

EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES EN RELACIÓN CON LA ENMIENDA 15 DEL ANEXO 13

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Enmienda 15 del Anexo 13 tiene por objeto:

- a) mejorar la protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes;
- b) proporcionar un medio de proteger los registros de las investigaciones bajo custodia o control de la autoridad de investigación de accidentes;
- c) priorizar la protección de los registros que son más delicados por su naturaleza, es decir, los CVR y AIR;
- d) asistir a los Estados en la designación de la “autoridad competente” y en la administración de la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto; y
- e) asistir a los Estados en la incorporación de las protecciones mencionadas en el párrafo 5.12 en las leyes y reglamentos nacionales.

2. EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES

2.1 *Repercusiones en la seguridad operacional:* La independencia funcional de la autoridad de investigación de accidentes evitará conflictos de intereses reales o percibidos, con lo que se mejorará la credibilidad de las investigaciones. También, mejorará la capacidad de identificar adecuadamente las causas del suceso y los factores que contribuyen a que éste se produzca, así como de formular recomendaciones conexas en materia de seguridad operacional, lo que repercute positivamente en dicha seguridad.

2.1.1 Reconociendo que la existencia de distintos sistemas jurídicos y distintas metodologías de protección con que cuentan los Estados y que la plena protección puede resultar contraproducente, una mejor y más adecuada protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes garantizará que las autoridades de investigación de accidentes continuamente dispongan de información esencial sobre seguridad operacional y tengan acceso a la misma. Las disposiciones complementarias del apéndice nuevo mejorarán la capacidad de los Estados para implantar un nivel adecuado de protección de los registros de las investigaciones.

2.2 *Repercusiones financieras:* El establecimiento de una autoridad de investigación de accidentes independiente puede exigir la asignación de recursos adicionales en algunos Estados. Los Estados que no cuenten con los recursos requeridos deberían considerar establecer o pertenecer a una organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO). El establecimiento de una RAIO permite: lograr economías de escala; compartir personal de investigación, conocimientos y tecnología; y lograra horros administrativos sin sacrificar la eficiencia. En el *Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes* (Doc 9946) se proporciona la orientación pertinente.

2.2.1 Para los Estados que cuentan con marcos jurídicos que abarcan la protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes, se prevé que la adopción de las enmiendas nuevas tendrá como resultado repercusiones insignificantes. Para los Estados sin salvaguardias en las leyes nacionales, se tendrían repercusiones moderadas al implantar las enmiendas.

2.3 *Repercusiones en la seguridad de la aviación:* No hay repercusiones en la seguridad de la aviación como resultado de la implantación de esta propuesta.

2.4 *Repercusiones en el medio ambiente:* No hay repercusiones en el medio ambiente como resultado de la implantación de esta propuesta.

2.5 *Repercusiones en la eficiencia:* No hay repercusiones en la eficiencia como resultado de la implantación de esta propuesta.

2.6 *Tiempo de implantación esperado:* Seis meses para el establecimiento de una autoridad de investigación de accidentes; y de uno a dos años para la implantación de la protección mejorada de los registros de las investigaciones.

ENMIENDA NÚM. 15

DE LAS

**NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS
INTERNACIONALES**

**INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
E INCIDENTES DE AVIACIÓN**

ANEXO 13

AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

La enmienda del Anexo 13 que figura en este documento fue adoptada por el Consejo de la OACI el **22 de febrero de 2016**. Las partes de esta enmienda que no hayan sido desaprobadas por más de la mitad del número total de Estados contratantes hasta el **11 de julio de 2016**, inclusive, surtirán efecto en dicha fecha y serán aplicables a partir del **10 de noviembre de 2016**, según se especifica en la Resolución de adopción. (Véase la comunicación AN 6/1.1-16/20).

FEBRERO DE 2016

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ENMIENDA 15 DE LAS
NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES
ANEXO 13 — INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN
RESOLUCIÓN DE ADOPCIÓN

El Consejo,

Obrando de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y especialmente con lo dispuesto en los Artículos 37, 54 y 90:

1. *Adopta por la presente* el 22 de febrero de 2016, la Enmienda 15 de las normas y métodos recomendados internacionales que figuran en el documento titulado *Normas y métodos recomendados internacionales, Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, que por conveniencia se designa como Anexo 13 al Convenio;
2. *Prescribe* el 11 de julio de 2016, como fecha en que la referida enmienda surtirá efecto, excepto cualquier parte de la misma acerca de la cual la mayoría de los Estados contratantes hayan hecho constar su desaprobación ante el Consejo con anterioridad a dicha fecha;
3. *Resuelve* que dicha enmienda o aquellas partes de la misma que hayan surtido efecto se apliquen a partir del 10 de noviembre de 2016;
4. *Encarga a la Secretaria General:*
 - a) que notifique inmediatamente a cada Estado contratante las decisiones anteriores, e inmediatamente después del 11 de julio de 2016, aquellas partes de la enmienda que hayan surtido efecto;
 - b) que pida a cada uno de los Estados contratantes:
 - 1) que notifique a la Organización (de conformidad con la obligación que le impone el Artículo 38 del Convenio) las diferencias que puedan existir al 10 de noviembre de 2016, entre sus reglamentos o métodos nacionales y las disposiciones de las normas contenidas en el Anexo, tal como queda enmendado por la presente, debiendo hacerse tal notificación antes del 10 de octubre de 2016, y después de dicha fecha, que mantenga informada a la Organización acerca de cualesquiera diferencias que puedan surgir;
 - 2) que notifique a la Organización, antes del 10 de octubre de 2016, la fecha o fechas a partir de la cual o de las cuales se ajustará a las disposiciones de las normas del Anexo según queda enmendado por la presente;
 - c) que invite a cada Estado contratante a que notifique, además, cualquier diferencia entre sus propios métodos y los establecidos por los métodos recomendados, conforme al procedimiento especificado en b) anterior, sobre las diferencias respecto a las normas.

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA DEL ANEXO 13

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

1. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ texto que ha de suprimirse
2. el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado nuevo texto que ha de insertarse
3. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado nuevo texto que ha de sustituir al actual

TEXTO DE LA ENMIENDA 15

DE LAS

NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

ANEXO 13 AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

...

Autoridad de investigación de accidentes. Autoridad designada por un Estado como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes en el contexto del presente Anexo.

...

CAPÍTULO 3. GENERALIDADES

...

OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

...

INDEPENDENCIA DE LAS INVESTIGACIONES

3.2 Los Estados establecerán una autoridad de investigación de accidentes, independiente de las autoridades estatales de aviación y de otras entidades que pudieran interferir con la realización o la objetividad de una investigación.

Nota. — La orientación sobre la independencia de una autoridad de investigación de accidentes figura en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I — Organización y planificación (Doc 9756) y en el Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes (Doc 9962).

...

Nota de editorial.— Vuélvanse a numerar los párrafos subsiguientes.

CAPÍTULO 4. NOTIFICACIÓN

...

Nota 2.— La lista de direcciones de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes e incidentes de aeronaves figura en el Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación, Parte I — Organización y planificación (Doc 9756) y en el sitio web Investigación de accidentes de la OACI.

...

CAPÍTULO 5. INVESTIGACIÓN

...

ACCIDENTES O INCIDENTES QUE SE PRODUCEN EN EL TERRITORIO DE UN ESTADO CONTRATANTE

Estado del suceso

5.1 El Estado del suceso instituirá una investigación para determinar las circunstancias del accidente y será responsable de realizarla, pero podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes e incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, el Estado del suceso empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

5.1.1 **Recomendación.**— *El Estado del suceso debería instituir una investigación sobre las circunstancias de un incidente grave. Dicho Estado podría delegar total o parcialmente la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes e incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todos los casos, el Estado del suceso debería facilitar la investigación por todos los medios.*

5.1.2 El Estado del suceso instituirá una investigación para determinar las circunstancias de un incidente grave cuando la aeronave tenga una masa máxima superior a 2 250 kg. Dicho Estado podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes e incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos. En todo caso, el Estado del suceso empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

...

Nota 5.— En el Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (Doc 9946) figura orientación relacionada con el establecimiento y la gestión de una organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO).

...

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

...

5.4 Las autoridades encargadas de la investigación de accidentes gozarán de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta...:

- a) ...;
- b) la protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en 5.12;

...

Nota editorial.— Vuélvanse a numerar los párrafos subsiguientes.

5.4.3 **Recomendación.**— *Los Estados deberían asegurar que todas las investigaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de este Anexo tengan acceso ilimitado a todo el material probatorio sin demora y no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.*

Nota.—5.4.4 Recomendación.— Los Estados deberían garantizar la cooperación entre su autoridades encargadas de la investigación de accidentes y las autoridades judiciales, de modo que las investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales.

Nota.— La cooperación puede lograrse mediante legislación, protocolos, acuerdos o arreglos, y puede abarcar los siguientes temas: acceso al lugar del accidente; preservación y acceso a las pruebas; sesiones de información iniciales y continuas del estado de cada proceso; intercambio de información; uso apropiado de la información sobre seguridad operacional; y resolución de conflictos.

...

No divulgación de la información—Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes

5.12 El Estado que lleve a cabo la investigación de un accidente o incidente no dará a conocer los registros siguientes para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes en materia de administración de justicia designada por dicho Estado determinen, de conformidad con la legislación nacional y con sujeción al Apéndice 2 y a 5.12.5, que la divulgación o uso de dichos registros es más importante que las posibles consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones:

a) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas;

b) los registros bajo la custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes son:

a1) todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;

a2) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;

a3) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;

a4) las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;

a5) las grabaciones de imágenes de a bordo en el puesto de pilotaje y cualquier parte o transcripción de las mismas; y

a6) los análisis efectuados y las opiniones expresadas en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la autoridad encargada de las investigaciones de accidentes y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente; y

6) el proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.

5.12.1 **Recomendación.**— *Los Estados deberían determinar si es necesario proteger de igual manera que para los registros enumerados en 5.12, cualquier otro registro obtenido o generado por la autoridad encargada de la investigación de accidentes como parte de la investigación de un accidente o incidente.*

5.12.12 Esa información registros enumerados en 5.12 se incluirán en el informe final o en sus apéndices únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de la información registros que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán.

Nota 1.— La información registros citados anteriormente, en 5.12 que incluyen la información relacionada con facilitada voluntariamente por las personas entrevistadas durante la investigación de un accidente o incidente, podría utilizarse posteriormente fuera del caso en procesos disciplinarios, administrativos, civiles o penales. Si se la divulgación o uso de esa información se realiza para fines no necesarios para la seguridad operacional, quizá podría significar que la información no se vuelva ya en el futuro a facilitar abiertamente a los investigadores. La falta de acceso a esa información, obstaculizaría el proceso de investigación y afectaría seriamente a la seguridad operacional de los vuelos la aviación.

Nota 2.— El Adjunto E contiene orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional.

5.12.23 La autoridad encargada de la investigación de un accidente no revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.

5.12.4 Los Estados se asegurarán de que las solicitudes de registros que estén bajo la custodia o control de la autoridad encargada de las investigaciones de accidentes se dirijan a la fuente original de la información, si está disponible.

5.12.4.1 **Recomendación.**— *En la medida de lo posible, la autoridad encargada de la investigación de accidentes debería conservar únicamente copias de los registros obtenidos en el transcurso de la investigación.*

5.12.5 Los Estados adoptarán medidas para asegurarse de que el contenido de sonido de las grabaciones de voz en el puesto de pilotaje, así como de imagen y de sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, no sea divulgado al público.

5.12.6 Los Estados que expidan o reciban un proyecto de informe final adoptarán medidas para cerciorarse de que no sea divulgado al público.

Nota.— El Apéndice 2 contiene otras disposiciones sobre la protección de los registros sobre investigaciones de accidentes e incidentes. Estas disposiciones forman parte de los SARPS aunque por conveniencia figuran separadamente.

...

Información — Accidentes e incidentes

...

5.14.1 **Recomendación.**— *Los Estados deberían cooperar para determinar las restricciones aplicables con respecto a la divulgación o al uso de la información, antes de proceder a intercambiarla entre sí para fines de investigación de un accidente o incidente.*

...

[Nota: La enmienda del título siguiente no afecta al español.]

PARTICIPACIÓN DE ESTADOS DE LOS CUALES HAN PERECIDO O SUFRIDO
LESIONES GRAVES SUS NACIONALES EN UN ACCIDENTE

Derechos y prerrogativas

5.27 Un Estado que tenga ...

...

CAPÍTULO 6. INFORME FINAL

...

Recomendaciones en materia de seguridad operacional

6.8 Las autoridades encargadas de la investigación de accidentes o incidentes del Estado que la realiza recomendarán en una carta de envío fechada, en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente a las autoridades competentes, ...

...

CAPÍTULO 8. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

...

8.3 **Recomendación.**— Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional. Si las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una organización en otro Estado, ~~deberían transmitirse~~ se transmitirán también por intermedio de la autoridad encargada de la investigación ~~en el~~ de accidentes de ese otro Estado.

Nota editorial.— *Insértese el nuevo Apéndice 2 que figura a continuación.*

Suprímase el Adjunto E en su totalidad y vuélvase a numerar el adjunto subsiguiente.

**APÉNDICE 2. PROTECCIÓN DE LOS REGISTROS DE LAS INVESTIGACIONES
DE ACCIDENTES E INCIDENTES**

1. INTRODUCCIÓN

Nota 1.— *La divulgación o el uso de los registros citados en el Capítulo 5, 5.12, en procesos penales, civiles, administrativos o disciplinarios, o su divulgación al público, puede tener consecuencias adversas para las personas u organizaciones involucradas en accidentes e incidentes, probablemente causando su renuencia o la de otros, a cooperar con las autoridades de investigación de accidentes en el futuro. La determinación sobre la divulgación o el uso estipulada en 5.12 está concebida para tener en cuenta estos aspectos.*

Nota 2.— *De conformidad con lo dispuesto en 5.12, las disposiciones especificadas en este Apéndice tienen por objetivo:*

- a) *brindar asistencia a los Estados en la formulación de leyes, reglamentos y políticas nacionales para proteger apropiadamente los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes; y*

b) *brindar asistencia a la autoridad competente en la adopción de las medidas dispuestas en 5.12.*

1. En el presente Apéndice:

a) *prueba de equilibrio de los intereses en conflicto* se refiere a la determinación, por la autoridad competente, de conformidad con lo dispuesto en 5.12, del impacto que podría producir la divulgación o el uso de los registros de las investigaciones de accidentes o incidentes en las investigaciones actuales o futuras; y

b) *registro(s)* se refiere a uno o varios de los citados en 5.12.

Nota.— El Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional contiene disposiciones sobre el uso y protección de la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas, distintas a los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes.

2. GENERALIDADES

2.1 Los Estados aplicarán las protecciones establecidas en 5.12 y en este Apéndice a la grabación completa de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje y de los registradores de imágenes de a bordo, así como toda transcripción de dichas grabaciones. Estas protecciones se aplicarán desde el momento de la ocurrencia de un accidente o incidente y continuarán aplicándose después de la publicación del informe final correspondiente.

2.2 Los Estados aplicarán a los demás registros citados en 5.12 b), las protecciones enumeradas en 5.12 y en este Apéndice. Estas protecciones se aplicarán desde el momento en que queden bajo la custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes y continuarán aplicándose después de la publicación del informe final.

No divulgación de grabaciones de sonido o imagen al público

2.3 Los Estados tomarán medidas para que no se divulgue al público el contenido del sonido de las grabaciones de la voz en el puesto de pilotaje así como el contenido de imagen y de sonido de las grabaciones de imágenes de a bordo, de conformidad con lo estipulado en 5.12.5 del presente Anexo, tales como:

- a) la prevención de la divulgación mediante la adopción de leyes, reglamentos y políticas nacionales; o
- b) la adopción de protecciones autorizadas como medidas cautelares, procesos a puerta cerrada o audiencias en cámara; o
- c) prevención de la divulgación de registros, con medios técnicos como la codificación o sobre-escritura, antes de devolver a los propietarios los registradores de la voz en el puesto de pilotaje o los registradores de imágenes de a bordo.

Nota.— Las grabaciones ambiente de las conversaciones en el lugar de trabajo exigidas en los SARPS contenidos en los Anexos al Convenio de Chicago, como las grabaciones de la voz en el puesto de pilotaje y las grabaciones de imágenes de a bordo, pueden percibirse como una invasión de la privacidad del personal de operaciones si se divulgan o usan para fines diferentes a aquellos para los que se efectuaron dichas grabaciones.

3. AUTORIDAD COMPETENTE

De conformidad con 5.12, cada Estado designará a una o varias autoridades competentes adecuadas para la tarea de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

Nota.— Por circunstancias diversas podrían designarse distintas autoridades competentes. Por ejemplo, la autoridad competente designada para aplicar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto en procesos penales o civiles podría ser una autoridad judicial. Podría asignarse a otra autoridad competente para aplicar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto en casos en los que la solicitud de divulgación tenga como fin facilitar el acceso del público.

4. ADMINISTRACIÓN DE LA PRUEBA DE EQUILIBRIO DE LOS INTERESES EN CONFLICTO

4.1 Tratándose de una solicitud para divulgar o usar un registro en un proceso penal, civil, administrativo o disciplinario, antes de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, la autoridad competente deberá estar convencida de que, sin dicho registro, no puede determinarse algún hecho esencial en cuestión en el proceso.

Nota.— Hecho esencial en cuestión es un término jurídico empleado para referirse a un hecho que es significativo o fundamental para el asunto en cuestión; alegado por una de las partes y disputado por la otra; y que ha de determinar la autoridad competente que administra la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

4.2 Al administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto, la autoridad competente tendrá en cuenta factores como:

- a) el propósito para el cual se creó o generó el registro;
- b) el uso que se propone darle el solicitante a dicho registro;
- c) si los derechos o intereses de un individuo o una organización se verán adversamente afectados por la divulgación o uso de dicho registro;
- d) si el individuo u organización con los que se relaciona dicho registro ha dado su consentimiento para que se otorgue acceso al registro;
- e) si se cuenta con las salvaguardias adecuadas para restringir la divulgación o el uso ulterior de dicho registro;
- f) si dicho registro se ha desidentificado, resumido o consolidado, o si es posible hacerlo;
- g) si hay una necesidad urgente de acceder a dicho registro para prevenir un riesgo grave para la salud o la vida;
- h) si dicho registro tiene carácter delicado o restrictivo; y

- i) si el registro indica de manera razonable que el accidente o incidente pudo haber sido causado por un acto u omisión que, en virtud de las leyes y reglamentos nacionales, es considerado como una negligencia grave, un acto doloso o perpetrado con intención criminal.

Nota 1.— La administración de la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto puede realizarse una vez para determinada categoría de registros, y los resultados pueden incorporarse en las leyes y reglamentos nacionales.

Nota 2.— La autoridad competente podría requerir administrar una prueba de equilibrio de los intereses en conflicto para determinar si ha de permitir que se divulgue un registro, y otra prueba separada de equilibrio de los intereses en conflicto, para determinar si se ha de permitir el uso de un registro.

Nota 3.— En el Manual sobre la protección de la información sobre seguridad operacional, Parte I – Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes (Doc 10053), figuran textos de orientación sobre la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto.

5. REGISTROS DE DECISIONES

Recomendación.— *La autoridad competente debería registrar las razones de la determinación a la que llegó luego de administrar la prueba de equilibrio de los intereses en conflicto. Se deberían poner a disposición las razones y remitirse a ellas cuando sea necesario para decisiones subsiguientes.*

Nota.— Los Estados podrán transmitir las decisiones registradas a la Organización de Aviación Civil Internacional en uno de los idiomas de trabajo de la Organización, para que se archiven en una base de datos pública.

6. INFORME FINAL

Recomendación.— *A fin de limitar el uso del informe final para fines que no sean la prevención de accidentes e incidentes, los Estados deberían considerar:*

- a) *instituir una investigación independiente para dichos otros fines; o*
- b) *diferenciar entre las partes del informe final a fin de permitir el uso de información fáctica allí contenida impidiendo a la vez el uso de análisis, conclusiones y recomendaciones en materia de seguridad operacional para atribuir la culpa o la responsabilidad; o*
- c) *prevenir el uso de informes finales como pruebas en procesos de atribución de la culpa o la responsabilidad.*

Nota.— De conformidad con el Capítulo 6, 6.5, los informes finales se pondrán a disposición del público en pro de la prevención de accidentes y no están sujetos a la protección contemplada en 5.12 del presente Anexo. Sin embargo, el uso de partes del informe final, en particular los análisis, conclusiones y recomendaciones en materia de seguridad operacional, como pruebas ante tribunales nacionales con el propósito de atribuir la culpa o la responsabilidad, es contrario a los fines para los cuales se realizó la investigación.

7. PERSONAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

Recomendación.— *En aras de la seguridad operacional y de conformidad con el Capítulo 3, 3.1, de este Anexo, los Estados deberían considerar no obligar al personal de investigación a emitir opiniones sobre cuestiones de culpa o responsabilidad en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios.*

— FIN —