulados para dicha licencia o habilitación.

....

2.3 Licencia de piloto privado — avión

....

2.3.2 Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas

2.3.2.1 A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 y 2.1, las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado — avión serán actuar, pero sin remuneración, como piloto al mando o como copiloto de cualquier avión que realice vuelos no remunerados.

....

2.4 Licencia de piloto comercial — avión

....

2.4.2 Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas

2.4.2.1 A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 y 2.1, las atribuciones del titular de una licencia de piloto comercial — avión serán:

- a) ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado — avión;

....

2.5 Licencia de piloto de transporte de línea aérea — avión

....

2.5.2 Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas

A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 y 2.1, las atribuciones del titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea — avión serán:

- a) ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado y de piloto comercial — avión y de una habilitación de vuelo por instrumentos — avión; y

....

2.6 Habilitación de vuelo por instrumentos — avión

....

2.6.2 Atribuciones del titular de la habilitación y condiciones que deben observarse para ejercerlas

2.6.2.1 A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 y 2.1, las atribuciones del titular de una habilitación de vuelo por instrumentos — avión, serán pilotar aviones en vuelos IFR.

....

2.7 Licencia de piloto privado — helicóptero

....

2.7.2 Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas

2.7.2.1 A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 y 2.1, las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado — helicóptero, serán actuar, pero sin remuneración, como piloto al mando o como copiloto de cualquier helicóptero que realice vuelos no remunerados.

....

2.8 Licencia de piloto comercial — helicóptero

....

**2.8.2 Atribuciones del titular de la licencia
y condiciones que deben observarse
para ejercerlas**

2.8.2.1 A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 y 2.1, las atribuciones del titular de una licencia de piloto comercial — helicóptero serán:

- a) ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado — helicóptero;

....

**2.9 Licencia de piloto de transporte
de línea aérea — helicóptero**

....

**2.9.2 Atribuciones del titular de la licencia
y condiciones que deben observarse
para ejercerlas**

A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 y 2.1, las atribuciones del titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea — helicóptero serán:

- a) ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado y de piloto comercial — helicóptero; y

....

**2.10 Habilitación de vuelo
por instrumentos — helicóptero**

....

**2.10.2 Atribuciones del titular de la licencia
y condiciones que deben observarse
para ejercerlas**

A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 y 2.1, las atribuciones del titular de una habilitación de vuelo por instrumentos — helicóptero serán las de pilotar helicópteros en vuelos IFR.

....

**2.11 Habilitaciones de instructor de vuelo
apropiadas para aviones y helicópteros**

....

**2.11.2 Atribuciones del titular de la habilitación
y condiciones que deben observarse
para ejercerlas**

A reserva del cumplimiento de lo especificado en 1.2.5, 1.2.9 y 2.1, las atribuciones del titular de la habilitación de instructor de vuelo serán:

- a) supervisar los vuelos que los alumnos pilotos realicen solos; y

....

2.12 Licencia de piloto de planeador

....

2.12.2 Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas

2.12.2.1 A reserva del cumplimiento de los requisitos previstos en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 y 2.1, las atribuciones del titular de una licencia de piloto de planeador serán actuar como piloto al mando de cualquier planeador, a reserva de que el titular tenga experiencia operacional en el método de lanzamiento utilizado.

....

2.13 Licencia de piloto de globo libre

....

2.13.2 Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas

2.13.2.1 A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en 1.2.5, 1.2.6, 1.2.9 y 2.1, las atribuciones del titular de una licencia de piloto de globo libre serán actuar como piloto al mando de cualquier globo libre siempre que tenga experiencia operacional con globos libres, ya sea de aire caliente o de gas, según corresponda.

....

CAPÍTULO 3. LICENCIAS PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO QUE NO SEAN PILOTOS

3.1 Reglas generales relativas a las licencias de navegante y mecánico de a bordo

3.1.1 Antes de que se expida al solicitante una licencia de navegante o de mecánico de a bordo, éste cumplirá con los requisitos pertinentes en materia de edad, conocimientos, experiencia, instrucción de vuelo, pericia y aptitud psicofísica y competencia lingüística estipulados para dichas licencias.

3.1.1.1 El solicitante de una licencia de navegante o de mecánico de a bordo demostrará, del modo que determine la autoridad otorgadora de licencias, que cumple con los requisitos en materia de conocimientos y pericia y competencia lingüística estipulados para dichas licencias.

....

3.2 Licencia de navegante

....

3.2.2 Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas

A reserva del cumplimiento de los requisitos previstos en 1.2.5 y 1.2.6 y 1.2.9, las atribuciones del titular de la licencia de navegante serán actuar como navegante de cualquier aeronave.

....

3.3 Licencia de mecánico de a bordo

....

3.3.2 Atribuciones del titular de la licencia y condiciones que deben observarse para ejercerlas

3.3.2.1 A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en 1.2.5 y 1.2.6 y 1.2.9, las atribuciones del titular de una licencia de mecánico de a bordo serán las de actuar como tal en los tipos de aeronaves en los que haya demostrado los conocimientos y la pericia que determine la autoridad otorgadora de licencias, basándose en los requisitos especificados en 3.3.1.2 y 3.3.1.4 aplicables a la operación segura de tal tipo de aeronave.

....

CAPÍTULO 4. LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA EL PERSONAL QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACIÓN DE VUELO

4.1 Reglas generales relativas a las licencias y habilitaciones para el personal que no pertenezca a la tripulación de vuelo

4.1.1 Antes de que se expida al solicitante una licencia o habilitación de personal que no pertenece a la tripulación de vuelo, éste cumplirá con los requisitos pertinentes en materia de edad, conocimientos, experiencia y, si corresponde competencia lingüística, aptitud psicofísica y pericia, especificados para dicha licencia o habilitación.

4.1.2 El solicitante de una licencia o habilitación de personal que no pertenece a la tripulación de vuelo demostrará, del modo que determine la autoridad otorgadora de licencias, que cumple con los requisitos en materia de conocimientos y, pericia y competencia lingüística especificados para dicha licencia o habilitación.

....

4.3 Licencia de controlador de tránsito aéreo

4.3.1 Requisitos para el otorgamiento de la licencia

Antes de expedir una licencia de controlador de tránsito aéreo, el Estado contratante exigirá que el solicitante reúna los requisitos de 4.3.1 y los requisitos exigidos para una, por lo menos, de las habilitaciones que se exponen en 4.4. Los empleados del Estado no titulares de licencia podrán actuar como controladores de tránsito aéreo siempre y cuando cumplan con los mismos requisitos.

4.3.1.1 Edad

El solicitante tendrá como mínimo 21 años de edad.

4.3.1.2 Conocimientos

Habrá demostrado un nivel de conocimientos que corresponda al titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo, como mínimo en los temas siguientes:

....

Actuación humana

- d) actuación humana correspondiente al control de tránsito aéreo;

Nota.— Los textos de orientación para diseñar programas de instrucción sobre actuación humana pueden encontrarse en el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683).

Idiomas

- ~~e) idioma o idiomas que el país haya designado para su utilización en el control de tránsito aéreo y que deberá hablar sin acento ni impedimento que pudiera afectar negativamente a la radiocomunicación;~~

Meteorología

- ~~f)~~ meteorología aeronáutica; utilización y evaluación de la documentación e información meteorológicas; origen y características de los fenómenos meteorológicos que afectan a las operaciones y a la seguridad del vuelo; altimetría;

Nota de la Secretaría.— Modifíquese la numeración de los párrafos siguientes según corresponda.

....

4.4 Habilitaciones de controlador de tránsito aéreo

....

4.4.3 Atribuciones del titular
de las habilitaciones de controlador
de tránsito aéreo y condiciones que
deben observarse para ejercerlas

4.4.3.1 Con sujeción al cumplimiento de los requisitos establecidos en 1.2.5 y 1.2.6 y 1.2.9, las atribuciones del titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo con una o más de las habilitaciones que se indican a continuación serán:

- a) *habilitación de control de aeródromo*: proporcionar o supervisar cómo se proporciona el servicio de control de aeródromo en el aeródromo para el que el titular de la licencia esté habilitado;

....

4.6 Licencia de operador de estación aeronáutica

Nota.— Esta licencia no está destinada al personal del servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS). En la Circular sobre servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS) (Circular 211) se proporciona orientación sobre las calificaciones que debe tener este personal.

4.6.1 Requisitos para el otorgamiento de la licencia

4.6.1.1 Antes de otorgar una licencia de operador de estación aeronáutica, los Estados contratantes exigirán que el solicitante cumpla con los requisitos de 4.6.1. Las personas que no tengan licencia podrán actuar como operadores de estación aeronáutica siempre que el Estado en el cual operen se cerciore de que reúnen los mismos requisitos.

4.6.1.2 *Edad*

El solicitante tendrá como mínimo 18 años de edad.

4.6.1.3 *Conocimientos*

Habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado al titular de una licencia de operador de estación aeronáutica, como mínimo en los temas siguientes:

Conocimientos generales

- a) servicios de tránsito aéreo que se proporcionan dentro del Estado;

Idiomas

- b) ~~idioma o idiomas que el país haya designado para su utilización en las comunicaciones aire-tierra, y que deberá hablar sin acento o impedimento que pudiera afectar negativamente a la radiocomunicación;~~

Procedimientos operacionales

cb) procedimientos radiotelefónicos; fraseología; red de telecomunicaciones;

Nota de la Secretaría.— Modifíquese la numeración de los apartados siguientes según corresponda.

....

**4.6.2 Atribuciones del operador de estación
aeronáutica y condiciones que deben
observarse para ejercerlas**

4.6.2.1 Con sujeción al cumplimiento de los requisitos establecidos en 1.2.5 y 1.2.9, las atribuciones del titular de una licencia de operador de estación aeronáutica le permitirán actuar como operador en una estación aeronáutica. Antes de ejercer las atribuciones que le confiere la licencia, el titular se familiarizará con toda la información pertinente y vigente sobre el equipo y los procedimientos de trabajo que se utilicen en esa estación aeronáutica.

....

CAPÍTULO 5. CARACTERÍSTICAS DE LAS LICENCIAS DEL PERSONAL

5.1 Las licencias que los Estados contratantes expidan, de conformidad con las disposiciones pertinentes de este Anexo, se ajustarán a las características siguientes:

5.1.1 Datos

En la licencia constarán los siguientes datos:

- I) Nombre del país (en negrilla).
- II) Título de la licencia (en negrilla muy gruesa).
- III) Número de serie de la licencia, en cifras arábicas, establecido por la autoridad que otorgue la licencia.
- IV) Nombre completo del titular y su transliteración en caracteres latinos si estuviere escrito en otros caracteres.
- IVa) Fecha de nacimiento.
- V) Dirección del titular.
- VI) Nacionalidad del titular.
- VII) Firma del titular.
- VIII) Autoridad que expide la licencia y, en caso necesario, condiciones en que se expide.
- IX) Certificación respecto a la validez y autorización para que el titular ejerza las atribuciones correspondientes a la licencia.
- X) Firma del funcionario expedidor de la licencia y fecha de otorgamiento.

- XI) Sello o marca de la autoridad otorgante de la licencia.
- XII) Habilitaciones, es decir, de categoría, de clase, de tipo de aeronave, de célula, de control de aeródromo, etc.
- XIII) Observaciones, es decir, anotaciones especiales respecto a restricciones y atribuciones incluyendo, a partir del 1° de enero de 2008, una atestación sobre competencia lingüística.
- XIV) Cualquier otro detalle que el Estado otorgante considere conveniente.

Insértese el texto nuevo siguiente:

APÉNDICE

REQUISITOS EN MATERIA DE COMPETENCIA LINGÜÍSTICA

(Véase el Capítulo 1, Sección 1.2.9)

1. Generalidades

Nota.— Los requisitos en materia de competencia lingüística de la OACI comprenden los descriptores integrales que figuran en la Sección 2 y el Nivel operacional OACI (Nivel 4) de la escala de calificación de competencia lingüística de la OACI que figura en el Adjunto.

1.1 Para cumplir con los requisitos en materia de competencia lingüística prescritos en el Capítulo 1, Sección 1.2.9, el solicitante de una licencia o el titular de la misma demostrará, de forma aceptable para la autoridad otorgadora de licencias, que cumple con los descriptores integrales que figuran en la Sección 2 y con el Nivel operacional de la OACI (Nivel 4) de la escala de calificación de la competencia lingüística de la OACI.

2. Descriptores integrales

2.1 Las personas competentes deberán:

- a) comunicarse eficazmente en situaciones de trato oral únicamente (teléfono/radioteléfono) y en situaciones de contacto directo;
- b) comunicarse con precisión y claridad sobre temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo;
- c) utilizar estrategias de comunicación apropiadas para intercambiar mensajes y para reconocer y solucionar malentendidos (p. ej., para verificar, confirmar o aclarar información) en un contexto general o relacionado con el trabajo;
- d) resolver satisfactoriamente y con relativa facilidad las dificultades lingüísticas que surjan por complicaciones o cambios inesperados que ocurran dentro del contexto de una situación de trabajo ordinaria o de una función comunicativa que por lo demás les sea familiar; y
- e) utilizar un dialecto o acento que sea inteligible para la comunidad aeronáutica.

ADJUNTO DEL ANEXO 1

1.1 Escala de calificación de la competencia lingüística de la OACI: Niveles experto, avanzado y operacional

NIVEL	PRONUNCIACIÓN SE EXPRESA EN UN DIALECTO O ACENTO INTELIGIBLE PARA LA COMUNIDAD AERONÁUTICA.	ESTRUCTURA LAS ESTRUCTURAS GRAMATICALES PERTINENTES Y LAS ESTRUCTURAS DE LAS FRASES ESTÁN DETERMINADAS POR LAS FUNCIONES DEL LENGUAJE APROPIADAS A LA TAREA.	VOCABULARIO	FLUIDEZ	COMPRENSIÓN	INTERACCIONES
EXPERTO 6	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación, aunque posiblemente tengan la influencia de la lengua primaria o de la variante regional, casi nunca interfieren en la comprensión.	Utiliza estructuras gramaticales básicas y complejas, y las estructuras de frases con buen dominio y coherencia	La amplitud y precisión del vocabulario son generalmente adecuadas para comunicarse eficazmente sobre una amplia variedad de temas familiares y no familiares. Emplea una variedad de modismos, matices y tonos.	Capaz de expresarse con todo detalle y con fluidez natural y sin esfuerzo. Puede variar la fluidez del discurso para lograr efectos estilísticos, por ejemplo para recalcar un punto. En su discurso emplea apropiada y espontáneamente acentuaciones y conjunciones.	Comprende con exactitud y de forma coherente y en casi todos los contextos puede comprender las sutilezas lingüísticas y culturales.	Interactúa con facilidad en casi todas las situaciones. Puede captar indicios verbales y no verbales y responde a ellos apropiadamente.
AVANZADO 5	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación, aunque tengan la influencia de la lengua primaria o de la variante regional, rara vez interfieren en la comprensión.	Utiliza las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases con buen dominio y coherencia. Intenta expresarse en estructuras complejas aunque con errores que alguna vez interfieren con el significado.	La amplitud y la precisión del vocabulario son suficientes para comunicarse eficazmente sobre temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo. Puede parafrasear de forma coherente y satisfactoria. Algunas veces emplea modismos.	Capaz de expresarse con todo detalle y con relativa facilidad sobre temas familiares pero no puede variar la fluidez del discurso como recurso estilístico. En su discurso emplea apropiadamente acentuaciones y conjunciones.	Comprende con exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo y con bastante exactitud cuando enfrenta complicaciones de carácter lingüístico o circunstancial o cambios imprevistos. Es capaz de comprender una gran diversidad de variantes lingüísticas (dialectos y acentos) o tonos.	Las respuestas son inmediatas, apropiadas e informativas. Maneja la relación orador/receptor eficazmente.
NIVEL OPERACIONAL 4	La pronunciación, ritmo y entonación tienen la influencia de la lengua primaria o de la variante regional pero sólo en algunas ocasiones interfieren en la comprensión.	Utiliza las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases creativamente y, por lo general, con buen dominio. Puede cometer errores, especialmente en circunstancias no ordinarias o imprevistas pero rara vez interfieren con el significado.	La amplitud y la precisión del vocabulario son por lo general suficientes para comunicarse eficazmente sobre temas comunes concretos y relacionados con el trabajo. Con frecuencia puede parafrasear satisfactoriamente aunque carece del vocabulario necesario para desenvolverse en circunstancias extraordinarias o imprevistas.	Capaz de expresarse con frases largas a un ritmo apropiado. Ocasionalmente puede perder fluidez durante la transición entre un discurso practicado y otro formulado en una interacción espontánea pero sin impedir una comunicación eficaz. En su discurso emplea limitadamente acentuaciones y conjunciones. Las palabras superfluas no lo confunden.	Comprende con bastante exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo, cuando el acento o las variantes utilizados son inteligibles para la comunidad internacional de usuarios. Cuando enfrenta complicaciones de carácter lingüístico o circunstancial o acontecimientos imprevistos, su comprensión es más lenta y requiere estrategias de adaptación.	Por lo general las respuestas son inmediatas, apropiadas e informativas. Inicia y sostiene intercambios verbales aun cuando trata sobre situaciones imprevistas. Ante posibles malentendidos, verifica, confirma o clarifica adecuadamente.

1.2 Escala de clasificación de la competencia lingüística de la OACI: Niveles preoperacional, elemental y preelemental

NIVEL	PRONUNCIACIÓN <small>SE EXPRESA EN UN DIALECTO O ACENTO INTELIGIBLE PARA LA COMUNIDAD AERONÁUTICA.</small>	ESTRUCTURA <small>LAS ESTRUCTURAS GRAMATICALES PERTINENTES Y LAS ESTRUCTURAS DE LAS FRASES ESTÁN DETERMINADAS POR LAS FUNCIONES DEL LENGUAJE APROPIADAS A LA TAREA.</small>	VOCABULARIO	FLUIDEZ	COMPRENSIÓN	INTERACCIONES
<i>LOS NIVELES 4, 5 Y 6 SE ENCUENTRAN EN LA PÁGINA PRECEDENTE</i>						
PRE-OPERACIONAL 3	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación tienen la influencia de la lengua primaria o de la variante regional y con frecuencia interfieren en la comprensión.	No siempre domina bien las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases relacionadas con situaciones previsibles. Los errores interfieren frecuentemente con el significado.	La amplitud y la precisión del vocabulario son por lo general adecuadas para comunicarse sobre temas comunes, concretos o relacionados con el trabajo pero la gama es limitada y la selección de términos por lo general es inadecuada. Con frecuencia no puede parafrasear satisfactoriamente por falta de vocabulario.	Capaz de expresarse con frases largas pero con pausas que por lo general son inapropiadas. Las dudas y la lentitud en el procesamiento de la lengua no le permiten comunicarse eficazmente. Los términos superfluos lo confunden algunas veces.	Comprende con relativa exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo cuando el acento o las variantes utilizadas son lo suficientemente inteligibles para una comunidad internacional de usuarios. Puede no comprender alguna complicación lingüística o circunstancial o una situación imprevista.	Algunas veces las respuestas son inmediatas, apropiadas e informativas. Puede iniciar y sostener intercambios verbales con cierta facilidad sobre temas familiares y situaciones previsibles. Generalmente, la respuesta es inadecuada cuando enfrenta situaciones imprevistas.
ELEMENTAL 2	La pronunciación, acentuación, ritmo y entonación tienen una fuerte influencia de la lengua primaria o de la variante regional y generalmente interfieren en la comprensión.	Demuestra un dominio limitado de unas pocas estructuras gramaticales y estructuras de frases sencillas, aprendidas de memoria.	Vocabulario limitado únicamente a palabras aisladas o frases memorizadas.	Puede expresarse con frases cortas, aisladas y aprendidas de memoria, con pausas frecuentes y utilizando palabras superfluas que pueden prestarse a confusión mientras trata de hallar expresiones y articular términos menos familiares.	La comprensión se limita a frases aisladas aprendidas de memoria, cuando son articuladas cuidadosas y lentamente.	Responde lentamente y a menudo lo hace de forma inapropiada. Su interacción se limita a intercambios de rutinas sencillos.
PRE-ELEMENTAL 1	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.	Desempeño de nivel inferior al elemental.

Nota.— El Nivel operacional (Nivel 4) es el nivel de competencia lingüística mínimo requerido para las comunicaciones radiotelefónicas. Los Niveles 1 a 3 describen los niveles pre-elemental, elemental y pre-operacional de competencia lingüística, respectivamente, y todos ellos describen un grado de competencia inferior al establecido en los requisitos de competencia lingüística de la OACI. Los Niveles 5 y 6 describen los niveles avanzado y de experto a un grado de competencia superior al requisito mínimo. En general, la escala sirve de referencia para la capacitación, evaluación y asistencia a los candidatos al Nivel operacional (Nivel 4).

Fin del texto nuevo.

ANEXO 6 — OPERACIÓN DE AERONAVES

PARTE I — TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL — AERONAVES

CAPÍTULO 3. GENERALIDADES

3.1 Observación de leyes, reglamentos y procedimientos

....

3.1.5 Los explotadores se cerciorarán de que los pilotos al mando de los aviones dispongan a bordo de toda la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento del área sobre la cual vayan a volar.

Nota.— Esta información puede consignarse en el manual de operaciones o suministrarse al piloto por otro medio que se estime apropiado.

3.1.6 Los explotadores se cerciorarán de que los miembros de la tripulación de vuelo demuestren tener la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas aeronáuticas conforme a lo especificado en el Anexo 1.

....

ANEXO 6 — OPERACIÓN DE AERONAVES

PARTE III — OPERACIONES INTERNACIONALES — HELICÓPTEROS

**SECCIÓN II
TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL**

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES

....

**1.1. Observación de leyes,
reglamentos y procedimientos**

1.1.1 El explotador se cerciorará de que los empleados estén enterados de que, mientras se encuentren en el extranjero, deben observar las leyes, reglamentos y procedimientos de los Estados en los que sus helicópteros realizan operaciones.

1.1.2 El explotador se cerciorará de que los pilotos conozcan las leyes, los reglamentos y procedimientos, aplicables al desempeño de sus funciones, prescritos para las zonas que han de atravesarse y para los helipuertos que han de usarse, y los servicios e instalaciones de navegación aérea correspondientes. El explotador se cerciorará asimismo de que los demás miembros de la tripulación de vuelo conozcan aquellas leyes, reglamentos y procedimientos aplicables al desempeño de sus respectivas funciones en la operación del helicóptero.

1.1.3 Los explotadores se cerciorarán de que los miembros de la tripulación de vuelo demuestren tener la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado para las comunicaciones aeronáuticas radiotelefónicas conforme a lo especificado en el Anexo 1.

~~1.1.3~~ 1.1.4 El explotador, o un representante designado, asumirá la responsabilidad del control de operaciones.

Nota.— Esta disposición no afecta a los derechos y obligaciones de un Estado respecto a la operación de helicópteros matriculados en el mismo.

Nota de la Secretaría.— Modifíquese la numeración de los párrafos siguientes según corresponda.

ANEXO 11 — *SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO*

....

CAPÍTULO 2. GENERALIDADES

....

**2.25 Establecimiento de requisitos de llevar
a bordo transpondedores de notificación
de la altitud de presión y de su funcionamiento**

Los Estados fijarán los requisitos para llevar a bordo transpondedores de notificación de la altitud de presión y para su funcionamiento en partes determinadas del espacio aéreo.

Nota.— La finalidad de esta disposición es aumentar la eficacia de los servicios de tránsito aéreo y de los sistemas anticolidión de a bordo.

2.26 Gestión de la seguridad del ATS

2.26.1 Los Estados implantarán programas sistemáticos y adecuados de gestión de la seguridad ATS para garantizar que se mantiene la seguridad en el suministro del ATS dentro de su espacio aéreo y en sus aeródromos.

2.27 Competencia lingüística

2.27.1 El proveedor de servicios de tránsito aéreo se cerciorará de que los controladores de tránsito aéreo hablen y comprendan el idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas conforme a lo especificado en el Anexo 1.

2.27.2 Salvo en el caso de que las comunicaciones entre las dependencias de control de tránsito aéreo se efectúen en un idioma convenido mutuamente, el idioma inglés se utilizará para tales comunicaciones.

....

**PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA —
GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (DOC 4444)**

CAPÍTULO 12. FRASEOLOGÍA

12.1 PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES

Los procedimientos de comunicaciones estarán de acuerdo con el Volumen II del Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas*, y los pilotos, el personal del ATS y demás personal de tierra deberán conocer a fondo los procedimientos radiotelefónicos contenidos en el mismo.

12.2 GENERALIDADES

12.2.1 La mayor parte de la fraseología de la Sección 12.3 de este capítulo muestra textos de mensajes completos sin usar distintivos de llamada y no pretende ser exhaustiva. Cuando las circunstancias sean distintas es de esperar que los pilotos, el personal del ATS y demás personal de tierra utilicen ~~otra~~ fraseología apropiada, ~~que debería ser lo más clara y concisa posible, para evitar cualquier confusión por parte de las personas que utilicen idiomas distintos del propio~~ un lenguaje claro a un nivel que satisfaga los requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística comprendidos en el Anexo 1 — *Licencias al personal*.

12.2.2 Para facilitar la consulta, la fraseología se agrupa según tipos de servicio de tránsito aéreo. Sin embargo, los usuarios deberán conocer y utilizar, en la medida necesaria, fraseología de grupos distintos de los que se refieran específicamente al tipo de servicio de tránsito aéreo que se suministre. Toda la fraseología se utilizará junto con los distintivos de llamada (aeronave, vehículo terrestre, ATC u otros) según corresponda. A fin de que pueda distinguirse claramente la fraseología de la Sección 12.3, se han omitido los distintivos de llamada. En el Anexo 10, Volumen II, Capítulo 5 se indican las disposiciones relativas a la compilación de los mensajes RTF, distintivos de llamada y procedimientos pertinentes.

....

**INFORMACIÓN GENERAL SOBRE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS
RELATIVAS A LA COMPETENCIA LINGÜÍSTICA PARA LAS
COMUNICACIONES RADIOTELEFÓNICAS**

1. La introducción de las enmiendas propuestas relativas a la competencia lingüística para las comunicaciones radiotelefónicas presenta varios aspectos que requieren ser aclarados:

- a) la distinción entre fraseologías y lenguaje “corriente”;
- b) aplicación del requisito de competencia lingüística propuesto a las personas de lengua materna y a las que no lo son;
- c) aplicación del requisito de competencia lingüística a todos los idiomas utilizados para las comunicaciones radiotelefónicas; y
- d) la justificación del calendario propuesto para las pruebas.

2. **La función de las fraseologías y de la lengua vulgar**

2.1 Se han elaborado fraseologías normalizadas OACI que abarcan muchas circunstancias en especial de carácter rutinario e incluyen algunas situaciones de emergencia previsibles o extraordinarias. Sin embargo, ningún conjunto de fraseologías normalizadas puede describir plenamente todas las posibles circunstancias y respuestas. Se considera que una competencia lingüística reducida a fraseologías memorizadas es inadecuado y es necesario una amplitud del idioma más allá del limitado subconjunto de fraseologías OACI. Además, un lenguaje especializado se basa en un sólido conocimiento de la lengua vulgar. Aunque se ha mencionado explícitamente en el preámbulo del *Manual de radiotelefonía* (Doc 9432), el empleo del idioma común no se explica en detalle en ningún otro documento de la OACI. Las enmiendas propuestas, por consiguiente, refuerzan las disposiciones para la utilización del inglés en las fraseologías OACI y proporcionan mejor orientación en relación con la utilización de la lengua vulgar cuando no bastan las fraseologías.

3. **Propuesta de requisitos de competencia lingüística y escala de clasificación**

3.1 El requisito de competencia lingüística y su escala de calificación fue elaborado con la asistencia de un grupo de especialistas en idioma aeronáutico del Grupo de estudio sobre requisitos de conocimiento básico del inglés. Con especializaciones en lingüística aplicada y experiencia en comunicaciones aeronáuticas, el grupo se basó en investigaciones y años de experiencia práctica en instrucción y evaluación de controladores y pilotos a niveles apropiados de competencia lingüística para lograr comunicaciones radiotelefónicas eficientes y seguras. El requisito de competencia y la escala se elaboró en función de las personas que tienen y de las que no tienen el idioma como lengua materna y se aplican a ambos grupos.

3.2 Además, cabe señalar que el requisito de competencia y la escala se elaboraron para que se aplicara a cualquier idioma que se utilice en comunicaciones radiotelefónicas. Por ende, la enmienda propuesta del Anexo 1 que hace referencia al requisito de competencia lingüística de la OACI es aplicable a todo idioma utilizado en comunicaciones radiotelefónicas.

4. **Requisitos de evaluación**

4.1 Además, en las enmiendas propuestas del Anexo 1 se especifica la necesidad de realizar evaluaciones de forma recurrente para asegurar que las habilidades lingüísticas no se deterioren. Con excepción de los niveles más elevados, la competencia lingüística puede deteriorarse cuando el individuo no tiene suficiente oportunidad de utilizar el idioma. El calendario propuesto para los exámenes de idioma recurrente refleja el hecho de que las personas con mayores aptitudes lingüísticas requieren ser evaluadas con menos frecuencia y aquellas que tienen los niveles más altos de competencia lingüística ya no requieren ser evaluadas nuevamente.

ADJUNTO G a la comunicación AN 13/48.1-02/1

**FORMULARIO DE RESPUESTA
QUE SE LLENARÁ Y DEVOLVERÁ A LA OACI
JUNTO CON LOS COMENTARIOS QUE ESTIME OPORTUNOS
SOBRE LAS ENMIENDAS PROPUESTAS**

Al: Secretario General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 University Street
Montreal, Quebec
Canada, H3C 5H7

(Estado) _____

Indique mediante el signo entre paréntesis (✓) cuál es su opción respecto a cada enmienda. Si opta por las opciones “acuerdo con comentarios” o “desacuerdo con comentarios”, proporcione sus comentarios en hojas independientes.

	<i>Acuerdo sin comentarios</i>	<i>Acuerdo con comentarios*</i>	<i>Desacuerdo sin comentarios</i>	<i>Desacuerdo con comentarios</i>	<i>Ninguna postura</i>
Enmienda del Anexo 10 — <i>Telecomunicaciones aeronáuticas</i> (véase el Adjunto A)					
Enmienda del Anexo 1 — <i>Licencias al personal</i> (véase el Adjunto B)					
Enmienda del Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves</i> (véase el Adjunto C)					
Enmienda del Anexo 11 — <i>Servicios de tránsito aéreo</i> (véase el Adjunto D)					
Enmienda a los <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo</i> (PANS-ATM, Doc 4444) (véase el Adjunto E)					

* “Acuerdo con comentarios” indica que su Estado u organización está de acuerdo con el objetivo y el impulso general de la propuesta de enmienda; en los comentarios propiamente dichos pudiera incluir de ser necesario sus reservas respecto a algunas partes de la propuesta y/o presentar una propuesta de alternativa al respecto.

Firma _____

Fecha _____

— FIN —