



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

Decimosexta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/16)

Punta Cana, República Dominicana, 28 de marzo al 01 de abril de 2011

GREPECAS/16 - NE/27

03/03/11

Cuestión 3 del

Orden del Día: **Marco de desempeño para la Planificación e Implantación de la Navegación Aérea a nivel Regional**

3.1 Actividades a nivel global, interregional e intrarregional para los sistemas de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA COMUNICATIVA EN LENGUA INGLESA

(Nota presentada por Brasil)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio tiene el objetivo de presentar la experiencia brasileña relativa a la evaluación de la competencia comunicativa en lengua inglesa aplicada a los controladores de tránsito aéreo de todo el Sistema de Control del Espacio Aéreo Brasileño (SISCEAB). Dicha evaluación ha sido conducida de acuerdo con las orientaciones contenidas en el Doc. 9835 de la OACI y en el proceso de validación a que ha sido sometida la prueba de evaluación.

Referencia: Doc. 9835, 2ª edición - 2010

Circ. 318 AN/180, 2009

1. INTRODUCCIÓN

1.1. En 2004, la OACI, preocupada con la cuestión de la seguridad de las operaciones, publicó el Doc. 9835 con el objetivo de orientar los países signatarios acerca de un modelo de evaluación en un idioma común a fin de que los profesionales (pilotos y controladores) que hablan idiomas distintos realicen la comunicación en una tercera lengua (inglés).

1.2. Brasil, país cuya población habla exclusivamente la lengua portuguesa y que no tiene la lengua inglesa u otro idioma como segunda lengua, inició una serie de acciones, por medio del DECEA, a partir de 2005, con el objetivo de evaluar y capacitar sus más de 3.000 controladores de tránsito aéreo.

1.3. En la búsqueda de la excelencia en su trabajo, el DECEA firmó, en 2009, acuerdo con una reconocida Institución de Enseñanza Superior en Brasil, la Universidad de Campinas – UNICAMP, con especialistas en el área de Exámenes de Competencia lingüística de carácter internacional.

2. HISTÓRICO

2.1. Con la publicación del Doc. 9835 por la OACI, en 2004, han sido establecidos los requisitos necesarios cuanto a la competencia comunicativa en lengua inglesa a ser alcanzada por pilotos, controladores de tránsito aéreo y operadores de estación de telecomunicaciones aeronáuticas. Las guías de orientación son tanto para la capacitación cuanto para la evaluación de esos profesionales.

2.2. En los meses de noviembre y diciembre de 2005, el DECEA llevó a cabo una evaluación diagnóstica en los controladores de tránsito aéreo del SISCEAB, a fin de revelar el nivel inicial de conocimientos en la lengua inglesa, visando evaluar la necesidad de acciones estratégicas para la elevación de nivel de sus profesionales.

2.3. En 2006, el DECEA puso en marcha el Programa de Elevación de Nivel en la Lengua Inglesa, aprobado por la Providencia Administrativa n° 114/DGCEA, de 04 de noviembre de 2006.

2.4. Un equipo del DECEA se ha dedicado al estudio profundo del examen de competencia en lengua extranjera, realizando el Curso de Evaluador (Rater), según los parámetros de la OACI, en el Mayflower College - England, y, en 2007, el Examen de Competencia en Lengua Inglesa del SISCEAB (EPLIS) ha sido elaborado y aplicado, por primera vez, a los más de 3.000 controladores del SISCEAB. Desde entonces, se aplica el EPLIS anualmente a los controladores que todavía no han obtenido, como mínimo, el nivel 4 de la OACI, o a los profesionales que necesitan revalidar su comprobación de conocimientos, de acuerdo con los parámetros de validez establecidos por la OACI (3 años para el nivel 4 y 6 años para el nivel 5).

2.5. En 2009, el DECEA inició los primeros contactos con la UNICAMP, a fin de que aquella prestigiosa Institución, con especialistas en el área de exámenes de competencia lingüística, condujera un proceso de validación del EPLIS, lo que ha sido desarrollado a lo largo del año de 2010.

3. METODOLOGÍA DEL EPLIS

3.1. El EPLIS es aplicado en dos fases. La primera fase es *computer-based*, y en ella todos los controladores de tránsito aéreo y operadores de estación de telecomunicaciones aeronáuticas, en todo el territorio nacional, son testados.

3.2. El candidato realiza la 1ª fase en su local de trabajo, fiscalizado por un tutor previamente designado. La prueba tiene duración máxima de 70 (setenta) minutos y posee 30 cuestiones, cada cuestión conteniendo 1 audio diferente, todos en lengua inglesa, que abordan situaciones en que el léxico aeronáutico esté privilegiado, en situaciones que presenten intersección con la actividad-fin de un prestador de servicio de tránsito aéreo (ATS).

3.3. El objetivo de esta Fase 1 es seleccionar los candidatos que acierten, como mínimo, el 70% de la prueba (21 cuestiones), para que estén habilitados a realizar la Fase 2. Por lo tanto, es una etapa eliminatoria.

3.4. La segunda fase se constituye de una entrevista, con la presencia en el aula de evaluación de dos profesionales (un interlocutor e un evaluador) que mensuran la competencia lingüística del candidato en la lengua inglesa considerando los seis descriptores de la tabla de la OACI (vocabulario, pronunciación, estructura, fluencia, comprensión e interacción). Toda la entrevista está basada en la perspectiva aeronáutica. Cabe resaltar que los descriptores están determinados por la OACI en la escala referente a los Niveles de Competencia en la Lengua Inglesa (constante del Doc. 9835, Apéndice A).

3.5. Es importante enfatizar que el modelo de duplas de evaluadores (un interlocutor y un evaluador) se encuentra establecido en el Doc. 9835 y recomienda que su composición reúna un especialista en el idioma y un especialista en tránsito aéreo.

3.6. Durante la realización de la segunda fase, mientras el interlocutor recorre el delineamiento de la entrevista, el evaluador concentra su atención exclusivamente para el seguimiento del desempeño del candidato y confiere los grados de acuerdo con la tabla de la OACI. Al final del examen, el interlocutor también confiere un grado al candidato, con el intuito de comparar la evaluación de ambos los especialistas. Caso exista discrepancia cuanto al nivel de competencia del candidato, cada uno refuerza sus argumentos y define el nivel del candidato. Todo ese proceso visa atribuir al candidato el nivel exacto en que él se encuentra.

4. PECULIARIDADES DEL EXAME BRASILEÑO

4.1. Debido al gran efectivo de controladores en Brasil (más de 3.000 profesionales) y al tamaño del territorio, hubo la necesidad de realizar la primera fase con carácter eliminatorio. Las entrevistas de la segunda fase son conducidas en las sedes de las Dependencias Regionales del DECEA (CINDACTA y SRPV SP) y en las ciudades donde hay Dependencias ATS en los cuales hubo un número considerable de habilitados para la realización de la segunda fase del EPLIS. En 2010, han sido realizadas entrevistas en 38 ciudades brasileñas, en un período de tres meses.

4.2. El EPLIS sigue lo previsto en el Doc. 9835, con total énfasis en los quesitos *listening* y *speaking*. El entrenamiento de los evaluadores e interlocutores se ha realizado desde 2007 en Plymouth (hasta el día de hoy, 16 profesionales ya han recibido ese entrenamiento directamente de los idealizadores del Examen "TEA", del Mayflower College). Esos 16 profesionales y todos los demás evaluadores reciben entrenamiento en el propio ICEA, en reuniones periódicas a lo largo del año, que tienen como objetivo mantener el buen nivel de desempeño de los profesionales, a fin de que la confiabilidad prevista en el Doc. 9835, ítem 6.3.4.3, esté garantida.

4.3. Como cualquier otro examen de competencia, el EPLIS es una prueba en la cual es imposible eliminar por completo la subjetividad del evaluador. Todavía, los entrenamientos citados en el ítem anterior tienen el objetivo de minimizar ese aspecto. Además, después de realizados los exámenes y antes de la divulgación de los resultados a los candidatos, hay una reunión en el ICEA, donde todos los candidatos cuyo desempeño ha generado alguna duda en la definición del Nivel de Competencia son reevaluados por toda el equipo, a pedido de la dupla de evaluadores que ha conducido la entrevista.

4.4. Es importante resaltar que, a fin de permitir reevaluaciones como la citada en el ítem anterior, o inclusive atender a la solicitud de recurso de candidato que no esté de acuerdo con la nota que se le haya atribuido, todas las entrevistas son grabadas y archivadas en el ICEA.

4.5. Conforme lo previsto en el Doc. 9835 (ítem 6.3.2.5), el EPLIS no enfoca en puntos descontextualizados, sea en gramática o en vocabulario no relevante para el contexto aeronáutico. El EPLIS está centrado en la capacidad del candidato comunicarse en la lengua inglesa. La evaluación no evalúa fraseología, pero sí el uso de la lengua inglesa dentro del contexto aeronáutico (DOC 9835 - ítem 6.3.2.9).

5. PROCESO DE VALIDACIÓN

5.1. Durante el año de 2010, el EPLIS pasó por un proceso de validación conducido por la UNICAMP, por medio de un equipo de cinco profesionales, tres de los cuales son doctores en Lingüística Aplicada.

5.2. Ambas las fases del Examen han sido analizadas durante la validación. El equipo de la UNICAMP ha entrevistado evaluadores y creadores del EPLIS, ha acompañado diversas entrevistas, y ha comparecido a algunas reuniones de entrenamiento y calibración de los evaluadores.

5.3. A finales de 2010, se entregó al DECEA un informe del proceso de validación, con sugerencias y críticas sobre el EPLIS. El trabajo desarrollado por el equipo de la UNICAMP ha sido de extrema importancia, pues profesionales especialistas en esa área han apuntado mejoras en el proceso. En el momento, el equipo del ICEA responsable por el EPLIS está trabajando para implementar las sugerencias del informe, con la preocupación de continuar atendiendo a las directrices establecidas por la OACI.

6. CONCLUSIÓN

6.1. Observando el histórico de las acciones de Brasil en lo que se refiere a la evaluación del nivel de competencia comunicativa en inglés de los controladores de tránsito aéreo y operadores de telecomunicaciones aeronáuticas del SISCEAB, se puede observar que el DECEA logró atender, de manera satisfactoria a las orientaciones contenidas en el DOC. 9835.

6.2. Hasta la presente fecha, han sido conducidas 04 ediciones del EPLIS, realizado anualmente por cada profesional, hasta que él consiga alcanzar, como mínimo, el nivel 4 de competencia. Más de 3.000 profesionales son sometidos al Examen, teniéndose en vista que existen parámetros que orientan el proceso de revalidación (ítem 2.4) y que a cada año cerca de 300 nuevos controladores ingresan en el Sistema.

6.3. En 2010, un proceso de validación, realizado por una reconocida universidad brasileña y desvinculada del DECEA, por medio de sus profesionales del área de Lingüística Aplicada, presentó sus consideraciones sobre el EPLIS, elogiando su modelo de atendimento y sugiriendo caminos para una mayor estabilización del proceso de evaluación de la lengua inglesa en Brasil.

7. Acción por el GREPECAS

7.1. Se le invita a la reunión a:

- a) tomar conocimiento de las informaciones presentadas en esta nota de estudio; y
- b) evaluar mecanismos de intercambio acerca del proceso de evaluación de competencia en lengua inglesa, con vistas a la armonización de los criterios aplicables, así como a la garantía de la seguridad operacional y de la eficiencia de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM.