



ULPGC

**Universidad de
Las Palmas de
Gran Canaria**

**Facultad de
Traducción e Interpretación**



Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Facultad de Traducción e Interpretación

Grado en Traducción e Interpretación: Inglés-Francés

Luces y sombras de la traducción (inglés-español) en el transporte de mercancías por vía aérea

Autor: José Juan Suárez Rodríguez

Tutora: Karina Socorro Trujillo

Curso académico: 2020/2021

ABSTRACT

The presence of English as a lingua franca in different sectors, whether in the academic world or in the commercial sector, is a consolidated fact during the 20th century. This situation responds to several socioeconomic and historical factors. Commercial aviation has been no exception to this process, which has led to the explosive growth of the aeronautical industry and all the sectors linked to it. The commercial sector has become one of the major beneficiaries of the growth of aviation. As a result, the delivery process has been improved, making it faster and more efficient. However, the presence of a common language such as English does not always present advantages. Sometimes a lingua franca can affect the understanding, by workers, of commercial documents written in English. Within the aviation sector, English language proficiency is often a mandatory element among pilots and cabin crew members. However, English proficiency is not compulsory among ground staff and can cause problems when they work with texts written in English. Translated documents or even the creation of professional resources, which reduce comprehension problems, may be the solution that ground staff needs.

Keywords: Lingua franca, commercial translation, commercial documents, aeronautical sector, freight transport.

RESUMEN

La presencia del inglés como lengua franca de diferentes sectores, ya sea en el mundo académico o en el sector comercial, es un hecho consolidado durante el siglo XX, que responde a varias razones de carácter socioeconómico e histórico. La aviación comercial no ha supuesto una excepción en este proceso, que ha propiciado el crecimiento desorbitado de la industria aeronáutica y de todos los sectores que están ligados a ella. El sector comercial se ha posicionado como uno de los grandes beneficiados del crecimiento de esta industria, que ha permitido que el proceso de transporte sea más rápido y eficiente. Sin embargo, la presencia de una lengua común como el inglés no siempre presenta ventajas ya que puede afectar a la comprensión, por parte de los trabajadores, de los documentos mercantiles escritos en inglés. Dentro del sector aeronáutico la competencia lingüística en inglés es un elemento obligatorio entre pilotos y tripulantes de cabina. Sin embargo, para el personal de tierra, el dominio del inglés no supone una obligación y puede llegar a causar problemas en el manejo de textos en inglés. La traducción de estos documentos y la creación de recursos profesionales, que reduzcan los problemas de comprensión, puede constituir la solución que el personal de tierra necesita.

Palabras clave: Lengua franca, traducción comercial, documentos mercantiles, sector aeronáutico, transporte de mercancías.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. MARCO TEÓRICO	6
2.1. Consolidación de la lengua inglesa como lengua franca internacional.....	6
2.2. Comercio exterior y la instrumentalización del medio aéreo.....	7
2.3. Homogeneidad lingüística en el sector aéreo	10
2.4. Convivencia entre el inglés aeronáutico y el transporte de mercancías	12
2.4.1. La orden de carga	13
2.4.2. La hoja para mercancía con trato diferenciado.....	14
2.5. Convenciones textuales de los documentos mercantiles.....	15
3. ESTUDIO DE LA ORDEN DE CARGA Y LA HOJA PARA MERCANCÍA CON TRATO DIFERENCIADO.....	19
3.1. Introducción.....	19
3.2. Presentación de la metodología	20
3.3. Análisis textual	21
3.3.1. Orden de carga.....	21
3.3.1.1. Nivel gráfico	22
3.3.1.2. Nivel gramatical	22
3.3.1.3 Nivel léxico	23
3.3.2. Hoja para mercancía con trato diferenciado	23
3.3.2.1. Nivel gráfico	24
3.3.2.2. Nivel gramatical	25
3.3.2.3. Nivel léxico	25
4. GLOSARIO.....	25
5. CONCLUSIONES.....	33
6. BIBLIOGRAFÍA	35
7. ANEXOS.....	37
7.1. ORDEN DE CARGA 787-9 NORWEGIAN	37
7.2. Orden de carga 737 Norwegian.....	38
7.3. Traducción orden de carga 787-9 Norwegian	39
7.4. Traducción orden de carga 737 Norwegian.....	40
7.5. Hoja para mercancía con trato diferenciado DG & Safety.....	41
7.6. Hoja para mercancía con trato diferenciado Norwegian	42
7.7. Traducción hoja para mercancía con trato diferenciado DG & Safety.....	43

1. INTRODUCCIÓN

El fenómeno de la globalización ha tenido como consecuencia la interconexión de las distintas comunidades humanas que han pasado a formar parte de una sociedad global. La influencia de la globalización se puede abordar desde el punto de vista comercial, a través del comercio internacional de bienes y servicios, aunque sin dejar de lado el carácter cultural y social de este fenómeno global. Desde la perspectiva cultural, Vergara (2006) destaca la influencia de los medios de comunicación y su desarrollo hacia el mundo electrónico como punto de apoyo de la sociedad globalizada. La aparición de una comunidad global también hace necesario la presencia de un código común para comunicarse: la lengua inglesa. El inglés se ha posicionado como una lengua global, que comenzó su hegemonía durante el siglo XIX gracias al imperio británico y que en la actualidad se encuentra apoyada en la gran influencia de la cultura y la economía estadounidense (Garrido, 2010). Esta hegemonía se traduce, según datos del portal Statista (2020) en unos 1.500 millones de hablantes totales en el mundo de los que 375 tienen el inglés como lengua materna.

Este trabajo pretende evaluar la validez del proceso de traducción dentro de la convivencia entre el inglés, lengua franca en el tránsito de mercancías por vía aérea, y el personal de tierra en contacto con los documentos mercantiles, a través del estudio de dos documentos: la orden de carga y la hoja para mercancía con trato diferenciado. De esta forma, pueden ofrecerse soluciones a las posibles incompatibilidades entre los textos mercantiles y la aplicación de un proceso de traducción. El transporte de mercancías entre lugares, que se encuentran muy alejados uno del otro, supone un gran adelanto para el desarrollo de las sociedades que se benefician de este hecho. Este intercambio de bienes entre puntos distantes se hace posible, no solo gracias a las relaciones comerciales que se crean día a día en el mundo sino también gracias a la acción de todos los medios de transporte que actúan en el proceso. De estos medios se podría enumerar una amplia lista, aunque el medio aéreo destaca entre todos debido a su inmediatez y a la revolución tecnológica y científica que está ligada a él. El desarrollo de la industria aeronáutica ha posibilitado la comunicación rápida y eficiente entre continentes, y queda reflejado, según datos de la Organización de Aviación Civil Internacional (2016) en los 49,3 millones de toneladas tramitadas por vía aérea durante 2013. Este avance, propiciado en gran medida por el desarrollo voraz de las aeronaves a partir de la primera guerra mundial, ha posicionado al sector como uno de los grandes competidores en transporte de mercancías,

y ha visto nacer a grandes compañías encargadas de la fabricación y desarrollo de nuevos modelos de avión que posibiliten un tránsito seguro y respetuoso con el planeta.

Desde el punto de vista lingüístico, la aparición de operaciones de carga por vía aérea también ha supuesto una revolución en la manera en que se comunican todos aquellos involucrados en el proceso, desde personal de tierra hasta pilotos. Dentro del ámbito de control de tráfico aéreo las agencias reguladoras, como la Organización de Aviación Civil (OACI) Internacional, han abogado por una homogeneización de las comunicaciones aire-aire y aire-tierra como método de seguridad operacional. Este fenómeno lingüístico se encuentra respaldado por las *Normas y Métodos Recomendados* publicados por la OACI, que en varios de sus anexos establecen el empleo del inglés como lengua de trabajo. Documentos como el Anexo 10 (OACI, 2016a), sobre telecomunicaciones aeronáuticas, que recomienda el empleo del inglés durante las comunicaciones, así como el Documento 9835, *Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements*, (OACI, 2010) que en su capítulo cuatro establece como objetivo principal reducir los errores de comunicación mediante el empleo de una lengua común. De la misma forma, el tránsito de mercancías, independientemente de qué medio utilice, ha necesitado de un proceso similar que permita una comunicación fluida y eficaz entre los actores del proceso. Ambos fenómenos de establecimiento del inglés como lengua común de trabajo han convergido en el transporte de mercancías por vía aérea, en el que tanto personal de tierra como tripulación han de manejar documentos mercantiles que han sido redactados en inglés. Esto también está respaldado por el Documento 9284, *Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, (OACI, 2016c) que recomienda que la información transmitida a la tripulación se encuentre redactada en inglés.

Esta situación de convivencia entre el sector comercial y el sector aéreo, en la que el idioma se posiciona como denominador común, cobra aún más relevancia si se observa el aumento de operaciones de carga en España desde el año 2004 hasta el año 2018. Durante este periodo de tiempo, tal y como refleja AENA (2004) y AENA (2018) el volumen de carga, en llegadas y salidas, pasó de 638.000 toneladas de carga en el año 2004 a 1.000.000 de toneladas en el año 2018, lo que supone un aumento aproximado del 40% en el tráfico aeroportuario comercial. El incremento de movimientos ha supuesto, a su vez, que el número de trabajadores necesarios para asimilar esta carga de trabajo aumente considerablemente, esto se tradujo para el año 2016, según datos del

Observatorio del transporte y la logística en España (2017), en 439.000 empleos directos, indirectos e inducidos que supusieron el 2% del PIB de España. También destaca que, según datos de la encuesta de población activa (EPA) del Instituto Nacional de Estadística para el tercer trimestre de 2019 (INE, 2019) 56.000 personas trabajaban en empleos relacionados con el transporte aéreo. Por otro lado, de acuerdo con el Eurobarómetro 386, *Europeans and their Languages*, (Comisión Europea, 2012) el 22% de los españoles es capaz de mantener una conversación en inglés, cifra inferior a la media europea situada en el 38%. Además, según los datos reflejados en el barómetro de diciembre de 2016 (Centro de Investigaciones Sociológicas, 2016) el 59,8% de 2.466 encuestados afirma que no es capaz de hablar, ni leer, ni escribir en inglés.

Los datos expuestos anteriormente demuestran que existe un número significativo de personas empleables, o que ya se encuentran empleadas en el sector, que no dispone del conocimiento suficiente de la lengua inglesa. Esto puede suponer una situación adversa cuando el operario maneja documentación mercantil redactada en inglés, que es la encargada de conferir seguridad a la operación. De esta forma, Díaz Mier (1997, en Socorro, 2008: 25) expone que: «para paliar esta inseguridad se emplean los documentos en las operaciones de compraventa internacional, que vienen a articular la operación y dar a ambas partes, comprador y vendedor cierto grado de seguridad».

Como objeto de estudio, este trabajo presenta dos documentos mercantiles redactados enteramente en inglés: la orden de carga y la hoja para mercancía con trato diferenciado. Por un lado, la orden de carga, también denominada *Loading Instruction Report*, es el documento encargado de certificar que la mercancía ha sido cargada de forma adecuada y que se encuentra conforme a la información reflejada en la hoja de carga de la aeronave (Socorro, 2008: 99). Por otro lado, la hoja para mercancía con trato diferenciado, denominada usualmente como NOTOC por sus siglas en inglés (*Notification to Captain*), es un documento mercantil dirigido al comandante y en el que se especifica cuáles son las mercancías que deben manejarse de forma diferente en caso de una situación en la que la seguridad se ponga en riesgo (Socorro, 2008: 99). Tal y como se ha indicado, ambos documentos se entregan a los trabajadores aeroportuarios y se cumplimentan en inglés, lo que supone una dificultad añadida que podría ser solventada a través de procesos de traducción aplicados a estos documentos. Sin embargo, dado el carácter internacional de estos documentos y el entorno en el que se producen, su traducción no resulta pertinente. De esta forma, la traducción podría trasladarse a los cursos de formación, orientados al

personal de tierra en contacto con los textos, proporcionando recursos profesionales que mejoren la comprensión de los documentos. La posible mitigación del problema lingüístico unida a la relevancia del transporte aéreo de mercancías constituye el pilar principal sobre el que se sostiene este trabajo y lo que provoca que se considere pertinente lo que en él se expondrá.

De acuerdo con todo lo expuesto anteriormente, el siguiente Trabajo de Fin de Grado (TFG) presenta los siguientes objetivos, con el fin de aplicar los conocimientos adquiridos durante el Grado en Traducción e Interpretación Inglés-Francés:

1. Analizar la situación lingüística de los textos mercantiles de transporte aéreo y su convivencia con los trabajadores del sector.
2. Describir las convenciones textuales de los documentos mercantiles de transporte aéreo, a partir de la orden de carga y la hoja para mercancía con trato diferenciado.
3. Elaborar recursos lingüísticos para el mundo profesional que mejoren la comprensión de los documentos mercantiles en inglés.

Por otro lado, este trabajo presenta una estructura dividida en dos partes, una relacionada con la fundamentación teórica, y otra con la descripción de los textos escogidos y la elaboración de recursos de apoyo lingüístico.

De forma más detallada, el primer capítulo se centrará en la exposición de una introducción acerca del ámbito elegido para este trabajo, así como todos los aspectos relacionados con los objetivos y la pertinencia de lo que en él se presentará. De la misma forma, en este primer capítulo se introducen los textos que más adelante van a ser trabajados.

El segundo capítulo expone la fundamentación teórica de este proyecto a través de un marco teórico, que recoge tanto los aspectos históricos como los aspectos lingüísticos que afectan al ámbito de la traducción comercial. Desde el punto de vista histórico, se expone la consolidación del inglés como lengua franca internacional, tanto en el sector comercial como en el sector aeronáutico, gracias a la influencia de eventos históricos de gran relevancia que han propiciado la hegemonía de esta lengua. Con respecto a la perspectiva lingüística, en este capítulo se presentan detalladamente las convenciones textuales de los textos mercantiles en general y se definen los documentos objeto de estudio del presente trabajo.

En el tercer capítulo de este TFG se ofrece una descripción de la metodología elegida. Este apartado se enfoca a la descripción de las convenciones textuales de los documentos elegidos. En el cuarto capítulo se recoge el glosario terminológico, producto del análisis léxico de los textos mercantiles elegidos. Este recurso lingüístico complementa a las propuestas de traducción incluidas en este TFG.

El quinto capítulo expone los resultados y las conclusiones obtenidos durante la ejecución de las tareas descritas en el tercer capítulo. Este trabajo de fin de grado se cierra con un apartado de referencias bibliográficas con las fuentes citadas a lo largo del trabajo, además de un anexo con los documentos mercantiles originales usados para la elaboración de este TFG y sus correspondientes traducciones.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. CONSOLIDACIÓN DE LA LENGUA INGLESA COMO LENGUA FRANCA INTERNACIONAL

La presencia internacional de la lengua inglesa, y su consideración como lengua franca, es un hecho aceptado ampliamente por la sociedad actual, que quizá no ha reparado en las causas de esta situación lingüística.

El establecimiento de una lengua común de comunicación, aplicada a cualquier ámbito de trabajo, ha sido uno de los objetivos de todos aquellos involucrados en actividades, relacionadas con el contacto intercultural e interlingüístico, con la esperanza de alcanzar una situación similar a la experimentada por el latín durante el imperio romano. En el caso particular del inglés, su establecimiento como lengua internacional, se vio ralentizado en un principio debido a la presencia de otros idiomas tales como el español, el francés o el holandés, que gozaban de una posición de privilegio en el ámbito del comercio. Estos idiomas se apoyaron en la fuerte presencia de España, Países Bajos y Francia, en territorios tanto de América como de África, fruto del fuerte proceso expansionista realizado por estos últimos (Fernández, 2009).

Es más que evidente el papel que ha jugado la colonización de nuevos territorios cuando se intenta explicar la expansión de una lengua en particular. Por otro lado, el desarrollo tecnológico y científico ejercieron también una influencia bastante destacable (Fernández, 2009). El colonialismo supuso también un factor determinante en la instauración del inglés en territorios, fuera de las islas británicas. Wright (2004, en Fernández, 2009: 60) establece que la imposición de la lengua inglesa en las nuevas colonias siguió dos métodos totalmente diferenciados: por un lado, distingue las zonas en las que el inglés se impuso como herramienta de comunicación debido a una expulsión o marginación de la población nativa, y por otro lado destaca aquellas colonias en las que las que convivieron colonos y nativos, estos últimos empleados como mano de obra, el inglés se convirtió en la lengua de contacto entre patrones y trabajadores nativos.

En el ámbito económico y científico, la expansión de la Revolución Industrial por el continente europeo favoreció la presencia de inglés en esas zonas, ya que era necesario para comprender estos nuevos métodos. La gran mejora de los métodos de producción supuso, también un impulso de la lengua inglesa que, a partir de ese momento iba a convertirse en el vehículo de transmisión del nuevo conocimiento científico, que tenía

como punto de origen a la industria británica (Crystal, 1997). De este modo, el inglés comenzó a ocupar una posición de privilegio dentro de los círculos intelectuales europeos que lo relacionaban con el progreso y la vanguardia, e incluso, debido a su presencia en países no angloparlantes, su enseñanza empezó a tenerse en cuenta. Todos estos fenómenos acabarían provocando a su vez el desplazamiento de otros idiomas como el francés, considerado hasta el momento como la herramienta de comunicación de las comunidades educadas del viejo continente y que había disfrutado de gran influencia hasta el siglo XIX (Fernández, 2009).

En el siglo XX, el establecimiento del inglés como lengua franca internacional se ve enormemente influenciado por los dos grandes conflictos armados de este siglo. Ambos conflictos necesitaron de sucesivas conferencias de paz y tratados, que hicieron uso del inglés y el francés como lenguas de comunicación principales (Fernández, 2009). Cabe destacar que, aunque el francés estuviese presente en estos procesos y fuese una de las lenguas de redacción del Tratado de Versalles, lo hizo desde una posición secundaria (Truchot, 1994, en Fernández, 2009: 62). De la misma forma, la aparición de organismos supranacionales como la Sociedad de Naciones o la Organización de Naciones Unidas supuso la necesidad de elegir una lengua vehicular común, lo que favoreció aún más la posición del inglés como lengua franca (Crystal, 1997). Por otro lado, estos conflictos, sobre todo la Segunda Guerra Mundial, provocaron una situación en la que el inglés se había convertido en el idioma del bando ganador (Ammon, 2011). A esto último hay que añadir la futura presencia en Europa de Estados Unidos, ya considerada como potencia mundial en el ámbito económico y tecnológico. Esto hizo que Estados Unidos se convirtiera en el principal socio comercial del bloque occidental europeo, aumentando de esta manera el número de transacciones comerciales en las que el inglés era la herramienta de comunicación (Truchot, 1994, en Fernández, 2009: 63).

2.2. COMERCIO EXTERIOR Y LA INSTRUMENTALIZACIÓN DEL MEDIO AÉREO

El aumento significativo de las relaciones comerciales entre los diferentes actores del panorama internacional ha traído consigo la implantación de un modelo global, en el que estos actores llegan a depender unos de otros. Para poder llegar a entender este nuevo paradigma, consolidado durante el siglo XX, se debería comprender en primer lugar cuál es el germen que llevó a la humanidad a intercambiar recursos y conocimientos durante toda la historia.

El origen del comercio exterior siempre ha sido considerado un tema complejo para todos aquellos que han intentado darle una explicación lógica. Desde una perspectiva histórica, la actividad comercial se remonta hasta la antigüedad, donde ya se producían traslados de comerciantes a distintos lugares, en los que ofrecer su mercancía. Siglos más tarde, uno de los primeros signos del crecimiento del comercio internacional queda también reflejado en la aparición de empresas dedicadas a esta actividad como lo fue la British East Indian Company, fundada en 1600. Además, ha quedado patente que el comercio internacional también ha jugado un papel relevante en el desarrollo industrial, iniciado con la Industrialización (Cantos, 1999). Desde un punto de vista teórico, según Cantos (1999) las corrientes clásicas, relativas a este fenómeno, abogan por una liberalización del comercio y coinciden en: los efectos beneficiosos de la competencia, causante de un mayor perfeccionamiento de la producción; defienden la internacionalización de la actividad comercial, lo que supone una ventaja frente al proteccionismo, además se posicionan a favor del derecho de cada persona para comerciar bajo las condiciones que le supongan un mayor beneficio. Con respecto a las teorías sobre el comercio internacional, de entre todas las existentes, puede mencionarse brevemente la teoría de Adam Smith sobre el concepto de ventaja absoluta. Según esta teoría, los países se ven empujados a la exportación de aquellos bienes en los que han conseguido una ventaja absoluta, es decir, aquellos productos que han especializado su método de producción (González, 2011). La exportación de estos productos tendría como objetivo principal el pago de las importaciones de aquellos bienes en los que el estado no dispusiese de esta ventaja, y por lo tanto fuesen producidos de manera más eficiente por otro país (Cantos, 1999).

Las relaciones comerciales, como el resto de las interacciones humanas, siempre han ido acompañadas de un elemento comunicativo que permite el contacto entre los diferentes participantes en el proceso. La aparición de espacios comunes de libre comercio, tales como la comunidad económica europea, entre países con lenguas diferentes reforzó la comunicación comercial internacional (Álvarez, 2011). En la época colonial este problema se solventaba gracias a la influencia total de la metrópoli sobre la colonia, que compartía las características culturales y lingüísticas de la primera (Crystal, 1997). Sin embargo, el modelo de comercio actual no se beneficia de las facilidades de las que disponía el antiguo sistema colonial, por lo que las dificultades de comunicación ocupan un lugar prevalente. Esto no quiere decir que las transacciones comerciales actuales se

vean entorpecidas por la barrera lingüística, ya que, como se ha mencionado anteriormente, se ha conseguido establecer una lengua franca internacional (Álvarez, 2011).

La utilización del inglés como vehículo de comunicación común queda más que evidente en el sector comercial, tanto en los documentos mercantiles como en las diferentes relaciones interpersonales e interprofesionales necesarias en el intercambio. Cabe destacar, también, que la presencia del inglés como lengua franca ha dado forma a estos documentos, gracias a la introducción de términos y siglas provenientes de este idioma (Álvarez, 2011).

Dentro del comercio internacional, el transporte desempeña uno de los papeles determinantes de todo el proceso. Según Cabrera (2016), atendiendo a los diferentes medios de transporte existentes, el avión se posiciona como una opción rápida y fiable para el comercio internacional y las operaciones logísticas. Además, refleja que el transporte por vía aérea supone un elemento beneficioso para ciertos tipos de mercancías que, por su naturaleza, valor o urgencia, necesitan la rapidez que proporcionan los aviones. Otro de los grandes beneficios económicos que presenta la carga aérea es su papel fundamental en situaciones extremas, como conflictos bélicos o desastres naturales. Las crisis sanitarias globales, como la actual pandemia provocada por la COVID-19, también se posicionan como los grandes beneficiados por las características del transporte por vía aérea, que ha permitido el transporte de material sanitario de emergencia. La rapidez y fiabilidad, ya comentadas, suponen un factor clave para el suministro de las zonas afectadas, que no necesitan de instalaciones aeroportuarias gracias a la posibilidad de lanzamiento controlado de la carga. Las operaciones de traslado de órganos para trasplantes es otro de los factores clave para el éxito de la unión entre aviación y transporte internacional de mercancías (OACI, 2016b). La alta competitividad del sector aéreo también ha facilitado la unión entre el comercio internacional y la aviación, que se ha traducido en un aumento de las operaciones de carga a nivel mundial, que según OACI (2016b) en el año 2013 fue de 49.3 millones de toneladas.

Por otro lado, el transporte aéreo presenta la ventaja de contar con el respaldo de una organización internacional en particular, la Organización de Aviación Civil Internacional, que ha establecido las denominadas nueve libertades del aire, aunque solo las cinco primeras son libertades de pleno derecho. Este concepto nace durante la Conferencia de Chicago en 1944 con el fin facilitar el transporte aéreo comercial, puesto que suponen

una garantía a la libertad de movimiento de los operadores aéreos (Boeing, 2009). Con respecto a las libertades del aire, hay que mencionar el *Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales*, que plasma a las dos primeras libertades, y el *Acuerdo sobre transporte aéreo internacional*, que las amplía hasta la quinta (OACI, 2017). El primero de estos acuerdos, establece mediante la primera y segunda libertad, por un lado, el derecho de cualquier estado contratante a sobrevolar, sin necesidad de autorización, el territorio de otro estado contratante, y, por otro lado, el derecho de cualquier estado contratante a aterrizar, con fines técnicos, en territorio de otro estado miembro. El *Acuerdo sobre transporte aéreo internacional*, presenta la tercera y cuarta libertad, que permiten el movimiento de pasajeros, carga y/o correo entre estados miembros, y la quinta libertad que hace posible el transporte comercial entre tres países miembros, con uno de ellos como punto de escala. Sin embargo, el *Acuerdo sobre transporte aéreo internacional* no cuenta con la firma de todos los estados miembros de OACI, lo que no supone realmente un impedimento a las relaciones internacionales, gracias a la existencia de acuerdos multilaterales entre los estados contratantes (OACI, 2017).

2.3. HOMOGENEIDAD LINGÜÍSTICA EN EL SECTOR AÉREO

Dentro del ámbito aeronáutico destaca la creación de agencias reguladoras que han abogado, desde sus inicios, por la simplificación de todos los procesos involucrados en la aviación comercial. Como ejemplo claro de este fenómeno se encuentra la celebración, en diciembre de 1944, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también denominado Convenio de Chicago, que daría como resultado la aparición de la Organización de Aviación Civil Internacional. Esta organización, dependiente de las Naciones Unidas refleja en sus normas y prácticas recomendadas, también denominados anexos y numerados del 1 al 19, todos los aspectos relacionados con la seguridad operacional y la normativa aérea (Krasnicka, 2012).

Desde el punto de vista lingüístico, el sector aeronáutico y las autoridades han perseguido constantemente la aplicación de los principios de uniformización, brevedad y claridad de los mensajes, como medio para aumentar la seguridad. También se une a estos principios la adopción de códigos como el alfabeto internacional de radiotelefonía, creado por la Unión Internacional de Telecomunicaciones, que asigna a cada letra una palabra estandarizada (Matteis, 2008). Todos estos aspectos relacionados con la comunicación en el sector los recoge el anexo 10, sobre telecomunicaciones aeronáuticas, que establece los criterios de comunicación que deben seguir, tanto los pilotos y como el personal de tierra

cuando deseen compartir información. Este anexo recomienda, además, que todas las comunicaciones se realicen en inglés salvo que se haya convenido previamente la aplicación de otra lengua de trabajo (OACI, 2016a). Como se puede comprobar el anexo 10 no restringe en ningún momento el uso de un idioma que no sea el inglés, e incluso es un fenómeno que se hace evidente día a día cuando se escuchan comunicaciones aire-aire o aire-tierra en las que el inglés no se encuentra presente (Matteis, 2008). Sin embargo, esta mezcla de lenguas de trabajo contradice el principio de conciencia situacional, fruto del empleo de una lengua común, y puede dar lugar a situaciones en las que la seguridad operacional se ve debilitada debido una comunicación incorrecta o a una malinterpretación de los mensajes (Matteis, 2008). Otro método adoptado por la OACI, para alcanzar una comunicación efectiva es la transmisión de mensajes estandarizados. De acuerdo con la OACI (2016a), durante las comunicaciones deberá utilizarse fraseología apropiada, en la que se incluyen palabras como *acknowledge* y *read back*, empleadas respectivamente para acusar recibo del mensaje y para repetir un mensaje exactamente como se ha recibido. Además, el empleo de la fraseología debe realizarse mediante mensajes con una estructura predefinida: indicación del destinatario y del origen del mensaje, seguido del texto (OACI, 2016a). Un ejemplo de esta estructura es el mensaje *Gran Canaria Tower Iberia Three One Papa Ready for Departure*, donde se observa en primer lugar el nombre de la estación receptora del mensaje, seguido del indicativo de llamada del emisor y el texto que quiere transmitir.

Para Matteis (2008) la recomendación y no obligatoriedad del uso del inglés provocó en su momento un fenómeno de desigualdad dentro del sector, ya que no se disponía de un nivel mínimo de competencia en lengua inglesa para poder ejercer, lo que podría poner en peligro la seguridad del sector. Como respuesta, en 1998 se crea el *Proficiency Requirements in Common English Study Group* o PRICESG con el objetivo de establecer unos requisitos mínimos para el personal aéreo. También señala que, a partir de la creación de este grupo de trabajo, el uso de la lengua inglesa se convierte en obligatorio y supone un efecto sobre el anexo 1, sobre licencias al personal, y el anexo 10, ya mencionado.

Aunque la aparición de organismos reguladores ha supuesto un impulso de la utilización de una lengua franca en la aviación comercial, no hay que dejar de lado el proceso de desarrollo de esta industria, puesto que también ha favorecido la implementación del inglés como lengua común.

Tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial la influencia de Estados Unidos no solo fue palpable en el ámbito político, sino que también se posicionó como el nuevo líder en materia aeronáutica. La nueva posición estadounidense vino propiciada por el desarrollo de nuevos sistemas de navegación, consecuencia directa del avance militar conseguido por este país durante la guerra (Matteis, 2008). Otro de los indicadores de este liderazgo es la consolidación de empresas estadounidenses como McDonnell Douglas, que se situaba hasta la década de los cincuenta como uno de los grandes fabricantes de aviones comerciales, y The Boeing Company, que revolucionaría el mercado de la aviación comercial con la introducción del Boeing 707 a mediados de los años cincuenta (D'Intino et al, 2008). De esta forma, tal y como apunta Crystal (1997) vuelve a producirse una situación en la que el inglés, al igual que en la Revolución Industrial, se posicionaba como la lengua de la innovación y del conocimiento aeronáutico.

2.4. CONVIVENCIA ENTRE EL INGLÉS AERONÁUTICO Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Tal y como se ha comentado con anterioridad, tanto el comercio exterior como la navegación aérea se han visto afectados por procesos de estandarización relacionados con la lengua de trabajo. Ambos sectores de producción también han visto una oportunidad en el otro como medio de expansión del negocio, lo que queda demostrado en la utilización de aeronaves como método de transporte de mercancías y pasajeros. Esta relación que existe entre ambos mundos requiere también de ciertas convenciones y regulaciones que permitan que todos los procesos se realicen con seguridad y fiabilidad.

En este caso el papel de la OACI también se encuentra claramente definido, ya que es la encargada, junto con otros organismos como la Organización Mundial de Aduanas, de velar por un transporte de mercancías seguro y que no suponga ninguna amenaza para los intervinientes en el proceso (OACI, 2016b). Con respecto al transporte de mercancías por vía aérea, este proceso se encuentra sujeto a las normas y métodos recomendados de la OACI, concretamente a los anexos 17 y 18 relacionados respectivamente con la protección ante actos de interferencia ilícita y con el transporte seguro de mercancías peligrosas. Junto al Anexo 17, también desempeña un papel crucial el *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita*, Documento 8973 de la OACI, que actúa como método de orientación para que estados miembros apliquen correctamente los procedimientos detallados en el Anexo 17 (OACI, 2008). Del mismo modo, el Anexo 18 se amplía con los procedimientos incluidos en las

Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, Documento 9284 de la OACI (OACI, 2016c).

La convivencia entre el sector aéreo y el comercio internacional se traduce en la aparición de cadenas de suministro de carga, en la que intervienen distintas entidades que, a su vez presentan distintas responsabilidades (OACI, 2016b). De estas cadenas de suministro de la carga aérea, surgen una serie de documentos, denominados documentos mercantiles, que nacen como producto intrínseco de las operaciones comerciales. Estos actúan como reguladores del proceso de importación y exportación, y reducen considerablemente la sensación de inseguridad y falta de control que pueda generar el comercio exterior, debido principalmente al desconocimiento de la integridad comercial de las partes, especialmente por encontrarse en países diferentes (Socorro, 2008). Esta documentación comercial presenta una característica común con la aviación: la aplicación del inglés como lengua franca, que a su vez ha provocado la implementación de una gran cantidad de términos de origen inglés (Álvarez, 2011).

La documentación mercantil presenta un gran abanico de temáticas y tipologías, por lo que es capaz de adaptarse a las diferentes situaciones en las que estos documentos son necesarios. De forma general, estos textos pueden quedar divididos en función del género del comercio internacional al que hacen referencia, de esta forma se dividen en documentos informativos, documentos oficiales o administrativos, documentos relacionados con el transporte, documentos financieros y otras formas de contratación internacional (Socorro, 2008).

Dentro de la tipología textual descrita presentan gran interés todos los textos incluidos en la documentación relacionada con el transporte, en concreto con aquella involucrada en el transporte por vía aérea. En esta clasificación de los documentos mercantiles se encuentran incluidos los manifiestos de carga, la orden de carga, la hoja de carga y la hoja para mercancías con trato diferenciado, entre otros. Con respecto a los textos mercantiles de transporte aéreo que se han mencionado, destaca la relevancia de la orden de carga y de la hoja para mercancías con trato diferenciado.

2.4.1. La orden de carga

El documento denominado orden de carga o *Loading Instruction Report*, sirve para dejar constancia de la distribución de la carga en los distintos compartimentos de la aeronave con el fin de respetar los límites de peso y centrado que presenta el avión. Esta orden de

carga certifica, a su vez, que todos los elementos reflejados en el manifiesto de carga se encuentran incluidos en el interior de la bodega antes del despacho del vuelo (Socorro, 2008). Según recoge Norwegian (2018) en su *Manual de operaciones en tierra* el proceso de verificación de la carga a través de este documento corre a cargo del coordinador de vuelo o *dispatcher* y del encargado introducir los productos en los compartimentos designados por la persona que haya planificado la carga. También especifica que la orden de carga debe coincidir en todo momento con los datos facilitados en la hoja de carga del vuelo, en la que quedan reflejados todos los datos relacionados con los distintos pesos de la aeronave. La correcta realización de la orden de carga garantiza por lo tanto la obtención de una hoja de carga precisa que proporcione la información que los técnicos de vuelo necesitan para realizar todos los cálculos necesarios para obtener un rendimiento seguro y eficiente. El *Manual de Operaciones* también refleja que este documento conlleva una carga de responsabilidad adicional para el coordinador de vuelo que es el encargado de elaborarla y de firmarla, y que actúa como garante de una distribución de la mercancía de forma óptima.

2.4.2. La hoja para mercancía con trato diferenciado

Mediante la hoja para mercancía con trato diferenciado, también denominada NOTOC, *Notification To Captain*, se transmite la información relacionada con todos aquellos bultos o mercancías que necesiten de un procedimiento diferenciado cuando se encuentre en el interior de la aeronave, porque pueda suponer un riesgo para la seguridad del vuelo. Si surgiese algún problema relacionado con la carga reflejada en el NOTOC, la información incluida en este documento permitiría la actuación eficaz de la tripulación (Ghariani y Cormier, 2012). Norwegian (2018) expone en su *Manual de operaciones* que en este documento debe quedar detallado la ubicación de la carga, su peso, aeropuerto de destino, descripción del producto, así como todos los datos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas. La compañía distingue, a grandes rasgos, como mercancía diferenciada a las mercancías peligrosas y a las cargas denominadas especiales. En lo referente a cargas especiales, estas no tienen por qué suponer un riesgo para la integridad de los pasajeros o de la aeronave, aunque si necesitan de un tratamiento especial debido a sus características. Este es el caso del transporte de animales vivos en bodega, que requieren de calefacción durante el tiempo de vuelo, o del transporte de sillas de ruedas, que posteriormente deben entregarse a sus propietarios tan pronto como comience el desembarque (Norwegian, 2018). En lo que concierne a las mercancías peligrosas, su

transporte por vía aérea se encuentra regulado por el *Anexo 18* de la OACI, encargado de designar las condiciones de transporte, así como de estipular que clase de productos pueden incluirse en la carga de un avión. La OACI (2011: 16) establece:

Las mercancías peligrosas son todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las *Instrucciones técnicas* o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Las mercancías peligrosas, además, se encuentran divididas en nueve clases en función del peligro que representen, y cuya clasificación numérica no corresponde con el grado de peligro (OACI, 2016c). La clasificación de estas mercancías, según las *Instrucciones técnicas* (OACI, 2016c), se presenta de la siguiente forma: Clase 1, explosivos; Clase 2, gases; Clase 3, líquidos inflamables; Clase 4, sólidos inflamables; Clase 5, sustancias comburentes y peróxidos orgánicos; Clase 6, sustancias tóxicas y sustancias infecciosas; Clase 7, material radiactivo; Clase 8, sustancias corrosivas; Clase 9, sustancias y objetos peligrosos varios. Las *Instrucciones técnicas*, también denominadas *Doc 9284*, mencionadas en el *Anexo 18* hacen referencia al documento que establece una ampliación de la información incluida en el *Anexo* y desarrollan de forma precisa todos los procedimientos de tratamiento de estos materiales en el momento de su transporte por vía aérea. En este documento, redactado por la OACI, queda establecido que la información relacionada con las mercancías peligrosas debe suministrarse en todo momento al piloto al mando, y estipula además que esta información debe estar recogida por escrito y en inglés, salvo que se haya convenido la utilización de otra lengua (OACI, 2016c). Esta necesidad de transmisión de datos por vía escrita respalda la utilización del NOTOC, redactado por el coordinador de vuelo o en su defecto el encargado de supervisar la carga y que debe incluir la firma del comandante de la aeronave y del responsable de la carga de dichas mercancías (Norwegian, 2018). Como medida adicional, este documento dispone de varias copias que deben estar en poder de la aerolínea, el comandante y el expedidor de la mercancía, lo que permite que todos los que intervienen en el transporte sean conscientes de la existencia de una carga especial (OACI, 2016c).

2.5. CONVENCIONES TEXTUALES DE LOS DOCUMENTOS MERCANTILES

Los documentos mercantiles presentan una serie de convenciones que los diferencian del resto de textos de especialidad. De forma general, los textos mercantiles interactúan entre ellos durante el proceso de la transacción comercial, lo que demuestra la intertextualidad de estos documentos. Esta intertextualidad aporta coherencia y cohesión a los textos

mercantiles que forman parte de un mismo juego de documentos, compuesto por todos los textos que intervienen en la transacción (Socorro, 2008). Otro de los aspectos que hay que tener en cuenta de estos textos según Socorro (2008) es la presencia de diversos lenguajes de especialidad, aunque entre todos ellos destacan el lenguaje jurídico y el lenguaje comercial. También apunta que la presencia de estos lenguajes se relaciona con la existencia de unas condiciones particulares y de unas condiciones generales en cada texto mercantil. De esta manera, las condiciones particulares quedan ligadas al lenguaje comercial, que se presenta a través de un estilo formulario, y que constituye la parte variable del documento, también denominada *Short Form*. En lo que respecta a las condiciones generales, estas están relacionadas con el lenguaje jurídico, redactado en un estilo narrativo y que se identifica como la parte invariable del documento, también denominada *Long Form*. Socorro (2008) también destaca la presencia de otros lenguajes de especialidad como el lenguaje del ámbito científico, que normalmente hace referencia a las características de ciertas mercancías.

En lo que se refiere a los lenguajes de especialidad más comunes en los documentos mercantiles, el comercial y el jurídico, estos presentan, a su vez, una serie de convenciones. Con respecto al lenguaje comercial presenta en los textos mercantiles un estilo formulario, mencionado anteriormente, que dispone la información de forma clara y concisa, de forma que pueda ser completado de manera sencilla (Socorro, 2008). También se ha mencionado anteriormente la existencia de juegos de documentos, que tal y como establece Socorro (2008) pueden contar con una serie de documentos editados como originales y copias, marcados con sellos para su identificación, elemento que nace como respuesta a la presencia de distintos actores que intervienen en la transacción comercial. Por otro lado, los aspectos tipográficos de este tipo de documentos juegan un papel importante como elementos de énfasis de la información. Es el caso del empleo de mayúsculas, que aparecen en la letra inicial de los intervinientes en el proceso comercial, y que también se encuentra el empleo de mayúsculas cuando en el texto se hace referencia al propio documento mercantil. Las palabras estampadas son otro elemento que emplea las letras versales, al igual que ocurre con las leyes o normas referenciadas en estos textos (Socorro, 2008). Otro elemento presente en el lenguaje comercial de los textos mercantiles son las firmas y los sellos que, en el caso de las primeras, también denominadas refrendos, actúan como como garantes de la validez del documento y permiten autenticarlo (Socorro, 2008). La influencia de lenguas extranjeras también ha

supuesto, según Socorro (2008), un elemento diferenciador de los textos mercantiles, que recogen una gran cantidad de términos provenientes de la lengua inglesa. Esta presencia de anglicismos causa, también, una situación de bilingüismo dentro de las relaciones comerciales, que emplean documentos mercantiles redactados completamente en inglés o de manera híbrida mezclando inglés con otro idioma, aunque la transacción no la realicen hablantes de esta lengua (Socorro, 2008). El empleo de abreviaturas también se incluye dentro de las convenciones del lenguaje comercial de los documentos mercantiles, y se encuentra favorecido por la creación de abreviaturas estandarizadas, provenientes de instituciones como la Organización Internacional para la Estandarización (Socorro, 2008). La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) también establece el empleo de abreviaturas a través de los códigos de aeropuerto, que deben estar compuestos por una combinación única de tres letras (IATA, 2021). Códigos como *ACE*, *LPA* o *AGP* son ejemplos claros del empleo de estas abreviaturas, que corresponden respectivamente a los aeropuertos de Gran Canaria, Lanzarote y Málaga-Costa del Sol. Otro de los fenómenos que se observa en este tipo de textos es la aparición de cierto léxico con un significado especial, diferente al que posee en el uso cotidiano, y que viene determinado por el carácter especializado de los textos mercantiles. Estas palabras incluso pueden presentar diferencias de significado cuando se emplean en textos mercantiles de diferente índole, lo que presenta un gran abanico terminológico (Socorro, 2008). Para terminar con las convenciones del lenguaje comercial de los documentos mercantiles Socorro (2008) menciona la presencia en estos textos de pesos y medidas. Los pesos y medidas en los textos mercantiles emplean una serie de códigos que facilitan la identificación de las dimensiones de los bultos, como puede ser el caso de los contenedores. En el caso del transporte de mercancías por vía aérea, de acuerdo con De Lurracea et al (2012), los contenedores y palés empleados pueden presentar diferentes características, diferenciadas en la documentación mediante los códigos correspondientes: *PMC*, para designar un palé de 3 metros de largo por 2 metros de ancho, o *AKE*, correspondiente a un contenedor de 4 metros cúbicos de volumen. Cabe destacar que todos los contenedores y palés de carga aérea quedan agrupados, también bajo la denominación *ULD*, del inglés *Unit Load Device* (Ferencová y Hurná, 2017).

Por otro lado, las convenciones del lenguaje jurídico de los textos mercantiles pueden abordarse según Borja (2000, en Socorro, 2008) desde los aspectos grafémicos, léxicos, morfosintácticos y textuales. Desde el punto de vista grafémico, destaca el uso de

mayúsculas, tanto en posición inicial como a través de las iniciales góticas, de forma que destaquen los elementos del texto. También se observa una ausencia notable de signos de puntuación y que busca evitar la manipulación textual (Borja, 2000, en Socorro, 2008). Los aspectos léxicos del lenguaje jurídico de estos textos se recogen en el empleo de términos especializados, que en la lengua general tienen distinto significado, además de la utilización de arcaísmos, procedentes del inglés antiguo, y de expresiones formales. Con respecto al ámbito sintáctico se observa un empleo frecuente de la voz pasiva. Otro de los elementos presentes en el lenguaje jurídico son los determinantes especiales con premodificación, así como la utilización de locuciones preposicionales características. Un ejemplo de estas locuciones preposicionales son las expresiones *in accordance with*, *in the event of default* y *as to* (Borja, 2000, en Socorro, 2008). Dentro del ámbito sintáctico también destaca la utilización de grupos verbales especiales tales como *may* más infinitivo, entre otros, y el empleo de adverbios en posición inicial, actuando como conectores (Borja, 2000, en Socorro, 2008). Para finalizar con las convenciones del lenguaje jurídico, hay que mencionar los aspectos textuales de este lenguaje de especialidad. La primera característica textual está relacionada con la abundancia de estructuras subordinadas, que dan como resultado frases de gran longitud y de difícil comprensión. También se observa el empleo de conectores adverbiales para plantear una condición, como es el caso de *notwithstanding*, y la escasez de pronombres anafóricos. La repetición léxica también se encuentra presente en el lenguaje jurídico de este tipo de textos y funciona como herramienta de cohesión, además esta redundancia léxica se justifica como una herramienta para evitar la ambigüedad en el texto (Borja, 2000, en Socorro, 2008). También es necesario destacar que el análisis de las convenciones textuales de estos documentos se realiza tomando como referencia los niveles expuestos por Bravo et al (2002), que recogen el estudio de los textos desde distintos puntos de vista: gráfico, logos, tipografía, tamaño de la letra y tipo, y su valor dentro del tipo de texto; léxico, centrado en el estudio del vocabulario y si existe una especialización de los términos empleados; y gramatical, que tiene en consideración el empleo de las formas verbales, la aparición de construcciones nominales y verbales particulares.

Otro de los aspectos relevantes del análisis de estos documentos se relaciona directamente con el estudio de los textos desde el punto de vista de la traducción. El proceso de análisis de los textos originales, escritos en lengua inglesa, comienza según establece Newmark (1992) con una lectura previa del original, que permite al traductor deducir cuál es la

intención del texto. De la misma forma la lectura debe realizarse teniendo en cuenta en todo momento el contexto del documento, para evitar la incorrecta traducción de elementos de la lengua común que en el texto tienen un uso especializado (Newmark, 1992: 28). El reconocimiento de la intención del autor del texto origen también ayuda al traductor a identificar cuál es la postura del autor con respecto al tema principal del documento, de forma que pueda plasmarlo en el texto meta (Newmark, 1992: 29). Durante el análisis del documento, el estilo empleado también tiene que ser identificado y Newmark establece cuatro estilos: narración, orientada a la secuencia de sucesos con énfasis en las formas verbales; descripción, que pone el foco en los adjetivos, los verbos copulativos y nombres adjetivales; argumentación, con énfasis en las ideas y argumentos lógicos y conectivos; diálogo, enfocado al carácter coloquial y fático. Newmark (1992) también menciona las escalas estilísticas como elemento esencial del análisis textual. En primer lugar, presenta una clasificación relacionada con la escala de formalidad del documento: oficial burocrático, oficial, formal, neutral, informal, coloquial, argot y tabú. En segundo lugar, propone otra clasificación desde el punto de vista de la dificultad del texto: simple, popular, neutral, educado, técnico y opacamente técnico. Newmark (1992) cierra las escalas estilísticas con una división desde la perspectiva emotiva: intenso, cálido, objetivo y atenuación. Otro de los elementos que incluye el análisis planteado por Newmark es el marco de traducción del texto. El traductor debe identificar dónde se va a publicar el texto meta de la misma forma que debe tener en cuenta al lector del documento traducido. Con respecto al lector del texto, también es importante que el traductor conozca las motivaciones, la cultura y cuál es el nivel de familiaridad del lector con el tema (Newmark, 1992: 32). Para finalizar el análisis del texto, previo a su traducción, debe realizarse un estudio de las connotaciones y las denotaciones, que Newmark (1992) establece como principal elemento diferenciador entre los textos literarios y los no literarios. De esta forma, en los textos no literarios se observa un predominio de las denotaciones sobre las connotaciones, fenómeno inverso en los textos literarios. Además, según Newmark (1992) la gran presencia de connotaciones supone uno de los elementos que aumentan la dificultad de traducción.

3. ESTUDIO DE LA ORDEN DE CARGA Y LA HOJA PARA MERCANCÍA CON TRATO DIFERENCIADO

3.1. INTRODUCCIÓN

Teniendo presentes las consideraciones teóricas expuestas en el capítulo precedente de este trabajo, este apartado se desarrolla el análisis textual de los documentos elegidos para conformar el corpus textual de este TFG, y la posterior elaboración de los recursos profesionales necesarios para la correcta comprensión de las órdenes de carga y las hojas para mercancía con trato diferenciado y sus correspondientes traducciones al español.

El estudio de estos documentos tiene como objetivo la fundamentación y elaboración de herramientas profesionales que simplifiquen la comprensión de los textos, escritos en inglés, por parte del personal aeroportuario. Estos recursos están conformados por una traducción al español de los documentos mercantiles elegidos y por un glosario que recoge toda la terminología empleada por los autores.

3.2. PRESENTACIÓN DE LA METODOLOGÍA

Para el estudio de textos mercantiles, que se ha mencionado anteriormente, se ha seleccionado una muestra constituida por 4 documentos: dos órdenes de carga de la compañía aérea Norwegian, anexos 7.1 y 7.2, y dos hojas para mercancía con trato diferenciado, publicadas por las aerolíneas DG & Safety y Norwegian, recogidas respectivamente en los anexos 7.5 y 7.6. En este caso tres de los cuatro textos mercantiles, que presentan un estilo formulario, se encuentran sin cumplimentar debido al carácter confidencial de estos documentos. Por esta razón, los textos sin rellenar que componen este estudio corresponden a versiones listas para la entrega al personal aeroportuario, encargado de su posterior cumplimentación. Por otro lado, el documento restante, que incluye información adicional, es una hoja para mercancía con trato diferenciado descartada para el vuelo que tenía asignado debido a un error en los pesos de los animales que se iban a transportar. Cabe destacar que tres de los documentos mercantiles de este corpus textual se han extraído directamente de internet, desde las páginas web de las aerolíneas, Norwegian y DG & Safety, y el cuarto documento pertenece a una recopilación personal de la documentación de mi etapa como coordinador de vuelo en Norwegian.

El análisis de estos documentos se centra, en primer lugar, en los principios establecidos por Newmark (1992: 27-34) y que realizan un estudio previo del texto origen (TO) desde el punto de vista de la intención del autor, el estilo del texto, la escala estilística en la que se ubica, el marco que engloba al TO y la connotaciones y posibles denotaciones que presente el documento en cuestión. Asimismo, el estudio del corpus se orienta hacia las

convenciones textuales de los documentos mercantiles, descritas en el marco teórico de este TFG, correspondientes a las descritas por Socorro (2008) y Borja (2000). El análisis desde este punto de vista se presenta mediante una clasificación por niveles, tal y como proponen Bravo et al (2002), y que en este caso abarca los niveles gráfico, gramatical y léxico. Dentro de estos niveles, el léxico se amplía a través de la elaboración de un glosario terminológico que recoge todos los términos especializados de los documentos mercantiles escogidos. De esta manera, la presencia del glosario supone una ayuda para la asimilación del conocimiento especializado contenido en los términos y evita la aparición de la ambigüedad que pueda generar la polisemia de ciertas palabras (Socorro, 2016: 269).

El glosario terminológico mencionado, recogido en el apartado 4, se ofrece tras el análisis textual y es fruto del estudio de los textos desde la perspectiva léxica. Este recurso terminológico se plantea de acuerdo con la propuesta de elaboración presentada por Socorro (2016), que describe un glosario que incluye: término en lengua origen (LO), término en lengua meta (LM), definición, tipología textual y fuente consultada. De esta forma, la redacción de este recurso facilita el proceso de traducción de los textos que conforman el corpus, lo que se corresponde con los documentos añadidos como anexos a este trabajo.

3.3. ANÁLISIS TEXTUAL

3.3.1. Orden de carga

Tomando como referencia lo postulado por Newmark (1992), la intención del autor de las dos órdenes de carga sometidas a estudio, que en ambos casos han sido elaboradas por la misma aerolínea, se resume en ofrecer una herramienta profesional, de fácil empleo, que permita al coordinador de vuelo planificar la carga de forma correcta, y de la misma forma facilitar al personal de carga la comprensión de las instrucciones recogidas en el documento. Con respecto al estilo de los textos en cuestión, se observa que ambos pertenecen al ámbito de los textos descriptivos y, además, en cuanto a las escalas estilísticas, pueden ser ubicados dentro de los textos oficiales de carácter técnico. Por otro lado, tal y como expone nuevamente Newmark (1992) es necesario el estudio del marco en el que se presentará la traducción, que en este caso particular está relacionado con el sector aeroportuario y el empleo de estas traducciones como herramientas profesionales, que permitan la total comprensión de la información por parte del personal involucrado

en las operaciones de carga y descarga de aeronaves. En lo que se refiere a las connotaciones y las denotaciones, destaca la predominancia de las denotaciones debido al carácter no literario de las órdenes de carga.

3.3.1.1. Nivel gráfico

Desde la perspectiva gráfica lo que primero destaca de estos documentos es el marcado estilo formulario, característico de los documentos mercantiles, y que incluye en este caso todas las casillas necesarias para la planificación de la carga. Además, el estilo formulario, también denominado *short form*, constituye la parte variable del documento mercantil, lo que la diferencia de la parte invariable, denominada *long form*, que recoge el lenguaje jurídico de estos documentos. En estas órdenes de carga se incluye un apartado destinado a la firma del documento, necesaria para hacerlo válido (Socorro, 2008:153). El estilo formulario de estos documentos tiene, además, el objetivo de facilitar su empleo a través de una información que se presenta de forma clara y concisa (Socorro, 2008:143). Destaca también que las dos órdenes de carga presentan distribuciones diferentes ya que pertenecen a dos modelos de aeronave diferente.

En lo que respecta a la tipografía de estos textos, cabe mencionar, tal y como exponen Socorro (2008) y Borja (2000), el empleo, en primer lugar, de mayúsculas como herramienta para resaltar la información relevante, como es el caso de «ULD TARE AND MAX GROSS WEIGHTS» y «PLEASE INDICATE FORM TYPE». Otro de los aspectos que destaca es la presencia de la letra en negrita para destacar ciertos apartados de las órdenes de carga: «**CPT 5 Max 2.735 kg**», «**Special load details**», «**Hold Baggage Declaration**» y «**Cargo**». Otro de los fenómenos que es necesario mencionar, desde el punto de vista gráfico es la ausencia de signos de puntuación en ciertos fragmentos del texto y que tiene como objetivo eliminar la posibilidad de manipulación textual.

Los elementos de diseño gráfico también se encuentran plasmados en estos textos a través del logo de la aerolínea, en este caso Norwegian Air International, que en ambas órdenes de carga se encuentra ubicado en la esquina superior izquierda, acompañado del nombre del modelo de avión, Boeing 737-800 y Boeing 787-900. También se han empleado otros elementos gráficos como las flechas para indicar la información.

3.3.1.2. Nivel gramatical

Con respecto al estudio de las convenciones textuales desde la perspectiva gramatical, en primer lugar, se observa una alta frecuencia de la voz pasiva en fragmentos tales como «hold baggage is being carried», «deadload has been properly secured» y «has been clearly identified». Este fenómeno se produce principalmente en la parte invariable del documento o *Long Form* y constituye una característica del lenguaje jurídico incluido en los textos mercantiles.

En el nivel gramatical también resalta el empleo de grupos verbales peculiares, como es el caso del verbo modal «Shall», que se encuentra localizado en el texto en la oración «The following criteria shall be used for loading Norwegian 737 aircraft», y que marca el matiz de obligatoriedad de esta oración. Otro de los fenómenos identificados es la utilización de locuciones preposicionales peculiares, tales como «in accordance with», que reducen la ambigüedad que puede aparecer con el uso de locuciones más simples. La inclusión de adverbios en posición inicial, como es el caso del adverbio «Where» en una de las órdenes de carga, también queda ubicada dentro de estas convenciones a nivel gramatical.

3.3.1.3 Nivel léxico

Los textos mercantiles, tal y como describe Socorro (2008), presentan desde el punto de vista léxico términos especializados, que en este estudio en particular están relacionados con el sector aeronáutico. De esta forma, en los documentos seleccionados se emplean términos como «trim», «bulkhead» y «cockpit crew», pertenecientes a este ámbito y que están incluidos en el glosario elaborado en este TFG. La presencia de abreviaturas y acrónimos también es uno de los elementos incluidos en el nivel léxico, estandarizadas internacionalmente (Socorro, 2008:166), tales como «ULD», «AKE» y «PMC», que hacen referencia a distintos contenedores aéreos y que se encuentran explicadas en el glosario recogido en el apartado 4. Para concluir el análisis desde el nivel léxico, cabe mencionar la introducción de pesos y medidas, que son necesarios en operaciones de transporte que involucran contenedores (Socorro, 2008:189). En ambas órdenes de carga se observa la presencia de estos elementos: «Tare weight 65 kg», «Max weight 5.102 kg» y «if total load is 500 kg or less».

3.3.2. Hoja para mercancía con trato diferenciado

Con respecto a la hoja para mercancía con trato diferenciado, tomando como referencia los principios establecidos por Newmark (1992), se observa que la intención del autor de

estos documentos, que han sido publicados por Norwegian y DG & Safety, es ofrecer un soporte en el que el responsable de la carga de la aeronave pueda indicar la información relacionada con las mercancías peligrosas y las cargas especiales. Desde la perspectiva del estilo de estos textos, ambos se identifican como textos descriptivos, que además teniendo en cuenta las escalas estilísticas se ubican dentro de los textos oficiales de carácter técnico. Otro de los elementos descritos por el autor, y que es necesario analizar, es el marco en el que se ubica la traducción de estos documentos mercantiles. En este caso concreto ambas hojas para mercancía con trato diferenciado están orientadas al uso profesional por parte del personal aeroportuario, que ha recibido formación previa al respecto, y que emplearían estas traducciones como herramienta de apoyo lingüístico. También destaca que estos documentos en lengua origen forman parte de la documentación de vuelo de la tripulación técnica, que no requiere de una traducción de los documentos. Para concluir esta fase del análisis cabe mencionar que estos textos mercantiles, debido a su carácter no literario, presentan un predominio de las denotaciones con respecto a las connotaciones.

3.3.2.1. Nivel gráfico

Desde la perspectiva gráfica, el primer elemento característico de estos documentos es el estilo formulario perteneciente a la parte variable del texto, también denominado *short form*, presente también en otros textos mercantiles, que tiene como objetivo principal presentar la información de forma clara y definida, de forma que se facilite su uso (Socorro, 2008:143). En oposición a esta parte variable del texto o *long form* que incluye el lenguaje jurídico presente en los documentos mercantiles. Dentro de este estilo formulario también destaca la presencia de un apartado destinado a la firma del documento, necesaria para autenticarlo (Socorro, 2008: 153). Cabe destacar que en una de las hojas para mercancía con trato diferenciado puede apreciarse el empleo de elementos de diseño gráfico, que se corresponden con el logo de la aerolínea Norwegian.

En lo referido a la tipografía de estos textos, destaca, en primer lugar, la utilización de mayúsculas para resaltar la información en ciertos apartados del texto: «CONTENTS AND DESCRIPTION», «CODE», «FLIGHT NUMBER». También se emplea, como forma de resaltar la información de ciertos fragmentos del documento, la letra en negrita, tal y como se observa en «**OTHER SPECIAL LOAD**», «**DANGEROUS GOODS**», «**ACCEPTANCE BY CAPTAIN**». De igual forma, se aprecia una ausencia de signos de puntuación en ciertas partes del documento, pertenecientes al *Long Form* y que se

corresponden con el lenguaje jurídico presente en estos documentos, con el objetivo de eliminar la posibilidad de manipulación del texto.

3.3.2.2. Nivel gramatical

Con respecto al estudio desde la perspectiva gramatical, es necesario mencionar la frecuencia de formas verbales en voz pasiva, elemento característico de la lengua inglesa, y que puede observarse en fragmentos como «items to be carried», «To be completed», «Special Load are consigned». Además, esta frecuencia de la voz pasiva se observa principalmente en la parte invariable del documento en la que se recoge la información relacionada con los aspectos jurídicos.

Por otro lado, cabe mencionar la utilización de locuciones preposicionales peculiares, que en este caso evitan la posible ambigüedad en el documento. En los textos analizados destaca el empleo de «in compliance with», «in accordance with». Otro de los elementos que es necesario mencionar es el empleo de conectores adverbiales que establecen una relación condicional: «Before loading» y «After loading on the aircraft».

3.3.2.3. Nivel léxico

El primero de los aspectos, a nivel léxico, que destaca en estas hojas para mercancía con trato diferenciado es la utilización de léxico especializado, relacionado con el ámbito aeronáutico y el transporte de mercancías por vía aérea. De estos textos seleccionados se extraen términos tales como «AIR WAYBILL», «UN NUMBER», «Freight Agent», «AIRCRAFT REG», entre otros. Esta muestra de términos se incluye en el glosario elaborado para ese TFG, y en él se ofrece una explicación detallada. Además, el uso de abreviaturas y acrónimos también se manifiesta en estos documentos y, tal y como expone Socorro (2008) cuenta con el respaldo del proceso de estandarización internacional. Entre estos elementos destacan «ULD», «CAO», «NOTOC», que también se incluyen en el glosario terminológico.

4. GLOSARIO

Término LO	Término LM	Definición	Fuente	Tipología
Loading Instruction Report Form	Orden de carga	«Documento de transporte aéreo internacional que cumplimenta el responsable de la carga de la aeronave, quien con su firma certifica que la carga ha sido inspeccionada, que ha quedado distribuida de forma adecuada y que se corresponde con lo estipulado en la hoja de carga.»	Socorro Trujillo, Karina. 2008. Tipología por género del campo del comercio internacional. <i>Aspectos textuales y terminológicos de documentos mercantiles del comercio internacional: herramientas aplicables a la formación de traductores</i> . Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria. 45-99.	Orden de carga
Cockpit crew	Tripulación de vuelo	«Conjunto de personas poseedoras de un título y la correspondiente licencia, a quienes se asignan funciones en la cabina de pilotaje esenciales para la operación de una aeronave.»	IATE. Documento de internet consultado el 19 de mayo de 2021 en https://iate.europa.eu/search/standard/result/1621420078865/1	Orden de carga
Trim	Compensador	«Mecanismo que permite que las superficies de control se mantengan en una posición fijada por el piloto, liberándole de una atención continuada a esta tarea.»	Manual de vuelo. Documento de internet consultado el 19 de mayo de 2021 en https://www.manualvuelo.es/1pbav/15_supma.html	Orden de carga

Hold	Bodega	«Espacio que hay debajo del ocupado por la tripulación y los pasajeros, que está reservado a la carga que tenga que transportar la compañía, así como las maletas facturadas por otros viajeros.»	Plus Ultra Líneas Aéreas. Documento de internet consultado el 19 de mayo de 2021 en https://plusultra.com/blog/bodega-carga	Orden de carga
A/C Reg (Aircraft registration)	Matrícula de la aeronave	«La marca de matrícula consistirá en letras, números o una combinación de ambos, asignadas por el Estado de matrícula o la autoridad de registro de marca común.»	<i>Reglamento de marcas de nacionalidad y matrículas de las aeronaves civiles.</i> Documento de internet consultado el 19 de mayo en https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1978-413	Orden de carga
B (Baggage)	Equipaje	«Conjunto de cosas que se llevan en los viajes.»	<i>Diccionario de la lengua española.</i> Documento de internet consultado el 20 de mayo de 2021 en https://dle.rae.es/equipaje	Orden de carga
CPT (Compartment)	Compartimento	«Cada parte de aquellas en las que se ha dividido un espacio, un edificio, un vagón de pasajeros, etc.»	<i>Diccionario de la lengua española.</i> Documento de internet consultado el 20 de mayo de 2021 en https://dle.rae.es/compartimento?m=form	Orden de carga
Deadload	Carga permanente	«Carga que actúa en todo instante sobre una estructura con posición constante.»	DiccionArqui. Documento de internet consultado el 20 de mayo de 2021 en https://diccionarqui.com/diccionario/carga-permanente	Orden de carga

Bulkhead	Mamparo de presión	«Elementos estructurales que acotan la zona presurizada del fuselaje de un avión, separándola del resto.»	<i>Diccionario de la Real Academia de Ingeniería</i> . Documento de internet consultado el 20 de mayo de 2021 en http://diccionario.raing.es/es/lema/mamparo-de-presi%C3%B3n	Orden de carga
Gate items	Equipaje de mano (DAA)	«Conjunto de pertenencias que se nos permite llevar con nosotros a la hora de acceder a la zona de embarque del aeropuerto y al ocupar nuestra plaza en la cabina.»	Consumoteca. Documento de internet consultado el 21 de mayo de 2021 en https://www.consumoteca.com/transporte/equipaje-de-mano	Orden de carga
GOM (Ground Operations Manual)	Manual de operaciones en tierra	«Documento por el que se rige la actividad aérea del operador.»	Apéndice E. Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre. Documento de internet consultado el 21 de mayo de 2021 en https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-5303	Orden de carga
Hold Baggage Declaration	Conciliación de equipajes	«Sistema cuyo objetivo principal es conciliar el equipaje en bodega con las declaraciones del pasajero.»	Alstef Group. Documento de internet consultado el 20 de mayo de 2021 en https://glidepathgroup.com/pages/es-bhs-glidescan	Orden de carga
Manifest	Manifiesto	«Documento que presenta en la aduana la empresa de transporte en el que se expone la clase, cantidad y destino de las mercancías.»	IATE. Documento de internet consultado el 20 de mayo de 2021 en https://iate.europa.eu/search/standard/result/1621505384811/1	Orden de carga
ULD (Unit Load Device)	Dispositivo de carga unitarizada	«Toda variedad de contenedor de carga, contenedor de aeronave, paleta de aeronave con red	Ministerio de transportes, turismo y comunicaciones. 1991. Capítulo 1. <i>Orden del 28 de diciembre de 1990 por la que se actualiza el Reglamento Nacional para el Transporte sin Riesgos de Mercancías peligrosas por Vía Aérea</i> . Documento	Orden de carga

		o paleta de aeronave con red sobre un iglú.»	de internet consultado el 27 de mayo de 2021 en https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1991-1820	
AKE	Contenedor AKE	«Contenedor de cubierta inferior de medio ancho con un lado en ángulo. La puerta puede ser de lona o maciza.»	Searates. Documento de internet consultado el 20 de mayo de 2021 en https://www.searates.com/es/reference/ld3/	Orden de carga
PMC	Paleta PMC	«Paleta plana universal de uso general para bodegas inferiores y cubiertas principales.»	Searates. Documento de internet consultado el 20 de mayo de 2021 en https://www.searates.com/es/reference/pmc/	Orden de carga
Notification to Captain	Hoja para mercancías con trato diferenciado	«Documento de transporte aéreo internacional que se dirige al comandante y que describe y certifica ciertas mercancías que requieren un trato diferenciado por su naturaleza en caso de emergencia.»	Socorro Trujillo, K. 2008. Tipología por género del campo del comercio internacional. <i>Aspectos textuales y terminológicos de documentos mercantiles del comercio internacional: herramientas aplicables a la formación de traductores</i> . Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. 45-99.	Hoja para mercancías con trato diferenciado
Freight	Carga	«Mercancías transportadas.»	Alcaraz Varó, E., & Hughes, B. 1996. <i>Diccionario de términos económicos, financieros y comerciales: inglés-español, Spanish-English</i> . Ariel	Hoja para mercancías con trato diferenciado
Pit crew leader	Supervisor de carga	«Administrativos del subgrupo de mando que, además de realizar los trabajos de ejecución y/o supervisión ... dirigirán los trabajos asignados o	<i>Convenio colectivo de Worldwide Flight Service</i> . Documento de internet consultado el 27 de mayo de 2021 en https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2018-4291	Hoja para mercancías con trato diferenciado

		realizados en el ámbito de su competencia y/o estudiando, coordinando o controlando trabajos técnicos administrativos.»		
Dispatch	Envío	«Mercancía que el cargador entrega simultáneamente al porteador para su transporte y entrega a un único destinatario, desde un único lugar de carga a un único lugar de destino.»	<i>Diccionario panhispánico del español jurídico</i> . Documento de internet consultado el 26 de mayo de 2021 en https://dpej.rae.es/lema/env%C3%ADo	Hoja para mercancías con trato diferenciado
Freight agent	Agente de carga	«Compañía que coordina el transporte comercial de los envíos para otras compañías ... generalmente asume la responsabilidad de los envíos hasta que llegan a su destino.»	Guía de implementación de la facilitación del comercio. Documento de internet consultado el 27 de mayo de 2021 en https://tfig.itcilo.org/SP/contents/freight-forwarding.htm	Hoja para mercancías con trato diferenciado
Dangerous goods	Mercancías peligrosas	«Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las <i>Instrucciones técnicas</i> o	OACI. 2011. Definiciones. <i>Anexo 18. Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea</i> . Organización de Aviación Civil Internacional. 15-17	Hoja para mercancías con trato diferenciado

		esté clasificado conforme a dichas instrucciones.»		
Air waybill	Carta de porte aéreo	«Documento o título representativo, cuyo formato está elaborado por la IATA, por el que la compañía emisora reconoce haber recibido la mercancía para su expedición.»	<i>Diccionario panhispánico del español jurídico</i> . Documento de internet consultado el 26 de mayo de 2021 en https://dpej.rae.es/lema/carta-de-porte-a%C3%A9reo	Hoja para mercancías con trato diferenciado
Class or division	Clase o división	«Las sustancias (comprendidas las mezclas y soluciones) y los objetos sometidos a las presentes instrucciones se incluyen en una de las nueve clases según el peligro o el más importante de los peligros que representen.»	OACI. 2009. Clasificación de mercancías peligrosas. <i>Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea</i> . Organización de Aviación Civil Internacional. 44-127	Hoja para mercancías con trato diferenciado
UN number	Número ONU	«Número de cuatro dígitos asignado por el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas ... que sirve para reconocer los diversos objetos o sustancias o un determinado grupo de objetos o sustancias.»	OACI. 2011. Definiciones. <i>Anexo 18. Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea</i> . Organización de Aviación Civil Internacional. 15-17	Hoja para mercancías con trato diferenciado
Transport index	Índice de transporte	«Número asignado a un bulto, sobre-embalaje o	OACI. 2009. Clasificación de mercancías peligrosas. <i>Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de</i>	Hoja para mercancías

		contenedor ... que se utiliza para controlar la exposición a las radiaciones.»	<i>mercancías peligrosas por vía aérea</i> . Organización de Aviación Civil Internacional. 44-127	con trato diferenciado
UN packing group	Grupo de embalaje ONU	«A los efectos de embalaje las mercancías peligrosas de todas las clases, salvo las Clases 1, 2 y 7 y las divisiones 5.2 y 6.2, se han dividido en tres grupos, según sea el peligro que presentan.»	OACI. 2009. Instrucciones de embalaje. <i>Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea</i> . Organización de Aviación Civil Internacional. 398-585	Hoja para mercancías con trato diferenciado
CAO (Cargo Aircraft Only)	Solo avión de carga	«Bultos y sobre-embalajes, conteniendo mercancías peligrosas, que solo se permiten en aviones de carga.»	Air Crew School. 2020. Mercancías peligrosas. <i>Manual de tripulante de cabina de pasajeros</i> . Air Crew School. 16-17	Hoja para mercancías con trato diferenciado
Emergency Response Code	Código de respuesta de emergencia	«La clave de procedimiento asignada a una mercancía peligrosa consta de un número de 1 a 11 y de una o dos letras ... cada número de procedimiento remite a un renglón de información relativa al riesgo que presenta y brinda orientación sobre las medidas que deberían adoptarse. »	OACI. 2013. Tabla de procedimientos y lista de mercancías peligrosas con sus números de referencia al procedimiento. <i>Orientación sobre respuestas de emergencia</i> . Organización de Aviación Civil Internacional. 25-26	Hoja para mercancías con trato diferenciado

5. CONCLUSIONES

Una vez finalizados los capítulos anteriores de este TFG, en este apartado se presentan, finalmente, las conclusiones obtenidas tras la elaboración de este estudio de investigación y análisis textual.

Con respecto a los objetivos de este trabajo, planteados en el capítulo de introducción, es necesario considerar si la elaboración de este estudio ha cumplido con estos. El primero de los objetivos se enfoca en analizar la situación lingüística de los textos mercantiles empleados en el transporte aéreo de mercancías, y su relación de convivencia con los trabajadores empleados en el sector. Este objetivo se satisface mediante el marco teórico elaborado en el segundo capítulo de este TFG, en el que se establecen las causas que han convertido al inglés en una lengua franca internacional, ampliamente usada en el comercio internacional. Además, la presencia de esta lengua también queda demostrada en el sector aeronáutico, empleado como herramienta de transporte de mercancías. En lo que se refiere a la convivencia con los empleados aeroportuarios, en el capítulo de introducción también queda demostrado mediante los datos aportados por el Eurobarómetro 386 (Comisión Europea, 2012) y por el barómetro de diciembre de 2016 (CIS, 2016), la falta de competencia lingüística de un porcentaje de estos trabajadores, que utilizan constantemente documentos mercantiles redactados en inglés.

En la fundamentación teórica desarrollada en el segundo capítulo, también se establecen las características textuales y la tipología de los documentos mercantiles, elegidos para la elaboración de este trabajo. Estas convenciones, fundamentadas en los trabajos de Socorro (2008) y Borja (2000), sirven como base teórica para cumplir con el segundo objetivo, relacionado con el análisis de las convenciones de la orden de carga y la hoja para mercancía con trato diferenciado, que forman parte del corpus textual de este TFG. Este estudio del corpus queda encuadrado en el tercer capítulo, en el que se presenta la parte práctica, que posibilita también el cumplimiento del segundo objetivo planteado en la introducción.

El desarrollo de herramientas profesionales que mejoren la comprensión de los documentos mercantiles constituye el tercer y último objetivo de este TFG. Este objetivo se alcanza gracias a la elaboración de un glosario terminológico, fundamentado en los postulados de Socorro (2016), en el que se incluye la terminología relacionada con el sector aeronáutico y el transporte de mercancías. Este glosario sirve como recurso de

apoyo lingüístico para los cursos de formación del personal aeroportuario, ya que gracias a la experiencia personal en el ámbito aeroportuario confirmo que no existen estos recursos, tanto el glosario con la terminología que se recoge en los documentos como las traducciones de los documentos tipo, que resultarían de gran utilidad para el sector ya que facilitan la comprensión de los textos mercantiles que emplean los trabajadores aeroportuarios en su jornada laboral.

Como ha quedado demostrado todos los objetivos planteados inicialmente se han alcanzado mediante la elaboración de este TFG. La redacción de este trabajo también ha permitido concluir que la presencia de la lengua inglesa, en el sector del transporte de mercancías por vía aérea, es un elemento de vital importancia para el desarrollo del sector y que la traducción de la documentación para el uso directo en las operaciones puede suponer una dificultad añadida. Sin embargo, el desarrollo e implementación de recursos profesionales constituye un elemento que puede minimizar el impacto de la lengua inglesa en aquellos que no cuentan con la competencia lingüística necesaria. Además, este fenómeno abre la puerta a futuras investigaciones para que organizaciones como la OACI o la Agencia Europea de Seguridad Aérea, puedan establecer nuevos procedimientos de elaboración de estos recursos de apoyo lingüístico de forma que se recojan en un marco estandarizado. La realización de este TFG también me ofrece nuevas líneas de investigación relacionadas con la comunicación radiofónica aire-tierra, que presenta también irregularidades en el empleo de una única lengua y que ha causado incidentes y accidentes aéreos en el pasado.

6. BIBLIOGRAFÍA

- AENA. (2004). *Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles*.
- AENA. (2018). *Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos españoles*.
- Álvarez García, C. (2011). Estudio del lenguaje de especialidad económico: El lenguaje del comercio. *Entreculturas*, 279-290.
- Ammon, U. (2011). The European Union (EU-formerly European Community): Status change of English during the last fifty years. *Post-Imperial English*, 241-268.
- Borja, A. (2000). *El texto jurídico en inglés y su traducción al español*. Ariel.
- Bravo Utrera, S.; Bolaños Medina, A.; González Ruiz, V.; Monterde Rey, A. M.; Socorro Trujillo, K. (2002). Un proyecto de investigación: de la traducción general a la traducción especializada: modelos didácticos. *Estudios de filología moderna y traducción del nuevo milenio* (págs. 133-154). Las Palmas de Gran Canaria: Departamento de filología moderna. Universidad de las Palmas de Gran Canaria.
- Cabrera Cánovas, A. (2016). *Transporte aéreo de mercancías*. Madrid: Publicaciones ICEX.
- Cantos, M. (1999). *Introducción al comercio internacional*. Barcelona: UOC.
- Centro de Investigaciones Sociológicas. (2016). *Barómetro de diciembre 2016. Estudio nº 3162*. Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Comisión Europea. (2012). *Eurobarómetro 386. Europeans and their languages*. Comisión Europea.
- Crystal, D. (1997). *English as a global language*. Cambridge University Press.
- de Lurracea, J. R.; Marí Sagarra, R. ; Martín Mallofré, J. (2012). *Transporte en contenedor*. Barcelona: Marge Books.
- D'Intino, R.; Boyles, T.; Neck, C. P.; Hall, J. R. (2008). Visionary entrepreneurial leadership in the aircraft industry. The Boeing Company legacy. *Journal of Management History*, 39-54.
- Ferencová, J.; Sona, H. (2017). Logistics technologies in aviation. *International Scientific Journal about Logistics*, 11-17.
- Fernández Vitores, D. (2009). El Inglés en Europa: Origen y consolidación de una lengua franca. *Odisea*, 57-69.
- Fernández, R. (15 de 04 de 2021). *Statista*. Obtenido de Idiomas más hablados en el mundo a fecha de 2020: <https://es.statista.com/>
- Garrido, J. (2010). Lengua y globalización: inglés global y español pluricéntrico. *Historia y Comunicación Social*, 63-95.

- González Blanco, R. (2011). Diferentes teóricas del comercio internacional. *Tendencias y nuevos desarrollos de la teoría económica*, 103-117.
- Instituto Nacional de Estadística. (2019). *Encuesta de población activa. Transporte aéreo*.
- International Air Transport Association. (20 de 05 de 2021). *IATA Codes*. Obtenido de <http://www.iata.org/services/pages/codes.aspx>
- Krasnicka, I. (2012). A short note on the origins of ICAO. *Miscellanea Historico-Iuridica*, 302-314.
- Matteis, L. M. (2008). Globalización e inglés aeronáutico: Posición Argentina.
- Newmark, P. (1992). *Manual de traducción*. Madrid: Cátedra.
- Norwegian. (2018). *Manual de operaciones en tierra*. Norwegian .
- Observatorio del transporte y la logística en España. (2017). *Transporte aéreo en España*. Madrid.
- Organización de aviación civil internacional. (2008). *Doc 8973. Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita*. OACI.
- (2010). *Doc 9835. Manual on the implementation of ICAO language proficiency requirements*. OACI.
- (2011). *Anexo 18. Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*. OACI.
- (2016a). *Anexo 10. Telecomunicaciones aeronáuticas*. OACI.
- (2016b). *El transporte internacional de la carga aérea*. OACI.
- (2016c). *Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*. OACI.
- (2017). *Doc 9587. Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport*. OACI.
- Socorro Trujillo, K. (2008). *Aspectos textuales y terminológicos de documentos mercantiles del comercio internacional: herramientas aplicables a la formación de traductores*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- (2016). La enseñanza de la traducción comercial (Inglés-Español): Una propuesta formativa. *EN MONTI, Monografías de Traducción e Interpretación*, 257-278.
- The Boeing Company. (2009). *International traffic rights*. The Boeing Company.
- Vergara, E. (2006). Medios de comunicación y globalización: ¿destrucción o reconstrucción de identidades culturales? *Anàlisi: Quaderns de comunicació i cultura*, 95-105.

7. ANEXOS

7.1. ORDEN DE CARGA 787-9 NORWEGIAN

Loading Instruction Report Form B787-9 <small>All weights in Kilograms (Kg)</small>	<small>FLT.no</small>	<small>Date</small>	<small>A/C reg</small>	ULD TARE AND MAX GROSS WEIGHTS: AKE: Tare weight 65 kg / Max Weight 1.587 kg PMC: Tare weight 104 kg / Max Weight 5.102 kg	Forward 												
	<small>Departure Station</small>	<small>Destination</small>	<small>Prepared by</small>														
LOADING INSTRUCTION <input type="checkbox"/> ← PLEASE INDICATE FORM TYPE → <input type="checkbox"/> LOADING REPORT																	
CPT 5 Max 2.735 kg <small>DOOR</small> 	CPT 4 + 3 Max 25.655 kg							CPT 2 + 1 Max 32.005 kg									
	CPT 4 Max 12.700 kg				CPT 3 Max 15.873 kg			CPT 2 Max 15.875 kg				CPT 1 Max 16.098 kg					
	44L	43L	42L	41L	34L	33L	32L	31L	25L	24L	23L	22L	21L	15L	14L	13L	12L
44R	43R	42R	41R	34R	33R	32R	31R	25R	24R	23R	22R	21R	15R	14R	13R	12R	11R
<small>DOOR</small> 	<small>DOOR</small>							<small>DOOR</small>									
	42P							23P									
	41P	33P	32P	31P	22P	21P	13P	12P	11P								
Special instructions	Special load details		I certify that: • This aircraft has been loaded in accordance with above loading instructions, including deviations recorded. • Any deviations have been notified to the officer responsible for weight and balance prior to aircraft departure. • All ULDs and bulk deadload loaded or distributed have been secured by the aircraft locking system and in accordance with applying regulations and limitations in GOM. • All holds FWD and AFT have been visually inspected and were empty prior to loading (Ref. EU and US requirements). Loading supervisor sign _____ Print name _____														

7.2. ORDEN DE CARGA 737 NORWEGIAN

Loading Instruction Report Form 			The following criteria shall be used for loading Norwegian 737 aircraft: - Distribute load with 70% AFT and 30% FWD. - If total load is 500 kg or less, all load can be loaded AFT. This apply as a general rule unless otherwise stated by the Commander. Load FWD hold first - Offload AFT hold first.			Flt.no	Date	A/C reg																		
Liaise with cockpit crew to avoid trim issues and maximum weights exceeded						Departure Station	Destination	Prepared by																		
Planned Loading Instruction	CPT 4			CPT 3			CPT 2			CPT 1			Special Instructions:													
	Type	Pieces	Weight	Type	Pieces	Weight	Type	Pieces	Weight	Type	Pieces	Weight														
	B	Pcs		B	Pcs		B	Pcs		B	Pcs															
	BT	Pcs		BT	Pcs		BT	Pcs		BT	Pcs															
	Cargo		Kg	Cargo		Kg	Cargo		Kg	Cargo		Kg														
	Mail		Kg	Mail		Kg	Mail		Kg	Mail		Kg														
Est.	Pcs	Kg	Est.	Pcs	Kg	Est.	Pcs	Kg	Est.	Pcs	Kg															
Actual Loading Report	CPT 4			CPT 3			CPT 2			CPT 1																
	Type	Pieces	Weight	Type	Pieces	Weight	Type	Pieces	Weight	Type	Pieces	Weight														
	B	Pcs		B	Pcs		B	Pcs		B	Pcs															
	BT	Pcs		BT	Pcs		BT	Pcs		BT	Pcs															
	Gate items	Pcs		Gate items	Pcs		Gate items	Pcs		Gate items	Pcs															
	Cargo		Kg	Cargo		Kg	Cargo		Kg	Cargo		Kg														
Mail		Kg	Mail		Kg	Mail		Kg	Mail		Kg															
Total	Pcs	Kg	Total	Pcs	Kg	Total	Pcs	Kg	Total	Pcs	Kg															
Please tick to confirm <input type="checkbox"/> All deadload has been properly secured. <input type="checkbox"/> Sliding carpet is fully extended to the bulkhead (white line is visible). <input type="checkbox"/> All nets secured. <input type="checkbox"/> All holds FWD and AFT have been visually inspected and were empty prior to loading (ref. EU and US requirements). <input type="checkbox"/> All gate items counted and added to the hold distribution. <input type="checkbox"/> I confirm that this aircraft has been loaded in accordance with this Loading Instruction, including the deviations recorded, and in accordance with regulations and limitations in GOM.			Hold Baggage Declaration <table style="margin-left: auto; margin-right: auto; border: none;"> <tr> <td></td> <td style="font-size: x-small; text-align: center;">Automated</td> <td style="font-size: x-small; text-align: center;">Manual</td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Accompanied Baggage</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Unaccompanied Baggage</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Crew Hold Baggage</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Gate Items</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Total</td> <td colspan="2" style="text-align: center;"><input style="width: 50px;" type="text"/></td> </tr> </table>				Automated	Manual	Accompanied Baggage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Unaccompanied Baggage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Crew Hold Baggage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Gate Items	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Total	<input style="width: 50px;" type="text"/>		I am satisfied that to the best of my knowledge: 1. All hold baggage loaded onto the aircraft is accounted for. 2. All hold baggage loaded onto the aircraft is appropriate to the flight. 3. All checked in passengers have boarded the aircraft (or where not, the associated baggage removed). 4. Where unaccompanied hold baggage is being carried, it has been clearly identified as such on the manifest. 5. All unaccompanied hold baggage has been subjected to the appropriate security controls as defined in the relevant Department of Transportation regulations.		
	Automated	Manual																								
Accompanied Baggage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																								
Unaccompanied Baggage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																								
Crew Hold Baggage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																								
Gate Items	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																								
Total	<input style="width: 50px;" type="text"/>																									
Loading Supervisor signature: _____ Print name: _____ Employee number: _____			Appointed person signature: _____ Print name: _____ Employee number: _____																							

7.3. TRADUCCIÓN ORDEN DE CARGA 787-9 NORWEGIAN

Orden de carga norwegian B787-9 Todos los pesos en kilogramos (Kg)	Nº de vuelo	Fecha	Matrícula aeronave	TARA Y PESO MÁXIMO ULD:				MORRO AERONAVE 											
	Origen	Destino	Preparado por	AKE: Tara 65 kg/ Peso Máx 1.587 kg PMC: Tara 104 kg / Peso Máx 5.102 kg															
ORDEN DE CARGA <input type="checkbox"/>		← SELECCIONE DOCUMENTO →				INFORME <input type="checkbox"/>													
CPT 5 Máx 2.735 kg <small>PUERTA</small>	CPT 4 + 3 Máx 25.655 kg								CPT 2 + 1 Máx 32.005 kg										
	CPT 4 Máx 12.700 kg				CPT 3 Máx 15.873 kg				CPT 2 Máx 15.875 kg				CPT 1 Máx 16.098 kg						
	44L	43L	42L	41L	34L	33L	32L	31L	25L	24L	23L	22L	21L	15L	14L	13L	12L	11L	
	44R	43R	42R	41R	34R	33R	32R	31R	25R	24R	23R	22R	21R	15R	14R	13R	12R	11R	
	<small>PUERTA</small>				<small>PUERTA</small>				<small>PUERTA</small>				<small>PUERTA</small>						
	42P	41P	33P	32P	31P	23P	22P	21P	13P	12P	11P								
Instrucciones especiales	Detalles mercancía especial		Certifico: • El avión se ha cargado de acuerdo con las instrucciones de carga y se han incluido las modificaciones. • El encargado de la carga y centrado está al corriente de las modificaciones, previo a la salida. • Toda la carga y los ULD se han asegurado mediante el sistema correspondiente, tal y como indican los procedimientos del Manual de Operaciones. • De acuerdo con normas internacionales, las bodegas se han inspeccionado visualmente y estaban vacías antes de la carga.																
				Firma Supervisor _____								Nombre _____							

7.4. TRADUCCIÓN ORDEN DE CARGA 737 NORWEGIAN

Orden de carga norwegian 737 <small>Para evitar problemas de compensador y peso máximo, coordinar con tripulación.</small>			La carga del 737 de Norwegian se ajustará a los siguientes criterios: - 70% de la carga en la parte trasera y 30% de la carga en la parte delantera. - Estibar solo en la parte trasera si el peso total es igual o inferior a 500 kg. Se aplica como regla general al menos que el comandante indique lo contrario. Cargar bodega delantera primero - Descargar bodega trasera primero.			Nº vuelo	Fecha	Matrícula aeronave					
						Origen	Destino	Preparado por					
Orden de carga inicial	CPT 4			CPT 3			CPT 2			CPT 1			Instrucción es especiales:
	Tipo	Cantidad	Peso	Tipo	Cantidad	Peso	Tipo	Cantidad	Peso	Tipo	Cantidad	Peso	
	B	Uds.	/	B	Uds.	/	B	Uds.	/	B	Uds.	/	
	BT	Uds.	/	BT	Uds.	/	BT	Uds.	/	BT	Uds.	/	
	Carga	/	Kg	Carga	/	Kg	Carga	/	Kg	Carga	/	Kg	
	Correo	/	Kg	Correo	/	Kg	Correo	/	Kg	Correo	/	Kg	
Est.	Uds.	Kg	Est.	Uds.	Kg	Est.	Uds.	Kg	Est.	Uds.	Kg		
Informe de carga real	CPT 4			CPT 3			CPT 2			CPT 1			
	Tipo	Cantidad	Peso	Tipo	Cantidad	Peso	Tipo	Cantidad	Peso	Tipo	Cantidad	Peso	
	B	Uds.	/	B	Uds.	/	B	Uds.	/	B	Uds.	/	
	BT	Uds.	/	BT	Uds.	/	BT	Uds.	/	BT	Uds.	/	
	DAA	Uds.	/	DAA	Uds.	/	DAA	Uds.	/	DAA	Uds.	/	
	Carga	/	Kg	Carga	/	Kg	Carga	/	Kg	Carga	/	Kg	
Correo	/	Kg	Correo	/	Kg	Correo	/	Kg	Correo	/	Kg		
Total	Uds.	Kg	Total	Uds.	Kg	Total	Uds.	Kg	Total	Uds.	Kg		
Marque para confirmar <input type="checkbox"/> Toda la carga se ha asegurado correctamente. <input type="checkbox"/> La alfombra deslizante está totalmente extendida hasta el mamparo y la línea blanca es visible. <input type="checkbox"/> Las redes están aseguradas. <input type="checkbox"/> De acuerdo con normas internacionales, las bodegas se han inspeccionado y estaban vacías antes de la carga. <input type="checkbox"/> El equipaje de mano está cuantificado y añadido al total de carga. <input type="checkbox"/> Confirmando que la operación se ha realizado de acuerdo con la orden de carga, incluidas modificaciones, y de acuerdo a los procedimientos del Manual de Operaciones.				Conciliación de equipajes Automático Manual Equipaje acompañado <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Equipaje no acompañado <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bultos tripulación <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Equipaje de mano <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Total <input type="text"/>				Según mi conocimiento, afirmo que: 1. Se ha cuantificado todo el equipaje cargado en la aeronave. 2. Todo el equipaje se corresponde con el asignado al vuelo. 3. Todos los pasajeros registrados están a bordo, en caso contrario se ha descargado el equipaje propiedad del pasajero. 4. Si se ha estibado equipaje no acompañado este se encuentra reflejado en la conciliación de equipajes. 5. El equipaje no acompañado se ha sometido a los debidos controles de seguridad, tal y como indica la normativa de transporte correspondiente.					
Firma supervisor de carga: _____ Nombre: _____ Nº de empleado: _____				Firma persona encargada: _____ Nombre: _____ Nº de empleado: _____									

7.5. HOJA PARA MERCANCÍA CON TRATO DIFERENCIADO DG & SAFETY

NOTOC DISTRIBUTION :
 1. Top Copy (white) : Captain
 2. Middle Copy (green) : Station File
 3. Bottom Copy (yellow) : Freight Agent

NOTIFICATION TO CAPTAIN (NOTOC)

<p>INSTRUCTIONS FOR COMPLETION OF NOTOC</p> <ol style="list-style-type: none"> A NOTOC is to be issued whenever dangerous goods (DGs) or other special load items are to be carried on DG & Safety aircraft. The NOTOC form is to be prepared by the freight handling agent contracted to dispatch consignments on DG & Safety when DGs and/or Special Load are consigned as freight, OR by the Pit Crew Leader when items of Special Load checked-in by guests are to be carried. The freight agent must print and sign his/her name in the <i>DGs Preparation Certification</i> field in the top right-hand section of the form, whenever freight loads containing dangerous goods are dispatched. The person responsible for entering the Special Load details must annotate their name in the applicable name fields of the Special Load section of the form. Two fields are provided for this: one for use by the Freight Agent and one for the Pit Crew Leader (as required). Before loading, the Pit Crew Leader (or CASR Subpart 92.C qualified delegate) is to check the dangerous goods items for evidence of any non-normal features such as leakage or damage. After loading on the aircraft, the person responsible for supervising loading operations is to print and sign their name in the certification field in the bottom right-hand section of the form, certifying that the items have been loaded in the locations specified on the form. The NOTOC is to be given to the captain who is to certify acceptance of the NOTOC in the bottom left-hand corner of the form. 	<p>PORT OF LOADING:</p> <hr/> <p>FLIGHT NUMBER:</p> <hr/> <p>DATE:</p> <hr/> <p>AIRCRAFT REG:</p>	<p>DGs PREPARATION CERTIFICATION (To be completed by a CASR Subpart 92.C certified person when dangerous goods are to be consigned as freight.)</p> <p>I certify that this NOTOC has been prepared in compliance with the procedures for the acceptance and dispatch of dangerous goods as detailed in the <i>DG & Safety Dangerous Goods Manual</i></p> <p>Signature: Prepared By: _____ <i>(Print Name)</i></p>
---	---	---

DANGEROUS GOODS														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Destination	Air Waybill Number Consignment Note	Proper Shipping Name	Class or Division	UN or ID Number	Sub- risk	No. of Packages	Net Quantity Non-Radioactive Material	Transport Index Radioactive Material	Radioactive Package Category	UN Packing Group	Code	CAO	Loaded ULD Position	Emergency Response Code

SPECIAL LOAD - the person entering the Special Load details is to print their name here → (1) Freight Agent: _____ (2) Pit Crew Leader: _____							
Destination	Air Waybill Number Consignment Note	Contents and Description	No. of Packages	Quantity	Supplementary Information	Code	Loaded ULD Position

<p>ACCEPTANCE BY CAPTAIN:</p> <p>I accept the loading locations of the items specified on this NOTOC.</p> <p>Captain's Name: _____ <i>(Print Name)</i></p> <p>Captain's Signature: _____</p>	<p>CERTIFICATION BY PERSON SUPERVISING LOADING OPERATIONS:</p> <p>I certify that this aircraft has been loaded in accordance with the procedures detailed in the DG&Safety Volume A5: <i>Airport Handling Manual</i> and Volume A6: <i>Dangerous Goods Manual</i>, and that the items have been checked, and that this NOTOC accurately reflects the locations of the DGs and/or special load items on this aircraft.</p> <p>Certified By: _____ <i>(Print Name)</i></p> <p>Signature: _____</p>
--	--

7.6. HOJA PARA MERCANCÍA CON TRATO DIFERENCIADO NORWEGIAN



SPECIAL LOAD - LOAD NOTIFICATION TO CAPTAIN (NOTOC)

STATION OF LOADING	LAS PALMAS LPA	FLIGHT Number	D85830	DATE	2019/04/21	AIRCRAFT	EIFVU	PREPARED BY	JOSE SUAREZ 065921
--------------------	----------------	---------------	---------------	------	------------	----------	--------------	-------------	---------------------------

DANGEROUS GOOD

STATION OF UNLOADING	AIR WAYBILL NUMBER	PROPER SHIPPING NAME	DRILL CODE	CLASS OR DIVISION	UN OR ID NUMBER	SUB RISK	No. Of Packages	Net Quantity or Transport ID	Radioactive Matter Categ	UN Packing Group	CODE	CAO (X)	LOADED	
													ULD No.	POSITION
*THERE IS NO EVIDENCE THAT ANY DAMAGES OR LEAKING PACKAGES CONTAINING DANGEROUS GOODS HAVE BEEN LOADED ON THE AIRCRAFT														

OTHER SPECIAL LOAD

STATION OF UNLOADING	AIR WAYBILL NUMBER	CONTENS AND DESCRIPTION	No. OF PACKAGES	QUANTITY	SUPPLEMENTARY INFORMATION	CODE	LOADED	
							ULD ID	POSITION
AGP		LIVE ANIMAL(S)	1	35kg	01DOG	AVI		CPT2
AGP		LIVE ANIMAL(S)	1	24kg	01DOG	AVI		CPT01

LOADING Supervisor,s Signature	Captain,s Signature	Other Information
--------------------------------	---------------------	-------------------

7.7. TRADUCCIÓN HOJA PARA MERCANCÍA CON TRATO DIFERENCIADO DG & SAFETY

DISTRIBUCION DEL NOTOC:

- 1. Hoja superior (blanca) : Comandante
- 2. Hoja intermedia (verde) : Base
- 3. Hoja inferior (amarilla) : Agente carga

NOTIFICATION TO CAPTAIN (NOTOC)

<p>INSTRUCCIONES PARA CUMPLIMENTAR EL NOTOC</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Siempre que un avión de DG & Safety transporte mercancías peligrosas u otras cargas especiales debe cumplimentarse un NOTOC. 2. El NOTOC lo debe preparar el agente de handling encargado de despachar el envío, cuando incluya MMPP, o el supervisor de carga cuando algún cliente facture carga especial. 3. Siempre que la carga despachada incluya mercancías peligrosas el agente de carga deberá incluir su nombre en el certificado de preparación de MMPP, ubicado en la esquina superior derecha. 4. El encargado de detallar la información de la carga especial debe incluir su nombre en el apartado correspondiente de la sección de carga especial, que dispone de dos apartados, uno para el agente de carga y otro para el supervisor, según sea necesario. 5. El supervisor de carga u otra persona certificada según el CASR Subparte 92.C, debe comprobar, antes de la carga, las mercancías peligrosas en busca de daños u otras características anormales. Una vez finalizada la carga, la persona encargada de la supervisión de la operación debe incluir su nombre y su firma en la sección ubicada en la esquina inferior derecha para confirmar la ubicación detallada en el NOTOC. 6. Este documento debe entregarse al comandante para que de conformidad en la esquina inferior izquierda del formulario. 	<p>LUGAR DE CARGA:</p> <hr/> <p>NÚMERO VUELO:</p> <hr/> <p>FECHA:</p> <hr/> <p>MATRÍCULA AERONAVE:</p> <hr/>	<p>CERTIFICADO PREPARACIÓN MMPP (Debe estar cumplimentado por una persona certificada según el CASR Subparte 92.C cuando se transporte mercancía peligrosa como carga.)</p> <p>Certifico que el NOTOC se ha preparado de acuerdo con los procedimientos de aceptación de mercancías peligrosas, tal y como se recoge en el <i>Manual de mercancías peligrosas</i> de DG & Safety.</p> <p>Firma: Preparado por: _____ (Nombre)</p>
---	--	---

MERCANCÍAS PELIGROSAS															
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		15
Destino	Número de carta de porte aéreo	Nombre correcto de envío	Clase/División	Número ONU	Subriesgo	Nº de bultos	Cantidad neta Material no radiactivo	Índice transporte Material radiactivo	Categoría embalaje radiactivo	Grupo embalaje ONU	Código	CAO	Estibado ULD Posición		Código Respuesta Emergencia

CARGA ESPECIAL – Nombre del encargado de incluir la información de la carga → (1) Agente de carga: _____ (2) Supervisor de carga: _____							
Destino	Número de carta de porte aéreo	Descripción de la carga	Nº de bultos	Cantidad	Información adicional	Código	Estibado ULD Posición

CONFORMIDAD DEL COMANDANTE:

Confirmando la ubicación de la carga detallada en el NOTOC.

Nombre del comandante: _____
(Nombre)

Firma del comandante: _____

CONFORMIDAD DEL SUPERVISOR DE LAS OPERACIONES DE CARGA:

Confirmando que la aeronave se ha cargado de acuerdo con los procedimientos descritos en *DG & Safety Volume A5: Airport Handling Manual* y en *Volume A6: Dangerous Goods Manual*, que los bultos han sido inspeccionados y que el NOTOC indica la correcta ubicación en la aeronave de las MMPP y/o carga especial.

Certificado por: _____
(Nombre)

Firma: _____