

Delitos aeronáuticos. Investigación de accidentes de aviación

Rosa María Díaz Pérez

Fiscal Auxiliar 1º a Nivel Nacional del Ministerio Público

RESUMEN

Regular jurídicamente la actividad aérea constituye un gran avance para la seguridad y eficiencia en el uso de la aeronáutica. Sin embargo también existe una serie de delitos ligados a esta actividad que son estudiados en este trabajo, así como la naturaleza de las investigaciones que debe adelantar la justicia en materia de accidentes aéreos.

También abordamos lo referente a la interferencia ilícita que definimos como las acciones, hechos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo; cualquier acto que afecte, la seguridad operacional, bien sea dentro de las instalaciones de los aeropuertos, las personas, los equipos, así como todo lo que perturbe la seguridad operacional del vuelo; para conformar un cuadro aproximado de los delitos referentes a la actividad aeronáutica, que se complementa con las normas a seguir en caso de accidentes aéreos y el resguardo del sitio del suceso a objeto de preservar pruebas para la correcta administración de justicia.

Palabras claves: Aeronáutica, transporte aéreo, aeropuertos

ABSTRACT

Legally regulate air activity is a major step forward for the safety and efficiency of aviation. But there is also a series of crimes linked to this activity are studied in this work, and the nature of the research must advance justice in air accidents.

We also address the interference terms we define as unlawful the actions, events or attempts, to jeopardize the safety of civil aviation and air transport, any act that affects the safety, either within the airport facilities, individuals, teams and all that disturbs the safety of the flight to form an approximate picture of crimes relating to aviation activity, which is complemented by the rules to follow in case of air accidents and the protection of the site Event in order to preserve evidence for the proper administration of justice.

Keywords: aeronautics, air transport, airports

REFLEXIONES INICIALES

La aviación civil es una herramienta poderosa para la evolución de la sociedad moderna; el transporte aéreo, creciente y fortalecido, contribuye activamente con el desarrollo económico de muchos países. Por otra parte, más allá de su repercusión económica, la actividad aeronáutica enriquece el tejido social y cultural, contribuyendo al logro de la paz y prosperidad en todo el mundo.

Ante el crecimiento vertiginoso de la actividad aérea, los Estados han considerado necesario la implementación de normas jurídicas que la regulen, las cuales reglamentan el ejercicio de su variada gama de actividades, así como el establecimiento y uso de las infraestructuras necesarias para su funcionamiento, destinadas a fines civiles, comerciales o no, y militares. Este conjunto de actividades y circunstancias es lo que da origen a lo que conocemos como Derecho Aeronáutico, el cual se encuentra vinculado directamente a la navegación aérea.

Ahora bien, las normas que rigen esta actividad pueden ser, de origen nacional o interno, esto es, adoptadas unilateralmente por cada Estado, y de origen internacional, derivadas de acuerdos bilaterales o multilaterales entre varios Estados o de organizaciones constituidas por la propia comunidad internacional, como lo es la Organización de Aviación Civil Internacional (Oaci).

Las normas internacionales y regulaciones necesarias para la seguridad, la eficiencia y la regularidad del transporte aéreo, emanan de la Oaci que se distingue por ser un medio de cooperación en todos los campos de la aviación civil, proporcionando, además, asistencia técnica a los países que requieran su colaboración; básicamente, la función de la Oaci es regularizar el transporte aéreo internacional para hacerlo seguro, eficaz y eficiente.

Como cualquier otra actividad del quehacer humano, se considera importante destacar que el desempeño de la actividad aeronáutica genera responsabilidades jurídicas, de las cuales existen dos tipos esenciales en el ámbito aeronáutico, la responsabilidad civil y la responsabilidad penal.

En el ámbito civil, la responsabilidad contractual estaría determinada, a título de ejemplo, en el incumplimiento de un contrato válido, o como sanción prescrita en una cláusula penal dentro del mismo, para los casos de incumplimiento o demora en el cumplimiento; y se estima extracontractual, aquella que es exigible, por daños y perjuicios, por el acto de otro y sin vinculación con la estipulación contractual. En tanto que, la responsabilidad penal, estaría determinada por la comisión de alguno o algunos delitos contemplados en la Ley de Aeronáutica Civil¹ o en las leyes penales, por ser auténticamente criminal, lleva consigo la imposición de una sanción o medida de seguridad (Belisario, 2008: 188).

En este análisis del derecho interno, es conveniente tener presente que el Poder Público Nacional, es la autoridad o gobierno que se encuentra en todos los niveles de la organización del Estado. Al respecto, es pertinente señalar que el numeral 26 del artículo 156 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela dispone lo siguiente: “**Artículo 156.** Es de la competencia del Poder Público Nacional: (...) 26. El régimen del transporte nacional, de la navegación y del transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y lacustre, de carácter nacional; de los puertos, de aeropuertos y su infraestructura...”

Se desprende de la disposición transcrita, que el régimen integral de la navegación y transporte aéreo, así como el de los aeropuertos y su infraestructura, es competencia del Poder Público Nacional y se regirá por la Ley de Aeronáutica Civil y demás disposiciones normativas, que con arreglo a ella, se dicten. Así observamos cómo, nuestro texto fundamental y nuestra legislación sobre la materia, busca salvaguardar la seguridad, defensa y el interés público en este ámbito, a través de una navegación aérea segura, ordenada y eficiente, ejerciendo su soberanía.

A continuación, y en la primera parte de este artículo, se harán algunas consideraciones generales sobre los delitos aeronáuti-

¹ Ley de Aeronáutica Civil (2009), Gaceta Oficial Número 39.140.

cos, seguidas del análisis del tipo penal de más frecuente ocurrencia, establecido en nuestra legislación especial sobre la materia, como lo es el delito de interferencia ilícita. En la segunda parte, se expondrán los aspectos fundamentales de la investigación de los accidentes de aviación.

Luego de realizados estos señalamientos, paso a suscribir lo siguiente:

**CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE
LOS DELITOS AERONÁUTICOS / ANÁLISIS DEL TIPO
PENAL DE MÁS FRECUENTE OCURRENCIA -DELITO
DE INTERFERENCIA ILÍCITA- ESTABLECIDO
EN LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL VENEZOLANA.**

Inicialmente, se considera importante destacar la importancia de efectuar un análisis de la teoría del delito, que nos dará la respuesta a la pregunta más importante en este ámbito ¿qué es delito?; al respecto, la teoría analítica del delito lo define como aquella conducta típica, antijurídica y culpable; visto así, el análisis de esta teoría debe ser estratificado, es decir que debe avanzar por pasos.

En primer lugar, siguiendo los aspectos fundamentales de esta teoría, tenemos que debe tratarse de una conducta humana; en segundo lugar, debe generar un daño o la puesta en peligro de vidas y bienes ajenos y estar prohibido con relevancia penal por una fórmula legal que es el tipo o supuesto de hecho legal. Esta característica adjetiva de la conducta es la tipicidad, la cual hace efectivo el cumplimiento del principio de legalidad, en su expresión latina *nullum crimen, nulla poena sine lege*, establecido en el artículo 49, numeral 6 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, al señalar que "...ninguna persona podrá ser sancionada por actos u omisiones que no fueren previstos como delitos, faltas o infracciones en leyes preexistentes..."; así como en el artículo 1 del Código Penal venezolano, señalando que "...nadie podrá ser castigado por un hecho que no estuviere

expresamente previsto como punible por la ley, ni con penas que ella no hubiere establecido previamente...”

En tercer lugar, la lesividad del comportamiento típico no debe estar resuelta por el ordenamiento jurídico mediante ningún precepto permisivo, es decir, no debe estar amparado por una causa de justificación; toda vez que, al no existir ningún permiso jurídico, la conducta típica también es antijurídica, es decir, contraria a derecho, lo que hace factible la continuación del análisis.

Por último, entre los aspectos principales de este análisis estratificado del delito, está la culpabilidad, el cual comprende que el injusto debe ser reprochable al agente en forma personal.

Ahora bien, al tener claro el análisis que debemos aplicar para conocer si, en el caso concreto, estamos en presencia de un delito, surge la necesidad, en el ámbito que nos ocupa, de definir el delito aeronáutico, como la acción u omisión ejecutada en el ejercicio de la actividad aeronáutica, descrita como ilícita por la Ley de Aeronáutica Civil venezolana, cuya materialización tiene una consecuencia jurídica, la sanción.

Dicho esto, en la actividad aeronáutica pueden presentarse circunstancias donde una aeronave es utilizada como lugar o medio de comisión de un delito, no solamente los establecidos en la Ley de Aeronáutica Civil, sino también podemos estar en presencia de supuestos de hecho o tipos penales descritos en otras leyes.

Es pertinente señalar, que, al analizar la Ley de Aeronáutica Civil, podemos afirmar que contiene una clara diferencia entre delitos y faltas, sobre la base de la sanción imponible, lográndose precisar que el delito aeronáutico, sería el hecho típico castigado con prisión, mientras que las faltas acarrearán como consecuencia la imposición de multas, revocatoria y/o suspensión de licencias, permisos, entre otras.

Analizando el Capítulo III, titulado “De los Delitos Aeronáuticos y Conexos” de nuestra legislación interna sobre la materia, observamos un total de catorce delitos, establecidos desde el artículo 138 hasta el artículo 151, describiendo lo siguiente:

ART.	DESCRIPCIÓN	ESTRUCTURA DE LA NORMA
138	<p>Circulación Aérea en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas.</p> <p>Bien jurídico tutelado: La seguridad y defensa de la Nación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sujeto Activo: Cualquier persona que conduzca una aeronave u objeto que se desplace o sostenga en el aire. • Sujeto Pasivo: El Estado. • Acción: Circulación aérea por zonas prohibidas, restringidas o peligrosas causando riesgo a la navegación aérea o a la seguridad y defensa de la nación. • Sanción: Prisión de 6 a 8 años. • Agravante: Si el que conduce la aeronave no cumple con la orden de aterrizar; la pena se aumentara de un tercio a la mitad.
139	<p>Circulación aérea por zonas distintas a las establecidas y en aeródromos o aeropuertos no autorizados.</p> <p>Bien jurídico tutelado: La seguridad de la Nación y la seguridad de la Aviación Civil.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sujeto Activo: Cualquier persona que conduzca una aeronave. • Sujeto Pasivo: El Estado. • Acción: Atravesar la frontera por lugares distintos a los establecidos por la autoridad competente, poniendo en peligro la circulación aérea. / Quien aterrice o despegue de un aeródromo o aeropuerto distinto al autorizado por la autoridad competente. / Salvo que ejecute la acción por situaciones de emergencia. • Sanción: Prisión de 6 a 8 años. • Agravante: Si el que conduce la aeronave no cumple con la orden de aterrizar; la pena se aumentará de un tercio a la mitad.
140	<p>Interferencia de la seguridad operacional y de la Aviación Civil.</p> <p>Bien jurídico tutelado: La seguridad operacional y de la Aviación Civil.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sujeto Activo: Cualquier persona. • Sujeto Pasivo: El Estado / el Explotador de la Aeronave. • Acción: Por cualquier medio o acto interfiera ilícitamente la seguridad operacional o de la aviación civil. • Sanción: Prisión de 6 a 8 años.
141	<p>Lanzamiento de cosas o sustancias.</p> <p>Bien jurídico tutelado: La seguridad de los ciudadanos y bienes en tierra. / Medio Ambiente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sujeto Activo: Cualquier persona. • Sujeto Pasivo: Cualquier persona. • Acción: Lance cosas o sustancias nocivas desde una aeronave o desde cualquier objeto que sin serlo utilicen el espacio aéreo. • Sanción: Prisión de 6 a 8 años. A excepción de lo establecido en la normativa técnica.

ART.	DESCRIPCIÓN	ESTRUCTURA DE LA NORMA
142	Desviación y obtención fraudulenta de rutas. Bien jurídico tutelado: La seguridad del Estado y de la Aviación Civil.	<ul style="list-style-type: none"> • Sujeto Activo: Cualquier persona. • Sujeto Pasivo: El Estado. • Acción: Desvíe la ruta sin causa justificada o utilice una ruta de manera fraudulenta. / Obtenga, tramite, otorgue una ruta de manera fraudulenta. • Sanción: Prisión de 6 a 8 años. • Agravante: Si el desvío injustificado de la ruta persigue un provecho o causa falsa alarma, la pena será de ocho a diez años de prisión.
143	Señales de individualización de aeronaves. Bien jurídico tutelado: La seguridad del Estado y de la Aviación Civil.	<ul style="list-style-type: none"> • Sujeto Activo: Cualquier persona. • Sujeto Pasivo: El Estado. • Acción: Coloque en una aeronave marcas falsas de nacionalidad, matrícula o cualquier otra señal de individualización. / Altere las verdaderas o explote una aeronave sin marcas de nacionalidad, matrícula o señales de individualización. • Sanción: Prisión de 6 a 8 años.
144	Conducción ilegal de aeronaves. Bien jurídico tutelado: La seguridad de la Aviación Civil.	<ul style="list-style-type: none"> • Sujeto Activo: Cualquier persona. • Sujeto Pasivo: El Estado. • Acción: Conducir una aeronave sin señales de individualización, el permiso correspondiente o con más de una nacionalidad. • Sanción: Prisión de 6 a 8 años.
145	Derribo o inutilización de aeronaves. Bien jurídico tutelado: Seguridad de la Nación y la seguridad de la Aviación Civil.	<ul style="list-style-type: none"> • Sujeto Activo: Cualquier persona. • Sujeto Pasivo: El Estado. • Acción: Por cualquier modo derribe o inutilice una aeronave. • Sanción: Prisión de 8 a 10 años. No es punible el hecho cuando el daño se produce para evitar una mayor y en el ejercicio legítimo de la autoridad conferida a la Fuerza Armada Nacional.
146	Contaminación del medio ambiente. Bien jurídico tutelado: El Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • Sujeto Activo: Cualquier persona. • Sujeto Pasivo: La Colectividad / El Estado. • Acción: Contamine el medio ambiente de aeródromos o aeropuertos o sus zonas perimetrales, por cualquier medio o en el ejercicio de alguna actividad aeronáutica o conexas con ésta. • Sanción: Prisión de 3 a 5 años.

ART.	DESCRIPCIÓN	ESTRUCTURA DE LA NORMA
147	<p>Transporte de mercancías peligrosas.</p> <p>Bien jurídico tutelado: La seguridad de los ciudadanos, bienes y de la Aviación Civil</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sujeto Activo: Cualquier persona. • Sujeto Pasivo: El Estado. • Acción: Transporte o autorice ilícitamente el transporte de mercancías peligrosas. • Sanción: Prisión de 8 a 10 años. • Agravante: Si son armas, municiones de guerra, gas tóxico, inflamables, bacteriológicas, químicas o cualquier otra similar, la pena aumentará de un tercio a la mitad. Con la misma pena será sancionado quien las introduzca en los aeropuertos o las coloque en su zona perimetral. <p>Si causa terror o temor a las personas, pone en peligro la seguridad física, propiedades, infraestructuras, calles de rodajes y pistas o cualquier otro similar, la pena será de veinte a veinticinco años de prisión.</p>
148	<p>Omisión de socorro.</p> <p>Bien jurídico tutelado: La vida de una persona que sufre un incidente o accidente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sujeto Activo: Cualquier persona. Sujeto Pasivo: Cualquier persona. • Omisión: Omite prestar socorro en labores de búsqueda, asistencia y salvamento. • Sanción: Prisión de 2 a 4 años. • Otro supuesto: Quien omite dar aviso de los accidentes o incidentes aeronáuticos o de los restos o despojos de una aeronave o no resguarde el área y los elementos necesarios para la investigación, será castigado con prisión de uno a tres años. • Los comandantes de aeronaves que incurran en este delito, se les revocará la licencia por igual tiempo al de la pena.
149	<p>Consumo de sustancias estupefacientes y psicotrópicas.</p> <p>Bien jurídico tutelado: La seguridad de la Aviación Civil.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sujeto Activo: Cualquier miembro de la tripulación. • Sujeto Pasivo: La Colectividad / El Estado. • Acción: Consumo de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas. • Sanción: Prisión de 6 a 8 años. Revocatoria de licencia o permiso por igual tiempo.
150	<p>Omisión del Ministerio Público.</p> <p>Bien jurídico tutelado: La correcta administración de justicia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sujeto Activo: Fiscal del Ministerio Público. • Sujeto Pasivo: El Estado. • Omisión: Dentro de los treinta días siguientes de tener conocimiento de alguno de los delitos previstos en la Ley de Aeronáutica Civil no cumpla con sus funciones, ni ejerza las acciones legales. • Sanción: Prisión de 6 a 8 años. Sin menoscabo de la responsabilidad disciplinaria a la que haya lugar.
151	<p>Denegación de justicia.</p> <p>Bien jurídico tutelado: La correcta administración de justicia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sujeto Activo: El Juez • Sujeto Pasivo: El Estado. • Acción: Deniegue justicia, o retarde el proceso mediante la violación de los plazos y lapsos procesales. • Sanción: Prisión de 8 a 10 años.

Ahora bien, a los fines de delimitar nuestro estudio en estas reflexiones iniciales sobre el tema, analizaremos un tipo penal de gran ocurrencia en el ámbito aeronáutico, como lo es la interferencia ilícita, prevista en el artículo 140 de la Ley Aeronáutica venezolana, que señala:

Artículo 140: "Quien por cualquier medio o acto interfiera ilícitamente la seguridad operacional o de la aviación civil será castigado con prisión de seis a ocho años."

El análisis de la estructura de la norma en comento, nos permite observar que el supuesto de hecho se configura por remisión a otra norma, por lo que posee las características de una norma penal en blanco.

Al respecto, dentro de la doctrina penal (Muñoz y García, 2007: 38) señalan que suele utilizarse esta técnica cuando la conducta que constituye el supuesto de hecho de la norma penal en blanco, está estrechamente relacionada con otras ramas del ordenamiento jurídico de finalidades y alcance diferentes a los de la norma penal.

De igual forma, destaca que una vez completada, es, igualmente, una norma penal como cualquier otra. Desde un punto de vista meramente estructural, la norma penal en blanco no plantea, por consiguiente, especiales dificultades. El supuesto de hecho consignado en la norma extrapenal pertenece a la norma penal, integrándola o completándola. Pero, materialmente, el uso o abuso de este procedimiento técnico legislativo dificulta extraordinariamente la labor del penalista, no sólo porque se ve remitida a otros ámbitos jurídicos, sino también porque el distinto alcance y contenido de la norma penal respecto a las demás normas jurídicas produce una discordancia entre las propias normas penales que, eventualmente, puede poner en riesgo la certeza y seguridad jurídica.

Asimismo, el tratadista Juan Fernández Carrasquilla (1986) considera que las normas penales en blanco son verdaderas normas incriminadoras incompletas o imperfectas; el precepto se encuentra relativamente indeterminado, siendo determinable mediante norma jurídica distinta.

En consecuencia, el tipo penal de interferencia ilícita, nos establece en su supuesto de hecho "...quien por cualquier medio o acto interfiera ilícitamente la seguridad operacional o de la aviación civil...", tenemos que completarlo, para su correcta interpretación, con lo descrito en otras normas de nuestra Ley especial, que puedan ampliar los aspectos fundamentales de la seguridad aeronáutica, así como con las regulaciones aeronáuticas venezolanas -ejemplo: RAV 107, RAV108-; de igual forma, los estándares de seguridad operacional o de la aviación civil que nos presentan los tratados y convenios internacionales suscritos por nuestro país relacionados con esta materia; específicamente, podemos mencionar los 18 Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en el año 1944, así como las recomendaciones, sugerencias, documentos, etc., emitidas por la Oaci; en aras de efectuar una correcta subsunción de los hechos en la norma penal.

En este sentido, podemos definir la interferencia ilícita, como aquellas acciones, hechos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo; cualquier acto que afecte, la seguridad operacional, bien sea dentro de las instalaciones de los aeropuertos, las personas, los equipos, así como todo lo que perturbe la seguridad operacional del vuelo; visto así, podemos enmarcar dentro de este supuesto de hecho lo siguiente:

1. Apoderamiento ilícito de aeronaves.
2. Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.
3. Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos y aeropuertos.
4. Entrada por la fuerza o sin autorización a bordo de una aeronave, en un aeródromo y aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
5. Introducción a bordo de una aeronave o en un aeródromo o aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos que puedan ser usados con fines ilegales.
6. Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, la segu-

ridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y usuarios del servicio en un aeródromo y aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

En el ámbito internacional, encontramos convenios que han establecido las acciones que puedan considerarse un acto de interferencia ilícita –Convenio de Tokio, 1963; Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, 1971 (Modificado en el año 1988)-; sin embargo, la Oaci, para evitar la confusión y los malentendidos precisó distintos niveles dentro de los cuales se tiene que enmarcar la interferencia ilícita, los cuales son los siguientes:

- **Nivel 1:** Conducta perturbadora.
- **Nivel 2:** Conducta físicamente abusiva.
- **Nivel 3:** Conducta amenazante de la vida.
- **Nivel 4:** Intento de infracción o infracción real en el compartimiento de la tripulación de vuelo.

La seguridad aérea comienza desde el momento en que se ensambla la aeronave, peso, balance, capacidad, que una vez adquirida debe cumplir con todos los requisitos establecidos en la Ley de Aeronáutica Civil.

La seguridad operacional se basa en los procedimientos establecidos en la aviación civil, es la combinación de medidas, recursos humanos y financieros con la intención de protegerla contra actos de interferencia ilícita. Se ejerce sobre todas las actividades aeronáuticas mediante la función fiscalizadora, tendente a asegurar que las mismas estén conformes con los estándares internacionales de seguridad.

En el ámbito de la seguridad aeronáutica, es importante señalar el Sistema de Seguridad Operacional (SMS) por sus siglas en inglés Safety Management Systems, consiste en un método de gestión de seguridad operacional, que deben aplicar todos los explotadores aéreos, explotadores de aeródromos y aeropuertos, los proveedores

de los servicios de tránsito aéreo, las organizaciones de mantenimiento aeronáutico, los centros de instrucción y aviación general, apropiado al tamaño y complejidad de sus actividades y operaciones.

De igual forma, la Regulación Aeronáutica Venezolana Número 05, a los fines de dar cumplimiento a las Normas y Procedimientos Recomendados por la Oaci enmarca los procesos y actividades relacionadas con seguridad operacional en aeronáutica civil y los relacionados con seguridad ocupacional, protección ambiental y calidad de servicio, estableciendo los requisitos mínimos aceptables para los SMS.

Asimismo, se considera importante destacar, que el objeto de la Ley de Aeronáutica Civil, como su nombre lo dice, es aplicable a la aviación civil venezolana, es decir, regula el conjunto de actividades relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles donde ejerza su jurisdicción la República Bolivariana de Venezuela; a las aeronaves del Estado se les aplicará la presente Ley, sólo cuando disposiciones previstas en ella, así lo determinen.

Mediante el análisis anterior, se nos ha hecho posible verificar que los actos o medios que pueden significar interferencia ilícita, están descritos de manera amplia, recalcando la característica de esta norma, por lo tanto es necesario que, ante el caso concreto, el operador de justicia, proceda a constatar la configuración del delito cuando el bien jurídico tutelado, la seguridad operacional o de la aviación civil, ha sido afectado o puesto en peligro.

Esto es, que la norma penal tiene una doble función: protectora y motivadora, protegiendo bienes jurídicos, los cuales podemos definirlos como “aquellos presupuestos que la persona necesita para su autorrealización y el desarrollo de su personalidad en la vida social” (Muñoz y García, 2007: 39).

Los autores citados, al analizar el bien jurídico, nos señalan que los presupuestos existenciales e instrumentales mínimos se les llaman “bienes jurídicos individuales”, en cuanto afectan directamente a la persona individual. Junto a ellos vienen en consideración los llamados “bienes jurídicos colectivos”, que afectan más a la socie-

dad como tal, al sistema social que constituye la agrupación de varias personas individuales y supone un cierto orden social o estatal; entre estos bienes jurídicos sociales o universales se cuentan la salud pública, el medio ambiente, la seguridad colectiva, la organización política, etc.

De ahí la distinción que suele hacerse entre delitos contra las personas –que atacan directamente a los bienes jurídicos individuales– y delitos contra la sociedad –que atacan a los bienes jurídicos comunitarios, al orden social o estatal establecido. Sin embargo, esta distinción no debe entenderse, como una concepción dualista del bien jurídico, ya que la convivencia pacífica, asegurada por un orden social, es también un bien jurídico del individuo, en tanto es la única forma de que éste pueda autorrealizarse.

Hechas estas consideraciones generales sobre el bien jurídico, en el análisis que nos ocupa, logramos inferir del artículo 140 de la Ley de Aeronáutica Civil, que tiene como bien jurídico tutelado, la seguridad operacional y de la aviación civil; por lo que, al efectuar el estudio de un caso concreto, intentando subsumir los hechos en la norma, tenemos que verificar si efectivamente se logró afectar el bien jurídico.

ASPECTOS FUNDAMENTALES DE LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE AVIACIÓN.

La Ley de Aeronáutica Civil en su Capítulo IX, se refiere al infortunio aeronáutico, estableciendo normas relativas a los servicios de búsqueda, asistencia y salvamento en casos de accidentes e incidentes aéreos; asimismo, instituye las normas concernientes a la investigación en este tipo de casos².

La expresión *infortunio* significa desgracia, suerte desdichada³; en el ámbito del Derecho Aeronáutico, el infortunio aéreo está vinculado con los accidentes e incidentes que se presentan en el desarrollo de la navegación aérea.

² Ley de Aeronáutica Civil Venezolana. Capítulo IX. Del infortunio aeronáutico. Artículo 91- Artículo 99.

³ García P., Ramón. (1993) Pequeño Larousse Ilustrado. Ediciones Larousse.

Los accidentes aéreos, son un suceso eventual e inesperado, que producen un daño o perjuicio en el desarrollo de la navegación aérea, afectando bienes jurídicos, como lo son: la vida, la propiedad, la seguridad operacional y de la aviación civil; acontecidos por causa de los efectos de la naturaleza o por acción humana, trayendo consigo consecuencias jurídicas.

La doctrina aeronáutica (Sequera, 2004:572), define el accidente aéreo, como todo hecho relacionado con la utilización de una aeronave que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

1. Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, o por contacto directo con ella o con cualquier cosa sujeta a ella.
2. La aeronave sufre daños de importancia o roturas estructurales que afectan adversamente sus características de vuelo, y que normalmente exigen una reparación importante o el cambio del componente afectado.
3. La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Asimismo, se considera relevante aclarar la diferencia entre accidente e incidente en el ámbito aeronáutico; al respecto, la doctrina aeronáutica define *incidente aéreo*, como todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones aéreas.

Ahora bien, al momento de la ocurrencia de un accidente e incidente aéreo, se debe tener en consideración que lo primero que corresponde poner en marcha son los servicios de búsqueda, asistencia y salvamento, a los fines de prestar la debida atención a las personas afectadas por el suceso; esta labor, es de interés público, por lo tanto el Estado garantiza la prestación del servicio, y estará a

cargo del Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento, y demás subcentros coordinadores regionales designados por la autoridad aeronáutica, es decir, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil⁴.

Posteriormente, se debe cumplir con la labor de resguardo del sitio del suceso, por lo que los funcionarios que apoyen –desde el punto de vista de la investigación- el lugar de los hechos, les corresponde, entre otras tareas, adelantar la búsqueda ordenada, y la colección, embalaje y envío a los laboratorios o al almacén de evidencia física; la utilidad de esta importante tarea técnico-científica se fundamentará en la reconstrucción de los hechos con la que se trata de establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron. La investigación en el lugar de los hechos, se considera fundamental, en esa reconstrucción se centrará la atención de quienes participan en la labor investigativa, cuyo resultado será la sumatoria de aportes de cada uno de los integrantes del equipo de investigación.

El análisis del lugar debe empezarse desde la parte interior y avanzar poco a poco hacia la periferia, en círculos radiales, cuya dimensión varía de acuerdo con las características propias de cada lugar, el tamaño y la extensión de los hallazgos. El análisis termina en la zona en la que se pierden los rastros; es necesario llegar prontamente al sitio del suceso, con la finalidad de impedir que se produzcan pérdidas o alteraciones –contaminación- de los elementos materiales probatorios o de la evidencia física; entre otras recomendaciones podemos señalar las siguientes:

- Los funcionarios deben acordonar el lugar de manera preventiva, colocando barreras u obstáculos, con la finalidad de impedir el ingreso de personas no autorizadas.
- Ubicar espacios en las vías de acceso, destinados a cumplir algún tipo de actividad administrativa (equipos o personal especializado).
- Si la observación se cumple en la noche o si por la complejidad se inició en el día y necesariamente se requiere

⁴ Ley de Aeronáutica Civil, artículos 91,92, 93 y 94.

darle continuidad en la noche, serán necesarias reflectores o linternas, para la búsqueda minuciosa de elementos materiales probatorios, lámparas o luces intermitentes en las esquinas y en los accesos al lugar de los hechos para evitar accidentes.

- Se requiere asegurar la preservación de las evidencias. El ideal es que cada evidencia, luego de identificarla, registrarla, levantarla correctamente, preservarla con un empaque adecuado, y transportarla con seguridad y prontitud, sea analizada con los instrumentos apropiados y el personal idóneo, para que entregue la información que intrínsecamente posee.
- Evitar que los vehículos utilizados, superpongan huellas sobre las que existan en la proximidad del sitio objeto de inspección. Los funcionarios desde el primer momento y hasta la culminación de la investigación, cuidarán rigurosamente la intangibilidad del sitio y determinarán: quiénes pueden ingresar al lugar, previa identificación; dónde se ubicarán los periodistas que desean cubrir la noticia; coordinación con otros organismos, ejemplo: Cuerpo de Bomberos; verificar la presencia de testigos; cuando estemos en presencia de un cadáver, se efectuará una inspección del mismo, para verificar el estado en que se encuentra, lograr su plena identificación; posteriormente, se realizará el levantamiento, con la finalidad de ser trasladado a la respectiva dependencia forense, para que se realice la autopsia médico legal.

Otro aspecto fundamental, es la cadena de custodia⁵, que es la obligación que tiene el funcionario de cuidar, vigilar y proteger, los elementos materiales probatorios o evidencia física encontrados en el lugar de los hechos. Se considera importante destacar, que integran la cadena de custodia, los funcionarios bajo cuya responsabilidad se encuentran los elementos materiales probatorios o evidencia

5 Código Orgánico Procesal Penal, Artículo 202.

física en el curso del proceso; por consiguiente, todo funcionario que entregue, reciba, analice muestras o elementos probatorios, forma parte automáticamente de la cadena de custodia.

La cadena de custodia de la evidencia, no es otra cosa que el curso vigilado que debe seguir la evidencia material, desde que es legalmente obtenida hasta el cierre definitivo del caso de que se trate –por lo que permite conocer en cualquier estado del proceso, dónde se encuentra el elemento material probatorio, quién lo tiene, nombre del perito, laboratorio donde se efectúa el análisis correspondiente–; esto quiere decir que debe existir un control absoluto y una observancia estricta del debido proceso, tanto en la obtención como en el análisis, la conservación y el traslado de la evidencia física, a fin de poder acreditar su autenticidad y evitar su manipulación maliciosa, su pérdida, sustitución, contaminación o deterioro.

En este orden de ideas, la doctrina criminalística señala que la autenticidad de la evidencia material se garantiza a través de tres recomendaciones:

1. La adecuada reseña del hallazgo de la evidencia material en las actas o registros de las inspecciones practicadas a los lugares de interés criminalístico (lugar de los hechos).
2. El análisis inmediato de la evidencia física hallada por parte de los expertos o peritos para determinar sus características individuales a los fines de cumplir con el principio criminalístico de orientación.
3. El control estricto del acceso a la evidencia material para evitar manipulaciones inadecuadas.

Por otra parte, es conveniente resaltar, que esta investigación especializada, tiene sus particularidades, encontramos órganos auxiliares para ejecutarla, como por ejemplo, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, como ente encargado de regular y fiscalizar las actividades de la aeronáutica civil venezolana.

Además, la Junta Investigadora de Accidentes, adscrita al Ministerio del Poder Popular para Transporte y Comunicaciones, quie-

nes son los directamente vinculados a la investigación de accidentes e incidentes aéreos, teniendo como norte las recomendaciones en el ámbito de la seguridad operacional de la aviación civil⁶.

La investigación de accidentes e incidentes de aviación donde se encuentre involucrada alguna aeronave del Estado, será conducido por la autoridad militar competente, de conformidad con la normativa técnica correspondiente.

El objeto de la investigación realizada por la junta investigadora es determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición; sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Hechas estas apreciaciones, es oportuno destacar el importante rol que tiene el Ministerio Público en este tipo de investigación, ya que podemos estar en presencia de la comisión de un hecho punible de acción pública; por lo tanto, el fiscal del Ministerio Público, como titular del ejercicio de la acción penal, está encargado de dirigir la investigación -actuando de conformidad con la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, la Ley Orgánica del Ministerio Público y el Código Orgánico Procesal Penal-, quien dispondrá que se practiquen las diligencias tendentes a investigar y hacer constar su comisión, con todas las circunstancias que puedan influir en su calificación y la responsabilidad de los autores y demás partícipes, además del aseguramiento de los objetos activos y pasivos relacionados con la perpetración⁷.

Por último, es importante destacar que nuestra actividad tiene que estar dirigida a la búsqueda de la verdad, lo que se admite como nuestro deber funcional, localizando y examinando todos los elementos de evidencia que permitan fundamentar nuestra actuación fiscal.

⁶ Ley de Aeronáutica Civil, Artículo 96.

⁷ Código Orgánico Procesal Penal, Artículo 283.

FUENTES CONSULTADAS

Bibliográficas:

- ▶ Belisario, Freddy. (2008). *Derecho del Transporte Aéreo*. Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe. Editorial Torino.
- ▶ Fernández Carrasquilla, Juan. (1986). *Derecho Penal Fundamental*. Editorial Temis. Colombia.
- ▶ García P., Ramón. (1993). *Pequeño Larousse Ilustrado*. Ediciones Larousse.
- ▶ López Calvo, Pedro (2008). *Investigación Criminal y Criminalística*. Tercera Edición. Editorial Temis. Colombia.
- ▶ Muñoz Conde, Francisco y García Arán, Mercedes. (2007). *Derecho Penal. Parte General*. Editorial Tirant lo Blanch. España.
- ▶ Sequera, Álvaro. (2004). *Derecho Aeronáutico*. Librería Ediciones del Profesional LTDA. Colombia.
- ▶ Zaffaroni, Eugenio. (2009). *Estructura Básica del Derecho Penal*. Editorial Ediar, Argentina.

Documentales:

- ▶ Asamblea Nacional. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial N° 5.453 Extraordinario, 24 de marzo de 2000.
- ▶ Asamblea Nacional. Código Orgánico Procesal Penal.. Gaceta Oficial N° 5.930 Extraordinario, 4 de septiembre de 2009.
- ▶ Asamblea Nacional. Código Penal Venezolano Gaceta Oficial N° 5.768 Extraordinario, 13 de abril de 2005.
- ▶ Asamblea Nacional. Ley de Aeronáutica Civil Venezolana Gaceta Oficial N° 39.140, 17 de marzo de 2009.