



A35-WP/91
TE/11
10/8/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP)

24.1: Protección de las fuentes y de la libre circulación de información sobre la seguridad operacional

PROTECCIÓN DE REGISTROS DE LA VOZ EN EL PUESTO DE PILOTAJE

(Nota presentada por Australia)

RESUMEN

En esta nota se proporciona una reseña de la manera en que funciona la legislación de Australia para garantizar que la información de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje se puede utilizar en investigaciones independientes, no punitivas, sobre la seguridad operacional del transporte, para ayudar a determinar los factores relacionados con un suceso grave, a la vez que se evita su utilización inapropiada en otros foros.

REFERENCIAS

Anexo 13

Ley sobre investigación de la seguridad operacional del transporte, de 2003 (Commonwealth de Australia)

Ley sobre aviación civil, de 1988 (Commonwealth de Australia)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En Australia, los legisladores han otorgado una fuerte protección a la información de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), en reconocimiento de que la finalidad primordial de su instalación en las aeronaves es proporcionar información valiosa sobre la seguridad operacional para ayudar a determinar los factores causales relacionados con un accidente o incidente grave y mejorar así la seguridad aeronáutica. Además, la razón fundamental para proteger los CVR en la legislación nacional, de conformidad con el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, es garantizar que no se utilizan de manera inapropiada en procesos disciplinarios, civiles o administrativos, en diligencias penales, ni en los medios de comunicación. Incidentes sucedidos fuera de Australia han demostrado claramente que la utilización

inapropiada de los CVR puede impedir el libre flujo de este tipo de información y otros tipos de información delicada sobre seguridad operacional a los órganos encargados de la correspondiente investigación.

1.2 El 1 de julio de 2003 Australia promulgó la ley sobre *Investigación de la seguridad operacional del transporte, de 2003* (Ley TSI) que brinda ahora al Director Ejecutivo de la Dirección de seguridad operacional del transporte de Australia (ATSB) y delegados la facultad de realizar investigaciones independientes, no punitivas, sobre la seguridad operacional del transporte aéreo, marítimo y ferroviario. La ley TSI, junto con la Parte IIIB de la *Ley sobre aviación civil, de 1988* (Ley CA), garantizan a la ATSB la utilización de información de los CVR con fines de investigación de la seguridad operacional, a la vez que limitan estrictamente su utilización en otras circunstancias, según se explica en esta nota.

2. PROTECCIONES

2.1 La Ley TSI y la Ley CA ofrecen protecciones similares para los CVR pero se aplican en diferentes momentos. La Ley TSI se aplica si alguna parte de los registros se realizó en el momento de un accidente o incidente grave que esté investigando la ATSB. La Ley CA se aplica si el CVR no está previsto en la Ley TSI, es decir, si la ATSB no está investigando un accidente o incidente grave.

2.2 Protecciones de la Ley TSI

2.2.1 A menos que la Ley TSI autorice otra cosa, comete un delito toda persona que copie o divulgue información de un CVR. Para garantizar que no existen otros medios de obtener públicamente información de un CVR, ésta se excluyó expresamente de las disposiciones de la legislación sobre libertad de información.

2.2.2 La Ley TSI impide la utilización de información de un CVR contra miembros de la tripulación en diligencias penales y no se puede utilizar contra empleados en los casos en que se tomen medidas disciplinarias. La utilización de información de un CVR también tiene límites estrictos en procesos civiles. La información del CVR se puede revelar o admitir en procesos civiles solamente si el Director Ejecutivo de la ATSB ha hecho uso de su arbitrio para expedir un certificado en que se declare que no es probable que la divulgación interfiera en *investigación alguna* (es decir, presente o futura). Esta comprobación amplia significa que será improbable que se revele la información de un CVR en procesos civiles. En el caso improbable de que se expida un certificado, el tribunal debe realizar una comprobación de los intereses en conflicto en pro del bien público (como se estipula en el párrafo 5.12 del Anexo 13) para determinar si se debe revelar la información.

2.2.3 La única excepción a lo antedicho son las investigaciones hechas por un representante de la Corona (pesquisador) en las que se le debe revelar la información de un CVR cuando éste lo solicite y el Director Ejecutivo considere que dicha información no tendrá efectos negativos en la investigación a que se refiere el CVR. La divulgación de información de un CVR en investigaciones del pesquisador se controla para garantizar la confidencialidad de la información, pero el acceso no es tan limitado en reconocimiento del hecho de que los pesquisadores comparten un objetivo similar al de la ATSB, a saber, el de mejorar la seguridad del público determinando los factores que conducen a un accidente mortal.

2.2.4 En virtud de la Ley TSI, el Director Ejecutivo de la ATSB tiene la autoridad de divulgar información de los CVR en el interés de la seguridad operacional del transporte. Por lo general, esto abarcará solamente información de los CVR que sea necesaria para describir de manera adecuada las circunstancias relativas a la seguridad operacional del transporte operacional en el informe final de la investigación, incluyendo conclusiones y recomendaciones de seguridad operacional que se desprendan

del análisis de la información de los CVR. Debido al carácter sumamente delicado de la información de los CVR, solamente en circunstancias absolutamente excepcionales se divulgará tal información, si no es como parte de un informe de investigación preliminar, provisional basado en los hechos o final de la ATSB.

2.3 Protecciones de la Ley CA

2.3.1 En la parte IIB de la Ley CA se han incluido disposiciones para garantizar que se aplican a los CVR protecciones similares a las descritas anteriormente si la ATSB no está investigando un accidente o incidente grave. La Ley CA proporciona sin embargo un régimen diferente con respecto al posible uso de la información de un CVR contra miembros de la tripulación en diligencias penales. Si ha existido una conducta delictiva grave fuera del ámbito de las funciones del piloto, tales como tráfico de drogas o terrorismo, se ha aceptado que permitir la utilización del CVR como prueba en esas circunstancias constituye un equilibrio adecuado entre la administración de justicia y los intereses de la seguridad operacional del transporte. Las disposiciones de la Ley CA reflejan este principio. Sin embargo, en general, en la Ley TSI y la Ley CA, el esquema para la protección de los CVR tiene en cuenta la principal preocupación de los pilotos de que los CVR puedan utilizarse como prueba contra un piloto en diligencias penales por conductas adoptadas en el desempeño de sus funciones.

3. ANEXO 13

3.1 Australia considera que es necesario analizar y aclarar más las circunstancias en que pueda ser adecuado tener acceso a los CVR para inspecciones diferentes de las no punitivas, especificadas en el Anexo 13. En el párrafo 5.12 figura una norma para la divulgación de la información de los CVR, pero tal divulgación se realizará teniendo en cuenta otras referencias del Anexo 13 relativas a la cooperación con las autoridades judiciales. Por ejemplo, en el párrafo 5.10 se estipula que: *“El Estado que realice la investigación reconocerá la necesidad de coordinación entre el investigador encargado y las autoridades judiciales. Se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e identificación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo”*. En la Nota 2 se estipula que: *“Todo conflicto posible entre las autoridades que realicen la investigación y las judiciales, con relación a la custodia de los registradores de vuelo y de sus datos, quizá pueda resolverse haciendo que un oficial de la autoridad judicial lleve los registros al lugar de su lectura, teniéndolos así bajo su custodia”*. El registrador de vuelo se define como *“Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes”* y se hace referencia a las especificaciones correspondientes del Anexo 6. Aquí se incluyen los CVR, y su utilización por parte de las autoridades judiciales fuera del régimen a que se refiere el párrafo 5.12 parece estar claramente contemplada en el párrafo 5.10.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Australia se adhiere firmemente al principio de investigación independiente, no punitiva, de accidentes e incidentes de transporte, cuyo objetivo es hacer públicas las conclusiones relativas a los factores causales y las medidas de seguridad operacional recomendadas únicamente en el interés de la futura seguridad operacional del transporte. La continua disponibilidad de información delicada sobre seguridad operacional, como la proveniente de los CVR, suele ser decisiva para una investigación exacta y completa de la seguridad operacional. El régimen legislativo de Australia para la protección de los CVR está estructurado para garantizar que se traten de manera confidencial y que su utilización limitada en otros foros no afecte negativamente a los derechos de los pilotos ni a las investigaciones de la seguridad operacional del transporte.

5. REPERCUSIONES FINANCIERAS DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS

5.1 Australia considera que el examen propuesto podría ser llevado a cabo por un grupo de estudio de la Secretaría. Debería ser posible que el costo de la OACI por coordinar este grupo se cargara al programa 2.3 Investigación y prevención de accidentes.

6. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

6.1 Se invita a la Asamblea a que:

- a) tome nota del tratamiento que ha otorgado Australia a la protección de los CVR al elaborar su nueva legislación sobre investigación de la seguridad operacional del transporte y de las cuestiones que se exponen en esta nota; y
- b) pida al Consejo que examine el párrafo 5.12 del Anexo 13 para aclarar cuándo pueden acceder a los CVR personas que no sean las que realizan investigaciones no punitivas.

— FIN —