



AIG/08-WP/72
16/10/08

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

Montreal, 13 - 18 de octubre de 2008

(PROYECTO DE) INFORME A LA PLENARIA SOBRE LA CUESTIÓN 1.7 DEL ORDEN DEL DÍA

**Cuestión 1 del
orden del día:**

Anexo 13

1.7: Adjunto E del Anexo 13

El 15 de octubre de 2008, la reunión celebró una sesión para tratar la cuestión 1.7 del orden del día.

N. Stoss
Presidente de la reunión

**Cuestión 1 del
orden del día:**

Anexo 13

1.7: Adjunto E del Anexo 13

1.7.1 INTRODUCCIÓN

1.7.1.1 La reunión tomó nota de que el Adjunto E se había incorporado en el Anexo 13 en noviembre de 2006. Posteriormente, en la 36ª Asamblea de la OACI, en septiembre de 2007, se examinó una propuesta para revisar el Adjunto E y se convino en que la reunión AIG/08 sería el foro apropiado para tratar el tema más a fondo.

1.7.1.2 En mayo de 2008 la Secretaría envió una comunicación a los Estados en la que les solicitaba sus comentarios sobre el cumplimiento del párrafo 5.12 del Anexo 13, de conformidad con la orientación jurídica expuesta en el Adjunto E. Para septiembre de 2008, 53 Estados habían respondido a dicha comunicación; 41 Estados, que representaban el 77%, indicaron que el Adjunto E les había ayudado a implantar medios para proteger ciertos registros, como se establece en el párrafo 5.12. Por otra parte, 12 Estados habían indicado que el Adjunto E no les había ayudado a proteger ciertos registros debido, principalmente, a impedimentos de sus leyes y reglamentos nacionales.

1.7.2 ANÁLISIS

1.7.2.1 Algunos Estados y organizaciones internacionales presentaron notas de estudio en las que se proponían diversas medidas en relación con este tema.

1.7.2.2 En las notas de los Estados se planteaban principalmente los puntos siguientes:

- a) las incongruencias observadas entre el Anexo y el Adjunto E que requieren un examen más a fondo;
- b) las dificultades de la aplicación de la Norma 5.12. El hecho de que su texto está expresado en términos muy generales hace difícil su aplicación en la práctica y conlleva el riesgo de debilitar la protección con respecto a aspectos realmente críticos como las grabaciones CVR, las entrevistas del investigador al personal operacional, y el análisis de opiniones. Se sugirió que con la clasificación de los medios de protección que se requieren en 5.12, recalándose estos registros, podría lograrse un régimen más sostenible en el futuro y un nivel más elevado de cumplimiento por los Estados;
- c) la importancia de la transparencia y la compartición de información como piedras angulares de la seguridad operacional de la aviación y la necesidad de implantar una “cultura de justicia” que genere un entorno en el cual se aliente y facilite la notificación y la compartición de la información;
- d) la necesidad de examinar el Adjunto E al Anexo 13 a fin de proporcionar directrices jurídicas más precisas para la implantación de una “cultura de justicia”;

- e) la necesidad de proporcionar directrices a los profesionales de la aviación sobre las relaciones con los medios de difusión, a fin de lograr un equilibrio apropiado entre el suministro de información pertinente y exacta al público manteniendo al mismo tiempo la confidencialidad necesaria a nivel individual en interés de la seguridad operacional de la aviación;
- f) la necesidad de examinar el Adjunto E, teniendo en cuenta el equilibrio adecuado entre la transparencia y, de ser necesario, la protección de la confidencialidad de fuentes de información concretas, para así servir mejor a la seguridad operacional de la aviación y la comunidad encargada de la investigación de accidentes a escala mundial.
- g) la solicitud de que la OACI proporcione textos de referencia sobre las medidas de protección que se han implantado en los Estados o que se considera práctico implantar; y
- h) una recomendación para que la OACI cree un grupo de trabajo que se encargue de examinar la manera de proteger la información sobre seguridad operacional de carácter confidencial en el marco del Convenio y del Anexo 13.

1.7.2.3 Las propuestas formuladas por las organizaciones internacionales tuvieron apoyo e incluyeron lo siguiente:

- a) la protección de la información obtenida en las investigaciones debería ser tal que se mantuviera el acceso del fabricante a la misma, de modo que éste pudiera respaldar las investigaciones, adoptar medidas de seguridad operacional y apoyar los programas de seguridad operacional en curso;
- b) la protección de las grabaciones de las conversaciones en el entorno ATC debería ser similar a aquella de los procedimientos y restricciones correspondientes a las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje; y
- c) aunque se respaldó el concepto de “cultura de justicia”, la elaboración de una definición, en este momento, puede resultar prematura.

1.7.2.4 De las deliberaciones que siguieron se desprendió que todos los puntos que se planteaban en las notas eran objeto de amplio apoyo. El concepto de cultura de justicia era plenamente respaldado, aunque algunos expresaron duda con respecto a la necesidad de formalizar una definición o incluso utilizar la expresión “cultura de justicia” ya que se trata de un concepto que está todavía en desarrollo.

1.7.2.5 Basándose en el debate, la reunión convino unánimemente en recomendar que la OACI emprendiera un estudio para examinar y facilitar la aplicación del párrafo 5.12 y del Adjunto E con la asistencia de un grupo de expertos apropiado. Se convino en que las atribuciones de dicho grupo deberían tener carácter más bien general y en que el grupo examinaría la documentación sobre esta cuestión del orden del día y los comentarios formulados en el debate relativo a esta última.

Recomendación 1.7/1 — Nuevo estudio de la protección de los datos sobre seguridad operacional

Que la OACI emprenda un estudio para examinar y facilitar la aplicación del párrafo 5.12 y el Adjunto E del Anexo 13. Dicha labor debería llevarse a cabo con la asistencia de un grupo de expertos apropiado, y deberían examinarse debidamente las cuestiones documentadas y analizadas en el marco de la cuestión 1.7 del orden del día de la reunión AIG/08.

1.7.3 NO DIVULGACIÓN DE LAS GRABACIONES DE IMÁGENES

1.7.3.1 Se expresó la opinión de que además de las grabaciones actuales de datos y de conversaciones, se necesitaba la grabación de imágenes del entorno de la cabina de pilotaje. Estas grabaciones habían llegado a ser económicamente realistas mediante las grabaciones a prueba de accidentes. Se había demostrado la tecnología para implantar tales sistemas y en 2003 se publicó una especificación de performance operacional mínima (Eurocae ED-112) para dichas grabaciones.

1.7.3.2 Se propuso enmendar el párrafo 5.12 para que las grabaciones de imágenes y su transcripción, total o parcial, recibieran un nivel de protección contra la divulgación igual o superior al de las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje. Una organización internacional objetó la inclusión de registradores de imágenes señalando que prefería que el grupo de trabajo encargado de examinar el Adjunto E y el párrafo 5.12 del Anexo 13 abordara primero este asunto. La reunión aprobó la propuesta.

1.7.3.3 La reunión también tomó nota de una inquietud planteada respecto a los métodos de protección de las grabaciones de imágenes para evitar su divulgación en los Estados que no estaban en condiciones de ofrecer dicha protección en su legislación nacional o no estaban dispuestos a hacerlo.

1.7.3.4 La reunión formuló la recomendación siguiente:

RSPP	Recomendación 1.7/2 — Enmienda del Anexo 13, párrafo 5.12
------	--

Enmiéndese el párrafo 5.12 del Capítulo 5, como sigue:

CAPÍTULO 5. INVESTIGACIÓN

**RESPONSABILIDAD POR LA INSTITUCIÓN
Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

...

**RESPONSABILIDAD DEL ESTADO
QUE REALIZA 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.