

LA CONTRIBUCIÓN DEL PROCESO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES A LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Primeras Jornadas, 26 y 27 de junio de 2014

PANEL SOBRE: INTERACCIÓN ENTRE EL PROCESO JUDICIAL Y LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

*

LAS ASIMETRÍAS ENTRE LA LEGISLACIÓN ARGENTINA Y EL ANEXO 13

Griselda D. Capaldo

Considero que antes de referirme a las asimetrías entre la legislación argentina y el Anexo 13, el tema acerca del cual se me ha pedido que les hable, primero es necesario que desarrolle el tema de la naturaleza jurídica de los Anexos al Convenio de Chicago. Soy consciente de que esta primera parte de mi presentación será muy apegada a la dogmática jurídica, y por lo tanto, soporífera, pero tengo la certeza de que es necesario hacerlo porque de la naturaleza jurídica de los Anexos depende su valor vinculante.

Hace ya unos 15 años que vengo pensando y escribiendo sobre este asunto.¹ El problema que me planteo es si los Anexos y el Convenio de Chicago forman un único instrumento jurídico y por ende los Anexos tienen la misma fuerza vinculante que el Tratado, o si poseen un *status*

¹ Ortiz, Luis – Capaldo, Griselda (1999) “Problems linked for the use by Justice of the technical information of accident investigations”, en *Proceedings of Boston Seminar of the International Society of Air Safety Investigators*, mayo Boston 1999 (pág. 55/66).

Capaldo, Griselda (2002) “Investigación de accidentes e incidentes aéreos. Aspectos técnicos, jurídicos y humanos”, relator ponente – *XXXI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial* – Universidad Central de Barcelona, Barcelona, 22 a 25 Octubre de 2002 (pp. 75 a 131)

Capaldo, Griselda (2003) “Investigation of Aircraft Accidents and Incidents in Latin America (Part II)” en *Zeitschrift für Luft-und Weltraumrecht*, N° 4/2003, Köln, (pp. 513-531).

Capaldo, Griselda (2003) “Norma jurídica e investigación técnica de accidentes de aviación: de cómo la ineficacia del derecho pone en riesgo el principio de seguridad aeronáutica”, en *Memorias de las Primeras Jornadas Iberoamericanas sobre Seguridad e Instrucción en la Aviación Civil* (organizadas por la OACI – UN, Organización de Aviación Civil Internacional - Naciones Unidas), Madrid 14 a 17 de julio de 2003 (ponencia c/Ref. aceptada por la OACI), Montreal-Canadá 2003, pág. 9, 112-116 (total: 442).

Ortiz, Luis – Capaldo, Griselda (2004) “Juridical and Technical Aspects in the Investigation of Aviation Accidents and Incidents in Argentina and Latin America”, ponencia, publicada en: *Proceedings ISASI 2004 Seminar*, Australia's Gold Coast August 30th and 02nd Australia, September 2004 (Session Chair: Max Saint Germain), pp. 1-12, c/RI.

Capaldo, Griselda (2009) “La utilización por parte de la justicia de los informes técnicos de investigación de accidentes e incidentes de aviación”, en el módulo “La investigación de accidentes e incidentes en sus aspectos técnicos y jurídicos”, en el *Seminario relativo a cuestiones actuales de Derecho Aeronáutico*, Facultad de Derecho – UBA, Buenos Aires, 8 de octubre de 2009. Disponible en CEDAEONLINE:
<http://cedaeonline.com.ar/author/gdcapaldo/page/2/>

Capaldo, Griselda (2010) “Accidentes e incidentes de aviación. La utilización de los informes técnicos de investigación” (I parte), en *Revista La Ley* del 7 de enero de 2010, Buenos Aires (pp. 1-2)

jurídico distinto, y por ende una fuerza vinculante menguada. Les adelanto mi conclusión, me inclino por esta última interpretación, porque desde mi punto de vista los Anexos pertenecen a ese difuso universo jurídico denominado “derecho internacional reglamentario”.

Por que?

- por que el artículo 31.2² del tratado de Viena de 1969 sobre Derecho de los Tratados señala que los anexos forman parte del *contexto* que hay que tomar en cuenta al *interpretar* un tratado, pero de ningún modo indica que los anexos son el tratado, salvo que el tratado haga expresa remisión a los anexos en este sentido.

- por que si los Anexos tuviesen la misma naturaleza jurídica o fuerza vinculante que el Tratado, las asimetrías entre el orden doméstico y los Anexos debieran formularse bajo el sistema de reservas a los tratados, tal como lo regulan los artículos 19 a 23 del Convenio de Viena que acabo de mencionar, y todos sabemos que ello no es así, de ningún modo.

- por que el artículo 54.1³ del Convenio de Chicago dispone claramente que sólo *por razones de conveniencia* las normas y métodos internacionales son designadas como anexos al Convenio. Es decir, que el propio tratado estipula que los Anexos no poseen la misma naturaleza jurídica que el Convenio, ya que sólo por razones de conveniencia los designa como Anexos a Chicago.

- por que los Anexos se adoptan y modifican siguiendo procedimientos diferentes a la adopción y modificación del texto del Convenio. Este último requiere la intervención de la Asamblea y el voto de 2/3 de sus miembros. Para adoptar o modificar los primeros, basta con la actuación de la Comisión de Aeronavegación y fundamentalmente del Consejo

Si ambos tuviesen idéntica naturaleza, los dos se modificarían del mismo modo

- por que, por el artículo 37,⁴ cada Estado contratante sólo se compromete a colaborar para lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, y procedimientos, pero de ningún modo está obligado a asegurar esa uniformidad

- por que, por el artículo 38,⁵ si el país considera que para él es total o parcialmente impracticable cumplir con alguno o algunos de esos Anexos, su obligación se reduce a notificar

² VIENNA CONVENTION ON THE LAW OF TREATIES SIGNED AT VIENNA 23 May 1969

SECTION 3. INTERPRETATION OF TREATIES

Article 31. General rule of interpretation

1. A treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose.

2. The context for the purpose of the interpretation of a treaty shall comprise, in addition to the text, including its preamble and annexes:...[...]

³ Article 54. Mandatory functions of Council

The Council shall: ...[...] (1) Adopt, in accordance with the provisions of Chapter VI of this Convention, international standards and recommended practices; for convenience, designate them as Annexes to this Convention; and notify all contracting States of the action taken:

⁴ Article 37. Adoption of international standards and procedures

Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, [...] in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.

To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary, international standards and recommended practices and procedures ...[...]

⁵ Article 38. Departures from international standards and procedures.

Any State which finds it impracticable to comply in all respects with any such international standard or procedure, or to bring its own regulations or practices into full accord with any international standard or procedure after amendment of the latter, or which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by an international standard, shall give immediate notification to the International Civil Aviation Organization of the differences between its own practice and that established by the international standard. In the case of amendments to international standards, any State which does not make the appropriate amendments to its own regulations or practices shall give notice to the Council within sixty days of the adoption of the amendment to the international standard, or indicate the action which it proposes to take. In any such case, the Council shall make immediate notification to all other states of the difference which exists between one or more features of an international standard and the corresponding national practice of that State.

inmediatamente a la OACI las diferencias entre los reglamentos nacionales y los métodos establecidos por la norma internacional.

- por que, según el artículo 94, inciso b,⁶ la Asamblea puede disponer que un Estado cese ipso facto de ser miembro de la OACI y parte del Convenio si no ratifica aquellas enmiendas al tratado que se consideran esenciales.

Nada de eso sucede respecto de los Anexos, ya que el Estado solo asume la obligación de notificar a la OACI la asimetría entre sus reglamentos internos y las normas y métodos recomendados internacionalmente (art. 38). Es un compromiso a colaborar. La OACI comunica, luego, al resto de los Estados esa asimetría, sin que de ello se derive ninguna sanción hacia el Estado objetor.

El hecho de que la adopción de Anexos y Convenio esté en manos de órganos diferentes y que el método a seguir para modificarlos también difiera, es un indicio claro de que no poseen igual naturaleza jurídica. ¿Cuál es, entonces, la naturaleza jurídica de los Anexos al Convenio de Chicago?

Podríamos decir, entonces, que los anexos al Convenio de Chicago son normas que pertenecen a lo que la doctrina contemporánea denomina “derecho internacional reglamentario”, cuya adopción está a cargo de los órganos creados por cada uno de los miles de tratados internacionales que hay actualmente en vigor.

En el caso del Convenio de Chicago, esa tarea está a cargo del Consejo. Entonces, las normas y métodos elaborados por el Consejo no son *derecho originario*, porque no han nacido de la voluntad directa de todos los Estados parte en el Tratado, sino de un grupo reducido de funcionarios que –por disposición del propio convenio– representan áreas, regiones u otros ponderables jurídicos. Por ende, la competencia normativa del Consejo de la OACI está reducida a generar normas de *derecho derivado*, o si ustedes lo prefieren, *derecho internacional reglamentario*, muchas veces de carácter no vinculante (*soft law*), como lo son las recomendaciones, los estándares, o los códigos de conducta.

La pregunta que ahora se impone es:

- ¿Qué ocurre si un Estado no adapta su orden interno a las normas y métodos recomendados internacionales, como lo proponen los ya mencionados artículos 37 y 38 del Convenio de Chicago?,

Pues nada, no hay sanciones previstas. Su obligación (es decir, el *pacta sunt servanda*) consiste en notificar a la OACI.

Comunicar la asimetría tiene una importantísima consecuencia jurídica, pues a partir de ese momento, dicho Estado puede hacerla jurídicamente oponible a los demás. Desde ese momento, el resto de los miembros conocen qué es lo que el Estado en cuestión exigirá, o no, a las aeronaves extranjeras. Todo esto hace, precisamente, a la buena fe internacional.

Acá hay en juego 2 principios del derecho internacional: el *pacta sunt servanda*⁷ y la buena fe⁸. Ambos principios son unánimemente considerados por la doctrina especializada como normas de *ius cogens*, es decir, normas imperativas que forman parte del orden público internacional.

⁶ Article 94. Amendment of Convention

b) If in its opinion the amendment is of such a nature as to justify this course, the Assembly in its resolution recommending adoption may provide that any State which has not ratified within a specified period after the amendment has come into force shall thereupon cease to be a member of the Organization and a party to the Convention.

⁷ VIENNA CONVENTION ON THE LAW OF TREATIES SIGNED AT VIENNA 23 May 1969

Article 26. Pacta sunt servanda

Every treaty in force is binding upon the parties to it

⁸ Article 26.

...and must be performed by them in good faith.

SITUACIÓN ARGENTINA

PARTE I

En la Argentina, cada vez que se aprueba un nuevo Anexo al Convenio de Chicago o se modifica cualquiera de los están vigentes, el procedimiento de entrada en vigor dentro de nuestro orden interno se lleva a cabo mediante una sencilla comunicación hecha a la OACI por la autoridad de aplicación (antes era la Fuerza Aérea, ahora la ANAC), o simplemente dejando pasar el término de 3 meses indicado por el artículo 90 del Convenio. Sólo los Anexos 7 y 18 fueron adoptados por Decreto 13568/53,⁹ y por Decreto 2416/85 y Decisión 2/94 del CMC,¹⁰ respectivamente.

Este procedimiento difiere enormemente del que es propio de la adopción o modificación de un tratado, pues nuestra Constitución exige la aprobación del Congreso y luego la intervención del Poder Ejecutivo Nacional.

Pero hay otra pregunta más:

-¿Qué ocurre si no comunica las asimetrías que pueda haber entre sus normas internas y los Anexos?.

Hay 2 formas de incumplir:

- a) notificar a la OACI que no hay diferencias entre la legislación local y el Anexo, a pesar de que las hay
- b) dejar expirar el plazo de 3 meses para hacer notificar la asimetría, dando así su tácita aquiescencia a lo dispuesto en el Anexo a pesar de que hay diferencias

En caso de incumplimiento de las normas y métodos consagrados en los Anexos, el Convenio de Chicago no prescribe ninguna sanción contra el Estado incumplidor. Creo que esta omisión debilita la eficacia del artículo 38, y se debilita también el proclamado objetivo de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones que faciliten y mejoren la navegación aérea (artículo 37).

PARTE II

La investigación de accidentes en la Argentina está regulada por los 6 artículos del Título IX (artículos 185 al 190) del Código Aeronáutico [según texto del Digesto Jurídico Argentino aprobado por ley 26939, del 21 de mayo del 2014].

El Título está reglamentado por el Decreto 934/70, que a su vez está complementado por la Resolución 42/1999 del ORSNA, y las Disposiciones 54/2006 del CRA (Comando de Regiones Aéreas) 20/2003 (Dcion Nac de Aeronavegabilidad, art. 1.g), la Disposición 111/2008 (CRA, RAAC, incluida la 2da enmienda a la tercera edición) y las Disposiciones 2/2003-A y 3/2004 (JIAAC).

⁹ B.O.: 30/07/1953. Esta norma dispone, en su Artículo 6º: *La fijación, tamaño y ubicación de las marcas de nacionalidad y matriculación de las aeronaves civiles se ajustará a las especificaciones contenidas en el Anexo 7 del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, y al que la República Argentina adhirió por Ley 13.891.* [A.7= Marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves]

¹⁰ Decisión 2/94, del Consejo del Mercado Común del MERCOSUR (fecha de aprobación: 05/08/1994; Acta - 01/1994). Esta norma comunitaria dispone, en su Artículo 4º. *El ingreso o egreso de mercancías peligrosas efectuadas conforme a las exigencias establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Organización para la Aviación Civil Internacional (OACI) serán aceptadas por los Estados Partes.* [A.18 = Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea]

I.-

El artículo 185 establece que “*Todo accidente de aviación será investigado por la autoridad aeronáutica para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.*”

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.

El art. 185 es un precepto de tipo persuasivo, justamente porque apunta a un valor: prevenir.

Para encontrar una definición de accidente dentro del sistema jurídico aeronáutico argentino, tenemos que ver el artículo 4 del Decreto 934/70 dispone que “...*se entenderá por accidente de aviación todo hecho que se produzca al operarse la aeronave y que ocasione muerte o lesiones a alguna persona o daños a la aeronave o motive que ésta los ocasione*”.¹¹

Se trata de una definición de tipo contextual, porque nos está marcando un contexto: la necesidad de que el hecho se produzca al operarse la aeronave. Se puede afirmar también que es una definición aclaratoria, ya que precisa cuáles hechos habrán de ser jurídicamente considerados como accidentes: sólo los que ocasionan la muerte o lesiones a personas, o daños a las cosas.

Si tomamos como herramienta de análisis al método contextual, vemos que, comparada con la definición aportada por el Anexo 13 al Convenio de Chicago de 1944 (Capítulo 1) la pergeñada por la reglamentación argentina es más amplia.¹²

¿La Argentina comunicó esta asimetría a la OACI?

Sí, lo hizo en agosto de 2001, según consta en el Suplemento al Anexo 13, 9na edición, actualizada a 2003, que aún está vigente para la 10ma edición del Anexo 13, en vigor desde noviembre de 2010.

En la notificación también aclaró para todos los accidentes o incidentes acaecidos en el país a aeronaves de matrícula argentina, se les aplicará las normas locales, en tanto que a las aeronaves de matrícula extranjera les será aplicable la definición restringida del Anexo 13.

II.-

De la definición de accidente dada por el artículo 4 del Decreto 934, también se desprende que los incidentes graves no son investigados, a menos que haya personas muertas o lesionadas, o daños a la aeronave, u ocasionados por la aeronave.

¹¹ "For the purposes of the application of this Decree, an aircraft accident shall be understood as any event which occurs while the aircraft is operated and which causes the death of or injuries to any person or damage to the aircraft or which causes the aircraft to cause these."

¹² Hay una norma de rango menor, la Resolución 42/99 del ORSNA, emitida por un órgano con competencia territorial apenas restringida a los 38 aeropuertos del SNA, por la cual se define qué ha de entenderse por “operación de una aeronave”. 1°) Cuando una aeronave comienza la puesta en marcha del primero de sus motores hasta la detención del último de ellos y durante desplazamientos autónomos para: a) realizar un vuelo, b) efectuar tareas de mantenimiento, b.1) prueba de motores en punto fijo, b.2) prueba de la aeronave en rodaje. c) Traslado desde una plataforma a otra dentro del Area de Movimiento de un Aeropuerto.” (art. 1)

Interpretar que la expresión "aeronaves civiles" integra el género "aeronaves privadas", de acuerdo con la clasificación del Código Aeronáutico Argentino —Ley 17.285— entendiéndose que el Decreto N° 934/70 se aplica sólo respecto de las primeras. (art. 3)

Art. 4° —Considerar comprendido en la expresión "operación de una aeronave" previo al vuelo, el desplazamiento mediante impulso hacia atrás ("Push Back") de la aeronave, con tripulación y pasajeros a bordo, preparada para la puesta en marcha y para iniciar el vuelo.

Art. 5° —Considerar incluido dentro del concepto de "accidente de aviación" y con la exclusiva finalidad indicada en el Artículo 1° de la presente, la definición de aeronave en movimiento contenida en el Artículo 165 del Código Aeronáutico Argentino —Ley N° 17.285—.

¿La Argentina comunicó esta asimetría a la OACI?
Sí, también lo hizo en agosto de 2001.

Sin embargo, creo que nuestro país debería retirar esa comunicación, porque desde setiembre de 2010, el Decreto 1193 del PEN adjudicó a la JIAAC la función de investigar técnicamente tanto los accidentes como los incidentes. Entiendo que este Decreto complementa al Decreto 934. Es cierto que, si la función consiste en investigar accidentes e incidentes, sólo contamos con una definición del primero, que es la dada por el Decreto 934, pero no del segundo. Quedaría, entonces, una tarea por hacer. Tarea que debiera tener el mayor rango jurídico posible, es decir, un Decreto del PEN. Pero aun teniendo esta laguna, estimo que con relación a este asunto ya carece de sentido mantener la asimetría comunicada a la OACI en 2001.¹³

III.-

Desde noviembre de 2010, las aeronaves no tripuladas están incluidas en la definición de accidente dada por el Capítulo 1 del Anexo 13 y los acontecimientos que las involucran deben ser investigados.

He aquí una asimetría para notificar a la OACI, pues nuestro país aún exige que a bordo de toda aeronave haya un piloto al mando (artículo 79 del Código Aeronáutico), y no ha regulado la situación jurídica de las aeronaves sin piloto a pesar de que el artículo 8 del Convenio de Chicago prevé su existencia. Dicho sea de paso, recordamos que en el proyecto de Código Aeronáutico que realizamos a pedido de la OACI y presentamos a la ANAC en diciembre de 2010, está prevista la regulación de las aeronaves no tripuladas, por lo que *mutatis mutandi* los accidentes e incidentes que ellas protagonicen también debían ser investigados.

IV.-

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.

He aquí una importantísima discrepancia del orden interno con el internacional que la Argentina no ha comunicado, puesto que los incisos 3, 4 y 5 del artículo 14 del Decreto 934, reglamentario del Título IX del Código Aeronáutico prevé expresamente dar intervención al organismo pertinente (administrativo o judicial) en caso de detectar responsabilidades disciplinarias para el personal dependiente de la FAA, o para aplicar cualquiera de las sanciones previstas en el Título XIII del Código (infracciones administrativas), o para ordenar la instrucción de sumarios con el fin de deslindar responsabilidades.

Si bien en la propuesta de 2da enmienda a la 3ra edición de las RAAC (ver Resolución 980/2010) se propuso no adoptar acciones punitivas contra el personal involucrado en el accidente, dicha norma por tener jerarquía inferior, carece de eficacia jurídica para modificar una norma de rango superior como es un Decreto del PEN.

¹³ Recordamos, por otra parte, que la Parte 13 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC, de ahora en más) ha establecido un sistema de *notificación obligatoria de incidentes* con el objeto de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles *en materia de Seguridad Operacional*, entre los que se encuentran la Notificación de Incidentes de Tránsito Aéreo (NITA) y con el Choque con Aves (IBIS). También debe comunicar que ha establecido un sistema de *notificación voluntaria de incidentes*, aunque en la base de datos los incidentes sin daños no estén incluidos.

V.-

El numeral 5.4 del Anexo 13 consolida la independencia de las investigaciones respecto de toda actividad administrativa o judicial destinada a determinar la culpa o la responsabilidad.

Acabamos de ver que el artículo 14 del Decreto 934 consagra la regla contraria. He aquí otra asimetría para notificar.

VI.-

Con relación al numeral 5.4.1, la evidencia cotidiana demuestra que en la Argentina no hay independencia de la investigación técnica de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad, pues las interferencias del poder judicial suelen ser habituales.

VII.-

En cuanto al numeral 5.12, la Argentina no ha comunicado ninguna diferencia entre la norma internacional y la legislación vernácula. Sin embargo, nuestros tribunales habitualmente utilizan el informe técnico para discernir responsabilidades, asignar culpas y aplicar sanciones. Tampoco hay control alguno sobre la divulgación de su contenido, así como del contenido del CVR, a través de los medios de difusión masiva.

Esta es otra asimetría que debiéramos comunicar.

La JIAAC, hace diez y once años, intentó uniformar el orden interno con el internacional dictando las Disposiciones 2/2003 y 3/2004. Por aquél entonces, la JIAAC tenía el rango de Dirección General.

La primera crea, con carácter confidencial, el Archivo de Cintas Magnetofónicas, Videoteca, Material Fotográfico e Informático y de grabaciones de voces de quienes se hallaron involucrados en un accidente/incidente de aviación. La segunda, le confiere carácter confidencial (art. 1) a las declaraciones, comunicaciones, grabaciones, información de carácter médico o personal, y opiniones expresadas en el análisis de la información

El principal problema que presentan estas Disposiciones es que, según la reglamentación a la Ley de Procedimientos Administrativos (LPA), sólo el Subsecretario del Ministerio o el titular del ente descentralizado de que se trate (u, obviamente, sus superiores jerárquicos) tienen competencia para declarar el carácter reservado o secreto de ciertos documentos y así exceptuarlos de la facultad de tomar vista que asiste a toda parte interesada, su apoderado o su letrado patrocinante.

La JIAAC, al momento de aprobar ambas Disposiciones en los años 2003 y 2004, no tenía el rango administrativo requerido para declarar la confidencialidad de ningún documento, porque el Presidente de la JIAAC no revestía (ni estaba investido por) ninguna de las dos funciones jerárquicas señaladas por la LPA. Al carecer de competencia administrativa para hacerlo, ambas Disposiciones carecen totalmente de efecto jurídico.

Sólo a partir de setiembre de 2010 la JIAAC adquiere un status superior cuando, por Decreto 1193, es elevada a la categoría de órgano descentralizado y su Presidente ostenta el rango de Subsecretario. Desde entonces tiene competencia constitucional para declarar la confidencialidad o el carácter reservado de los documentos e información listada en el numeral 5.12 del Anexo 13. Sólo resta que lo haga. Si no lo hiciere, la Argentina debe comunicar a la OACI esta otra diferencia.

Mientras tanto ¿Cómo se resuelve este dilema en la Argentina?.

La Argentina cuenta con el Decreto 1172/03 relativo al "Acceso a la información pública", cuyo art. 4 aprueba el Anexo VII que reglamenta el "Acceso a la información pública para el Poder

Ejecutivo Nacional”. Según este Decreto, la JIAAC estaría comprendida entre los sujetos que tienen la obligación de informar (art. 2).¹⁴

Pero, a pesar de ser una norma sobre acceso a la información, prevé casos de denegación de acceso a la información,¹⁵ o, si ustedes lo prefieren, de confidencialidad. La calidad de “confidencial” sólo puede ser ordenada por Ley o por Decreto, o bien por la naturaleza de la información contenida en el documento. Entre esos hay casos que son relevantes a los efectos de la aplicación del numeral 5.12 del Anexo 13:

- información referida a datos personales de carácter sensible —en los términos de la Ley N° 25.326— cuya publicidad constituya una vulneración del derecho a la intimidad y al honor, salvo que se cuente con el consentimiento expreso de la persona a que refiere la información solicitada (art. 16.i)
- cualquier tipo de información protegida por el secreto profesional (art. 16.g)

¹⁴ ARTICULO 2° — AMBITO DE APLICACION

El presente Reglamento General es de aplicación en el ámbito de los organismos, entidades, empresas, sociedades, dependencias y todo otro ente que funcione bajo la jurisdicción del Poder Ejecutivo Nacional.

Las disposiciones del presente son aplicables asimismo a las organizaciones privadas a las que se hayan otorgado subsidios o aportes provenientes del sector público nacional, así como a las instituciones o fondos cuya administración, guarda o conservación esté a cargo del Estado Nacional a través de sus jurisdicciones o entidades y a las empresas privadas a quienes se les hayan otorgado mediante permiso, licencia, concesión o cualquier otra forma contractual, la prestación de un servicio público o la explotación de un bien del dominio público.

¹⁵ Esta denegatoria, vale la pena enfatizarlo, sólo puede “[...] ser dispuesta por un funcionario de jerarquía equivalente o superior a Director General.” (art. 13). Las excepciones pueden afectar total o parcialmente al documento (art. 17), pero tanto unas como otras deben estarse a lo dispuesto taxativamente por el art. 16,