



NOTA DE ESTUDIO

REUNIÓN DEPARTAMENTAL SOBRE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (AIG) (2008)

Montreal, 13 - 18 de octubre de 2008

Cuestión 1 del
orden del día: Anexo 13
1.7: Adjunto E del Anexo 13

NO DIVULGACIÓN DE GRABACIONES DE IMÁGENES

(Nota presentada por Francia, en nombre de la Comunidad Europea y sus Estados miembros¹,
y por otros Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil²)

RESUMEN

En esta nota se presentan omisiones en el Anexo 13, novena edición, Enmienda 11, con respecto a la no divulgación de grabaciones realizadas con registradores de imágenes de a bordo (AIR).

Las medidas recomendadas a la reunión figuran en el párrafo 3

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, novena edición, Enmienda 11 contiene normas y métodos recomendados sobre la no divulgación de ciertos tipos de información, según se detalla en su párrafo 5.12, pero actualmente no incluye en dicha protección las grabaciones de imágenes realizadas con AIR.

2. ANÁLISIS

2.1 Los investigadores de accidentes han reconocido desde hace varios años que la grabación de “imágenes” en el puesto de pilotaje era necesaria para aumentar los datos existentes y complementar las grabaciones sonoras. No obstante, hace muy poco que pasó a ser realista desde el punto de vista económico el registro de imágenes del puesto de pilotaje en un medio de grabación antichoque. Por consiguiente, el complemento de los datos existentes y la información de los grabadores de sonido con un registro de imágenes del puesto de pilotaje es la próxima etapa lógica en la evolución de los sistemas de registradores de vuelo.

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, Rumania, Suecia y Reino Unido. Estos 27 Estados también son Miembros de la CEAC.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Georgia, Islandia, la ex República Yugoslava de Macedonia, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

2.2 La combinación de registros sonoros, de datos y de imágenes del puesto de pilotaje proporcionará a los investigadores de seguridad operacional aérea la necesaria información para definir mejor los hechos, condiciones y circunstancias de un suceso y para ampliar el alcance de los muy importantes aspectos de factores humanos en las investigaciones. Además, las grabaciones de imágenes pueden captar otros tipos de información en el puesto de pilotaje que de otra forma resultaría imposible o no práctico registrar.

2.3 Varias autoridades de investigación de accidentes han formulado recomendaciones para introducir los registros de imágenes a efectos de complementar la información proporcionada actualmente por el registrador de datos de vuelo (FDR) y el registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR). La tecnología para implantar tales sistemas ya ha sido demostrada y, en marzo de 2003, se publicó una especificación de performance operacional mínima (Eurocae ED-112) de tales grabaciones.

2.4 La Eurocae ED-112 identifica varias clases de AIR para utilizar en diferentes aplicaciones. Se ha identificado un registrador de clase A para captar datos complementarios de los obtenidos con registradores de vuelo convencionales, por ejemplo para captar factores humanos, movimientos, etc., en el puesto de pilotaje. Un registrador de clase B satisfaría los criterios de registro de presentación de mensajes CNS/ATM. Un registrador de clase C podría utilizarse para registrar datos de vuelo cuando es prohibitivo hacerlo en un FDR. Un registrador de clase D se identificó para captar presentaciones de colimador y un registrador de clase E podría utilizarse para captar mediante cámaras imágenes presentadas a la tripulación, como vistas del compartimiento de carga o de la cabina.

2.5 Los grabadores registradores de imágenes, en particular los AIR de clase C pueden ser una alternativa atractiva, en términos de costos de instalación, frente a la instalación de un sistema de registradores de datos de vuelo en las aeronaves pequeñas. A esos efectos, el Grupo de expertos sobre registradores de vuelo (FLIRECP) de la OACI ha presentado propuestas de enmienda del Anexo 6 — *Operación de aeronaves* que permitirían el uso de registradores de imágenes en vez de un FDR en algunas circunstancias.

2.6 No obstante, aunque el FLIRECP en su última reunión celebrada en abril de 2007 reconoció las ventajas de introducir registros de imágenes, expresó preocupación en el sentido de que la introducción de esta tecnología podría originar fuerte oposición si su uso no se limitara solamente a los fines de investigación de accidentes. En particular, reconoció que los registros de clase A eran atractivos para los medios de comunicación y otras organizaciones que desearan utilizar esa información para fines distintos de la investigación de accidentes. Esto presenta un contraste con respecto al registrador de clase C, dado que su campo de visión sólo comprende las pantallas o los instrumentos, que atraería considerablemente menos atención pero que proporcionaría a los investigadores de accidentes información adicional importante. Cabe señalar que el registrador de clase C encontró el apoyo de los pilotos en el sentido de que está diseñado para registrar exactamente lo presentado a la tripulación de vuelo en vez de lo que los sistemas de aeronave “pensaban” que se presentaba, según se registra en un FDR.

2.7 En el Anexo 13, párrafo 5.12 se establecen las normas y métodos recomendados a los Estados con respecto a la no divulgación de ciertos tipos de registros. Las grabaciones de CVR y sus transcripciones se identifican como registros pertinentes en el párrafo 5.12 d) y el mismo nivel de protección, o superior, parecería resultar apropiado a todas las clases de grabaciones de imágenes y sus transcripciones. Varios Estados ya han tomado la delantera e introducido la protección de tales grabaciones en su legislación nacional.

2.8 Se espera que la OACI, en su carácter de organización que establece normas y métodos recomendados y mediante la Enmienda del Anexo 13, párrafo 5.12, proteja esta tecnología de grabación,

brinde orientación a los Estados contratantes en la materia y, con ello, introduzca un cierto grado de uniformidad en los cambios requeridos de las legislaciones nacionales.

3. **MEDIDAS PROPUESTAS**

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) considerar la propuesta de enmienda que figura en el Apéndice, a efectos de brindar a las grabaciones de imágenes y sus transcripciones, totales o parciales, el mismo o mayor nivel de protección respecto a la divulgación que tienen los registradores de la voz en el puesto de pilotaje; y
- b) considere métodos para proteger estas grabaciones con respecto a su divulgación en los Estados que no estén en condiciones o disposición de incluir dicha protección en su legislación nacional.

— — — — —

APÉNDICE

PROPUESTA DE ENMIENDA DEL ANEXO 13

...

CAPÍTULO 5. INVESTIGACIÓN

RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

...

No divulgación de la información

5.12 El Estado que lleve a cabo la investigación de un accidente o incidente no dará a conocer la información siguiente para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes en materia de administración de justicia de dicho Estado determinen que la divulgación de dicha información es más importante que las consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones:

- a) todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;
- b) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;
- c) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
- d) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las transcripciones de las mismas;
- e) las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas; y
- f) las grabaciones de imágenes de a bordo y cualquier parte o transcripción de las mismas; y
- g) las opiniones expresadas en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo.

...