



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 27: Protección de ciertos registros sobre accidentes e incidentes

PUNTOS DE VISTA DE LA ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL
(IATA)(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional¹)

RESUMEN

La investigación eficaz de accidentes sigue siendo crucial para los esfuerzos de la industria encaminados a reforzar la seguridad operacional. La libre circulación de la información para los investigadores de accidentes e incidentes y la protección de sus informes son vitales. La criminalización de las investigaciones de accidentes no constituye un medio eficaz para reforzar la seguridad operacional de la aviación.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información contenida en la presente; y
- b) examinar y adoptar las modificaciones propuestas a las Resoluciones 27/1 y 27/2 contenidas en la nota A37-WP/66, Apéndices A y B

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Véase la nota A37-WP/66 |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Véase la nota A37-WP/66 |
| <i>Referencias:</i> | Nota A37-WP/66 y documentos mencionados en la misma Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902)</i> |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La IATA considera que la investigación de accidentes e incidentes de aviación y la circulación sin trabas de la información ha sido y sigue siendo hoy parte integrante de la voluntad global de la industria de reforzar la seguridad operacional. La preparación de informes objetivos y sin tropiezos sobre accidentes e incidentes constituye un instrumento vital del mecanismo de investigación.

¹ Todas las versiones en los distintos idiomas han sido presentadas por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

2. ANÁLISIS

2.1 Los principios generales que rigen la investigación de accidentes e incidentes están consagrados en el Anexo 13 del Convenio de Chicago. En dicho Anexo consta claramente que la investigación eficaz y el intercambio de información constituyen aspectos primordiales de la prevención de futuros accidentes, pero, como elemento crucial, se subraya también la necesidad de un entorno no punitivo.² La libre circulación de la información utilizada para facilitar la determinación de la causa de los accidentes e incidentes sólo puede asegurarse preservando un entorno no punitivo. Si, en cambio, la información sobre seguridad operacional obtenida en el curso de la investigación de un accidente o incidente se utiliza para fines de investigación o diligencias judiciales, esto constituirá un obstáculo a las comunicaciones completas, francas y abiertas que son esenciales para preservar las normas de seguridad operacional.

2.2 La IATA apoya las propuestas de Resoluciones 27/1 y 27/2³ de la OACI que reemplazan a las Resoluciones A36-8 y A36-9, dado que en las mismas se reconoce explícitamente la importancia de proteger ciertos informes sobre accidentes e incidentes e impedir que se utilicen indebidamente.

2.3 También existe otro aspecto de esta cuestión que la comunidad de aviación internacional debería resolver, a saber, la creciente tendencia a iniciar casi sistemáticamente diligencias judiciales a raíz de accidentes de aviación y a utilizar en dichos procedimientos contra el personal de operaciones o la administración superior de las líneas aéreas⁴ la información recopilada para fines de investigación y prevención de nuevos incidentes.

2.4 No se insinúa que las investigaciones y diligencias judiciales sean inapropiadas en los casos de conducta intencional o ilícita de una línea aérea o sus empleados. No obstante, en el régimen de investigación de accidentes deben respetarse las normas fundamentales del derecho natural y el debido proceso.

2.5 Ante el creciente fenómeno de criminalización, se justificaría hasta cierto punto que las líneas aéreas y sus asesores jurídicos consideren que una línea aérea sólo debería cooperar en las investigaciones de accidentes en la menor medida posible. En lugar de contribuir al reforzamiento de la seguridad operacional, esto daría lugar a que los integrantes de la industria adopten una conducta defensiva desde el comienzo. El riesgo de esta creciente tendencia consiste en que testigos importantes pueden abstenerse de cooperar plenamente en los procedimientos o cooperen en la menor medida posible, lo que causará la pérdida de información valiosa sobre las causas de un accidente y la manera de evitar futuros accidentes.

2.6 Ya es de conocimiento de los Estados miembros la reciente evolución en la UE al respecto, con el proyecto de Reglamento sobre la investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil. Si bien este reglamento constituye una medida apropiada, en las versiones finales del proyecto no parecen haberse tratado varias cuestiones importantes:

2.6.1 **Derecho a representación jurídica en las primeras etapas de una investigación de accidente.** En ciertas jurisdicciones, las disposiciones del Anexo 13 no prevalecen sobre el derecho y los procedimientos penales nacionales respecto al uso del testimonio de testigos en los procedimientos judiciales. Los testigos deben poder contar con representación jurídica apropiada en esas primeras etapas; además, siempre debería informárseles acerca de ese derecho antes de que presenten un testimonio a un investigador.

² Anexo 13, párrafo 3.1

³ A37-WP/66, Apéndices A y B

⁴ Véase el Apéndice A

2.6.2 **Comunicación de la información.** La divulgación de la información al público debe hacerse de manera controlada, de lo contrario tendría un efecto directo y nocivo en las personas y entidades del caso.

2.7 Por consiguiente, la IATA declara respetuosamente que en el contexto actual, en que aumenta cada día más la criminalización en relación con los accidentes de aviación, deben mejorarse las resoluciones propuestas para abarcar el examen de las mencionadas cuestiones por las autoridades judiciales.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 La IATA invita a la Asamblea a considerar las añadiduras siguientes a las Resoluciones 27/1 y 27/2 presentadas en la nota A37-WP/66:

...

Teniendo en cuenta que la consideración que debe prevalecer en toda investigación de accidente de aviación consiste en determinar las causas de los mismos con objeto de evitar futuros accidentes y no en preparar una investigación penal contra partes interesadas de la industria;

Reconociendo que la criminalización de la investigación de accidentes de aviación no constituye un disuasivo eficaz ni un medio encaminado a reforzar la seguridad operacional de la aviación;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados a asegurar que sus autoridades de investigación cumplan las disposiciones del Anexo 13, párrafo 5.12 y Adjunto E, protegiendo así el procedimiento de investigación en material de seguridad operacional, el informe y los sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional contra una divulgación prematura e inapropiada para uso directo en procedimientos penales.

— FIN —