



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Vigilancia de la Seguridad Operacional
2.5 Asuntos relacionados con la seguridad

COMPETENCIA LINGÜÍSTICA DE LA OACI

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Expertos en la seguridad buscan identificar medios para mejorar la seguridad y así reducir los ya, de por sí bajos, porcentajes de accidentes. En años recientes, se ha enfocado con mayor atención los factores humanos que contribuyen a los accidentes. La comunicación es un elemento humano que está recibiendo una atención renovada. Esta nota de estudio presenta información sobre los nuevos requisitos para la Competencia Lingüística de la OACI como se describe en el Anexo 1, Anexo 6, Anexo 10, Anexo 11 y PANS-ATM Documento 4444. Se proporciona una breve revisión al Documento 9835 de la OACI "Manual sobre los Requisitos para la Implementación de la Competencia Lingüística de la OACI. Se proporciona una presentación de Power Point sobre este material. Esta nota de estudio sugiere acciones para la Reunión.

1. Introducción

1.1 En tres accidentes más de 800 personas perdieron la vida, (una colisión en el terreno, un accidente involucrando la falta de combustible y otro debido al impacto sobre el suelo sin pérdida de control). Lo que estos tres tipos de accidentes aparentemente tuvieron en común, fue que en cada uno de ellos, los investigadores de accidentes encontraron que la falta de competencia en el idioma inglés por parte de la tripulación en vuelo o de un controlador, jugó un papel importante en la cadena de eventos que conducen hacia un accidente. Además de estos accidentes de relevancia, múltiples incidentes y casi incidentes son reportados anualmente como resultado de problemas en el idioma, provocando esto a una revisión de los procedimientos y las normas a nivel universal.

1.2 La Asamblea de la OACI en el año de 1998, considerando que estos accidentes e incidentes eran casuales o factores que contribuían a los mismos y que se debían a la competencia lingüística de los pilotos y de los controladores de tránsito aéreo, formularon la Resolución A32-16, en la cual se encarga al Consejo de la OACI que pida a la Comisión de Navegación Aérea considerar como alta prioridad, el asunto sobre la competencia lingüística en el idioma inglés y de finalizar las tareas tendientes reforzar las disposiciones relevantes del Anexo 1 – *Licencias al Personal* y el Anexo 10 – *Telecomunicaciones Aeronáuticas*, con vistas a asegurar de que el personal de control de tránsito aéreo y tripulación aérea, el cual está involucrado en las operaciones del espacio aéreo en donde el idioma inglés es requerido, sean competentes para conducir y comprender las comunicaciones de radiotelefonía en el idioma inglés.

1.3 Posteriormente, la Comisión de Navegación aérea estableció un Grupo de Estudio para los Requisitos de Competencia en el Idioma Inglés Común (PRICESG) para que asistiera a la Secretaría en la

realización de una revisión comprensiva de las disposiciones existentes relacionadas con todos los aspectos de las comunicaciones de voz aire-tierra y tierra-tierra y desarrollar nuevos requisitos como fuera necesario. En marzo de 2003, el Consejo adoptó las enmiendas al Anexo 1, Anexo 6 *Operación de Aeronaves*, Anexo 10, Anexo 11, *Servicios de Tránsito Aéreo y los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Gestión de Tránsito Aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) en materia de competencia lingüística en la aviación civil internacional.

1.4 Con el fin de asistir a los Estados en sus esfuerzos para reforzar las disposiciones de la competencia lingüística, para desarrollar y publicar el material de guía que recopilara una amplia información dentro de una gama de aspectos relacionados con la capacitación en la competencia lingüística y para realizar evaluaciones donde se detectara la necesidad, como resultado de todo esto se finalizó el Documento de la OACI 9835 “Manual sobre la implementación de los Requisitos de la Competencia Lingüística de la OACI”. El mencionado Documento 9835 se encuentra disponible en la página de Internet de la OACI (www.icao.int).

2. **Discusión**

2.1 La inquietud sobre el papel que juega el idioma en muchos accidentes incidentes de aviación se ha expresado durante varios años desde diferentes fuentes como en la base de datos del Sistema de Notificación de Datos sobre accidentes/incidentes (ADREP), los reportes de la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos y los Sistemas de Reporte Obligatorio de Ocurrencias del Reino Unido. Tal inquietud se destacó después de 1996 en una colisión en el aire en la cual 312 pasajeros y miembros de la tripulación fallecieron y también en otro accidente en el cual estuvo involucrada la competencia lingüística en inglés.

2.2 Como resultado de esto, la Asamblea de la OACI en 1998 aprobó la Resolución A32-16, instando a reforzar los requisitos de la OACI en lo que respecta a los requisitos de la aptitud lingüística en donde se requiere el uso del inglés. La Resolución A32-16 condujo hacia el establecimiento del Grupo de Estudio para los Requisitos de Competencia en el Idioma Inglés Común (PRICESG) para poder asistir a la OACI en el avance de la tarea establecida por la Comisión de Navegación Aérea en competencia lingüística, la cual incluyó, entre otros elementos, los siguientes aspectos:

- a) realizar una revisión extensa de los requisitos existentes con respecto a todos los aspectos de comunicaciones en la aviación civil internacional de voz aire-tierra y tierra-tierra, enfocadas a la identificación de las deficiencias y/o fallas;
- b) desarrollar las disposiciones de la OACI concernientes a los requisitos y procedimientos para las evaluaciones del inglés normalizado; y
- c) desarrollar requerimientos de nivel mínimo en el uso del idioma inglés común.

2.3 El grupo de estudio se compuso de expertos operacionales y expertos en lingüística con antecedentes en aviación (pilotos, controladores aéreos y representantes de las autoridades de aviación civil) o lingüistas en la aplicación del inglés aeronáutico, representando a los Estados Contratantes y organizaciones internacionales, cubriendo gran parte de las áreas de la lingüística. El PRICESG, a través de los años de 2000 y 2001 fue presentando a la Secretaría las enmiendas al Anexo 10 y PANS-ATM, Doc 4444 aplicable a partir del 1 de noviembre de 2001, relacionado con la armonización de la radiotelefonía de voz y mejorando el uso de la fraseología normalizada, como una respuesta parcial a su tarea asignada.

2.4 La 33^{va}. Asamblea de la OACI tomó nota de que las disposiciones relacionadas con la competencia lingüística estaban siendo desarrolladas y consideró que el objetivo no sólo debería limitarse al idioma inglés. Para poder finalizar la tarea asignada, la Secretaría propuso las enmiendas a los Anexos 1, 6, 10, 11 y al documento PANS-ATM 4444, el cual fue adoptado por el Consejo de la OACI en marzo de 2003.

2.5 También la Secretaría preparó material de guía en forma del Documento 9835 de la OACI “Manual sobre los Requisitos para la Implementación de la Competencia Lingüística” y que no obstante que ya está finalizado, está disponible en la actualidad solamente en el portal de la OACI (www.icao.int). Mientras que los Requerimientos de Competencia Lingüística de la OACI fueron desarrollados para utilizarlos como evaluación de la competencia lingüística en todos los idiomas utilizados en las comunicaciones por radiotelefonía, no solamente en el idioma inglés, gran parte del manual versa en la capacitación en el idioma inglés, ya que esta es el área en la cual

muchos Estados y operadores de aeronaves requieren una guía específica. Sin embargo, los principios son en gran parte transferibles también a otro programa de capacitación en cualquier otro idioma.

2.6 El propósito del manual no es proporcionar un aprendizaje profundo a los instructores del idioma o a los desarrolladores de programas de capacitación, ni proporcionar un currículum, sino más bien para que sirva como una guía. La audiencia que se enfoca hacia este manual, incluye a los encargados de la capacitación de las administraciones de la aviación civil, a la industria aérea y organizaciones de capacitación. El documento 9835 de la OACI está preparado como sigue:

Capítulo 1. Introducción

2.7 La inadecuada competencia lingüística ha jugado un papel en los accidentes e incidentes y esto condujo a realizar una revisión a los requisitos de la OACI para el idioma. La Resolución A32-16 de la Asamblea, encargó al Consejo que indique a la Comisión de Navegación Aérea (ANC) que este asunto fuera considerado como una alta prioridad, y se reforzaran las disposiciones relacionadas al uso del idioma inglés en las comunicaciones de radiotelefonía. Además, la fraseología de la OACI y el idioma común son requeridos para las comunicaciones de radiotelefonía seguras y todos los Estados y organizaciones tienen un importante papel que jugar en mejorar las comunicaciones.

Capítulo 2. Normas y Métodos Recomendados de la OACI (SARPS) relativos a los Requisitos en la Competencia Lingüística

2.8 El propósito de este Capítulo es el de explicar y elaborar en las Normas y Métodos Recomendados de la OACI (SARPS) relacionados con el uso del idioma en comunicaciones de radiotelefonía aeronáutica y de proporcionar una explicación de los requisitos subyacentes a los requerimientos de la competencia lingüística de la OACI. Se espera que la información contenida en este capítulo sea de utilidad para los administradores de la Autoridad de la Aviación Civil, para las aerolíneas y proveedores de tránsito aéreo. La información específicamente relacionada con los Requisitos de la Competencia Lingüística – Descriptores integrales y Escala de Calificación - será de utilidad para los encargados de la capacitación, maestros y asesores del idioma.

2.9 Los SARPS relacionados con el uso del idioma en comunicaciones de radiotelefonía aeronáutica que fueron adoptadas por el Consejo de la OACI en marzo de 2003 se encuentran en el Anexo 1 – *Licencias al Personal*; Anexo 6 – *Operación de Aeronaves*, Parte I y Parte III; Anexo 10 – *Telecomunicaciones Aeronáuticas*, Volumen II – *Procedimientos de las Comunicaciones incluyendo aquellas con el status PANS*; y el Anexo 11 – *Servicios de Tránsito Aéreo*.

2.10 Los SARPS relacionados con el idioma, pueden ser clasificados en tres tipos: Anexo 10 SARPS aclarando qué idiomas pueden ser utilizados en las comunicaciones de radiotelefonía; los SARPS en el Anexo 1 establecen como un pre-requisito para el otorgamiento de licencias, requerimientos de nivel de aptitud de competencia lingüística; y los Anexos 6 y 11 los requieren como responsabilidad del proveedor y operador de servicios.

2.11 Los SARPS contenidos en el Anexo 10, Volumen II, establecen la base para los requerimientos de la competencia lingüística, estipulando que el inglés se haga disponible para las comunicaciones internacionales de radiotelefonía. Los cambios claves logrados en las enmiendas al Anexo 10 fueron:

- a) estipular expresamente el uso de la fraseología de la OACI;
- b) aclarando que tanto la fraseología como la competencia en el inglés común son necesarios; y
- c) reforzando las disposiciones para que el inglés se haga disponible.

2.12 Los requisitos de la competencia lingüística descritos en el Anexo 1, aplican igualmente a los hablantes de lengua materna y los que no la poseen y para los pilotos y controladores, ambos deben demostrar su Nivel 4 Operacional en competencia lingüística operacional en la utilización tanto de la fraseología de la OACI y el idioma común para el 2008.

2.13 Además, una de las Normas en el Anexo 1 estipula las evaluaciones periódicas para los pilotos y controladores quienes demuestren que su competencia lingüística se encuentra inferior al Nivel 6 de Experto, mientras que los Anexos 6 y 11 estipulan la competencia lingüística para los proveedores de servicio o personal de vigilancia de las aerolíneas. Los requisitos mínimos de competencia de la OACI que se describen en el Nivel 4 Operacional, no requieren someter a una evaluación de competencia a los candidatos que sean de “lengua materna” o “nivel superior”. Como el Nivel 4 Operacional se encuentra muy abajo del Nivel 6 de Experto, se podría asumir que la pérdida del idioma puede ocurrir en individuos con competencia de Nivel 4. Por lo tanto, se introdujo en el Anexo 1, una Norma *requiriendo* evaluaciones periódicas del idioma y un Método Recomendado *recomendando* un calendario para revisar lo introducido en el Anexo 1.

2.14 Los requerimientos de la Competencia Lingüística de la OACI consisten en un paquete de descriptores integrales (**Apéndice A a esta nota**) y de un Nivel 4 Operacional en la Escala de Calificación de la OACI (**Apéndice B a esta nota**). Los cinco descriptores integrales proporcionan todas las características comprendidas de las personas competentes y establece algún contexto para las comunicaciones. La Escala de Calificación describe el uso del idioma con características diferenciadas. (“Integrales” se refiere a comunicarse con la persona como un “todo”, a diferencia de los descriptores en la Escala de Calificación, que examinan individualmente, el uso del idioma con características diferenciadas.) A este respecto, una escala de calificación de competencia lingüística, podría ser pensada como una guía para dar un buen fallo, siendo un paso importante hacia una mejor coherencia en la aplicación de las normas lingüísticas a nivel mundial en las cuales se encuentran los pilotos y controladores. En la Escala de Calificación los descriptores integrales y descriptores están diseñados para transmitir una noción de la norma a ser utilizada como marco de referencia, para que los maestros y asesores tengan la posibilidad de emitir juicios afines sobre la competencia lingüística de los pilotos y controladores.

2.15 La Escala de Calificación de la OACI contenida en el Apéndice B a esta nota de estudio, delinea seis niveles en la escala de la competencia lingüística, comprendido entre Pre-elemental (Nivel 1) a Experto (Nivel 6) a través de seis áreas de descripción lingüística: Pronunciación, Estructura, Vocabulario, Fluidez, Comprensión e Interacciones. El número de niveles fue determinado como suficiente para demostrar un progreso adecuado en el desarrollo de la competencia lingüística, sin exceder el número de niveles entre los cuáles las personas puedan tener la capacidad de realizar diferencias significativas. No se trata de una escala a “intervalos iguales”; la cantidad de tiempo requerido para progresar de un nivel al otro, podrá variar, ej; cambiar del Nivel 2 Elemental al Nivel 3 Pre-operacional, podría tomar más tiempo o más capacitación que cambiar del Nivel 4 Operacional al Nivel 5 Avanzado.

2.16 Se debe tomar en consideración que la Escala de Calificación no se refiere a la competencia en la “lengua materna” o “nivel superior”, una decisión filosófica es que la persona de la “lengua materna” no debería ser privilegiada en un contexto a nivel mundial. Todos los participantes en las comunicaciones de radiotelefonía aeronáutica deben ajustarse a los requerimientos de competencia lingüística de la OACI, y no existe el supuesto de que necesariamente cumplen los que poseen la lengua materna.

Capítulo 3: Conciencia Lingüística

2.17 Este capítulo destaca que los Estados deberían asegurarse de alinear el uso de la fraseología a lo más cercano posible de las fraseologías normalizadas de la OACI y que los pilotos y controladores estén conscientes de los riesgos naturales debido a una comunicación de diversidad cultural. También enfatiza que el lenguaje siempre sea específico, explícito y directo, y sugiere que las organizaciones de habla inglesa, aerolíneas o centros de instrucción exploren la manera en que puedan proporcionar oportunidades de aprendizaje del inglés a un costo mínimo a los socios con códigos compartidos y a otras aerolíneas con un costo-beneficio.

2.18 Para los propósitos de esta discusión, es suficiente con que se señale que la introducción de los Requerimientos de la competencia lingüística de la OACI, en la que el uso del inglés como un idioma común en las comunicaciones internacionales de radiotelefonía está incorporado como una Norma OACI, ofreciendo una oportunidad para reforzar la adherencia estricta a la fraseología normalizada de la OACI. Existen muchas evidencias de anécdotas de las dificultades causadas por una fraseología que no está normalizada, especialmente por los que utilizan el inglés como segunda lengua o como adicional.

2.19 Es de suma importancia que ambos, los hablantes de la lengua materna y los que no lo son, conformen la fraseología normalizada de la OACI, la cual ha sido cuidadosamente y minuciosamente desarrollada durante casi quince años. El uso de la fraseología normalizada de la OACI está ahora incorporada como una Norma OACI (Anexo 10, Volumen II, 5.1.1.1.) que a la letra dice: “Se utilizará la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se haya especificado. Sólo cuando la fraseología normalizada no sea útil para una transmisión prevista, se utilizará un lenguaje claro”.

2.20 No obstante el uso cuidadoso de la fraseología de la OACI es una manera de incrementar la comunicación segura, ninguna serie de fraseologías, aunque estas sean extensas, pueden contarse para las amplias necesidades de la comunicación humana, inclusive dentro del ya relativamente limitado ambiente de las comunicaciones de control de tránsito aéreo. En todas estas situaciones para las cuales no basta con las fraseologías, de urgencia, de emergencia o cualquier otra circunstancia no rutinaria, los controladores y pilotos utilizarán el lenguaje común. Mientras que la fraseología de la OACI siempre deberá ser utilizada como primera instancia, siempre existirán situaciones, algunas rutinarias, en las que la fraseología no existe.

2.21 En este contexto, si los hablantes del idioma inglés como su lengua materna se encuentran claramente conscientes ante los retos a los que se enfrentan por los que manejan el inglés como una lengua extranjera (EFL), por ejemplo, los primeros podrían enfocarse en mantener su entonación neutral o calmada, ser explícitos, mejor que indirectos, apartarse de la jerga, del argot y expresiones idiomáticas. Pueden preguntar por la relectura y acuse de recibo de que sus mensajes han sido entendidos y que pueden atender mas cuidadosamente a situaciones de comunicación multicultural, teniendo mucho cuidado para evitar escollos de “expectación”, un tópico cubierto ampliamente en la literatura concerniente a los Factores Humanos.

Capítulo 4. Capacitación del idioma y Comunicaciones de Radiotelefonía

2.22 Un primer paso importante en el establecimiento un costo-beneficio eficiente de programas de aprendizaje de la lengua, es la selección adecuada y apropiada de los maestros. La enseñanza del idioma es una actividad profesional que requiere formación especializada.

2.23 La tripulación aérea y controladores del tránsito aéreo necesitan adquirir fraseologías, pero la capacitación en el idioma inglés no se debería limitar a solamente las fraseologías.

2.24 La competencia lingüística es una interacción intrincada de conocimientos, habilidades y competencia, necesitando mucho más que solamente memorizar palabras del vocabulario, por lo que aprender una lengua puede ser más difícil de lo que una persona pueda pensar.

2.25 Muchos factores influyen en el proceso de aprendizaje de un idioma. Es difícil predecir cuánto tiempo cualquier persona en particular necesitará para alcanzar la competencia en el Nivel 4 Operacional de la OACI, por regla general, se necesitan de entre 100 a 200 horas de contacto con la enseñanza del idioma para alcanzar una mejoría *medible*. Este número puede ser reducido a través de clases para un propósito específico que enfoque solamente hablar y escuchar.

2.26 No existen atajos para el aprendizaje de un idioma. El tiempo, la motivación y un esfuerzo maduro son siempre los requisitos.

Capítulo 5. Cumplimiento con los Requerimientos de la Competencia Lingüística de la OACI

2.27 El propósito de este capítulo es proporcionar una guía a las autoridades de aviación del Estado, a los servicios de navegación aérea (ANSPS), establecimientos de capacitación en las diferentes maneras de asegurar el cumplimiento de los requerimientos de la competencia lingüística de la OACI. Esto cubre tres importantes temas:

- a) cumplimiento con el Anexo 1 Normas 1.2.9.1 y 1.2.9.2 (requerimientos de competencia que no se refieren al nivel de la escala de calificación);
- b) demostración de competencia a nivel de experto; y
- c) demostración de competencia a los niveles 4 y 5.

2.28 Mientras que la evaluación de la competencia lingüística, de acuerdo con la escala de calificación de la competencia lingüística de la OACI, es apenas requerida para el 5 de marzo de 2008, existen buenas razones para iniciar antes la evaluación de la competencia lingüística:

- a) *Reclutamiento.* Lo más probable es que los proveedores de servicios de tránsito aéreo y aerolíneas querrán que sus nuevos reclutados cumplan con los requerimientos de la competencia lingüística como un pre-requisito para su reclutamiento;
- b) *Punto de referencia.* El establecimiento del programa de capacitación requerido para atraer a los empleados existentes hacia un nivel apropiado, requeriría una evaluación precisa del nivel de competencia lingüística del personal existente; y
- c) *Fecha límite.* A ser preparado para el 5 de marzo del 2008.

2.29 Es de mucha utilidad el comprender las circunstancias en las cuales los requerimientos de competencia lingüística de la OACI han sido introducidos, en un contexto de evaluación y capacitación del idioma inglés. Sin una Norma de la OACI explicando el nivel requerido de competencia lingüística, será difícil que la industria quiera invertir en la capacitación en el idioma inglés. Como resultado de esto, los SARPS de la OACI concernientes a los requerimientos de competencia lingüística, introducen la necesidad de una alta calidad y materiales y programas específicos de la aviación más allá de lo que actualmente está disponible e instar al desarrollo de los servicios académicamente sólidos, de alta calidad y evaluaciones apropiadas del idioma.

Capítulo 6. Evaluaciones del Lenguaje Aeronáutico

2.30 El propósito de este capítulo es el de proporcionar una guía a las Autoridades de Aviación Civil, a las aerolíneas y a los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSPS) y establecimientos de capacitación, en la selección o desarrollo de evaluaciones efectivas y apropiadas del idioma. Un objetivo particular en este capítulo, es ayudar a asegurar que las medidas y las pruebas del idioma desarrolladas por la industria de la aviación civil sean confiables, válidas y prácticas.

2.31 Los SARPS en el Anexo 1 requieren que las tripulaciones de vuelo y controladores demuestren su competencia lingüística al nivel de Operacional (Nivel 4). El Anexo 11 y el Anexo 6 asignan la responsabilidad a los proveedores de tránsito aéreo y operadores de aeronaves, respectivamente, para asegurarse de que su personal cumpla con los requerimientos de competencia lingüística de la OACI. Las evaluaciones sirven para dos propósitos: satisfacer los requisitos de la OACI, para lo cual es necesario que los pilotos y controladores demuestren suficiente competencia lingüística para las comunicaciones de radiotelefonía seguras, y proporciona puntos de referencia por los que la efectividad en la capacitación y aprendizaje del idioma puede ser evaluado.

2.32 Mientras que los requerimientos de competencia lingüística de la OACI establecen requisitos para evaluaciones, el desarrollo de los procedimientos para las evaluaciones y exámenes se le deja a los Estados, aerolíneas y organizaciones de capacitación, con responsabilidad por parte de las autoridades de aviación civil del mantenimiento de la vigilancia. No obstante, las evaluaciones de la *competencia* lingüística oral requieren que ciertos procedimientos sean utilizados y este requerimiento guiará hacia la implementación o desarrollo de las evaluaciones de la competencia lingüística. Las evaluaciones del idioma tienen un papel preponderante que jugar en la rama de la aviación, debido a que la velocidad y la seguridad están en juego. Las autoridades de aviación, las aerolíneas, los proveedores de navegación aérea así como los establecimientos de capacitación deben asegurar de que las evaluaciones del idioma que se están desarrollando para cumplir con las necesidades de la industria de la aviación, son suficientes, apropiados y justos al adherirse a las directrices mínimas establecidas en este manual.

Capítulo 7. Lenguaje Aeronáutico y Funciones del Lenguaje Comunicativo en la Radiotelefonía Aeronáutica

2.33 El objetivo de este Capítulo es proporcionar una introducción al lenguaje de la aviación y un paquete de funciones del lenguaje comunicativo, estando éste destinado a ser de uso particular para los profesores del idioma en la rama aeronáutica. También demuestra que hay tres distintos tipos de roles del lenguaje como un factor en los accidentes e incidentes de aviación:

- a) uso de fraseologías;
- b) competencia en el lenguaje común;
- c) uso de más de un idioma.

Capítulo 8. Apoyo adicional para la Enseñanza y el Aprendizaje

2.34 El Capítulo 8 contiene información dirigida a los maestros del idioma, desarrolladores de material, para pilotos y controladores de tránsito aéreo sobre factores que mejoran el aprendizaje de la lengua.

3. Conclusión

3.1 Mejorar las comunicaciones no puede ser visto como una obligación para los Estados que no es el inglés su lengua materna o del personal por sí solo. Todos los Estados Contratantes de la OACI, las aerolíneas, los proveedores de servicios y organizaciones de capacitación deben tener el interés y la obligación de llevar cada uno la mitad del peso de la carga. Hay un sinnúmero de maneras que los Estados de habla inglesa, las organizaciones y el personal pueden colaborar. La primera y más fácil medida es que los Estados Contratantes mejoren sus propios estándares de comunicaciones y que las fraseologías sean alineadas lo más cercano a las fraseologías de la OACI.

3.2 Las aerolíneas pueden apoyar a sus socios de códigos compartidos y a otros en el establecimiento de programas específicos de inglés de alta calidad, ya sea proporcionando personal de capacitación calificado en el país, o haciendo la capacitación del idioma inglés disponible a un bajo costo para socios internacionales en los centros de capacitación existentes. En poco tiempo, los Estados y organizaciones de habla inglesa y con nivel superior, que obviamente están en ventaja con respecto a las disposiciones para reforzar el uso del inglés, puedan facilitar el movimiento hacia un ambiente seguro en las comunicaciones a través de dar asistencia a esos Estados que no tienen el inglés como lengua materna o no muy aventajada. Una cooperación de la comunidad aeronáutica comprometida a comunicarse mejor, volará con más seguridad.

3.3 En resumen, los requerimientos de competencia lingüística de la OACI son:

- **reforzar** el requerimiento del idioma inglés a ser proporcionado por los proveedores de servicios de la navegación aérea para los vuelos internacionales a través de aumentarlo de nivel de Recomendación a una Norma (Anexo 10);
- **establecer** requerimientos mínimos de nivel de aptitud para la competencia lingüística para las tripulaciones de vuelo y controladores de tráfico aéreo (Anexo 1);
- **introducir** una escala de calificación de la competencia lingüística aplicable tanto a los de inglés como lengua materna como a los no hablantes de la lengua inglesa (Anexo 1);
- **aclarar** el requisito para el uso tanto de la lengua corriente como la de fraseologías (Anexo 10);
- **normalizar** el uso de las fraseologías de la OACI (Anexo 10);
- **recomendar** un calendario de evaluaciones para mostrar la competencia lingüística (Anexo 1); y
- **proporcionar** vigilancia del cumplimiento del personal de provisión de servicios y operadores (Anexos 6 y 11).

3.4 Desde un punto de vista realista, la implementación de los requerimientos de competencia lingüística de la OACI no pueden eliminar de manera completa todas las fuentes de la mala comunicación en las comunicaciones de radiotelefonía. Más bien, la meta es asegurarse, lo más que se pueda, de que todos los hablantes

tengan la suficiente competencia lingüística. Mientras que los errores en la comunicación probablemente nunca podrán ser erradicados completamente, el uso disciplinado de la fraseología de la OACI, el cumplimiento con los requerimientos de la competencia lingüística de la OACI, la conciencia de los escollos potenciales del lenguaje, y un entendimiento de las dificultades a las que se enfrentan los no hablantes del inglés como lengua materna, les permitirá a los pilotos y controladores reconocer de manera más rápida los errores de comunicación y poder trabajar sobre éstos.

4. Acción sugerida

- a) tomar debida nota de la información presentada en esta nota de estudio; e
- b) iniciar actividades preparatorias en un esfuerzo para cumplir con los requerimientos de competencia de la OACI para el 5 marzo de 2008.

APÉNDICE A

DESCRIPTORES INTEGRALES

Para cumplir con los requisitos en materia de competencia lingüística prescritos en el Capítulo 1, 1.2.9 (Anexo 1), 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.

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 (por 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 se entienda para la comunicación aeronáutica.

APÉNDICE B

ESCALA DE CALIFICACIÓN DE LA COMPETENCIA LINGÜÍSTICA DE LA OACI

1.1 Niveles experto, avanzado y operacional

NIVEL	PRONUNCIACIÓN <i>Se expresa en un dialecto o acento inteligible para la comunidad aeronáutica.</i>	ESTRUCTURA <i>Las estructuras gramaticales pertinentes y las estructuras de las frases están determinadas por las funciones del lenguaje apropiadas a la tarea.</i>	VOCABULARIO	FLUIDEZ	COMPRESIÓN	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 facilidad de 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 facilidad de comprensión.	Utiliza las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases con buen dominio y coherencia. Intenta expresarse mediante 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 o 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.
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 facilidad de 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 o conjunciones. Las palabras superfluas no lo conlucden.	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 aclaración.	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.

Los niveles 1, 2 y 3 figuran en la página siguiente.

1.2 Niveles preoperacional, elemental y preelemental

NIVEL	PRONUNCIACIÓN <i>Se expresa en un dialecto o acento inteligible para la comunidad aeronáutica.</i>	ESTRUCTURA <i>Las estructuras gramaticales pertinentes y las estructuras de las frases están determinadas por las funciones del lenguaje apropiadas a la tarea.</i>	VOCABULARIO	FLUIDEZ	COMPRENSIÓN	INTERACCIONES
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 facilidad de 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 inapropiada. 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 facilidad de 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 cuidadosa 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.

Los niveles 4, 5 y 6 figuran en la página precedente.

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 preelemental, elemental y preoperacional 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 y evaluación, y para la asistencia a los candidatos en la obtención del Nivel operacional (Nivel 4).