

"ASPECTOS TECNICOS Y JURIDICOS EN LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN EN LA REPUBLICA ARGENTINA"

L. Ortiz a y G. Capaldo b

a Ingeniero (M.S.A.E.), Prof. Investigación Accidentes, CIPE, Ezeiza
Prof. Titular UTN, Facultad Regional, Haedo

b Instituto de Investigaciones A.L.Gioja, Facultad de Derecho - Universidad de Buenos Aires;
Investigadora del CONICET, Argentina

E-mails: luisortiz@fibertel.com.ar / gcapaldo@derecho.uba.ar

RESUMEN

Se analiza el proceso de investigación de accidentes e incidentes de aviación de acuerdo con lo recomendado por el Anexo 13 al Convenio de la Aviación Civil Internacional.

Los altos índices de seguridad del transporte aéreo son debidos en gran parte a la investigación de accidentes. Por lo general los resultados de las investigaciones de accidentes se traducen en informes de alta calidad técnica.

Según lo establecido por OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) cuando ocurre un accidente o incidente de aviación se debe realizar una investigación de acuerdo a una metodología preestablecida cuyo objetivo es exclusivamente evitar su repetición y así mejorar la seguridad aérea.

En Argentina, como en otros países latinoamericanos, es notable la intervención de la Justicia durante el proceso de investigación, como también la utilización del informe para fines ajenos a las mejoras de la seguridad aérea.

La utilización de la investigación con otros propósitos afecta su calidad como la de futuras investigaciones. En la actualidad tanto nuestro país como los del MERCOSUR carecen de leyes específicas que prevengan el uso injustificado o impropio de las investigaciones.

Se analiza también el empleo de la información contenida en los registradores de vuelo (FDR) y voz (CVR) para la cual no existe una adecuada protección.

Se propone una revisión y actualización del Código Aeronáutico y del Anexo 13 para mejorar el desarrollo de las investigaciones y proteger la información que corresponda.

Palabras claves: Aviación, Investigación Accidentes, Jurisprudencia, Anexo 13, OACI.

1.- INTRODUCCIÓN

La aviación es quizás el único medio de transporte en el cual la Seguridad estuvo presente desde el primer vuelo mecánico. Uno de los factores contribuyentes a este objetivo de seguridad es la Investigación de Accidentes, ya que cada vez que ocurre un accidente o incidente se lleva a cabo una profunda investigación técnica con el objeto exclusivo de determinar las causas y así tomar las medidas para evitar su repetición.

Esto ha llevado a que la aviación sea en la actualidad el medio de transporte más seguro.

El Derecho ha acompañado ese objetivo de seguridad exigiendo, desde hace más de medio siglo, la investigación técnica de todo accidente o incidente de aviación.

Con la enorme expansión de la actividad aérea mundial se creó la necesidad del desarrollo de marcos jurídicos y regulatorios tanto nacionales como internacionales a través de códigos o leyes de aviación civil en el orden interno, y de OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) en el orden internacional (Refs. 1 y2).

Cada vez que ocurre un accidente de aviación, los procedimientos de investigación técnica conviven con los jurídicos. Los primeros se llevan a cabo con fines exclusivamente preventivos, sin ningún afán punitivo y con la finalidad de evitar que se repita. Los segundos se llevan a cabo con el fin de determinar las responsabilidades tanto civiles como penales y administrativas. Ambas investigaciones tratan de satisfacer dos intereses opuestos pero igualmente significativos. Intentaremos encontrar un punto de equilibrio que nos conduzca a la actualización y coordinación de estas dos actividades.

La problemática presentada ha sido expuesta anteriormente por los autores mediante publicaciones y presentaciones en distintos foros nacionales e internacionales (Refs. 7 a 13)

2.- ASPECTOS TECNICOS

• Necesidad de la investigación de accidentes e incidentes de aviación

En el preámbulo del documento fundacional del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (Ref 2), se deja claramente establecido que la aviación civil internacional debe desarrollarse de manera segura y ordenada. Es ilustrativo subrayar que el vocablo "seguridad" (safety) precede al vocablo "orden".

En el Artículo 26 del Capítulo IV sobre "Medidas para Facilitar la Navegación", se establece que cuando ocurre un accidente o incidente éste debe ser investigado y que la investigación debe ser llevada a cabo por el país donde ocurre. A tal efecto se elaboró el Anexo 13, titulado "Investigación de accidentes e incidentes de aviación", cuya última actualización data de julio del año 2001, (Ref. 3).

El Código Aeronáutico argentino, en el Título IX de su Exposición de Motivos, (Ref.1), reconoce que el alto grado de seguridad y eficiencia del transporte aéreo se debe, en gran medida, al estudio de las causas de los accidentes de aviación.

En pos de la seguridad, operación, economía y confiabilidad de la aviación, la Ingeniería Aeronáutica incorpora constantemente innovaciones tecnológicas con la mejora continua de los sistemas de las aeronaves, propulsión, estructuras, materiales, procesos de mantenimiento, simuladores, aeropuertos, etc. Al ocurrir un accidente queda bajo escrutinio no solamente la tecnología sino también su interrelación con los factores humanos.

• Objetivo de la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

El Anexo 13 al Convenio define qué se entiende por Accidente de Aviación y en el Capítulo 3, "Objetivo de la Investigación", determina que la investigación de accidentes e incidentes se realiza únicamente para evitar otros futuros accidentes, y que el propósito de esta actividad no es determinar culpas ni responsabilidades.

Si bien existen diferencias notables entre la definición de accidente del Código y la del Anexo 13, en forma general se entiende por accidente de aviación cuando, como consecuencia de la operación de una aeronave, alguna persona relacionada a esta sufre lesiones o si la aeronave resulta con daños. Como incidente: cuando, aunque no hayan ocurrido lesiones o daños, los hechos demuestran que existieron situaciones de riesgo que podrían haber causado un accidente. La definición de accidente de OACI es diferente a la de nuestro Código y este tampoco define ni contempla la investigación de incidentes. Este aspecto es muy importante, porque los incidentes son con frecuencia precursores incruentos de accidentes.

Argentina, como todo otro país miembro de OACI, debe cumplir con la obligación de investigar todos los accidentes de aviación como así también los incidentes que por sus características así lo recomiendan.

El Anexo 13 también deja claro que las contingencias personales o daños ocurridos como consecuencia de una acción criminal son Actos de Interferencia Ilícita y por lo tanto su investigación es responsabilidad exclusiva de la Justicia.

• Metodología de la Investigación

La investigación de un accidente de aviación esta destinada a identificar los factores causales, formular recomendaciones para aumentar la seguridad y así evitar su repetición. Esta actividad puede ser considerada como una investigación científica, por lo cual su rigor y estructura son similares. En este aspecto también la Ingeniería Aeronáutica hace su aporte en las técnicas de análisis de fallas estructurales y de componentes, sistemas de aeronaves, propulsión, aerodinámica, mecánica del vuelo, aeropuertos, etc.

La investigación es responsabilidad del país de ocurrencia, y es una actividad interdisciplinaria que esta a cargo de un Investigador Principal o una Comisión, si el accidente así lo requiere. Pueden intervenir también los países que guardan relación con la bandera, el operador, el diseño y la fabricación de la aeronave o de sus componentes principales, o de la nacionalidad de las victimas.

Un aspecto que debe ser tenido en cuenta es el progresivo aumento de los costos en la investigación de accidentes, ya que la mayor complejidad de las aeronaves requiere medios más caros y complejos para la investigación, a los que deben agregarse los cuantiosos gastos que son necesarios para el rescate y la

reconstrucción de las partes investigadas. En el Apéndice "Formato del Informe Final" del Anexo 13 se detallan las partes de éste, definiendo los títulos del Informe que hacen a la secuencia lógica de la Metodología de la Investigación. Esta actividad supone un conocimiento experto, entrenamiento y experiencia en trabajos multidisciplinarios que no puede ser asumida sin la debida preparación.

• **Finalidad y necesidad de los registradores (FDR y CVR)**

Uno de los elementos incorporados específicamente para la investigación de accidentes e incidentes, lo constituyen los registradores de datos de vuelo FDR (Flight Data Recorder) y voces de cabina CVR (Cockpit Voice Recorder), conocidos también como "cajas negras" (en realidad son de color naranja). Estos registradores están diseñados para sobrevivir al choque, altas temperaturas e inmersión en el mar. En muchos casos, sin contar con la valiosa información contenida en estos registradores, habría sido muy difícil o imposible determinar las causas de los accidentes. Los registradores comenzaron a utilizarse a partir de 1969. Inicialmente los datos de vuelo se gravaban en forma analógica sobre una cinta de acero inoxidable con una autonomía de 50 horas de vuelo. En un comienzo los parámetros eran solamente: velocidad, altura, rumbo, aceleración vertical, hora, y la indicación de transmisión. En la actualidad, debido a los avances en las técnicas de digitalización en la adquisición de datos, se ha ampliado la capacidad del registro a casi 100 parámetros en una cinta magnética o en una memoria sólida, por lo cual los datos originales permiten conocer prácticamente todo lo referente al pilotaje, la operación, y el funcionamiento de los principales sistemas, tales como: posición de los comandos de vuelo e hipersustentadores, radioayudas, condiciones de funcionamiento de los motores, sistemas de deshielo, etc. Se han desarrollado softwares que a partir de la información registrada ayudan a la interpretación mediante la visualización de la actitud y trayectoria de la aeronave. La información registrada también puede ser utilizada para analizar la operación y el funcionamiento de casi todos los componentes y sistemas de la aeronave y así detectar prematuramente novedades de mantenimiento.

• **Programa de Aseguramiento de la Calidad Operacional FOQA**

La OACI ha propiciado el Programa de Aseguramiento de la Calidad Operacional FOQA (Flight Operations Quality Assurance) mediante el cual, sin propósitos sancionatorios y con la debida protección de la información, posterior a cada vuelo se realiza el análisis de los datos del FDR para corregir desviaciones o tendencias en la operación que pudieran ser precursores de futuros accidentes. Los grabadores de voces de cabina CVR en general graban en cuatro canales: los sonidos del ambiente de cabina, el intercomunicador entre los tripulantes y las transmisiones realizadas durante los últimos 30 minutos de vuelo. El análisis espectral de los sonidos de la cabina puede ser utilizado para identificar cambios en el funcionamiento de los motores, ondas de presión etc.

Si bien el Anexo 13 en el párrafo 5.12, del capítulo 5 Investigación, recomienda - en principio - que la información contenida en ellos no sea utilizada ni divulgada para otros fines ajenos a la investigación técnica, en nuestro país el Código Aeronáutico no los menciona y por lo tanto no existe ningún tipo de protección a la información contenida en los registradores de Vuelo y Voz u otro tipo de registro. Esta situación también existe en otros países y constituye la principal objeción que esgrimen las asociaciones de pilotos a la incorporación de Registradores de Video de Cabina (VCR), por lo cual no es posible contar con otra valiosa fuente de información para la investigación de accidentes.

• **Estructura del Informe Final de accidente de aviación.**

El formato del Informe Final de la investigación de accidente contiene el título, sinopsis del accidente y el cuerpo, el que esta compuesto por: Información sobre los hechos, Análisis, Conclusiones, Recomendaciones sobre la seguridad y Apéndices. Como en toda investigación, las partes deben guardar entre si una relación lógica. Para ayudar al ordenamiento en la obtención de información el Anexo recomienda una serie de aspectos para ser tenidos en cuenta.

• **Recomendaciones de OACI sobre utilización de la información contenida en el Informe Final**

El éxito y la calidad de una investigación dependen en gran parte del grado de colaboración que presten todos los involucrados en el accidente. Es evidente que si posteriormente los aportes pueden ser utilizados en su contra, el grado de colaboración no será el mismo. Tanto en el ámbito nacional como internacional el empleo de la investigación de accidentes para litigar ante la justicia es cada vez más frecuente, con el consiguiente deterioro en la investigación de futuros accidentes. Esta problemática preocupa a OACI, que mediante Resoluciones de la Asamblea A35-17, A36-8 y A36-9

(Refs. 4 a 6) a formulado recomendaciones para que los países legislen con el fin de proteger del uso inadecuado toda la información relacionada exclusivamente con la seguridad.

3.- ASPECTOS JURIDICOS

• Convenio de la Aviación Civil.

La aviación civil internacional estuvo regulada entre 1919 y 1943 por el Convenio Internacional de París, y desde 1944 en adelante por el Convenio de Chicago de 1944. Entre muchas otras coincidencias, los dos tienen en común que bregan por un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil mundial.

La seguridad, entonces, aparece como uno de los objetivos liminares del Derecho cuando regula a esta actividad. Teniendo en mira esa finalidad, el artículo 26 del Convenio exige la investigación de los accidentes. Esta norma es reglamentada por el Anexo 13 (Ref.3) al Convenio de Chicago, cuyo Capítulo 3, numeral 3.1, expresa claramente que *"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"*. Con lo que queda claro que la investigación técnica no aspira a producir consecuencias jurídicas.

A su vez, la Directiva 94/56/CE del Consejo de la Unión Europea, del 21 de noviembre de 1994, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil entre los 27 países miembros de la Unión, también excluye del propósito de la investigación de accidentes la determinación de culpa o responsabilidad.

• Código Aeronáutico de la República Argentina

Una vez ocurrido el infortunio aéreo, al igual que en el resto del mundo, desde la perspectiva jurídica argentina se abren dos canales de investigación simultánea: uno que mira al pasado y va en búsqueda de la identificación de los culpables a fin de asignar responsabilidades y aplicar sanciones, y otro que mira al futuro y apunta a obtener conclusiones que permitan hacer recomendaciones sobre seguridad, con el objetivo de prevenir la repetición del accidente por causas similares.

La diferencia de objetivos mencionados en el punto anterior genera cierta incertidumbre en torno al manejo jurídico de la información contenida en el informe técnico de la investigación del accidente aéreo. Esa incertidumbre acerca de quién tiene el control sobre la información técnica genera un efecto debilitante que pone en riesgo la eficacia de ambos subsistemas: el jurídico y el técnico.

• Relaciones con la Justicia durante la investigación según el Anexo 13

El Anexo 13 dedica los Párrafos 5.10, 5.11 y 5.12 al uso de la información técnica y la coordinación entre los investigadores y las autoridades judiciales. Si bien el Párrafo 5.12 al principio dispone que el Estado que lleve a cabo la investigación técnica no dará a conocer la información que recogió o creó con motivo de ese accidente o incidente, posteriormente deja librado al criterio de la justicia que determine si la revelación 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. Concientes de que con ello se desalienta la cooperación espontánea y desinteresada que pueden prestar los sobrevivientes del hecho, pues es lógico que teman que sus declaraciones sean utilizadas posteriormente en su contra ante los estrados judiciales, la Asamblea de la OACI aprobó una serie de Resoluciones instando a los Estados a que adapten sus leyes a la recomendación de limitar el uso de los dossier técnicos por parte de la justicia, sin que ello afecte el desempeño del juez ni el derecho de acceso a la información. A tales efectos, a través de las Resoluciones A36-8 y A36-9 de setiembre de 2007, la OACI ha creado el concepto de "Información de Seguridad", entendiéndolo por tal toda la información que es útil para la seguridad de la aviación y que permite tomar medidas de prevención apropiadas y oportunas (que son las que han hecho de la aviación el medio más seguro de transporte). Jurídicamente, creemos, esto debe ser entendido como una política orientada al bien común que debe prevalecer sobre el rol de la justicia de satisfacer los intereses individuales afectados por el accidente de aviación.

En la Argentina, hay un proyecto de reforma al Código Aeronáutico que está orientado en ese sentido.

• Asimetrías entre el Código Aeronáutico y el Anexo 13

Hay 4 asimetrías claves entre el Código Aeronáutico y el Anexo 13 al Convenio de Chicago.

1.- La definición de "accidente" dada por el Decreto 934/70, reglamentario del Título IX del Código argentino, es más amplia que la aportada por el Anexo 13, pues en su dimensión contextual estarían

comprendidos aquellos sucesos que se producen por el mero hecho de operar una aeronave, e independientemente de que las personas que están a bordo tengan intención de realizar un vuelo, o no. La Argentina notificó a la OACI sobre esa asimetría entre el método recomendado a nivel internacional y las normas locales. Con ello deja sentado que se les aplicará las normas locales a todos los accidentes o incidentes acaecidos en el país a aeronaves de matrícula argentina, en tanto que a las aeronaves de matrícula extranjera les será aplicable la definición restringida del Anexo 13.

2.- La Argentina no protege el informe técnico como información confidencial o no revelable.

3.- Los jueces argentinos utilizan el informe técnico para deslindar responsabilidades penales, civiles y administrativas, vulnerando con ello lo recomendado por la OACI en el Párrafo 3.1 del Anexo 13.

4.- La Argentina no distingue entre información técnica e información de seguridad.

• **El uso del informe técnico por el Tribunal de la causa**

En el caso "Aquino, O. c/AR" (CNCCFed, 7-3-67) la Cámara Federal utilizó el informe técnico para condenar a Aerolíneas Argentinas. En el caso "Fabro, V. c/Provincia de Río Negro" (CS, 9-11-00) el informe de accidente fue clave para condenar a la provincia y a la empresa aérea SAPSE. En el caso "Duré de Casco, F. c/AR" (CNCCFed, 25-6-64) las conclusiones del informe técnico elaborado por la Junta de Investigaciones de Uruguay fue decisivo para condenar a la aerolínea. En el caso "López, J. c/Cambacú, S." se utilizan el informe y las declaraciones tomadas por los investigadores del accidente para sancionar al demandado. Finalmente, como excepción a la regla, en el caso "Hawk Air SA c/Estado Nacional" (CNCCFed, 26-10-00) el Juez reconoció que las conclusiones técnicas del informe de la JIAAC no condicionan ni tienen efectos vinculantes respecto de la labor del tribunal y mucho menos en lo relativo a una cuestión esencialmente jurídica como es la atinente a la relación de causalidad entre el ilícito y los daños.

En el fallo dictado por el Tribunal Supremo español (Sala 3ª, 27-5-88), el juez calificó al informe técnico como "acto de información", por carecer de contenido decisorio y limitarse a expresar una opinión o juicio apoyado en criterios técnicos; por ende su valor probatorio puede desvirtuarse en el proceso al que se aporte, bien por falta de garantías en su elaboración, o por la aportación de otros medios de [prueba] que le priven de fuerza de convicción.

En Holanda, el Tribunal de Ámsterdam rechazó la pretensión de un periodista de tener copia de todas las declaraciones tomadas por los investigadores técnicos a fin de llevar a cabo su propia investigación privada sobre el accidente ocurrido al vuelo 1862 de ElAl, en Ámsterdam, el 4 de octubre de 1992.

La justicia neocelandesa ordenó a la Transport Accident Investigation Commission (TAIC) que liberara el 50% de las grabaciones del CVR para que la policía instruyera un sumario para determinar si se podía efectuar algún cargo criminal contra el comandante y el primer oficial de vuelo de la aeronave involucrada en el accidente ocurrido en 1995 a un Dash-8-100 durante la fase de aproximación al aeropuerto Palmerston North, en Nueva Zelanda. Luego de esta sentencia se instaló en la sociedad neozelandesa un apasionante debate en torno al uso judicial del informe técnico, que culminó con la promulgación de la TAIC Amendment Act de 1999, que protege sustancialmente la información contenida en el CVR y restringe su uso como evidencia inculpatoria, junto con algunas partes de la información contenida en el informe técnico, de manera más estricta que la admitida en el Anexo 13.

• **Propuesta de actualización del Código en el área de investigación de accidentes e incidentes.**

El Código Aeronáutico Argentino debería ser actualizado (Ref. 9), para estar alineado con el Anexo 13 de OACI en los siguientes aspectos: 1º Actualizar la definición de Accidente e Incidente de aviación.

2º. Precisar que el Objetivo de la Investigación no es determinar culpas ni responsabilidades; 3º.

Proteger la información suministrada y las declaraciones brindadas por tripulantes, personal de cabina, testigos, pasajeros, fabricantes, reparadores, operadores o cualquier otra persona, con el exclusivo propósito de prevenir futuros accidentes y mejorar la Seguridad del Vuelo; 4º Con el objeto de facilitar la investigación de accidentes, proteger todas y cualquier tipo de grabaciones realizadas a bordo, prohibiendo su difusión por cualquier medio para otros fines ajenos a las seguridad de vuelo; 5º.

Suprimir la aplicación de sanciones como consecuencia de la investigación; 6º. Disponer la Investigación no sólo de Accidentes sino también de los Incidentes de Aviación.

4.- DISCUSION Y ANALISIS.

La confiabilidad y seguridad de la aviación como medio de transporte ha progresado en forma continua, consecuentemente lo han hecho también la complejidad y el costo de las aeronaves, paralelamente la actividad aérea tanto comercial como privada ha crecido espectacularmente.

A pesar de todas las mejoras en seguridad, la propia naturaleza del ser humano hace que lamentablemente los accidentes continúen sucediendo.

La concentración del daño que normalmente se produce en los accidentes aéreos es directamente proporcional a la complejidad del hecho técnico y la complejidad del hecho técnico es también directamente proporcional a la complejidad de la prueba a producir en sede civil o penal a fin de discernir las respectivas responsabilidades. Es por ello que las víctimas del accidente, o sus derechohabientes, y la misma Justicia, incapaces tanto pericial como tecnológicamente de producir tales pruebas, intentan valerse de todas las evidencias recogidas por la Investigación del siniestro, pero ya no con fines preventivos sino con fines procesales.

Otra de las partes interesadas en la investigación son las empresas de seguro, ya que los montos de pagos e indemnizaciones en juego después de un accidente pueden ser cuantiosos y también dependen de la calidad de la investigación.

Todos los intereses enunciados generan presiones cuyo efecto inmediato es el entorpecimiento de la investigación del accidente y una mengua de su eficacia preventiva.

A pesar de lo manifestado por el Anexo 13 en el objetivo de la investigación, el doble uso de una misma investigación en ámbitos y con propósitos totalmente diferentes, es alentada también desde muchos códigos aeronáuticos de países integrantes de OACI.

La aviación moderna es intrínsecamente internacional por los pasajeros, tripulaciones, bienes transportados, aeronaves, motores, equipos, servicios de tránsito aéreo, seguros, etc. Por lo tanto debe tenerse en cuenta que en un mundo globalizado como el actual las decisiones de un juez en un país tienen repercusiones directas e inmediatas en otros países y que además los responsables serán juzgados de acuerdo a las leyes donde ocurrió el accidente.

5.- CONCLUSIONES

Es evidente que existe un aumento de la intervención de la justicia en la investigación de accidentes de aviación.

Esta intervención produce interferencias que afectan la investigación técnica en prontitud y calidad, como así también las futuras investigaciones.

Este problema seguirá en aumento dadas las fuertes presiones ejercidas por las demandas de los damnificados, por las empresas de seguros y por la prensa.

Si bien hay países que creen tener una legislación acorde, no es lo mismo para otros países o regiones donde no hay una legislación clara, por lo cual el riesgo de la interferencia es real. Esto se agrava por la falta de una legislación internacional más precisa (Anexo 13 OACI).

La naturaleza internacional de la aviación hace que nadie este exento de estas interferencias, dado que la investigación de los accidentes se realiza en base a la legislación del país donde ocurre.

Para el caso particular de los países iberoamericanos, debido a la distinta vertiente jurídica con respecto a los países anglosajones, en general no existen salvaguardas para el uso de la información de la investigación de accidentes para otros fines ajenos a la investigación.

También la investigación técnica debería ser extendida a los actos de interferencia ilícita (Anexo 17 OACI), ya que sin perjuicio de cómo ocurrió el accidente o de que forma y quien realizó el acto de interferencia ilícita, lo que está en juego es la seguridad del vuelo de pasajeros, tripulantes, aeronaves y carga transportados que deben seguir volando, como así también la seguridad de los terceros en la superficie.

La creciente complejidad de las investigaciones hace cada día más necesaria la intervención de Ingenieros Aeronáuticos debidamente familiarizados con los aspectos técnicos y jurídicos de la investigación de accidentes e incidentes de aviación.

En juicio, ellos podrían actuar no como peritos (el rol judicial más conocido) sino como *Amicus Curiae*, es decir, como "Amigos del Tribunal". Por Acordada Nro 28, de julio de 2004, nuestra Corte Suprema de

en trámite. No son parte en el proceso, pero por su especialización pueden expresar su opinión en cuestiones de trascendencia colectiva o interés general que se debatan en el litigio. Es una actuación desinteresada, que no genera honorarios para quien se presenta, pero es de gran valor por considerarse objetiva e imparcial.

Una pregunta vital queda para ser contestada: ¿Cual es el futuro de la investigación de accidentes y su utilidad en la prevención y su contribución en la mejora constante de la seguridad de la aviación?

6.- REFERENCIAS.

- 1) Código Aeronáutico de la República Argentina – Ley 17185/67 (con las modificaciones de la ley 22.390 y normas complementarias), Editora A-Z, 6a reimpression diciembre de 1996.
- 2) "Convenio Sobre Aviación Civil Internacional" OACI, Doc 7300/9 Novena Edición 2006.
- 3) Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. "Investigación de accidentes e incidentes de aviación" Novena Edición-Julio de 2001
- 4)"Proteccion de la informacion obtenida de sistemas de registro y procesamiento para mejorar la seguridad de la aviacion", OACI, Assembly Resolution A35-17.
- 5)"No divulgacion de ciertos registros de investigacion de accidents e incidentes", OACI Assenbly Resolution A36-8.
- 6)"Proteccion de la informacion obtenida por medio de sistemas de recopilacion y procesamiento de datos sobre seguridad operacional, para mejorar la seguridad operacional de la aviacion", OACI, Assembly Resolution A37-9.
- 7) L. Ortiz y G. Capaldo: "Problems with the use of Accident Technical Information by Justice in Argentina and Latin American", en Proceedings of Boston Seminar of the International Society of Air Safety Investigators (ISASI'99), Boston 1999, pp. 55-66 (*artículo en acta de congreso*).
- 8) L. Ortiz y G.Capaldo: "Can Justice Use Technical and Personal Information Obtained Through Aircraft Accident Investigations?", SMU, Journal of Air Law and Commerce. Vol. 65 Issue 2., Spring 2000, Dallas, pp. 263-277 (*artículo en revista con referato*).
- 9)Conclusiones; "I Jornadas Nacionales para Jueces y Fiscales Federales sobre Aspectos Técnicos y Jurídicos de la Investigación de Accidentes de Aviación", Facultad de Derecho-UBA, Buenos Aires (7 y 8 de setiembre de 2000).
- 10) L. Ortiz y G. Capaldo: "Accidentes e Incidentes de Aviación; Algunos aspectos técnicos y jurídicos" Revista Aeroespacio- nov/dic 2000 (*artículo de divulgación*).
- 11) L. Ortiz: "Legislación sobre Investigación de Accidentes en Argentina", Seminario sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación: Dos Perspectivas Regionales. Santa Cruz Bolivia, 02 al 05 de abril de 2001, (*paper*)..
- 12) G. Capaldo: "El Derecho Aeronáutico en la investigación de accidentes aéreos: perspectivas desde el Código Aeronáutico Argentino y su probable reforma", comunicación científica a la 6ta. ponencia del Seminario sobre Investigación de Accidentes Aéreos, Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial, Madrid 23 a 25 de Octubre de 2001, (*paper*)
- 13) G. Capaldo: "Investigación de accidentes e incidentes aéreos. Aspectos técnicos, jurídicos y humanos", ponencia a las XXXI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial – Barcelona 22 a 25 Octubre de 2002, pp. 75-131 (*artículo en acta de congreso*).