



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

INICIATIVA SOBRE PROGRAMA REGIONAL DE OJT AIG PARA LA FORMACIÓN DE INVESTIGADORES DE ACCIDENTES MEDIANTE LA COORDINACIÓN DE ICMS (COCESNA GRIAA)

(Presentada por el Estado de Belice en representación de los Estados Miembros¹ de COCESNA)

RESUMEN

La Nota de Estudio presenta a la Asamblea 42 la iniciativa sobre el Programa Regional de OJT AIG y su implementación en la Región Centroamericana que permitirá a los Estados cumplir con la formación integral de los Investigadores de Accidentes e Incidentes de Aviación facilitando el entrenamiento en el puesto de trabajo, a través de la cooperación, coordinación y seguimiento de expertos entre los Estados de la región llevadas adelante por el Mecanismo de Coordinación de Investigación de Accidentes (GRIAA); atendiendo así a las necesidades de los Estados de contar con personal técnico calificado para la investigación de accidentes.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	<i>Marco Jurídico Integral; Todos los vuelos son seguros y protegidos y Ningún país se quede atrás.</i>
--------------------------------	---

<i>Repercusiones financieras:</i>	
-----------------------------------	--

<i>Referencias:</i>	<i>Doc. 10206, Manual de Entrenamiento de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación</i> <i>Doc. 10184, Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022), A41-10: Apéndice N</i>
---------------------	---

¹ Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El entrenamiento en el puesto de trabajo (On the Job Training) en todas las áreas de auditoría, y especialmente en el área AIG, presenta cierto grado de complejidad debido a factores exógenos (ocurrencias de accidentes e incidentes). Esta situación representa un desafío para algunos Estados y organismos regionales de investigación (ICM), los cuales deben identificar y proponer soluciones que permitan contar con el personal técnico cualificado para conducir investigaciones de accidentes e incidentes, y así contribuir a la seguridad de las operaciones aéreas del país y de la región.

1.2 Entre las dificultades más comunes que enfrentan hoy los Estados en el área de AIG está el cómo entrenar al personal técnico para llevar a cabo las funciones y responsabilidades de la investigación de accidentes del Estado. Factores asociados como recursos limitados o personal en proceso de jubilación, alto porcentaje de rotación de especialistas AIG e investigadores ocasionales cedidos por la AAC, convierten la formación de nuevos investigadores en un verdadero reto para estas instituciones.

1.3 Este reto se intensifica al requerir personal externo al Estado para brindar entrenamiento de OJT al nuevo personal investigador, lo cual ha obligado a establecer nuevas configuraciones en el entrenamiento AIG para poder cumplir con las obligaciones del Anexo 13 y documentos concurrentes.

2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

2.1 Material Guía

2.1.1 Del análisis de los documentos de la OACI relacionados con la investigación de accidentes, Anexo 13, Documentos 9962, 9756 en todas sus partes, Documento 10206 y Doc. 10205, se desprende que algunos de ellos solo hacen mención del entrenamiento en el puesto de trabajo OJT cuando deben impartirse y acerca de su registro. Sin embargo, estos carecen de lineamientos sobre los perfiles del tutor/mentor que debe acompañar al nuevo investigador, así como las competencias necesarias y requeridas para cumplir esta función.

2.1.2 Por otro lado, en el Doc. 9734 en el punto 3.4.2, Instrucción del personal técnico, donde se refiere al personal encargado de la vigilancia de la seguridad operacional, dice lo siguiente:

"El personal técnico debería aprobar satisfactoriamente el OJT antes de que se le asignen tareas y responsabilidades relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional. La OJT debería estar a cargo de personal técnico superior con experiencia en el tema o la tarea y debería seguir un proceso estructurado, tal como observación, trabajo bajo supervisión, evaluación de la competencia y autorización para el ejercicio de la función. Las autoridades estatales deberían establecer e implantar un sistema para el mantenimiento de registros de instrucción para su personal técnico. Esto incluye registros de la OJT que se haya adquirido, reflejando las diversas fases de la OJT que se hayan finalizado (observación, realización de tareas bajo supervisión y evaluaciones finales), así como la evaluación de la competencia del personal."

2.1.3 Además, podemos decir que el entrenamiento en el puesto de trabajo también tiene su etapa de implementación que se verifica en las actividades del USOAP – CMA a través de las PQs AIG 6.123 y 6.125, por lo cual debemos considerar este tipo de entrenamiento como fundamental en el proceso de formación de los investigadores en todas sus etapas.

2.2 **Dificultades que enfrentan algunos Estados**

2.2.1 Como se mencionó anteriormente, este tipo de entrenamiento resulta complejo de implementar aún más en aquellos Estados que han establecido una estructura mínima AIG en concordancia con el tamaño de sus sistemas de aviación, que poseen recursos limitados, pocos accidentes e incidentes y muy ocasionalmente algún accidente con cierto grado de complejidad, y en algunos casos las investigaciones son realizadas por especialistas cedidos de la AAC, con algún tipo de capacitación en investigación de accidentes.

2.2.2 En este contexto, los organismos AIG se enfrentan a tres factores que dificultan el proceso de formación de sus investigadores, en lo referente al entrenamiento en el puesto de trabajo:

- a) Experiencia del investigador: No todos los organismos AIG cuentan dentro de su plantel de investigadores permanentes con investigadores que hayan adquirido una experiencia significativa en cantidad de accidentes e incidentes investigados, incluyendo investigaciones de diferentes grados de complejidad (Ej. Accidente de aviación comercial de gran porte o de gran magnitud). Sin dejar de lado que en algunos casos los investigadores son especialistas de la Autoridad de aviación, prestando funciones en el área AIG de manera ocasional.
- b) Escasa cantidad de accidentes o incidentes: debido al tamaño del sistema de aviación que posee bajo nivel de actividad y por ende una menor cantidad de ocurrencias (accidentes e incidentes), no permite a los investigadores adquirir experiencia en ciertos accidentes o escenarios complejos, requisito necesario para poder cumplir el rol de tutores. Esta circunstancia, si la analizamos del lado del aspirante a investigador, también interfiere en su entrenamiento en el puesto de trabajo ya que no tiene una periodicidad asegurada, por la naturaleza misma de las ocurrencias.
- c) Organizaciones AIG: con estructuras mínimas que no cuentan con recursos humanos, técnicos y financieros suficientes.

3. **SOLUCIÓN AL PROBLEMA**

3.1 En la región centroamericana, relacionado a la formación de los investigadores, se han desarrollado dos iniciativas: una para la fase teórica tendiente a mejorar la capacitación AIG, que ha llevado a que COCESNA/GRIAA con el apoyo de las AAC, realizó trabajos conjuntos con los centros de instrucción (ICCAE) para poder establecer capacitaciones más sólidas a nivel inicial y básico, con una adecuada duración y con un contenido más especializado según el Documento 10206, que contengan las herramientas necesarias para que los investigadores puedan llevar a cabo las investigaciones en forma efectiva. Siendo esta una primera fase y teniendo como segundo objetivo cursos más especializados para los investigadores y personal conexo que apoya las investigaciones.

3.2 Por otro lado, reconociendo la importancia que tiene el entrenamiento en el puesto de trabajo en la formación del investigador posterior a la fase teórica y considerando las dificultades que presentan algunos Estados de la región y la ausencia de material guía, GRIAA con el apoyo de los Estados llevó adelante una segunda iniciativa en esta materia, desarrollando un Programa Regional de OJT AIG (Anexo A), basado en la cooperación entre los Estados y el aprovechamiento de las capacidades presentes en algunas AIG. Siendo la ICM - GRIAA el mecanismo indispensable para la implementación, coordinación y seguimiento del Programa de OJT en la región.

3.3 Cómo se está implementando el Programa Regional de OJT AIG en Centroamérica

3.3.1 Funciona primeramente a través de la coordinación de GRIAA y los Acuerdos firmados entre COCESNA y sus Estados para la Asistencia en materia AIG y al amparo de las Resoluciones Vigentes de la Asamblea de la OACI en la que se recomienda a los Estados Miembros que brinden la oportunidad a otros Estados miembros que desean adquirir experiencia en investigaciones, para que asistan a las investigaciones de accidentes de aviación, en interés del desarrollo y fomento de la investigación especializada.

3.3.2 Seguidamente, GRIAA generó una base de datos regional de los investigadores de accidentes, con sus cualificaciones y el listado de investigaciones principales en las que han participado, ya sea como investigadores a cargo o como miembros del equipo investigador. Esto permitió realizar una graduación para identificar a aquellos investigadores con más experiencia (Doc. 9734, punto 3.4.2) que pudieran ayudar a brindar el OJT a los investigadores en formación de otros Estados.

3.3.3 Posteriormente, se acordó a nivel de los Directores de las AAC, que permitirían la participación de los investigadores de la región en las investigaciones de sus Estados para funcionar como Tutores, buscando cumplir los 3 momentos que requiere el OJT según el Doc. 9734 de la OACI: Momento de Observación, Trabajo bajo supervisión y Evaluación.

3.3.4 Cuando existe un suceso del Anexo 13 que será investigado, los investigadores notifican a través del medio por el que se monitorea el Rol de Turno y se activa GRIAA con el Programa OJT Regional. La Gerencia GRIAA realiza las coordinaciones a nivel del DE-CEO COCESNA y los Directores de AAC para identificar las tareas de OJT a realizar según el momento de la investigación en que se encuentre. El soporte financiero corre por cuenta del Estado interesado en la implementación del OJT para su personal AIG.

3.3.5 El Programa Regional OJT AIG ha sido estructurado considerando las capacidades de la región para llevarlo adelante y las necesidades de OJT que tiene cada Estado y saber con qué recursos contamos. En base a estas características, el Programa incluye la posibilidad de brindar entrenamiento de OJT en un sin número de tareas de forma virtual, optimizando los costos de formación del nuevo investigador. Sin embargo, la fase de campo continúa realizándose de forma presencial, por lo que en esta parte, el trabajo del ICM es crucial para garantizar el pronto traslado del Tutor Investigador al sitio del accidente.