

IRENE NADAL GÓMEZ

**LA COORDINACIÓN DEL PROCESO  
PENAL Y LA INVESTIGACIÓN  
TÉCNICA DE ACCIDENTES AÉREOS**  
**Perspectiva de Derecho extranjero  
y problemas en el ordenamiento español**

Prólogo de  
María Jesús Guerrero Lebrón

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO

2014

# ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
<b>PRÓLOGO</b> , por <i>María Jesús Guerrero Lebrón</i> .....	11
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	15

## CAPÍTULO I

### **PRIMERA APROXIMACIÓN AL CONFLICTO: LA SEGURIDAD AÉREA Y EL PROCESO PENAL**

I. LA SEGURIDAD AÉREA Y LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS.....	19
II. LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES Y EL PROCESO PENAL.	21

## CAPÍTULO II

### **EL CONFLICTO ENTRE LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA Y LA JUDICIAL EN EL DERECHO INTERNACIONAL Y EXTRANJERO**

I. PLANTEAMIENTO GENERAL .....	27
II. LOS PRINCIPIOS DE LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA SEGÚN EL ANEXO 13 AL CONVENIO DE OACI Y SU COORDINACIÓN CON LA INVESTIGACIÓN JUDICIAL .....	29
III. ANÁLISIS DE DERECHO EXTRANJERO .....	32
1. El Derecho extracomunitario .....	32
1.1. El Derecho de Estados Unidos.....	32
A. Prioridad de la investigación técnica y separación de las investigaciones .....	32
B. Acceso directo a las fuentes de prueba materiales.....	36
C. Solicitud de información a la NTSB para su utilización en un proceso judicial .....	36
a) El testimonio de empleados de la comisión.....	37

	<u>Pág.</u>
b) Solicitud de aportación de documentos para su utilización en el proceso.....	40
D. El valor probatorio en el proceso penal de la información obtenida en la investigación técnica .....	42
1.2. El Derecho de Brasil.....	44
A. La prioridad de la investigación técnica y el inicio de la investigación penal.....	45
B. El acceso al lugar y recogida de fuentes de prueba.....	48
C. Práctica de las pruebas .....	50
D. Intervención del personal SIPAER en la investigación criminal y en el proceso penal. ....	53
E. Utilización de la información SIPAER en el proceso penal.....	54
1.3. El Derecho de Nueva Zelanda .....	58
A. La utilización de los CVR en el proceso penal.....	58
B. Otro material protegido por la <i>TAIC Act</i> .....	60
C. La intervención de los investigadores técnicos y sus colaboradores como testigos .....	62
2. El Derecho de la Unión Europea .....	62
2.1. El Reglamento (UE) 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE.....	62
2.2. El Derecho de Francia .....	67
A. Independencia de la investigación técnica.....	68
B. El acceso a las fuentes de prueba .....	69
C. La información sensible y su incorporación al proceso penal. ....	71
2.3. El Derecho del Reino Unido .....	72
A. Inglaterra, Gales e Irlanda del Norte .....	74
a) Colaboración con la Policía .....	74
b) Colaboración con los <i>Coroners</i> y con cuerpos de bomberos .....	77
c) Colaboración con el Crown Prosecution Service.....	80
B. Escocia .....	82
2.4. El Derecho de Holanda.....	85
2.5. El Derecho de Irlanda.....	89
2.6. El Derecho de Alemania .....	91

### CAPÍTULO III

#### EL INICIO DEL PROCESO PENAL Y SU COORDINACIÓN CON LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA EN NUESTRO ORDENAMIENTO

I. ANTECEDENTES Y NORMATIVA NACIONALES .....	95
II. LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA Y EL INICIO DEL PROCESO PENAL ...	98

	<u>Pág.</u>
III. LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA .....	101
1. Ámbito de aplicación .....	101
2. Régimen de colaboración en la investigación de actos de interferencia ilícita .....	103
IV. ACTUACIONES OBJETO DE COORDINACIÓN.....	106
1. El acceso al lugar del accidente y la actuación sobre el mismo .....	107
1.1. Las primeras actuaciones sobre el lugar de los hechos .....	109
1.2. La elaboración del atestado .....	113
1.3. La inspección ocular .....	117
2. La recogida, aseguramiento y custodia de restos .....	119
2.1. Recogida de muestras únicas .....	121
A. Muestras que no se alteran sustancialmente o se destruyen ...	122
B. Muestras que se alteran sustancialmente o se destruyen .....	124
2.2. La recuperación y custodia de los registradores de vuelo .....	128
2.3. Obtención de otros documentos y otras fuentes de prueba .....	131
A. La obligación de entregar la documentación.....	132
B. Forma de entrega de la documentación.....	134
2.4. Levantamiento de cadáver .....	135
3. La práctica de pruebas en la investigación técnica y su coordinación con la investigación judicial .....	136
3.1. Custodia y práctica de las pruebas sobre objetos materiales .....	137
A. El objeto o fuente de prueba está en poder de la autoridad encargada de la investigación técnica .....	138
a) Procedimiento general .....	138
b) Fuentes de prueba que contienen información sensible ..	141
c) Supuestos en los que la prueba no puede ser repetida.....	143
B. El objeto o fuente de prueba está en poder de la autoridad encargada de la instrucción penal .....	145
3.2. Pruebas de tipo médico a realizar sobre las personas afectadas.....	147
A. La autopsia.....	147
B. Otras pruebas médicas.....	148
a) La historia clínica y su introducción en el proceso con carácter general. ....	149
b) La historia clínica y la investigación de accidentes.....	151
3.3. La prueba personal .....	153
A. La localización e identificación de testigos .....	154
B. Las entrevistas a los testigos .....	155
a) Entrevistas a responsables penales.....	158
b) Entrevistas a testigos sin responsabilidad penal.....	160

	<u>Pág.</u>
4. Órgano encargado de resolver conflictos .....	161

#### CAPÍTULO IV

### LA INFORMACIÓN PROTEGIDA Y SU INCORPORACIÓN AL PROCESO PENAL

I. LA INFORMACIÓN PROTEGIDA EN EL ÁMBITO DEL CONVENIO DE CHICAGO.....	164
II. LA PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN EN EL REGLAMENTO 996/2010.	168
III. LA NORMATIVA INTERNA Y, EN ESPECIAL, LA LEY DE SEGURIDAD AÉREA.....	172
IV. PROCEDIMIENTO GENERAL PARA LA DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN PROTEGIDA .....	175
1. En qué supuestos puede procederse a la divulgación de los registros protegidos .....	175
2. Quién debe decidir sobre la divulgación de los registros .....	178
3. Qué información puede difundirse .....	183

#### CAPÍTULO V

### LA PRUEBA EN EL PROCESO PENAL POR HECHOS RELACIONADOS CON UN ACCIDENTE O INCIDENTE AÉREO GRAVE

I. CONSIDERACIONES GENERALES .....	187
II. EL VALOR EN EL PROCESO PENAL DEL MATERIAL PROCEDENTE DE LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA .....	188
1. La información no reservada: incorporación al proceso y valor probatorio..	189
1.1. El atestado y las diligencias sumariales .....	192
1.2. La prueba en el juicio oral .....	193
2. La información reservada.....	195
2.1. Las entrevistas realizadas en la investigación técnica.....	196
A. El valor de la entrevista del imputado en el proceso penal.....	196
B. Declaraciones de testigos.....	200
2.2. Información de índole personal, en especial la relativa a la información médica de las personas .....	202
2.3. Información relativa a registros y transcripciones de voces, imágenes y datos de vuelo recopilados por la investigación técnica.....	208
2.4. Especialidades procesales en la incorporación de información reservada al proceso .....	218
3. El Informe Final .....	220
3.1. El Informe Final como medio probatorio unitario.....	222
3.2. El Informe Final como medio probatorio mixto.....	226
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>233</b>

## PRÓLOGO

### I

*La tarea de prologar un libro con este contenido, que acepté hace unos meses y que aplacé, no por falta de interés, sino por la necesidad de cumplir con otras obligaciones, me resulta en el momento en que redacto estas líneas la excusa perfecta para hacer referencia a acontecimientos de actualidad que harán que el pasado mes de julio quede en los anales de la historia de la aviación como un mes negro.*

*Uno de ellos, además, viene a sumarse a otro reciente suceso por lo que, por desgracia y rompiendo todas las estadísticas, dos trágicos accidentes de la misma compañía han originado en apenas cuatro meses varios centenares de víctimas mortales.*

*La primera de las catástrofes a que nos referimos ocurrió el 8 de marzo de 2014. Fue un vuelo desaparecido operado por Air Malaysia en un Boeing 777 que llevaba 227 pasajeros y una tripulación de 12 personas. Las extrañas circunstancias de la desaparición (parece haberse concluido que el transpondedor y el ACARS de la aeronave fueron deshabilitados intencionadamente, lo que concuerda con los datos del radar, que también parecían conducir hacia la acción deliberada de alguien) y el despliegue de medios que han tenido que activarse sin resultado satisfactorio ha permitido calificar dicho siniestro como una de las operaciones de investigación y de búsqueda más difíciles y costosas de la historia de la aeronáutica, y como un suceso sin precedentes en la aviación moderna.*

*El segundo suceso ocurrió con otro vuelo de Air Malaysia, también en un Boeing 777, que fue derribado por un misil el 18 de julio, mientras sobrevolaba el este de Ucrania.*

*Junto a ellos, han sido noticia en el mes de julio de 2014, un avión de TransAsia, el día 23, que intentaba aterrizar en medio de una tormenta y que se estrelló fuera del aeropuerto de una isla taiwanesa causando la muerte a 48 personas; y el accidente de Swiftair al día siguiente, compañía española que a través de un wet lease operaba en un MD-83 un vuelo de Air Algerie en el que viajaban 116 personas (6 de ellos pertenecientes a la tripulación española y 110 pasajeros) y*

*que, a la espera de lo que determine la investigación técnica, parece que también fue víctima de las malas condiciones climatológicas.*

*Cuatro accidentes de esta dimensión en apenas cinco meses no pasarían de ser noticia y de romper todas las previsiones (el transporte aéreo es el medio de transporte más seguro), si no fuera porque en la aviación, casi desde sus orígenes, y sirviendo de paradigma al resto de los medios de transporte, tras cada accidente o incidente grave se lleva a cabo una investigación técnica cuya misión es esclarecer las probables causas del accidente con el único propósito de extraer lecciones que permitan prevenir sucesos parecidos en el futuro.*

## II

*A pesar de que, como decimos, la historia de la investigación técnica de los accidentes va indisolublemente unida a la historia de la aviación, la finalidad y el propósito que se persigue con esta tarea no siempre es comprendida, ni dentro ni fuera del sector.*

*Desde luego en el ámbito jurídico, y a pesar de que la cobertura normativa ha estado clara desde su consagración en el art. 26 del Convenio de Chicago de 1944, y más aún desde que en 1951 se desarrollara su régimen jurídico en virtud de la primera versión del anexo 13, estas normas permanecen casi desconocidas para una gran mayoría de los operadores del Derecho.*

*Hay varias razones que pueden explicar el general desconocimiento y también la falta de especialistas en esta materia. En primer lugar hay que tener en cuenta que la actividad de la navegación aérea se desarrolla en un entorno en el que abundan técnicos (fundamentalmente ingenieros, pilotos, controladores, técnicos de mantenimiento, tripulantes de cabina e ingenieros de navegación aérea), pero son escasos los juristas. Y en segundo lugar debe tenerse presente que el Derecho aéreo no está reconocido como disciplina en la formación universitaria de grado, y son escasos los cursos que abordan esta materia en el posgrado, y por lo tanto pocos los que han tenido ocasión de acercarse a esta materia desde el ámbito jurídico. La consecuencia de ese déficit formativo es que es difícil encontrar a doctos en la materia entre los profesionales del ámbito: abogados, jueces y fiscales.*

*Evidentemente eso dificulta la tarea a quienes, como yo, desde la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, y como miembro de grupos de trabajo en la Organización de Aviación Civil Internacional y en otros foros relacionados con la legislación aeronáutica, nos encontramos con cometidos casi utópicos, pero que hacen más apasionante nuestra profesión.*

*Sin duda la monografía de Irene supone una notable contribución a la literatura jurídica aeronáutica, ya que su análisis y sus propuestas parten de un profundo conocimiento de las instituciones procesales del sistema jurídico español y de otros ordenamientos, y de la normativa aérea nacional, supranacional e internacional. Además, la exposición de las soluciones que se aportan desde una perspectiva comparada enriquece el panorama de propuestas que podrán*

*manejarse a la hora de diseñar el esquema de coordinación entre la investigación técnica y la investigación judicial en España.*

*No es de extrañar si tenemos en cuenta el perfil profesional de la autora, quien suma a su experiencia académica como Profesora Titular de Derecho Procesal en la Universidad de las Islas Baleares el desempeño del puesto de Magistrada suplente en la Sección Penal de la Audiencia de Baleares. Varias monografías de su autoría avalan su técnica expositiva, que permite una lectura ágil sin perder rigurosidad y precisión. A todo ello se suma que, por circunstancias familiares, conoce de cerca la realidad técnica y profesional de un mundo tan específico, lo que puede apreciarse sin duda a lo largo de las páginas que siguen.*

### III

*Cuando ensalzamos la oportunidad de esta obra no lo hacemos (sólo) por la coincidencia en el tiempo (casual) con los desgraciados eventos que hemos mencionado. Eso podría interpretarse como una atribución de facultades premonitorias a la autora, y no es esa nuestra intención. En realidad, una de las virtudes de la monografía que comentamos deriva de un hecho predecible. Y es que el concienzudo estudio sobre la coordinación entre el proceso penal y la investigación técnica de accidentes que tiene ante sí el lector se presenta justo en el momento en que está en fase de elaboración el Protocolo de coordinación en España.*

*En verdad se trata de una labor pendiente o en fase de ejecución, en todos los países de la Unión Europea, los cuales, conforme al Reglamento (UE) núm. 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, y más concretamente, de lo dispuesto en su art. 12.3, habrán de garantizar «que las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad, por un lado, y otras autoridades que pudieran estar implicadas en las actividades relacionadas con las investigaciones, como las autoridades judiciales, de aviación civil, de búsqueda y rescate, por otro, cooperen mutuamente mediante acuerdos previos».*

*La doctora Nadal se centra en el capítulo segundo en los ejemplos de sistemas jurídicos que han avanzado en dicha coordinación, como el Derecho francés, el británico, el holandés, el irlandés y el alemán; pero todos los países de la Unión Europea, sin excepción, están vinculados por la señalada obligación.*

*De hecho, en esa tarea se encuentran inmersas en este momento las autoridades españolas, y participa de forma directa quien redacta estas líneas. Se trata de diseñar un Protocolo para la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil que permita coordinar las actuaciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (a la que tengo el honor de pertenecer, como vocal del Pleno), los jueces encargados de la investigación judicial, así como las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, que actuarán bajo sus órdenes.*



*Y es que, tal como señala en su libro Irene, en el caso de la aviación se ha producido la paradoja de que en la misma medida en que se ha avanzado en seguridad, y se ha reducido en términos generales el número de accidentes, se han ido incrementando el número de procesos penales destinados a discernir si pueden o no apreciarse conductas penales en dichos sucesos, produciéndose lo que se ha venido a llamar la «criminalización de la aviación» (para contrarrestar lo cual han surgido también otras corrientes denominadas «Just Culture»). De ahí que la actuación simultánea de los investigadores técnicos y de la policial judicial requiera una planificación que permita el óptimo desarrollo de los cometidos que persiguen cada uno de estos agentes: la prevención de futuros accidentes, en el caso de los primeros, y la depuración de responsabilidades criminales o civiles, en el de los segundos. A la perfecta armonía de ambas tareas contribuye de forma muy notable la obra que he tenido el placer de prologar.*

María Jesús GUERRERO LEBRÓN  
Vocal de la CIAIAC  
Sotogrande, agosto de 2014

## INTRODUCCIÓN\*

Para quienes no estamos familiarizados con el ámbito aeronáutico, el estudio o la mera lectura de informes sobre accidentes de aviación puede parecernos a priori, algo inútil, desagradable y quizás hasta morboso. De ahí mi asombro cuando descubrí que en las revistas más conocidas de aviación, una de las principales secciones estaba dedicada a analizar informes de accidentes aéreos. Me costaba entender que alguien pudiera leer o estudiar estos informes en los que yo no era capaz de encontrar más que motivos para el dolor o la ansiedad.

Al acercarme a la materia con mayor profundidad y buscar las razones por las que tales informes tenían tanta importancia, pude apreciar cómo la perspectiva desde la cual los profesionales e incluso aficionados a la aviación mostraban su interés se debía a una persistente labor de mejora de la seguridad aérea. Es la materialización del dicho, conforme al cual «de los errores se aprende». Detrás del estudio y análisis de las causas de un accidente o incidente aéreo grave está la búsqueda incansable del error, de lo que no ha funcionado, de lo que se ha hecho mal, para aprender y evitar que en el futuro pueda volver a repetirse. De ahí que, desde sus orígenes, el procedimiento para la investigación técnica de accidentes no haya perseguido la búsqueda de culpables ni la imposición de sanción alguna. Este sistema ha protegido a sus fuentes, consiguiendo con ello garantizar la total colaboración de todos los sujetos implicados y la disponibilidad de información para la investigación. Este espíritu de mejora, de búsqueda de las causas y la implementación de soluciones ha dado sus frutos a lo largo de su historia y ha permitido hacer de la aviación el medio de transporte más seguro.

Sin embargo, un accidente con víctimas mortales es también una tragedia que exige por parte de la sociedad la búsqueda de posibles responsables penales. El proceso penal es el instrumento necesario para la realización del Derecho penal en un Estado de Derecho. Por ello, el inicio de un proceso de esta naturaleza cuando acontece un accidente aéreo de estas características es la vía adecuada

---

\* El presente trabajo se ha elaborado en el marco del Proyecto de Investigación «Estudio interdisciplinar de la nueva normativa aeronáutica sobre seguridad aérea e investigación de accidentes e incidentes aéreos graves» (DER2011-24446), del que Irene Nadal Gómez es la investigadora principal y que ha sido concedido y financiado por el Ministerio de Ciencia y Educación en la Convocatoria de 2011, con plazo de desarrollo de 2012 a 2014.

para la búsqueda de eventuales responsables penales y la imposición en su caso de la sanción legalmente prevista. No hay que perder de vista que la pena es la consecuencia jurídica del delito y que tiene como finalidad general la prevención de las conductas constitutivas de ilícitos. A través de la previsión de la pena para dichas conductas en las leyes penales se pretende proteger un bien jurídico valorado por la sociedad y evitar que éste sea agredido por la comisión de las conductas tipificadas. Ahora bien, la concepción de la pena como retribución del delito implica que su imposición tiene lugar al haberse cometido aquél responsablemente. Ello significa que en la medida que el proceso penal sirve para la realización del Derecho penal, está siendo a la vez el instrumento para la consecución de dicha finalidad, esto es, evitar que las conductas penales culpablemente cometidas se reiteren.

Visto esto así, resulta que tanto la investigación técnica de accidentes como el proceso penal tienen la misma finalidad pero a través de dos medios esencialmente opuestos. Mientras que la primera se basa en la creación de un clima de confianza a través de la ausencia de sanciones, la segunda busca la culpabilidad como elemento determinante y configura precisamente la sanción como instrumento para conseguir su finalidad.

La investigación técnica ha demostrado sobradamente su capacidad para conseguir dicho fin. Por el contrario, el Derecho penal no ha tenido tanto éxito. Sin embargo éste constituye una exigencia y una garantía de la sociedad, irrenunciable, en tanto que conforma un sistema de protección de bienes jurídicos necesarios para la sociedad. Ello hace que ninguno de los dos procedimientos sea renunciable por la sociedad y que por tanto sea necesario analizar los puntos de contacto entre ellos y las reglas conforme a las cuales deben desarrollarse sus relaciones. En este análisis es importante destacar un aspecto que afecta a dichas relaciones en el momento inicial de las mismas. Se trata de la posible actuación culpable de uno o varios sujetos como factor causante del accidente. Así, cuando el origen de un accidente es la conducta culpable, la investigación técnica deja de tener sentido ya que se demuestra ineficaz. Precisamente el hecho de que la mayoría de los accidentes aéreos no hayan tenido su origen en una conducta voluntaria, sino en errores mecánicos o errores humanos honestos es lo que ha convertido a este mecanismo en un medio efficacísimo para su prevención. En cambio, el proceso penal puede ejercer su fuerza disuasoria cuando castiga las conductas que persiguen la producción del accidente, puesto que por su propia esencia, está en manos de sus autores evitarla.

Por tanto, parece que la determinación de la existencia de conductas culpables como causas del accidente es el elemento decisivo para establecer cuál de los dos instrumentos será el más útil para conseguir su fin y desde esta perspectiva lo han contemplado algunos ordenamientos, como es el caso del inglés y más recientemente el brasileño. Sin embargo, no siempre es fácil saber cuándo estamos ante conductas culpables, especialmente cuando hay que distinguir entre la negligencia punible y la que sólo constituye un error humano admisible. Esto es algo que debe afrontar cada legislador y determinar de la manera más clara posible, en especial, cuando se trata de un ámbito que supone una importante gestión de riesgo. No sólo de cara a la sociedad, sino también a los trabajadores del sector

que tienen derecho a saber por su propia seguridad jurídica donde comienzan los límites del ilícito penal para poder conducirse con la responsabilidad que los haga merecedores en su caso de la correspondiente sanción.

Estas consideraciones están en el fondo del trabajo que he llevado a cabo en esta monografía pero deben ser resueltas por el legislador, ya que suponen la toma de posiciones en muchas cuestiones de política legislativa. Me ha correspondido, eso sí, analizar con detalle la problemática que ocasiona la normativa existente cuando la investigación de un accidente aéreo va acompañada de la tramitación de un proceso penal. Como fruto de este análisis he podido aportar posibles soluciones que, si bien no resuelven totalmente los problemas, abren vías para la coordinación. Ha resultado muy interesante analizar no sólo la normativa internacional que trata esta materia y a la que cada vez se presta mayor atención, sino también la forma en la que otros ordenamientos se han enfrentado y han resuelto los posibles problemas de coordinación. En el análisis de la normativa interna se ha abordado no sólo el problema de la colaboración entre ambas investigaciones, sino también los efectos que la misma puede producir sobre el proceso penal y en especial sobre el posible valor probatorio de determinada información procedente de la investigación técnica. Estas reflexiones, que valoran las consecuencias reales que para el desarrollo del proceso penal puede llegar a tener la incorporación de información procedente de la investigación técnica, también pueden ayudar a replantear las relaciones entre ambos procedimientos.

Sin duda algunos de los puntos de vista que aquí se ofrecen serán criticables y suscitarán algún debate. En la medida que ello pueda servir para mejorar la seguridad aérea, a la vez que se cumplen las exigencias del Estado de Derecho, tanto para los trabajadores de este sector como para el resto de la sociedad, este debate será útil y fructífero.

Por mi parte quiero agradecer la ayuda desinteresada que me han prestado tantas personas y sin la cual este trabajo no hubiera podido existir. En primer lugar a mi esposo Antonio, ingeniero aeronáutico y enamorado de la aviación, por su apoyo personal y profesional. Junto a él mi agradecimiento a María Jesús Guerrero, profesora de Derecho mercantil y vocal jurídico de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos por su inestimable asesoría y apoyo en el desarrollo del trabajo. A mis compañeros de proyecto, Isabel Tapia, Francisco López y Rosa Arrom, que han tenido la paciencia de leer y comentar este trabajo conmigo; así como otros profesionales del sector, pilotos, ingenieros y controladores aéreos, que me han ayudado mucho con sus aportaciones y comentarios.

## CAPÍTULO I

### **PRIMERA APROXIMACIÓN AL CONFLICTO: LA SEGURIDAD AÉREA Y EL PROCESO PENAL**

#### **I. LA SEGURIDAD AÉREA Y LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS**

Una de las principales y más eficaces vías que tradicionalmente ha sido utilizada para la mejora de la seguridad aeronáutica ha sido la investigación técnica de los accidentes e incidentes aéreos. Mediante esta investigación se pretende averiguar cuáles han sido las causas que los han ocasionado, no como fin principal sino como medio para evitar que vuelvan a producirse, a través de la formulación de las correspondientes recomendaciones de seguridad. Se trata de una investigación de carácter técnico, que en ningún momento pretende la determinación de culpa o responsabilidad alguna.

Como señala LÓPEZ QUIROGA<sup>1</sup>, desde el origen del Derecho aéreo se apreció la importancia que para la seguridad conlleva la investigación de los incidentes de aviación. Con esta preocupación se elaboró desde mediados del siglo pasado la normativa internacional sobre esta materia, que ha venido siendo objeto de constantes actualizaciones. En tanto que la aviación comercial es un fenómeno de enorme trascendencia en el mundo globalizado resulta de gran importancia la existencia de normativa de Derecho internacional que trate cómo debe desarrollarse la investigación técnica de un accidente aéreo. Esta normativa ofrece pautas y estándares comunes en una materia de gran contenido técnico y en la que, como consecuencia de la globalización que acabamos de señalar, intervienen en muchas ocasiones varios países.

En concreto, el art. 26 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional de 1944 ya estableció la obligación de los Estados contratantes de investigar los accidentes o incidentes graves. Pero sin duda es el Anexo 13 al citado Convenio la principal referencia a esta materia del que cabe citar el Preámbulo en

---

<sup>1</sup> Cfr. «La investigación técnica de accidentes e incidentes de la aviación», en *Régimen jurídico del transporte aéreo*, Civitas, 2005, pp. 581 y ss.

su décima edición de 2010<sup>2</sup>, donde se afirma que «el Consejo adoptó inicialmente las normas y métodos recomendados para encuestas de accidentes de aviación el 11 de abril de 1951, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), con la designación de Anexo 13 al Convenio. Las normas y métodos recomendados se basaron en recomendaciones formuladas por el Departamento de investigación de accidentes en su Primera Conferencia, celebrada en febrero de 1946, las cuales se desarrollaron posteriormente en la Segunda Conferencia del Departamento, celebrada en febrero de 1947»<sup>3</sup>.

Esta normativa, como veremos, se completa con otra de rango europeo y con las diferentes normas del ordenamiento interno, que dibujan en su conjunto un marco normativo aplicable a la investigación técnica de accidentes aéreos<sup>4</sup>.

Pero más allá de toda esta normativa, lo cierto es que la historia de la aviación se ha visto afectada de manera significativa por algunos accidentes y, en especial, por los hallazgos obtenidos con ocasión de la investigación técnica de los mismos. R. M. ARNALDO, C. CUERNO y M. J. GUERRERO, expertas conocedoras de esta materia relatan en un apartado de su trabajo, *La investigación de accidentes de aviación civil*<sup>5</sup>, doce accidentes aéreos que cambiaron la historia de la aviación. Tal y como ellas señalan: «En algunos casos su influencia ha venido determinada por el descubrimiento de fallos estructurales debidos a fenómenos desconocidos hasta aquel momento, como los accidentes de los Comet, o del avión de Aloha Airlines. Otros, en cambio han pasado a la historia por la magnitud de la tragedia humana, como el de Los Rodeos. En otros casos, se ha tratado de accidentes producidos en circunstancias extremadamente improbables, como el de Helios Airways, el choque en el aire en las inmediaciones del lago Constanza, o el vuelo de Air France 447. También se han seleccionado algunos accidentes que han dado lugar a revisiones profundas de las metodologías de investigación (Air Ontario), rectificaciones de diseño de los modelos de avión involucrados (US Air 427, TWA 800, American Airlines A300), o su total retirada de la operación (Concorde, año 2000)».

En definitiva, la investigación técnica de accidentes de aviación constituye una actividad claramente dirigida a la mejora de la seguridad de la aviación y que en tal finalidad encuentra su razón última de ser, habiendo demostrado a lo largo de más de medio siglo su eficacia para reducir la siniestralidad aérea. Desde esta perspectiva abordaremos en las líneas que siguen la posible conexión de este procedimiento con el proceso penal, como objeto de este trabajo.

---

<sup>2</sup> Este Anexo está dedicado expresamente a la «Investigación de accidentes e incidentes de aviación» y es el referente internacional sobre la materia. Hay que recordar que en virtud del art. 96 de la Constitución Española, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en Chicago en 1944, forma parte de nuestro ordenamiento interno y está en vigor desde el 4 de abril de 1947. La edición que manejamos en el momento de realizar este trabajo está en vigor desde el 18 de noviembre de 2010.

<sup>3</sup> Para consultar con más detalle la evolución del Anexo véase el Preámbulo del mismo.

<sup>4</sup> Para un análisis más detallado de los antecedentes legislativos en la normativa internacional puede verse LÓPEZ QUIROGA, «La investigación de accidentes...», *op. cit.*, pp. 581-585.

<sup>5</sup> Publicado en Madrid (2012). En concreto, pp. 126-151.