

ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION LA UTILIZACION DE LOS INFORMES TECNICOS DE INVESTIGACION

POR GRISELDA D. CAPALDO

SUMARIO: I. Introducción. II. Objeto de la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación. III. Valor vinculante de los Anexos técnicos elaborados por la OACI. IV. Consecuencias jurídicas derivadas de la omisión de comunicar asimetrías entre el orden interno y el Anexo 13 al Convenio de Chicago. V. El uso del informe técnico por el Tribunal de la causa. VI. La información privilegiada y el concepto de confidencialidad. Su aplicación en la investigación de accidentes aéreos. VII. Conclusiones.

Cada vez que se produce un accidente de aviación, surgen claramente dos líneas de investigación: una técnica y otra jurídica. La primera persigue fines exclusivamente preventivos, la segunda persigue fines exclusivamente punitivos y sancionatorios, es decir, busca individualizar a los culpables con el objetivo de hacerlos responsables civil, penal y hasta administrativamente, por los daños sufridos por las personas y las cosas involucrados en ese accidente.

I. Introducción

Debido a la notable concentración del daño que generan, los aspectos técnicos y jurídicos vinculados con la investigación de los accidentes de aviación es uno de los capítulos más complejos del Derecho Aeronáutico, debido a que generalmente en cada accidente sufrido por una aeronave se concentran —al menos potencialmente— todas las responsabilidades

aeronáuticas y hasta el mismo Derecho Aéreo en su cabal plenitud.

Cada vez que se produce un accidente de aviación surgen claramente dos líneas de investigación: una técnica y otra jurídica.

La primera persigue fines exclusivamente preventivos, es decir, se aboca a inferir cuáles fueron las causas del infortunio con el objetivo de formular recomendaciones sobre seguridad que permitan evitar que nuevos accidentes se produzcan por esa causa o por causas similares.

La segunda persigue fines exclusivamente punitivos y sancionatorios, es decir, busca individualizar a los culpables con el objetivo de hacerlos responsables civil, penal y hasta administrativamente, por los daños sufridos por las personas y las cosas involucrados en ese accidente.

Está claro, entonces, que esas dos líneas de investigación miran en direcciones opuestas, como agudamente lo señaló el Dr. Edgardo Donna en ocasión de su ponencia ante las "I Jornadas Nacionales sobre aspectos técnicos y jurídicos de investigación de accidentes e incidentes de aviación", celebradas entre el 7 y 8 de setiembre de 2000. (1) La que tiene fines preventivos mira hacia el futuro, en tanto que la que tiene fines sancionatorios y punitivos mira hacia el pasado. Una busca satisfacer —a futuro— el derecho a la vida

de un número indeterminado e indeterminable de personas (pasajeros y terceros en la superficie). La otra busca satisfacer el reclamo de justicia de personas determinadas y perfectamente individualizadas. Se trata de satisfacer dos intereses jurídicos opuestos pero igualmente significativos. Al derecho le corresponde encontrar el punto de equilibrio.

Las responsabilidades descriptas en el párrafo precedente son resueltas —en última instancia— por los tribunales civiles y comerciales federales, los penales y los contencioso-administrativos federales. Para ello aplican normas domésticas como internacionales, jurídicas como técnicas.

Entre estas últimas descuellan las normas y métodos recomendados por la OACI, adoptados de acuerdo con lo prescripto en el art. 26 y los arts. 37 y 38 del Convenio de Chicago de 1944, por medio de los cuales los Estados se comprometen a colaborar en el logro del más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y procedimientos que faciliten y mejoren la navegación aérea, *adaptando* —tanto como les sea posible— sus *reglamentos internos* a las normas y métodos recomendados internacionales. Este compromiso de colaborar, indudablemente impregnado del "principio de buena fe", es ejecutorio *per se*, ya que la simple invocación de los arts. 37 y 38 es suficiente para hacer efectivo su valor vinculante.

Es así como nace el Anexo 13, dedicado íntegramente a la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación.

II. Objeto de la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación

Según expresa el Anexo 13 al Convenio de Chicago de 1944, en su numeral 3.1 del Capítulo 3 sobre "Generalidades", *"el único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad"*. Queda claro, entonces, que la investigación técnica no aspira a producir consecuencias jurídicas. (2)

En nuestro país, el Código Aeronáutico expresa que *"Todo accidente de aviación será investigado por la autoridad aeronáutica para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición"* (art. 185). Al precisar que el objetivo de toda investigación de accidentes aeronáuticos es determinar sus causas a fin de evitar su repetición, el legislador está introduciendo en la norma un canal valorativo: la prevención. Si nos atenemos a las reglas de hermenéutica, puede sostenerse que el art. 185 es un precepto de tipo persuasivo, justamente porque apunta a un valor. La prevención ha sido considerada jurídicamente valiosa por el codificador argentino porque a través de ella se logra un objetivo mayor: la protección de la vida humana y de las cosas

(Continúa en pág. 2) ▶

NOTAS

Especial para La Ley. Derechos reservados (Ley 11.723)

(1) DONNA, Edgardo: La investigación técnica de los accidentes de aviación desde el punto de vista del Derecho Penal, en I Jornadas Nacionales para Jueces y Fiscales Federales sobre Aspectos Técnicos y Jurídicos de la Investigación de Accidentes de Aviación, Buenos Aires 7 y 8 de setiembre de 2000.

(2) ORTIZ, Luis - CAPALDO, Griselda: Problems Linked with the Use by Justice of the Technical Information of Accident Investigation, en Proceedings of Boston Seminar of the International Society of Air Safety Investigators, Boston 1999, pp. 55/66.

ORTIZ, Luis - CAPALDO, Griselda: Can Justice Use Technical and Personal Information Obtained

Through Aircraft Accident Investigations?, Journal of Air Law and Commerce, Vol. 65 - N° 2/2000, pp. 263/277.

ORTIZ, Luis - CAPALDO, Griselda: Juridical and Technical Aspects in the Investigation of Aviation Accidents and Incidents in Argentina and Latin America, ponencia, en Proceedings ISASI 2004 Seminar, Australia's Gold Coast August 30th and 02nd

Australia, September 2004 (Session Chair: Max Saint Germain), pp. 1/12.

Mannin, Colm: Enquête sur les accidents et incidents d'aéronefs en Europe Directive du Conseil du 21 novembre 1994, n° 94 / 56 / EC, en RFDA et S, Vol. 197 N° 3/1996, pp. 333.

DOCTRINA

Accidentes e incidentes de aviación. La utilización de los informes técnicos de Investigación
POR GRISELDA D. CAPALDO.....1

BIBLIOGRAFIA

Estudios sobre derecho y deporte
POR DIEGO A. DOLABIAN Y MARIO A. SCHMOISMAN. COMENTARIO: GUILLERMO J. BORDA.....3

RESEÑA DE FALLOS3

LA LEY

TOMO LA LEY 2010-A

CORREO ARGENTINO

CENTRAL B

FRANQUEO A PAGAR
CUENTA N° 10289F-1