

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR DA FORÇA AÉREA

2007/2008



TII

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM, SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA.

**O RECONHECIMENTO DOS NÍVEIS DE
COMPETÊNCIA LINGUÍSTICA ATRIBUÍDOS
PELA FAP À LUZ DOS NOVOS REQUISITOS
ICAO**

**FERNANDO PAULO SERRA LOPES
CAP/TODCI**



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**O RECONHECIMENTO DOS NÍVEIS DE COMPETÊNCIA
LINGUÍSTICA ATRIBUÍDOS PELA FAP À LUZ DOS
NOVOS REQUISITOS ICAO**

CAP/TODCI Fernando Paulo Serra Lopes

Trabalho de Investigação Individual do CPOS/FA 2007/2008

Lisboa 2008



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**O RECONHECIMENTO DOS NÍVEIS DE COMPETÊNCIA
LINGUÍSTICA ATRIBUÍDOS PELA FAP À LUZ DOS
NOVOS REQUISITOS ICAO**

CAP/TODCI Fernando Paulo Serra Lopes

Trabalho de Investigação Individual do CPOS/FA 2007/2008

Orientador: MAJ Renato Pinheiro

Lisboa 2008

Agradecimentos

Aos responsáveis pelas áreas onde se procedeu à recolha de informação sobre o tema, pela colaboração prestada.

Ao MAJ Pinheiro, pela criteriosa orientação e permanente disponibilidade.

Índice

Introdução.....	1
1. Enquadramento conceptual.....	3
a. Matriz teórica.....	3
b. Quadro síntese do modelo de análise.....	4
c. Síntese.....	5
2. O sistema NATO de avaliação da competência linguística.....	6
a. Antecedentes.....	6
b. O STANAG 6001.....	6
(1) Parâmetros de avaliação.....	7
(2) Níveis de competência linguística.....	7
(3) <i>Standardized Language Profile</i> (SLP).....	9
c. Aplicação na Força Aérea Portuguesa.....	9
d. Síntese.....	10
3. Requisitos de competência linguística ICAO.....	10
a. Antecedentes.....	10
b. Escala de avaliação da competência linguística.....	11
(1) Descritores holísticos.....	12
(2) Parâmetros de avaliação.....	12
(3) Níveis de competência linguística.....	13
c. Impacto futuro na segurança aérea internacional.....	14
d. Síntese.....	15
4. O sistema NATO versus o sistema ICAO.....	16
a. Semelhanças e diferenças.....	16
b. Construção de uma tabela de equivalências.....	17
c. Síntese.....	19
Conclusão.....	19
Bibliografia.....	24
Anexos.....	27

Resumo

A Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) introduziu recentemente uma alteração ao seu Anexo 1 – *Personnel Licensing*, estabelecendo a obrigatoriedade de demonstração de um nível de competência mínimo na língua inglesa para os agentes aeronáuticos que, em voos internacionais, têm de efectuar comunicações via rádio. Após décadas de atenção centrada essencialmente na fraseologia, a ICAO vem assim reconhecer a importância vital de um conhecimento mais abrangente da língua normalmente utilizada no contexto aeronáutico internacional. Resultados das investigações efectuadas às causas de diversos acidentes e incidentes registados nos últimos anos apontam para a existência de problemas de comunicação entre tripulações e controladores de tráfego aéreo, devido à fraca competência na língua inglesa.

A Força Aérea Portuguesa (FAP) tem vindo a seguir uma política que visa o reconhecimento por entidades civis das competências adquiridas no âmbito militar. Nessa medida, a vasta experiência da FAP no campo da avaliação da competência linguística, através do STANAG 6001, tem aqui uma oportunidade para dar o seu contributo ao prosseguimento dessa política, com evidentes vantagens para a organização, em particular no que se refere ao aumento da segurança de voo.

Este trabalho de investigação estabelece uma ligação entre os requisitos linguísticos definidos pela ICAO e o sistema de avaliação da competência linguística utilizado pela FAP, através da construção de uma tabela de equivalências. A aceitação da validade desta tabela pela autoridade nacional competente – o INAC – permitirá o reconhecimento dos níveis de competência linguística atribuídos pela FAP e, conseqüentemente, a conformidade com a alteração preconizada pela ICAO.

Seguindo o método de investigação em ciências sociais de Raymond Quivy, este estudo parte da questão central e faz uma análise do STANAG 6001 e do sistema ICAO, relacionando depois os dois sistemas de avaliação. Por fim, as hipóteses formuladas são verificadas e validadas em função dos resultados obtidos.

A principal conclusão deste trabalho reside na validação da tabela de equivalências da competência linguística proposta, abrindo assim caminho ao reconhecimento dos níveis atribuídos pela FAP à luz dos novos requisitos ICAO.

Abstract

The International Civil Aviation Organization (ICAO) has recently introduced an amendment to its Annex 1 – *Personnel Licensing*, establishing that aviation professionals who make radiotelephony communications in international flights shall demonstrate a minimum proficiency level in the English language. After decades of attention mainly dedicated to phraseology, ICAO thus recognizes the vital importance of a more comprehensive approach to the language normally used in the international aviation context. Results of investigations on the causes of several accidents and incidents that took place in the last few years indicate the existence of communication problems between flight crews and air traffic controllers due to lack of proficiency in the English language.

The Portuguese Air Force (PRTAF) has been following a policy aimed at the recognition by civilian entities of competences acquired in the military context. In this sense, the vast experience of the PRTAF in the field of language proficiency testing, through STANAG 6001, now has an opportunity to give its contribution to this policy, with obvious advantages for the organization, particularly with regard to an increase in flight safety.

This research establishes a connection between the ICAO language proficiency requirements and the language proficiency evaluation system used by the PRTAF, through the development of an equivalence table. The acceptance of the validity of this table by the national competent authority – INAC – will allow for the recognition of the language proficiency levels awarded by the PRTAF and, consequently, the conformity with the ICAO amendment.

Following Raymond Quivy's social science research method, this study starts from the research question and analyses the STANAG 6001 and the ICAO system, relating both systems of language proficiency evaluation. Finally, the hypotheses formulated are verified according to the results obtained.

The main conclusion of this research lies in the validation of the language proficiency equivalence table that is proposed, thus making way for the recognition of the levels awarded by the PRTAF in light of the new ICAO requirements.

Palavras-chave

Competência linguística

Nível de competência linguística

Parâmetro de avaliação

Segurança de voo

Sistema de avaliação

Lista de abreviaturas

CEMFA	Chefe de Estado-Maior da Força Aérea
CEMGFA	Chefe de Estado-Maior-General das Forças Armadas
DINST	Direcção de Instrução
ELI	Escola de Língua Inglesa
FAP	Força Aérea Portuguesa
FCL	Flight Crew Licensing
ICAO	International Civil Aviation Organization
INAC	Instituto Nacional de Aviação Civil
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirements
NATO	North Atlantic Treaty Organization
PRICESG	Proficiency Requirements in Common English Study Group
PRTAF	Portuguese Air Force
SLP	Standardized Language Profile
STANAG	STANdardization AGreement
UE	União Europeia

Introdução

A recente alteração ao Anexo 1 – *Personnel Licensing*, da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), estabelece para os agentes que – no âmbito aeronáutico – têm de efectuar comunicações via rádio, em particular pilotos e controladores de tráfego aéreo, a obrigatoriedade de demonstração de níveis de conhecimentos de Inglês mínimos para exercerem a profissão. Esta alteração, preconizada pela ICAO e adoptada, também, pela Joint Aviation Authorities (JAA) e pela União Europeia (UE) no âmbito do Céu Único Europeu – neste último caso apenas para controladores –, entrou em vigor a partir de 5 de Março de 2008. Em nome da segurança de voo, a aviação civil e a militar tendem a esbater fronteiras e harmonizar regras e procedimentos conducentes a uma maior interoperabilidade. Procurando manter-se a par da evolução futura da aviação internacional, nas suas diversas vertentes, a Força Aérea Portuguesa (FAP) não pode alhear-se deste processo e deve procurar mecanismos de convergência que permitam a adopção destes requisitos linguísticos, tendo em conta o aumento dos padrões de segurança de voo que estes se propõem alcançar, objectivo sempre presente e tão caro à organização.

Acresce que a FAP aplica desde meados dos anos setenta, na avaliação das competências em língua inglesa dos seus militares, o STANAG 6001, cujo sistema de avaliação e parametrização em tudo se assemelha ao agora preconizado pela ICAO e adoptado pela JAA e UE. Contudo, os níveis linguísticos atribuídos nesse STANAG apenas têm, por ora, reconhecimento no âmbito da Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO), não constituindo, por conseguinte, uma mais-valia nem para os militares avaliados, nem para a organização, com evidentes desvantagens para ambos.

Nessa medida, é objectivo deste estudo procurar determinar o grau de compatibilidade entre os dois sistemas de avaliação das competências em língua inglesa e construir uma tabela de equivalências que, por fim, possibilite o reconhecimento externo dos níveis de capacidade linguística de pilotos e controladores da FAP, à luz dos novos requisitos ICAO. Esse reconhecimento iria, assim, ao encontro da política da organização nessa matéria, contribuindo, igualmente, para o aumento da segurança aérea internacional.

Com base no enquadramento que se procurou dar a este assunto, foi possível definir a seguinte questão central que servirá de linha de orientação para este estudo:

“Em que medida os níveis de competência em língua inglesa atribuídos pela FAP reúnem as condições essenciais para serem reconhecidos à luz dos novos requisitos estabelecidos no Anexo 1 da ICAO?”

Desta questão central emergem algumas questões derivadas, que servirão, de algum modo, de base na estruturação e desenvolvimento do trabalho:

- Como se caracterizam os dois sistemas de avaliação?
- Quais as suas principais semelhanças e diferenças?
- Essas diferenças são inultrapassáveis, ou colmatáveis?

Procurando dar resposta à questão central foram formuladas duas hipóteses, que serão objecto de análise no decorrer deste trabalho:

- H1 - O sistema de avaliação de competência em língua inglesa utilizado na FAP reúne as condições essenciais para garantir o reconhecimento dos níveis que atribui à luz dos novos requisitos estabelecidos no Anexo 1 da ICAO;
- H2 - O sistema em curso tem implicações positivas ao nível da segurança de voo.

Importa ainda definir alguns termos fundamentais para este estudo:

Competência linguística – capacidade que um indivíduo possui para comunicar numa determinada língua;

Nível de competência linguística – avaliação quantitativa e/ou qualitativa da capacidade que um indivíduo possui para comunicar numa determinada língua;

Parâmetro de avaliação – área ou aspecto específico da competência linguística que é objecto de medição quantitativa e/ou qualitativa;

Segurança de voo – conjunto de acções e competências que contribuem para a minimização do risco de acidentes ou incidentes no âmbito da aviação.

A metodologia a seguir na busca da resposta à questão central, através da verificação das hipóteses, será o método científico de investigação em ciências sociais, de Raymond Quivy. Numa fase inicial proceder-se-á a leituras exploratórias e à recolha de informação sobre o tema junto de responsáveis por áreas-chave em torno desta problemática, nomeadamente o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), a Escola de Língua Inglesa (ELI) da FAP, a Comissão Técnica da Especialidade TOCART/OPCART e a Repartição de Pilotagem e Navegação da FAP. No seu capítulo inicial, este estudo irá começar por fazer o enquadramento conceptual da problemática a tratar, através da matriz teórica e do quadro síntese do modelo de análise. Nos dois capítulos seguintes caracterizar-se-á cada um dos sistemas de avaliação da competência em língua inglesa atrás referidos. No quarto capítulo analisar-se-ão os seus pontos comuns, bem como as suas principais diferenças, procurando estabelecer uma tabela de equivalências entre ambos. As hipóteses formuladas para a questão central serão então verificadas através das conclusões dessa análise, procurando determinar o seu grau de validade na obtenção de uma resposta.

1. Enquadramento conceptual

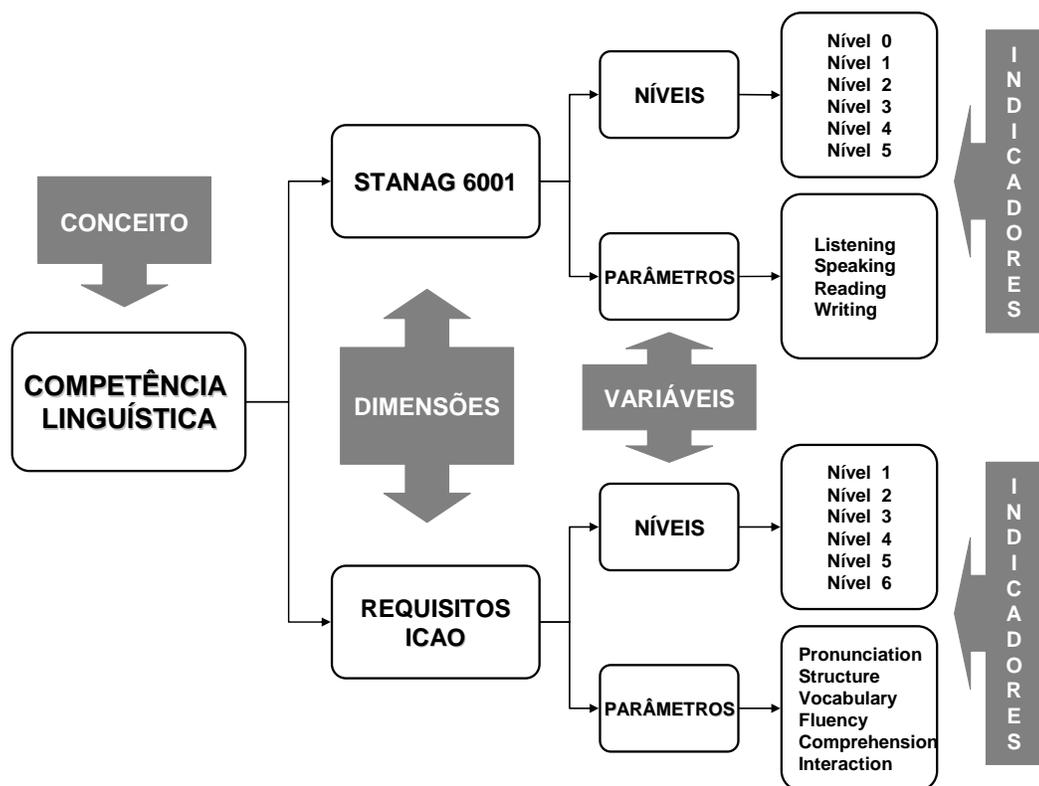
a. Matriz teórica

A língua inglesa assume cada vez mais o papel de verdadeira *língua franca* a nível mundial. Com efeito, independentemente da nossa posição pessoal face a este facto, ele apresenta-se hoje como uma realidade incontornável. A necessidade de uma língua que funcione como plataforma comum de entendimento entre os países, no âmbito de um relacionamento político e económico cada vez mais marcado pela globalização, assim o determinou. Neste contexto, o domínio da língua inglesa vem assumindo uma importância crescente como ferramenta indispensável para o sucesso em qualquer área profissional. No âmbito aeronáutico, esse domínio é, na actualidade, imprescindível não apenas para o sucesso pessoal, mas, sobretudo, para a segurança de toda a actividade aérea.

Até à data, a Organização da Aviação Civil Internacional não preconizava a necessidade de demonstração de níveis de conhecimentos de Inglês aos agentes aeronáuticos que, no âmbito de voos internacionais, têm de efectuar comunicações via rádio, em particular pilotos e controladores. A recente alteração ao Anexo 1 da ICAO, Emenda 164 – adição do parágrafo 1.2.9 – e correspondente conjunto de requisitos de competência na língua inglesa – em apêndice ao referido anexo –, veio alterar este panorama. Com efeito, a partir de 5 de Março de 2008, os agentes aeronáuticos aqui referidos devem demonstrar, periodicamente, um grau de conhecimentos mínimo, de acordo com os requisitos estabelecidos no apêndice ao Anexo 1, de forma a poderem operar internacionalmente. Estes requisitos ICAO foram também adoptados pela Joint Aviation Authorities através da Emenda 7 – parágrafo 1.010 (a)(4) – ao JAR-FCL 1, datada de 1 de Dezembro de 2006. Paralelamente, no âmbito da legislação relativa ao Céu Único Europeu, foi emitida a Directiva 2006/23/CE do Parlamento Europeu e do Conselho da União Europeia, relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo, que adopta igualmente os requisitos linguísticos ICAO para estes agentes. Esta directiva aguarda transposição para a legislação nacional, devendo entrar em vigor, no que ao seu Artigo 8º diz respeito – averbamentos linguísticos – até 17 de Maio de 2010. No nosso país, o Instituto Nacional de Aviação Civil, autoridade máxima para o sector aeronáutico a nível nacional, emitiu a Circular de Informação Aeronáutica 25/07 de 27 de Novembro de 2007, visando já a transposição do parágrafo 1.2.9 do Anexo 1 da ICAO e do parágrafo 1.010 (a)(4) do JAR-FCL 1 para o âmbito nacional.

A Força Aérea Portuguesa, por sua iniciativa, tem vindo a prosseguir uma política que visa a obtenção de reconhecimento por entidades civis das competências adquiridas no âmbito militar. As recentes alterações ao programa de pilotagem no sentido de o compatibilizar com o preconizado no JAR-FCL 1 são bem a prova desse esforço. Contudo, as emendas entretanto introduzidas e já referidas no parágrafo anterior requerem, igualmente, um mecanismo de reconhecimento das competências em língua inglesa dos agentes aeronáuticos da FAP por elas abrangidos, de forma a possibilitar conformidade total. Esse reconhecimento das competências em língua inglesa adquiridas por pilotos e controladores da FAP no seio da organização possibilitará a desejada conformidade com as emendas já referidas. Além disso, evitará ainda a necessidade de efectuar a reavaliação periódica dessas competências em estabelecimentos externos autorizados, nos termos previstos pelas emendas.

b. Quadro síntese do modelo de análise



Quadro 1 – Quadro síntese do modelo de análise

No âmbito aeronáutico vários são os factores, tanto de natureza humana como material, que contribuem para a segurança de voo. Efectivamente, desde a qualidade da própria aeronave até às condições de pista, passando pela competência de pilotos e controladores ou pelas infra-estruturas aeroportuárias, tudo contribui para que os voos se efectuem em condições de segurança. No que respeita exclusivamente aos factores humanos, também aqui vários aspectos assumem um papel preponderante, desde a condição física e psíquica à competência linguística, sem esquecer a competência funcional, que se traduz numa maior ou menor capacidade de operar os equipamentos. Este estudo, contudo, limitar-se-á a analisar o aspecto da competência linguística, conforme apresentado no quadro síntese do modelo de análise. O conceito de competência linguística aqui tratado será analisado em duas dimensões, correspondendo a dois sistemas existentes para avaliar essa competência, o STANAG 6001 e os novos requisitos linguísticos ICAO. Estas duas perspectivas sobre aquele conceito apresentam, por sua vez, duas variáveis de análise, sob a forma de níveis e parâmetros. Os indicadores correspondentes a cada uma das variáveis representam a medida final de quantificação do conceito objecto deste estudo.

c. Síntese

A questão da competência linguística como factor relevante para a segurança de voo deu finalmente um passo muito significativo através dos novos requisitos linguísticos ICAO, também adoptados pela JAA e pela União Europeia. Começa agora a olhar-se com outra atenção para o papel fundamental desempenhado pela língua inglesa fora do contexto da fraseologia, também por força das inúmeras ocorrências anuais motivadas por uma insuficiente competência linguística por parte quer de pilotos, quer de controladores. Por esta razão, embora consciente da importância que outras competências assumem no mundo da aviação, este trabalho irá centrar-se apenas no conceito de competência linguística e em duas vertentes de avaliação dessa competência.

O próximo capítulo irá justamente abordar a primeira dessas vertentes de avaliação, o sistema utilizado nos países da NATO, designado STANAG 6001. Serão analisadas as suas origens e as suas principais características, referindo igualmente a sua aplicação no âmbito nacional e da Força Aérea em particular.

2. O sistema NATO de avaliação da competência linguística

a. Antecedentes

A Organização do Tratado do Atlântico Norte, como aliança político-militar formada por diversos países e em permanente evolução, desde sempre sentiu a necessidade e a importância fulcral de uma língua comum que facilitasse o entendimento entre todos os membros. Nesse sentido, a língua inglesa e a francesa foram constituídas como línguas oficiais para efeitos de comunicação dentro da organização e para o exterior desta. Para além da necessidade de uma língua comum para as reuniões, documentação e comunicações oficiais, era essencial que ela existisse nos locais de trabalho compostos por pessoas oriundas dos vários países membros, em particular no quartel-general da NATO, na Bélgica. Nesses locais de trabalho co-habitam militares e civis nomeados pelos países membros para o cumprimento das missões da Aliança. A necessidade imperiosa de entendimento originou a inclusão de requisitos mínimos de Inglês e/ou Francês nos *job descriptions* para cada cargo. No entanto, até 1976, ano em que o STANAG 6001 entrou em vigor, não existia um documento aprovado e seguido pelos estados-membros como referência comum em termos de requisitos linguísticos. Consequentemente, a noção de *requisito mínimo* que cada membro fazia das competências linguísticas exigidas para cada posição dependia, em grande medida, da sua própria interpretação. Como resultado, as pessoas seleccionadas e nomeadas pelos países para assumirem cargos na organização nem sempre possuíam as competências linguísticas adequadas ao cabal desempenho da missão. Esta situação era propícia a falhas de comunicação e dificuldades de entendimento sempre indesejáveis.

b. O STANAG 6001

A criação de um documento com critérios de avaliação da competência linguística veio suprir as lacunas atrás referidas e proporcionar uma plataforma comum de entendimento a todas as entidades com responsabilidades nesta área, no âmbito da NATO. As escolas e centros de avaliação nacionais passaram então a dispor de uma referência que traçou novas linhas de orientação e veio a estabelecer-se como base de desenvolvimento de todo o trabalho de avaliação da competência linguística. Surgindo como nova referência para todos os países membros da aliança, este documento eliminou as díspares referências nacionais existentes, alcançando, assim, o objectivo

essencial da uniformização de critérios. Este documento designou-se STANAG 6001 – *Language Proficiency Levels* e entrou em vigor a 21 de Outubro de 1976.

(1) Parâmetros de avaliação¹

O STANAG 6001 estabeleceu quatro áreas de avaliação, correspondentes às grandes áreas de competência linguística – *skills* – comumente reconhecidas, *Listening*, *Speaking*, *Reading* e *Writing*. O parâmetro *Listening* testa a capacidade de compreensão oral, em regra através da audição de uma gravação contendo um determinado número de perguntas. O parâmetro *Speaking* testa a capacidade de expressão oral através da realização de uma entrevista. Durante essa entrevista são avaliados aspectos como a fluência, a pronúncia, a estrutura gramatical, a compreensão, o vocabulário e a capacidade de interação do entrevistado com o entrevistador. O parâmetro *Reading* testa a capacidade de compreensão escrita, essencialmente através da interpretação de textos. O quarto e último parâmetro, *Writing*, visa testar a capacidade de expressão escrita, quer através de perguntas isoladas, quer através de exercícios de produção escrita onde se avalia o domínio da construção frásica e da estrutura gramatical.

(2) Níveis de competência linguística²

A avaliação de cada um dos parâmetros atrás referidos é feita através da atribuição de níveis de competência linguística. Para esse efeito, o STANAG 6001 definiu seis níveis-base, de 0 a 5. Para além desses níveis-base, a seguir descritos, existem ainda níveis intermédios. Esses níveis intermédios, designados *plus levels*, caracterizam-se por um sinal + após os valores base, excepto para o nível 5 (0+, 1+, 2+, 3+, 4+). A sua atribuição é feita quando a competência linguística excede substancialmente um determinado nível-base, mas não é suficientemente boa ou consistente para atingir o nível-base seguinte. Tipicamente, o desempenho num nível intermédio é de 60% do próximo nível-base. Como foi referido anteriormente, estes níveis de competência linguística são atribuídos a cada um dos parâmetros descritos em (1). No entanto, para efeitos deste trabalho, apenas o parâmetro *Speaking*³ importa, por ser o único comparável ao sistema ICAO, que só testa precisamente a expressão oral. Assim, a descrição de níveis que se segue somente caracteriza este parâmetro.

¹ Informação extraída do STANAG 6001

² Idem

³ Anexo A deste trabalho

O **nível 0** corresponde a um indivíduo que não possui capacidade para comunicar oralmente na língua testada. O **nível 1** designa-se *Survival* e, a este nível, o avaliado demonstra uma competência linguística adequada apenas para comunicar em contextos simples e de rotina diária sobre assuntos do domínio comum, através de frases curtas sobre tópicos familiares, cortesias mínimas, alimentação e alojamento, instruções simples e pedidos de auxílio. A interação é naturalmente limitada e frequentemente interrompida pela necessidade de clarificações e repetições. Os erros ao nível da pronúncia, vocabulário e estrutura gramatical são frequentes e, muitas vezes, alteram o significado. O discurso caracteriza-se, ainda, por hesitações e pausas frequentes na busca do vocabulário adequado. Embora se consiga exprimir ao nível da frase, manifesta tendência para utilizar sempre o mesmo tempo verbal – presente – e um grau de fluência mínimo. O **nível 2** designa-se *Functional* e é já adequado para comunicar no âmbito social e profissional sobre temas de carácter geral, mas dentro de um contexto que se restringe ao concreto. O avaliado faz sobretudo uso de estruturas gramaticais básicas e vocabulário de uso mais frequente, evitando estruturas mais complexas ou utilizando-as incorrectamente. De um modo geral, o discurso é adequado às situações, ainda que, por vezes, erros gramaticais, de vocabulário e de pronúncia possam alterar o significado. Expressa-se já ao nível do parágrafo, ainda que simples, fazendo uso do presente, passado e futuro na sua narrativa. O **nível 3** designa-se *Professional* e caracteriza um indivíduo capaz de participar em conversas formais e informais sobre temas de natureza social, profissional, ou pessoal. Raramente solicita repetições, embora sinta alguma dificuldade em seguir conversas em ritmo mais rápido, ou que envolvam o uso de regionalismos ou calão. É capaz de interagir correctamente na maioria das situações e expõe as suas ideias com clareza, expressando-se de modo natural e fluente. Evidencia dificuldades na utilização de referências culturais e, por vezes, nas implicações de algumas expressões idiomáticas e nuances da linguagem. A pronúncia pode ser claramente estrangeira, mas os erros são ocasionais e restringem-se a vocabulário e estruturas mais complexas e de baixa frequência, raramente interferindo com a compreensão. O **nível 4** designa-se *Expert* e, a este nível, o indivíduo expressa-se com grande precisão estrutural e de vocabulário, mesmo em áreas profissionais mais sofisticadas, em domínios que vão desde a economia à cultura, passando pela ciência ou pela tecnologia. Embora alguns aspectos de

estilo e pronúncia o identifiquem como não nativo, demonstra uma grande fluência e naturalidade e adapta facilmente o tipo de linguagem às circunstâncias e à audiência. O **nível 5** designa-se *Highly-articulate native* e caracteriza um indivíduo com uma capacidade de comunicação idêntica à de um nativo culto, nos seus múltiplos aspectos. A compreensão e expressão demonstram um total domínio de estruturas complexas e de baixa frequência, incluindo expressões idiomáticas, coloquialismos, dialectos e referências culturais. É aceite como igual pelos nativos da língua.

Como referido no início deste ponto (2), existem ainda cinco níveis intermédios, designados *plus levels*, aumentando desta forma o total de níveis a atribuir para onze. Não foi feita aqui a sua caracterização, uma vez que, por definição, se aplicam a um indivíduo que evidencie um desempenho equivalente a cerca de 60% do exigido no nível-base seguinte.

(3) *Standardized Language Profile (SLP)*

A avaliação da competência linguística de acordo com o STANAG 6001 dará lugar à atribuição de um nível SLP, que representará o perfil linguístico do avaliado, determinado segundo a metodologia preconizada naquele documento. Esse nível SLP consiste em quatro dígitos, representando o nível de competência linguística alcançado em cada um dos parâmetros de avaliação descritos em (1), respectivamente, *Listening*, *Speaking*, *Reading* e *Writing*. Deste modo, o perfil linguístico será sempre representado por quatro dígitos, precedidos das letras de código SLP – por exemplo, SLP 4332, para um indivíduo com nível 4 no parâmetro *Listening*, 3 no *Speaking*, 3 no *Reading* e 2 no *Writing*.

c. Aplicação na Força Aérea Portuguesa

Por carta de promulgação nacional de 25 de Junho de 1976 do Chefe de Estado-Maior-General das Forças Armadas (CEMGFA), o STANAG 6001 entrou em vigor e passou a constituir referência para efeitos de avaliação linguística nos três ramos das Forças Armadas, a partir de 1 de Setembro do mesmo ano. Mais tarde, através da Directiva 4/85 do CEMGFA, o Estado-Maior General das Forças Armadas (EMGFA) passou a ser a entidade responsável pela certificação, a nível nacional, do grau de competência linguística dos militares portugueses nomeados para missões no âmbito da NATO. Alguns anos antes, em 1978, através do Despacho 7/78, o Chefe de Estado-Maior da Força Aérea (CEMFA) à época determinou a implementação de um

programa de formação e avaliação dos militares da Força Aérea, nos termos do STANAG 6001. O referido despacho preconizava a realização de cursos de língua inglesa na ELI, a serem frequentados por todos os militares do quadro permanente da FAP, com o objectivo de atingirem o nível SLP 3333. Este nível SLP foi definido como referência tendo em consideração que era o mais habitualmente exigido, em termos de competência linguística, para cargos no âmbito da NATO. Desde então, até hoje, continuam a realizar-se na ELI cursos de língua inglesa, assim como testes de aferição linguística, para todos os militares da Força Aérea, em concordância com o estabelecido no STANAG 6001.

d. Síntese

A introdução do STANAG 6001 em 1976 constituiu um passo muito importante na uniformização do processo de avaliação da competência linguística nos países da NATO. Com efeito, a definição de critérios de avaliação objectivos, através de níveis e parâmetros, introduziu uma referência para todos os intervenientes nesse processo, alcançando assim uma plataforma comum de entendimento e, simultaneamente, reduzindo as discrepâncias na interpretação dos níveis linguísticos requeridos pelos *job descriptions*. Portugal, e a FAP em particular, adoptou e aplicou, desde a primeira hora, as determinações deste documento, com evidentes vantagens para todos, quer ao nível da qualidade da avaliação, quer do grau de conhecimentos dos seus militares.

Caracterizado o STANAG 6001, no próximo capítulo serão analisados os novos requisitos de competência linguística estabelecidos pela ICAO, incluindo as razões que estiveram na origem do seu desenvolvimento e os objectivos pretendidos.

3. Requisitos de competência linguística ICAO

a. Antecedentes

A Convenção de Chicago, que teve lugar em 1944, resultou na criação da Organização da Aviação Civil Internacional – ICAO, com o objectivo de estabelecer uma autoridade internacional para regulamentar o sector da aviação civil, normalizar procedimentos e aspectos técnicos e, ainda, arbitrar eventuais disputas entre os estados contratantes. O Anexo 1 a esta convenção estabeleceu normas e qualificações necessárias para a emissão de licenças a diversos agentes aeronáuticos, pilotos e controladores aéreos, entre outros, visando sempre a segurança aérea internacional.

Contudo, este anexo não fazia referência à necessidade de competências mínimas a nível linguístico. Durante décadas, a preocupação da organização nesta matéria centrou-se exclusivamente na fraseologia e vocabulário técnico. No entanto, na busca incessante de um nível de segurança mais elevado na actividade aérea, os especialistas, tanto da ICAO como de outras organizações, têm desenvolvido investigações que permitiram concluir que uma insuficiente competência linguística por parte de pilotos e controladores tem contribuído para a cadeia de eventos que conduziram a vários acidentes graves e inúmeros incidentes. É justamente esta conclusão que está expressa no seguinte extracto da Resolução A32-16, de 1998, em que a Assembleia-Geral da ICAO afirmava que “...recent major accident investigations have indicated lack of proficiency and comprehension of the English language by flight crews and air traffic controllers alike as a contributing factor...” e instruía a Comissão de Navegação Aérea no sentido de tomar medidas urgentes sobre a questão da competência linguística. Esta resolução visava a introdução de alterações em alguns anexos que obrigassem os estados membros a assegurarem que controladores aéreos e pessoal navegante envolvidos em operações de voo possuiriam competência mínima na língua inglesa. Em 2000 foi constituído um grupo de trabalho, o *Proficiency Requirements in Common English Study Group* – PRICESG, composto por peritos linguísticos e operacionais, representando os estados membros e organizações internacionais. Este grupo de trabalho reuniu durante os anos de 2000 e 2001 e resultou na criação de novos requisitos linguísticos para aplicação no âmbito aeronáutico. Em Março de 2003, através da Emenda 164 ao Anexo 1, o Conselho adoptou os novos requisitos de competência linguística para a aviação civil internacional, que entraram em vigor em 5 de Março de 2008. Paralelamente, foram adoptadas emendas aos anexos 6, *Operation of Aircraft*, 10, *Aeronautical Telecommunications* e 11, *Air Traffic Services*.

b. Escala de avaliação da competência linguística⁴

O Anexo 1 da ICAO contém, entre outros, o Apêndice 1, *Requirements for Proficiency in Languages used for Radiotelephony Communications* e o Attachment A, *ICAO Language Proficiency Rating Scale*. O primeiro inclui os descritores holísticos que devem ser observados na avaliação da competência linguística enquanto o segundo consiste na nova tabela de requisitos de competência linguística ICAO.

⁴ Anexo B deste trabalho

(1) Descritores holísticos ⁵

Para além de níveis e parâmetros de avaliação que examinam aspectos concretos da competência linguística, os requisitos ICAO incluem cinco descritores holísticos, que constituem traços gerais e características considerando a capacidade de comunicação como um todo. Assim, em termos holísticos, um indivíduo proficiente na língua deverá ser capaz de:

- a) Comunicar eficazmente tanto em situações presenciais (frente a frente) como não presenciais (telefónicas/radiotelefónicas);
- b) Comunicar, com precisão e clareza, sobre tópicos correntes, concretos e de natureza profissional;
- c) Utilizar estratégias de comunicação apropriadas para trocar mensagens e reconhecer e resolver mal-entendidos (por exemplo, resolver, confirmar ou clarificar informações) num contexto geral ou profissional;
- d) Resolver com relativa facilidade os desafios linguísticos colocados por complicações ou situações imprevistas que surjam num contexto de trabalho de rotina ou de tarefa de comunicação que lhe é normalmente familiar;
- e) Utilizar um dialecto ou sotaque compreensível para a comunidade aeronáutica.

(2) Parâmetros de avaliação ⁶

Importa esclarecer que os requisitos linguísticos no âmbito ICAO incidem apenas sobre a competência demonstrada na expressão oral. A expressão escrita não é uma área contemplada nestes requisitos. Nessa medida, a competência oral é avaliada em seis parâmetros, *Pronunciation*, *Structure*, *Vocabulary*, *Fluency*, *Comprehension* e *Interactions*. O primeiro, *Pronunciation*, visa determinar em que medida o avaliado utiliza um dialecto e/ou sotaque compreensível para a comunidade aeronáutica. O segundo, *Structure*, avalia o domínio da construção frásica e das estruturas gramaticais, desde as mais simples às mais complexas. O terceiro, *Vocabulary*, avalia a variedade e a precisão do vocabulário, bem como a sua adequada aplicação em diferentes contextos. O quarto, *Fluency*, avalia a capacidade de fazer fluir o discurso de uma forma natural e sem esforço, evitando hesitações e paragens que dificultem a compreensão. O quinto, *Comprehension*, visa determinar o grau de correcção na apreensão e processamento da informação prestada, nos mais variados contextos. O sexto e último parâmetro, *Interactions*,

⁵ Informação extraída do Anexo 1, Apêndice 1

⁶ Informação extraída do Anexo 1, *Attachment A*

analisa a facilidade com que o avaliado gere a relação falante/ouvinte, providenciando respostas imediatas, apropriadas e informativas.

(3) Níveis de competência linguística ⁷

A avaliação de cada um dos parâmetros atrás referidos é feita através da atribuição de níveis de competência linguística. Para esse efeito, a escala de avaliação da competência linguística ICAO definiu seis níveis, de 1 a 6. Inicia-se no **nível 1**, designado *Pre-elementary*, que representa uma competência linguística praticamente nula em qualquer dos parâmetros. O **nível 2** designa-se *Elementary* e caracteriza-se por uma pronúncia fortemente influenciada pela língua materna, que normalmente interfere com a compreensão. A este nível, o avaliado demonstra apenas um controlo limitado de estruturas gramaticais simples e memorizadas, bem como um vocabulário composto essencialmente por palavras e expressões simples. A fluência é muito limitada pelas frequentes pausas para procurar expressões e articular palavras menos familiares. O mesmo sucede com a compreensão, que é muito limitada, reflectindo-se esta característica numa interacção que se cinge a simples diálogos de rotina e tempos de resposta lentos. O **nível 3** designa-se *Pre-operational* e caracteriza-se por uma pronúncia também influenciada pela língua materna e um domínio imperfeito das estruturas gramaticais, que frequentemente dificultam a compreensão e afectam o sentido. O vocabulário, apesar de limitado, é já muitas vezes suficiente para comunicar sobre temas correntes ou profissionais. Estas limitações afectam, naturalmente, a fluência, resultando em hesitações e pausas inapropriadas que podem impedir a comunicação. A este nível, o avaliado revela uma compreensão frequentemente correcta, podendo mostrar dificuldades em situações complicadas ou inesperadas. Em termos de interacção, as respostas são, por vezes, imediatas, adequadas e informativas sobre tópicos familiares. O **nível 4** designa-se *Operational* e caracteriza um indivíduo com uma pronúncia igualmente influenciada pela língua materna, que só por vezes interfere com a compreensão, que normalmente domina bem as estruturas gramaticais e, embora cometa erros, estes raramente interferem com o sentido. O vocabulário é suficientemente variado e preciso para comunicar eficazmente sobre tópicos correntes e profissionais, parafraseando na falta das palavras adequadas, em circunstâncias

⁷ Informação extraída do Anexo 1, *Attachment A*

inesperadas. Mantém uma fluência e um ritmo adequados, podendo ocorrer quebras na transição de um discurso planeado para uma interação espontânea, mas sem que isso impeça uma comunicação eficaz. Revela uma compreensão geralmente correcta em tópicos correntes e profissionais, podendo tornar-se mais lenta perante uma complicação linguística ou circunstancial, ou ainda uma mudança inesperada no rumo dos acontecimentos. Interage de forma imediata, adequada e informativa, mesmo em situações inesperadas, recorrendo à clarificação para resolver aparentes mal-entendidos. O **nível 5** designa-se *Extended* e, a este nível, embora a pronúncia ainda seja influenciada pela língua materna, raramente interfere com a compreensão. Existe um bom domínio gramatical das estruturas básicas e os erros só ocorrem em estruturas complexas, podendo, por vezes, prejudicar o sentido. A variedade e precisão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente, sendo por vezes idiomático e com paráfrases correctas. Conversas prolongadas fluem com relativa facilidade, revelando uma compreensão correcta mesmo perante uma complicação linguística ou circunstancial, ou ainda uma mudança inesperada no rumo dos acontecimentos. É capaz de gerir eficazmente a relação com o seu interlocutor. O **nível 6** designa-se *Expert* e caracteriza-se por uma pronúncia que, embora eventualmente influenciada pela língua materna, quase nunca interfere com a comunicação. O avaliado domina as estruturas gramaticais, tanto básicas como complexas e possui um nível de vocabulário variado, preciso e idiomático. Consegue manter uma grande fluência com naturalidade e sem esforço, evidenciando um grau de compreensão correcto em quase todos os contextos, incluindo subtilidades de natureza linguística ou cultural. Interage com facilidade e é sensível a pistas verbais e não verbais, respondendo-lhes adequadamente.

De entre os seis níveis aqui descritos, importa destacar a especial importância do nível 4 *Operational*, na medida em que se trata do nível que cumpre os requisitos de competência linguística mínimos definidos pela ICAO no Anexo 1, parágrafo 1.2.9.

c. Impacto futuro na segurança aérea internacional

Diversos factores contribuem para que os milhares de voos que diariamente ligam quase todos os pontos do globo se processem em segurança, particularmente a constante melhoria na qualidade e fiabilidade das aeronaves, a exigência cada vez

maior com a selecção e qualificação de pilotos e controladores, a evolução tecnológica das ajudas à navegação e as condições das infra-estruturas aeroportuárias, entre outros. No entanto, apesar da evolução positiva dos registos de acidentes/incidentes, o risco destes ocorrerem continua presente, sendo certo que os resultados das investigações levadas a cabo nos últimos anos confirmam uma tendência para o factor humano como causa principal de ocorrências, nas suas diversas vertentes⁸. Tal facto surge como consequência lógica, por um lado, da evolução tecnológica e por outro, do crescente congestionamento do espaço aéreo, que gera um aumento de *stress* para níveis indesejáveis. Inserida numa estratégia mais ampla de diminuição do factor humano como principal causa de acidentes/incidentes, a vertente da competência linguística passou a ser vista como uma das áreas a dedicar especial atenção. A entrada em vigor a 5 de Março de 2008 dos novos requisitos ICAO representa um esforço e um passo importante no sentido de aumentar a capacidade linguística dos principais agentes aeronáuticos, especialmente pilotos e controladores. Espera-se que um aumento da competência na língua inglesa conduza, no futuro, a uma diminuição do número de acidentes/incidentes em que a vertente linguística seja um factor contributivo e, conseqüentemente, a uma melhoria do nível da segurança aérea internacional.

d. Síntese

A entrada em vigor da nova escala de avaliação da competência linguística ICAO, em 5 de Março de 2008, constitui um marco histórico para a aviação civil internacional. De facto, a importância da língua inglesa para a segurança de voo sempre foi reconhecida, mas essencialmente no âmbito da fraseologia de cariz técnico. No entanto, as investigações a acidentes e incidentes desenvolvidas por especialistas permitiram concluir que, no contexto do factor humano, os problemas de comunicação relacionados com a língua inglesa têm sido uma das causas para essas ocorrências. Consciente deste facto, a ICAO resolveu tomar medidas no sentido de aumentar o nível de competência na língua inglesa dos principais agentes aeronáuticos, em particular pilotos e controladores, através do desenvolvimento de uma escala de avaliação da competência linguística, com carácter obrigatório. Espera-se que o estabelecimento de padrões mínimos de competência contribua para a redução de acidentes e incidentes em que a vertente linguística seja um factor contributivo.

⁸ Informação extraída de SRC Document 2, Eurocontrol, fig.2, p.25

Caracterizados os dois sistemas de avaliação da competência linguística em estudo, no próximo capítulo serão analisadas as principais semelhanças e diferenças entre ambos. Será ainda apresentada uma tabela de equivalências entre os dois sistemas, procurando estabelecer uma ligação em função dos diversos patamares de exigência.

4. O sistema NATO versus o sistema ICAO

a. Semelhanças e diferenças

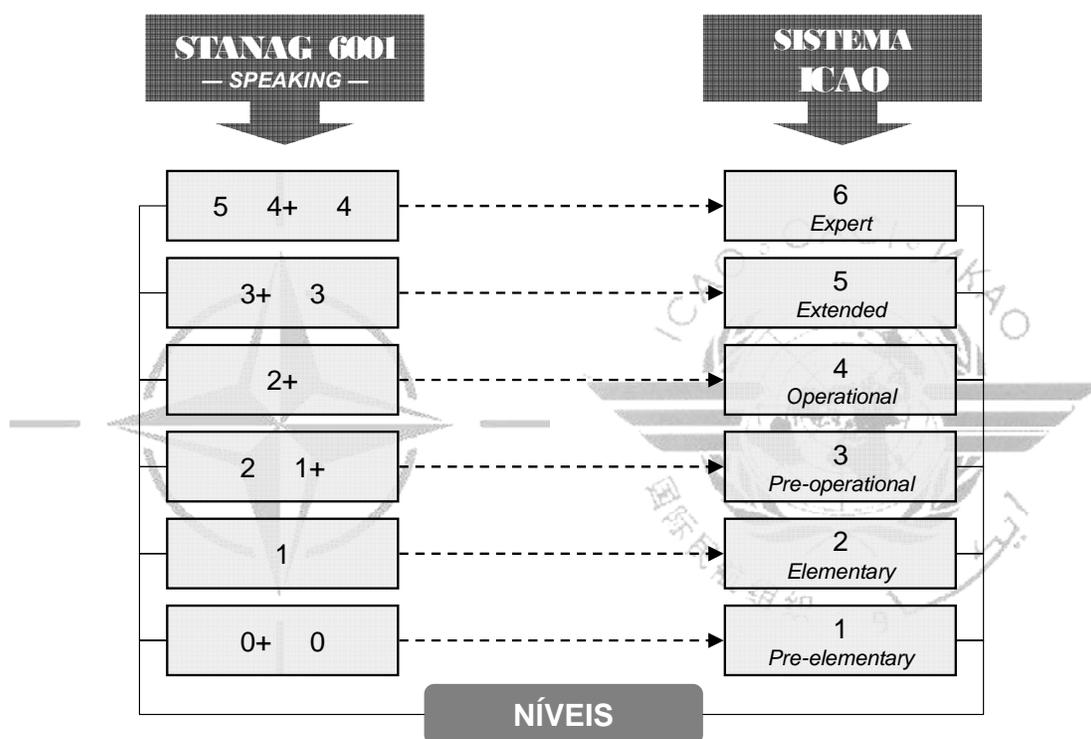
Como ficou patente nos capítulos precedentes, na avaliação da competência linguística, quer o sistema NATO, quer os requisitos ICAO, se baseiam na atribuição de níveis de conhecimento distribuídos por diversos parâmetros de avaliação. A cada parâmetro avaliado é atribuído um determinado nível, independente dos restantes. No entanto, o âmbito da sua aplicação diverge; enquanto o STANAG 6001 pretende uma abordagem global à competência linguística, quer escrita quer oral, através das quatro *skills* clássicas – *listening*, *speaking*, *reading* e *writing* –, o sistema ICAO restringe a sua aplicação à competência oral e ao *speaking* em particular. Este facto deve-se ao objectivo final para que cada sistema foi concebido. No âmbito NATO, dada a diversidade de cargos e funções a desempenhar, todos os aspectos da competência linguística foram considerados relevantes; em contraste, no âmbito restrito da aviação, em especial da comunicação via rádio, apenas a competência oral importa. Podemos assim afirmar que o sistema ICAO apenas avalia a área correspondente ao parâmetro *speaking* do sistema NATO, embora com uma sistematização mais pormenorizada. Com efeito, o sistema ICAO avalia a expressão oral em seis áreas distintas – *pronunciation*, *structure*, *vocabulary*, *fluency*, *comprehension* e *interactions*. A cada área é atribuído um nível entre 1 e 6, sendo estes independentes entre si. O nível final atribuído ao avaliado corresponde ao dígito mais baixo de entre os seis parâmetros analisados. Por seu lado, o STANAG 6001, embora baseando a sua avaliação do parâmetro *speaking* nessas mesmas áreas, não atribui níveis distintos a cada uma delas, considerando-as como um todo da expressão oral que se reflectirá no nível final a atribuir ao avaliado. Acresce que, para além de dispor igualmente de seis níveis de competência – entre 0 e 5 –, o sistema NATO prevê ainda a atribuição de valores intermédios, designados *plus levels*, elevando assim para onze o número total de níveis passíveis de serem atribuídos. No que diz respeito ao tipo de teste, ambos os sistemas privilegiam o formato *entrevista*, pela interacção que proporciona entre avaliador e

avaliado, embora o sistema ICAO admita ainda um formato baseado em laboratório, com perguntas pré-gravadas e tempo de resposta limitado.

Em suma, o sistema ICAO é comparável ao parâmetro *Speaking* do sistema NATO, na medida em que, pese embora a diferença no número de níveis a atribuir e no processo de atribuição de um valor final, ambos visam determinar o grau de competência oral.

b. Construção de uma tabela de equivalências

Tabela 1 – Tabela de equivalências



A tabela de equivalências aqui apresentada visa estabelecer uma ligação entre os níveis de competência linguística dos dois sistemas de avaliação em análise, fazendo corresponder os níveis de acordo com o patamar de exigência de cada descritor. Importa esclarecer que, tratando-se de um estudo que visa adaptar os níveis do STANAG 6001 aos níveis do sistema ICAO, esta tabela é unidireccional, isto é, apenas converte valores obtidos no sistema NATO em valores do sistema ICAO. Outro aspecto a salientar prende-se com o facto de a cada nível ICAO corresponder, por vezes, mais do que um valor do sistema NATO, uma vez que este compreende onze

níveis possíveis contra apenas seis do sistema ICAO. Esta multiplicação de níveis, contudo, encontra sempre uma correspondência, mesmo num sistema com cerca de metade; com efeito, dois níveis de STANAG equivalentes ao mesmo nível ICAO significam que, em ambos os casos, a sua competência linguística supera o nível ICAO inferior, mas nenhum deles possui a proficiência suficiente para alcançar o nível seguinte. Constitui, no entanto, uma indicação de que o mais elevado desses dois níveis está mais próximo de ascender ao patamar superior numa futura avaliação.

Na tabela aqui proposta, os níveis 0 e 0+ do STANAG 6001 encontram correspondência no nível 1 da ICAO, uma vez que em qualquer dos casos nos encontramos perante indivíduos com uma competência linguística praticamente nula, com uma linguagem telegráfica baseada em palavras isoladas e memorizadas. No patamar seguinte, o nível 1 NATO corresponderá ao nível 2 ICAO, encontrando-nos agora perante indivíduos que comunicam ao nível elementar, ou de sobrevivência. Em ambos os casos as pausas são constantes, o vocabulário é escasso e limitado a necessidades básicas, as repetições são essenciais à compreensão e os frequentes erros de pronúncia, gramática e vocabulário interferem com o significado. No terceiro patamar faremos corresponder os níveis 1+ e 2 do STANAG 6001 ao nível 3 ICAO. Aplicam-se a um indivíduo capaz de estabelecer e manter a comunicação, particularmente sobre temas comuns e familiares no âmbito social e profissional, embora com evidentes dificuldades ao nível do vocabulário, estruturas gramaticais e pronúncia. Estas limitações resultam numa quebra da fluência e da compreensão, dificultando a comunicação. Ambos os níveis se encontram acima do nível 2 ICAO, mas nenhum deles se caracteriza pela proficiência suficiente para alcançar o patamar seguinte. Aqui, ao nível 4 ICAO, apenas irá corresponder o nível 2+ NATO. Estamos perante um nível fulcral do sistema ICAO, o patamar mínimo exigido para a obtenção e manutenção de licenças profissionais. O avaliado demonstra um domínio da língua suficiente para manter uma comunicação eficaz, ainda que subsistam algumas dificuldades com estruturas gramaticais mais complexas, vocabulário menos comum, ou situações inesperadas. Erros ao nível gramatical ou da pronúncia só ocasionalmente interferem com a compreensão. No patamar acima, os níveis 3 e 3+ do STANAG 6001 terão correspondência no nível 5 ICAO. Qualquer destes níveis caracteriza um indivíduo que demonstra um bom domínio estrutural e de vocabulário, revelando dificuldades somente em situações de maior complexidade. É capaz de manter a comunicação e interage com facilidade, raramente cometendo erros que interferem

com a compreensão. A partir do nível 4 NATO encontramos correspondência com o nível 6 ICAO. Em qualquer dos casos o avaliado possui um domínio da língua muito elevado, quer ao nível da pronúncia, da estrutura, do vocabulário, ou da fluência. Qualquer erro é circunstancial e não interfere com a comunicação.

c. Síntese

Os sistemas de avaliação da competência linguística aqui em análise apresentam algumas semelhanças, mas igualmente algumas diferenças. As principais semelhanças prendem-se com o facto de ambos atribuírem níveis de proficiência distribuídos por vários parâmetros de avaliação. No entanto, a abordagem do sistema ICAO restringe-se à avaliação da competência oral, não se aplicando à parte escrita. Deste modo, todos os parâmetros em que se baseia se aplicam apenas a essa competência. O sistema NATO, com uma abordagem mais global, aplica-se tanto à expressão oral como à expressão escrita. Por outro lado, o STANAG 6001 dispõe de onze níveis para atribuir contra apenas seis do sistema ICAO. Outro facto a salientar prende-se com o carácter unidireccional da tabela agora apresentada, servindo apenas para conversão de valores obtidos no sistema NATO em valores do sistema ICAO.

Identificadas as principais semelhanças e diferenças entre os dois sistemas e construída a tabela de equivalências entre ambos, no próximo e último capítulo deste trabalho será feita uma síntese conclusiva de todo o estudo e serão verificadas as hipóteses de resposta à questão central.

Conclusão

A aviação civil internacional encontra-se em constante evolução nos múltiplos aspectos que a caracterizam, tendo sempre em vista um nível de segurança de voo o mais elevado possível. Investigações exaustivas a acidentes e incidentes são conduzidas com o objectivo sempre presente de daí se extraírem novos conhecimentos e se prevenirem novas ocorrências. Regras e procedimentos são constantemente actualizados em função da evolução de diversos factores com influência na actividade aérea. É neste contexto que surge a alteração ao Anexo 1 da ICAO, através da Emenda 164, que adicionou o parágrafo 1.2.9. Esta alteração teve lugar em Março de 2003, quando o Conselho adoptou os novos requisitos de competência linguística aplicáveis à aviação civil internacional, cuja entrada em vigor foi a 5 de Março de 2008. A partir dessa data, os agentes que, no âmbito

aeronáutico, têm de efectuar comunicações via rádio em voos internacionais devem demonstrar, regularmente, conhecimentos mínimos na língua inglesa. Na mesma linha de preocupação com a segurança de voo, a JAA adoptou estas alterações introduzidas pela ICAO, neste caso através da Emenda 7 ao JAR-FCL 1, que adicionou o parágrafo 1.010 (a)(4). Por sua vez, a União Europeia, através da Directiva 2006/23/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo, adoptou igualmente os referidos requisitos linguísticos para estes agentes. Esta directiva deverá entrar em vigor na UE, no que ao seu Artigo 8º diz respeito – averbamentos linguísticos –, até 17 de Maio de 2010, devendo para isso ser transposta para a legislação nacional.

A Força Aérea Portuguesa tem vindo a fazer um esforço no sentido de obter o reconhecimento por entidades civis das competências adquiridas no âmbito militar. É nesta linha de actuação que se insere a adaptação do curso de pilotagem ao preconizado pelo JAR-FCL 1, em fase final de homologação. Contudo, a recente alteração introduzida pela Emenda 7 veio agora acrescentar um novo parágrafo, 1.010 (a)(4), relativo aos requisitos mínimos de competência em língua inglesa. Na sequência lógica do trabalho até aqui desenvolvido no capítulo do reconhecimento de competências, será de todo o interesse para a FAP a inclusão deste parágrafo adicional, na medida em que possibilitará a conformidade total com o JAR-FCL 1. Por outro lado, relativamente à Directiva 2006/23/CE da UE, a conformidade com o seu Artigo 8º – averbamentos linguísticos –, colocará a FAP numa posição de vanguarda. É neste contexto que este trabalho se insere, ao propor uma forma de obtenção de reconhecimento externo na vertente linguística, fazendo uso das valências já ao dispor da organização, designadamente ao nível da avaliação da competência linguística, através do STANAG 6001. Com efeito, a já longa experiência que a Força Aérea acumulou neste campo, no âmbito da NATO, ao longo de cerca de trinta anos, colocam-na numa posição privilegiada para responder com sucesso a este desafio. Para tanto tornava-se necessário encontrar uma forma de compatibilizar dois sistemas de avaliação, o sistema em uso na NATO, com uma abordagem mais global, e o novo sistema preconizado pela ICAO, com uma abordagem mais restrita e focalizada na competência oral.

No início deste trabalho foi colocada a questão central “*Em que medida os níveis de competência em língua inglesa atribuídos pela FAP reúnem as condições essenciais para serem reconhecidos à luz dos novos requisitos estabelecidos no Anexo 1 da ICAO?*”, em relação à qual foram formuladas duas hipóteses: H1 – *o sistema de avaliação de*

competência em língua inglesa utilizado na FAP reúne as condições essenciais para garantir o reconhecimento dos níveis que atribui à luz dos novos requisitos estabelecidos no Anexo 1 da ICAO; H2 – o sistema em curso tem implicações positivas ao nível da segurança de voo.

Relativamente à primeira hipótese, é possível afirmar que ela se verifica. Com efeito, através da análise comparativa aos dois sistemas de avaliação da competência linguística feita no capítulo precedente pode concluir-se que, em termos conceptuais, ambos adoptam uma aproximação muito idêntica a esta problemática, atribuindo níveis de competência por diversos parâmetros de análise. Verifica-se que o sistema utilizado na NATO pretende avaliar todos os aspectos da linguagem, abrangendo as quatro *skills* básicas, o que o torna mais global. O sistema ICAO, por sua vez, em consequência da importância vital de comunicar eficazmente via rádio, centra a sua avaliação na expressão oral. Deste modo, este sistema, no seu todo, é comparável apenas ao parâmetro *Speaking* do STANAG 6001, cujo objecto de avaliação é o mesmo. Neste domínio da expressão oral, o sistema ICAO avalia a competência com base em seis parâmetros de apreciação, atribuindo como nota final a do valor mais baixo. O sistema NATO, por seu turno, faz uso desses parâmetros como aspectos a considerar na atribuição da nota final, sem contudo individualizar um valor para cada um deles. Estas duas abordagens não comprometem o estabelecimento de equivalências na medida em que, como foi detalhadamente analisado no capítulo anterior, a cada nível ICAO corresponde sempre pelo menos um nível NATO. Em resumo, a avaliação feita com base no parâmetro *Speaking* do STANAG 6001 é credível e consistente, reunindo todas as condições para permitir a validação da tabela proposta no capítulo anterior.

Em relação à segunda hipótese, considera-se que ela é igualmente verdadeira. Com efeito, o impacto do novo sistema de avaliação no aumento da segurança de voo será, previsivelmente, bastante positivo. Após décadas de ênfase quase exclusivamente dirigido à fraseologia, é finalmente reconhecido o papel preponderante a desempenhar por uma competência mais global na língua normalmente utilizada na aviação, a inglesa. A melhor prova disso é o desenvolvimento dos novos requisitos linguísticos previstos no Anexo 1 da ICAO, elaborados com base nas conclusões e ilações retiradas das investigações aos acidentes e incidentes aéreos. Efectivamente, considerando que estas permitiram à ICAO concluir que “a falta de competência na língua inglesa constitui um factor contributivo na ocorrência de acidentes e incidentes” (Resolução A32-16, ICAO, 1998), facilmente se

infiere a relação estreita que é possível estabelecer entre competência linguística e segurança de voo.

No decurso do presente trabalho procurou-se dar resposta a uma questão actual suscitada pela introdução das alterações já referidas ao Anexo 1 da ICAO e eventuais implicações na Força Aérea. A actualidade do tema estava bem patente na data prevista para a sua entrada em vigor, 5 de Março de 2008. Embora tratando-se de uma mudança destinada essencialmente à aviação civil e cujo impacto se dará sobretudo nesse âmbito, uma organização como a FAP, atenta e preocupada com a ligação ao mundo exterior, não deve ignorar o processo contínuo de evolução na aviação mundial. Foi possível constatar que essa preocupação existe e que, independentemente do seu carácter não obrigatório para a aviação militar, a recente introdução de requisitos linguísticos mínimos para alguns agentes aeronáuticos está já a ser ponderada e analisada. No que à questão central se refere, e face ao exposto anteriormente, designadamente através da análise da primeira hipótese, conclui-se que os níveis de competência linguística atribuídos pela FAP reúnem as condições essenciais para serem reconhecidos à luz dos novos requisitos ICAO. A tabela de equivalências proposta no capítulo quatro permite a ligação entre o sistema NATO e o sistema ICAO, estritamente com base nos respectivos descritores. Eventuais acertos de pormenor poderão ser necessários mas, por serem de cariz mais técnico, estão fora do âmbito deste trabalho. Com efeito, desde a apresentação no INAC da tabela aqui proposta até à sua eventual validação e operacionalização, será de esperar que se desenrole um processo, mais ou menos longo, no decorrer do qual algumas modificações poderão vir a ser introduzidas.

Em relação às questões derivadas, colocadas no capítulo introdutório, estas serviram essencialmente de linhas mestras e base estruturante para este trabalho. Deste modo, todas elas foram respondidas nos capítulos dois, três e quatro deste estudo. Nos capítulos dois e três foi feita a caracterização de cada um dos sistemas de avaliação da competência linguística em análise, respondendo à questão *“Como se caracterizam os dois sistemas de avaliação?”*. No capítulo quatro foram relacionados ambos os sistemas, tendo sido identificadas as suas principais semelhanças e diferenças, concluindo-se que estas últimas são sobretudo de forma, não de conteúdo, e por isso colmatáveis. Neste capítulo foram respondidas as questões *“Quais as suas principais semelhanças e diferenças?”* e *“Essas diferenças são inultrapassáveis, ou colmatáveis?”*.

Tendo em consideração o potencial de aplicação prática deste trabalho, em resultado de contactos previamente estabelecidos, faz-se a seguinte recomendação à DINST/Repartição de Pilotagem e Navegação:

— Iniciar junto do INAC processo de reconhecimento da tabela de equivalências da competência em língua inglesa proposta no capítulo quatro deste trabalho.

A terminar, será igualmente importante voltar a referir a tendência futura para o esbater de fronteiras entre a aviação militar e a aviação civil nos aspectos directamente relacionados com a segurança de voo⁹. Com efeito, fruto da conjugação de diversos factores, as grandes organizações do mundo da aviação têm vindo a manifestar a sua preocupação relativamente a este assunto. Esta tendência deve servir de pano de fundo à Força Aérea Portuguesa na continuação da sua política de obtenção de reconhecimento por entidades civis das competências adquiridas no seio da organização. Este estudo é justamente uma tentativa de contribuição para esse esforço de compatibilização entre o meio aeronáutico militar e o civil, neste caso cingindo-se à vertente linguística. Importa ainda salientar que, visto estarmos perante uma problemática bastante recente, não sendo conhecidos quaisquer outros trabalhos sobre este assunto, este poderá vir a contribuir para o aumento da segurança de voo através da melhoria da competência linguística. Neste âmbito, o saber e a experiência acumulados pela FAP ao longo de cerca de três décadas no campo da aferição linguística podem e devem ser valorizados, num momento de viragem do papel a desempenhar pela língua inglesa nas comunicações aeronáuticas.

⁹ Informação extraída da Resolução A36-303, Assembleia-Geral da ICAO, 2007

Bibliografia

Documentos e Artigos

ANNEX 1 – *Personnel Licensing*, 10th Edition; de Julho de 2006, ICAO

CIA 25/07, de 27 de Novembro – *Averbamento de Proficiência em Língua Inglesa*, INAC

DIRECTIVA 07/78 do CEMFA, de 16 de Janeiro – *Conhecimento da Língua Inglesa*

DIRECTIVA 02/78 do CEMGFA, de 09 de Fevereiro – *Níveis de Capacidade Linguística*

DIRECTIVA 04/85 do CEMGFA, de 01 de Junho – *Níveis de Capacidade Linguística*

DIRECTIVA 2006/23/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 05 de Abril, *relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo*

DOCUMENT 7300 – *Convention on International Civil Aviation*, 9th Edition, ICAO, 2006

DOCUMENT 9835 – *Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements*, First Edition, 2004, ICAO

DOCUMENT 9848 – *Assembly Resolutions in Force*, as of 8 October 2004, ICAO

FLIGHT SAFETY DIGEST – *High Stakes in Language Proficiency*

Vol. 25 No. 1-2 January-February 2006

http://www.flightsafety.org/fsd/fsd_jan-feb06.pdf

IATA Press Release nº 16 – *Making a Safe Industry Even Safer*, de 16 de Abril de 2007

<http://www.iata.org/pressroom/pr/2007-04-16-01>

ICAO JOURNAL – *Aviation Language Proficiency*

Vol. 1 No. 1 January-February 2004

<http://www.icao.int/icao/en/jr/2004/5901.djvu>

JAR-FCL 1 – *Flight Crew Licensing*, Emenda 7, de 01 de Dezembro de 2006, JAA

RESOLUÇÃO A32-16 – *Language Proficiency Requirements*

Assembleia-Geral da ICAO, 1998

RESOLUÇÃO A36-151 – *Language Proficiency Requirements*

Assembleia-Geral da ICAO, 2007

RESOLUÇÃO A36-303 – *Civil Military Cooperation*

Assembleia-Geral da ICAO, 2007

SRC DOCUMENT 2 – *ATM Contribution to Aircraft Accidents/Incidents*

EUROCONTROL, de Maio de 2005

STANAG 6001 – *Language Proficiency Levels*, Edition 3, de Outubro de 2007, NATO

Internet (sítios consultados)

EUROCONTROL

www.eurocontrol.int

FAA (Federal Aviation Administration)

www.faa.gov

FSF (Flight Safety Foundation)

www.flightsafety.org

IATA (International Air Transport Association)

www.iata.org

ICAO (International Civil Aviation Organization)

www.icao.int

INAC (Instituto Nacional de Aviação Civil)

www.inac.pt

JAA (Joint Aviation Authorities)

www.jaa.nl

NATO (North Atlantic Treaty Organization)

www.nato.int

NTSB (National Transportation Safety Board)

www.nts.gov

Anexos

Anexo A – Extracto do STANAG 6001 (Parâmetro *SPEAKING*)

Anexo B – Escala de Avaliação da Competência Linguística ICAO
(*Attachment A* do Anexo 1 da ICAO)

ANEXO A – Extracto do STANAG 6001 (Parâmetro *SPEAKING*)

Level 0 – No proficiency
1. Unable to function in the spoken language. Oral production is limited to occasional isolated words such as greetings or basic courtesy formulae. Has no communicative ability.
Level 1 – Survival
2. Able to maintain simple face-to-face communication in typical everyday situations. Can create with the language by combining and recombining familiar, learned elements of speech. Can begin, maintain, and close short conversations by asking and answering short simple questions. Can typically satisfy simple, predictable, personal and accommodation needs; meet minimum courtesy, introduction, and identification requirements; exchange greetings; elicit and provide predictable, skeletal biographical information; communicate about simple routine tasks in the workplace; ask for goods, services, and assistance; request information and clarification; express satisfaction, dissatisfaction, and confirmation. Topics include basic needs such as ordering meals, obtaining lodging and transportation, shopping. Native speakers used to speaking with non-natives must often strain, request repetition, and use real-world knowledge to understand this speaker. Seldom speaks with natural fluency, and cannot produce continuous discourse, except with rehearsed material. Nonetheless, can speak at the sentence level and may produce strings of two or more simple, short sentences joined by common linking words. Frequent errors in pronunciation, vocabulary, and grammar often distort meaning. Time concepts are vague. May often use only one tense or tend to avoid certain structures. Speech is often characterised by hesitations, erratic word order, frequent pauses, straining and groping for words (except for routine expressions), ineffective reformulation, and self-corrections.
Level 2 – Functional
3. Able to communicate in everyday social and routine workplace situations. In these situations the speaker can describe people, places, and things; narrate current, past, and future activities in complete, but simple paragraphs; state facts; compare and contrast; give straightforward instructions and directions; ask and answer predictable questions. Can confidently handle most normal, casual conversations on concrete topics such as job procedures, family, personal background and interests, travel, current events. Can often elaborate in common daily communicative situations, such as personal and accommodation-related interactions; for example, can give complicated, detailed, and extensive directions and make non-routine changes in travel and other arrangements. Can interact with native speakers not used to speaking with non-natives, although natives may have to adjust to some limitations. Can combine and link sentences into paragraph-length discourse. Simple structures and basic grammatical relations are typically controlled, while more complex structures are used inaccurately or avoided. Vocabulary use is appropriate for high-frequency utterances but unusual or imprecise at other times. Errors in pronunciation, vocabulary, and grammar may sometimes distort meaning. However, the individual generally speaks in a way that is appropriate to the situation, although command of the spoken language is not always firm.

Level 3 – Professional

4. Able to participate effectively in most formal and informal conversations on practical, social, and professional topics. Can discuss particular interests and special fields of competence with considerable ease. Can use the language to perform such common professional tasks as answering objections, clarifying points, justifying decisions, responding to challenges, supporting opinion, stating and defending policy. Can demonstrate language competence when conducting meetings, delivering briefings or other extended and elaborate monologues, hypothesising, and dealing with unfamiliar subjects and situations. Can reliably elicit information and informed opinion from native speakers. Can convey abstract concepts in discussions of such topics as economics, culture, science, technology, philosophy as well as his/her professional field. Produces extended discourse and conveys meaning correctly and effectively. Use of structural devices is flexible and elaborate. Speaks readily and in a way that is appropriate to the situation. Without searching for words or phrases, can use the language clearly and relatively naturally to elaborate on concepts freely and make ideas easily understandable to native speakers. May not fully understand some cultural references, proverbs, and allusions, as well as implications of nuances and idioms, but can easily repair the conversation. Pronunciation may be obviously foreign. Errors may occur in low frequency or highly complex structures characteristic of a formal style of speech. However, occasional errors in pronunciation, grammar, or vocabulary are not serious enough to distort meaning, and rarely disturb the native speaker.

Level 4 – Expert

5. Uses the language with great precision, accuracy, and fluency for all professional purposes including the representation of an official policy or point of view. Can perform highly sophisticated language tasks, involving most matters of interest to well-educated native speakers, even in unfamiliar general or professional-specialist situations. Can readily tailor his/her use of the language to communicate effectively with all types of audiences. Demonstrates the language skills needed to counsel or persuade others. Can set the tone of both professional and non-professional verbal exchanges with a wide variety of native speakers. Can easily shift subject matter and tone and adjust to such shifts initiated by other speakers. Communicates very effectively with native speakers in situations such as conferences, negotiations, lectures, presentations, briefings, and debates on matters of disagreement. Can elaborate on abstract concepts and advocate a position at length in these circumstances. Topics may come from such areas as economics, culture, science, and technology, as well as from his/her professional field. Organises discourse well, conveys meaning effectively, and uses stylistically appropriate discourse features. Can express nuances and make culturally appropriate references. Speaks effortlessly and smoothly, with a firm grasp of various levels of style, but would seldom be perceived as a native speaker. Nevertheless, any shortcomings, such as non-native pronunciation, do not interfere with intelligibility.

Level 5 – Highly-articulate native

6. Speaking proficiency is functionally equivalent to that of a highly articulate well-educated native speaker and reflects the cultural standards of the country or areas where the language is natively spoken. The speaker uses the language with great flexibility so that all speech, including vocabulary, idioms, colloquialisms, and cultural references, is accepted as native by well-educated native listeners. Pronunciation is consistent with that of well-educated native speakers of a standard dialect.

ANEXO B – Escala de Avaliação da Competência Linguística ICAO
(Attachment A do Anexo 1 da ICAO)

ATTACHMENT A
ICAO LANGUAGE PROFICIENCY RATING SCALE

1.1 Expert, extended and operational levels

LEVEL	PRONUNCIATION <i>Assumes a dialect and/or accent intelligible to the aeronautical community.</i>	STRUCTURE <i>Relevant grammatical structures and sentence patterns are determined by language functions appropriate to the task.</i>	VOCABULARY	FLUENCY	COMPREHENSION	INTERACTIONS
Expert 6	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation, though possibly influenced by the first language or regional variation, almost never interfere with ease of understanding.	Both basic and complex grammatical structures and sentence patterns are consistently well controlled.	Vocabulary range and accuracy are sufficient to communicate effectively on a wide variety of familiar and unfamiliar topics. Vocabulary is idiomatic, nuanced, and sensitive to register.	Able to speak at length with a natural, effortless flow. Varies speech flow for stylistic effect, e.g. to emphasize a point. Uses appropriate discourse markers and connectors spontaneously.	Comprehension is consistently accurate in nearly all contexts and includes comprehension of linguistic and cultural subtleties.	Interacts with ease in nearly all situations. Is sensitive to verbal and non-verbal cues and responds to them appropriately.
Extended 5	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation, though influenced by the first language or regional variation, rarely interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns are consistently well controlled. Complex structures are attempted but with errors which sometimes interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are sufficient to communicate effectively on common, concrete, and work-related topics. Paraphrases consistently and successfully. Vocabulary is sometimes idiomatic.	Able to speak at length with relative ease on familiar topics but may not vary speech flow as a stylistic device. Can make use of appropriate discourse markers or connectors.	Comprehension is accurate on common, concrete, and work-related topics and mostly accurate when the speaker is confronted with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events. Is able to comprehend a range of speech varieties (dialect and/or accent) or registers.	Responses are immediate, appropriate, and informative. Manages the speaker/listener relationship effectively.
Operational 4	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are influenced by the first language or regional variation but only sometimes interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns are used creatively and are usually well controlled. Errors may occur, particularly in unusual or unexpected circumstances, but rarely interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are usually sufficient to communicate effectively on common, concrete, and work-related topics. Can often paraphrase successfully when lacking vocabulary in unusual or unexpected circumstances.	Produces stretches of language at an appropriate tempo. There may be occasional loss of fluency on transition from rehearsed or formulaic speech to spontaneous interaction, but this does not prevent effective communication. Can make limited use of discourse markers or connectors. Fillers are not distracting.	Comprehension is mostly accurate on common, concrete, and work-related topics when the accent or variety used is sufficiently intelligible for an international community of users. When the speaker is confronted with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events, comprehension may be slower or require clarification strategies.	Responses are usually immediate, appropriate, and informative. Initiates and maintains exchanges even when dealing with an unexpected turn of events. Deals adequately with apparent misunderstandings by checking, confirming, or clarifying.

Levels 1, 2 and 3 are on subsequent page.

Annex 1 — Personnel Licensing

Attachment A

1.2 Pre-operational, elementary and pre-elementary levels

LEVEL	PRONUNCIATION <i>Assumes a dialect and/or accent intelligible to the aeronautical community.</i>	STRUCTURE <i>Relevant grammatical structures and sentence patterns are determined by language functions appropriate to the task.</i>	VOCABULARY	FLUENCY	COMPREHENSION	INTERACTIONS
<i>Levels 4, 5 and 6 are on preceding page.</i>						
Pre-operational 3	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are influenced by the first language or regional variation and frequently interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns associated with predictable situations are not always well controlled. Errors frequently interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are often sufficient to communicate on common, concrete, or work-related topics, but range is limited and the word choice often inappropriate. Is often unable to paraphrase successfully when lacking vocabulary.	Produces stretches of language, but phrasing and pausing are often inappropriate. Hesitations or slowness in language processing may prevent effective communication. Fillers are sometimes distracting.	Comprehension is often accurate on common, concrete, and work-related topics when the accent or variety used is sufficiently intelligible for an international community of users. May fail to understand a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events.	Responses are sometimes immediate, appropriate, and informative. Can initiate and maintain exchanges with reasonable ease on familiar topics and in predictable situations. Generally inadequate when dealing with an unexpected turn of events.
Elementary 2	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are heavily influenced by the first language or regional variation and usually interfere with ease of understanding.	Shows only limited control of a few simple memorized grammatical structures and sentence patterns.	Limited vocabulary range consisting only of isolated words and memorized phrases.	Can produce very short, isolated, memorized utterances with frequent pausing and a distracting use of fillers to search for expressions and to articulate less familiar words.	Comprehension is limited to isolated, memorized phrases when they are carefully and slowly articulated.	Response time is slow and often inappropriate. Interaction is limited to simple routine exchanges.
Pre-elementary 1	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.

Note.— The Operational Level (Level 4) is the minimum required proficiency level for radiotelephony communication. Levels 1 through 3 describe Pre-elementary, Elementary, and Pre-operational levels of language proficiency, respectively, all of which describe a level of proficiency below the ICAO language proficiency requirement. Levels 5 and 6 describe Extended and Expert levels, at levels of proficiency more advanced than the minimum required Standard. As a whole, the scale will serve as benchmarks for training and testing, and in assisting candidates to attain the ICAO Operational Level (Level 4).