



Carrera de Especialización de Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario

Alumno: Miguel Angel Marcano Guevara

Tutor: Juan Manuel Bianchi

**LA CONVERGENCIA/CONFLUENCIA DE AUTORIDADES DE INVESTIGACIÓN EN
LOS INFORTUNIOS AERONAUTICOS Y EL USO DEL INFORME FINAL DE
INVESTIGACIÓN, EN ARGENTINA Y VENEZUELA.**

Título a obtener

“Especialista en Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario”

Buenos Aires, octubre de 2021

RESUMEN

Ante la ocurrencia de un siniestro aeronáutico se inician diversas investigaciones con finalidades diferenciadas. Una de ellas es la investigación técnica del siniestro elaborada por una Junta de Investigación especializada e independiente. Dicha investigación tiene como única finalidad determinar las causas del siniestro con miras a evitar su repetición a futuro. Esta investigación concluirá con un Informe Final de Investigación el cual además contendrá las recomendaciones que tenga a bien formular las Juntas orientadas a consolidar y mejorar la seguridad operacional de la actividad.

El presente trabajo tiene como objeto evaluar la posibilidad de la utilización del informe final de investigación técnica del accidente en el marco de un proceso judicial el cual por su naturaleza tiene el objetivo de determinar responsabilidades en virtud del siniestro.

Asimismo, se pretende analizar la forma de convergencia y coparticipación de las diversas autoridades de investigación del suceso quienes deberán llevar a cabo sus cometidos ante un mismo hecho, pero con distintas finalidades.

Palabras Clave: Derecho Aeronáutico, Accidentes-Incidentes Aeronáuticos, Informe de Investigación, Junta de Investigación de Accidentes Aeronáuticos.

DEDICATORIA

A mi compañera de vida, a mi abuela, mi madre, mi hermano y mi padre, quienes incondicionalmente me apoyan en lo que me apasiona.

RECONOCIMIENTOS

Al Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial, a los Dres. Mario Folchi, Carolina Catani, Norberto Luongo, a mi tutor, al resto de Docentes del Instituto y al personal administrativo por su deseo incansable de fortalecer la actividad aeronáutica y espacial desde lo académico, formando e impartiendo conocimientos mediante la noble actividad de la docencia.

LA CONVERGENCIA/CONFLUENCIA DE AUTORIDADES DE INVESTIGACIÓN EN
LOS INFORTUNIOS AERONAUTICOS Y EL USO DEL INFORME FINAL DE
INVESTIGACIÓN, EN ARGENTINA Y VENEZUELA.

INDICE

RESUMEN.....	ii
DEDICATORIA.....	iii
RECONOCIMIENTOS.....	iv
INDICE.....	vi
INTRODUCCION.....	1
Capítulo I- Accidentes e Incidentes Aeronáuticos. Definiciones y Nociones Generales.....	3
1.1 Definiciones.....	3
1.1.1 Accidente, Incidente e Incidente Grave.....	5
1.1.2 Seguridad Operacional o Safety.....	7
1.1.3 Seguridad de la Aviación (Security).....	8
1.2 Acciones que nacen de un Infortunio Aeronáutico.....	10
1.2.1 Acción de responsabilidad típicamente aeronáutica.....	10
1.2.2 Acción Penal.....	10
1.2.3 Acción Administrativa.....	11
Capítulo II. La Investigación del Siniestro. Autoridades Partícipes.....	11
2.1 Objeto de la Investigación y Finalidad.....	12
2.1.1 Investigación Técnico-Aeronáutica.....	12
2.1.2 Investigación y procedimientos con fines condenatorios y resarcitorios.....	14
2.2 Facultados a realizar las investigaciones.....	15
2.2.1 Autoridad de Investigación Técnica del Infortunio Aeronáutico.....	15

2.2.2 Ministerio Público, Poder Judicial y Autoridad Aeronáutica.....	17
2.2.3 Víctimas y Damnificados.....	19
2.2.3.1 Acción típicamente aeronáutica.....	20
2.2.3.2 Acción Penal.....	22
2.2.3.2.1 La Ley 13.433 y los Acuerdos Reparatorios.....	25
2.2.4 Cooperación entre las autoridades de investigación.....	27
Capítulo III. Informe Final de Investigación de Accidentes.....	31
3.1 Informe Final de Investigación de Accidentes.....	31
3.1.1 Contenido del Informe.....	31
3.1.2 Utilización del Informe.....	35
Conclusiones y Recomendaciones.....	40
Bibliografía.....	43

INTRODUCCION

Un siniestro aéreo constituye un evento grave e indeseado para cualquier sociedad dado los devastadores gran magnitud de daños que puede generar. Por su parte, un incidente consiste en un suceso, también indeseado, pero de menor envergadura y en consecuencia con menor generación de daño, incluso con la posibilidad de daño nulo. Por ello, ante el acontecimiento de un accidente e incluso un incidente, distintos órganos inician investigaciones conforme a la naturaleza de cada uno y cada investigación tiene un objetivo específico.

De esta manera tenemos que, los órganos de justicia iniciarán una investigación con miras a la determinación de daños y atribución de las responsabilidades derivadas de dicho siniestro. Y, por otra parte, se iniciará una investigación técnica cuya finalidad será la de determinar propiamente las causas del accidente con miras a evitar su repetición a futuro. Esta tendrá como resultado el Informe Final de Investigación de Accidentes o Incidentes de Aviación, el cual contendrá todos los datos relevantes que hicieron al siniestro, así como también las recomendaciones a las que haya lugar con miras a fortalecer la seguridad operacional.

Debe destacarse que la doctrina y la práctica jurídica se encuentra dividida respecto al uso de este Informe. Por una parte, hay quienes sostienen que no puede utilizarse este informe en la determinación de responsabilidades –esto es en un proceso judicial o administrativo- y por otra, hay quienes afirman que podría utilizarse el informe como prueba para la determinación de responsabilidades.

Teniendo en cuenta lo anterior, el presente trabajo girará en torno al Informe Final de Investigación de Accidentes e Incidentes, pretendiendo definir si cabe su utilización en un proceso judicial o administrativa. En este sentido, procuraremos precisar su naturaleza jurídica y en función

de ello determinar si cabe la posibilidad de usarlo para la determinación de responsabilidades de cualquier tipo teniendo presente lo establecido en los Anexos 13 y 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los principios del Derecho Aeronáutico y el ordenamiento jurídico argentino y venezolano aplicable a esta cuestión.

Asimismo, vista la multiplicidad de investigaciones que se desencadenan producto de un siniestro aeronáutico, con el presente se pretende desentrañar la actuación de cada uno de los partícipes de la investigación, las diversas finalidades de cada investigación, así como también la convergencia de los diversos órganos de investigación quienes en situaciones deberán actuar incluso simultáneamente para la consecución de sus fines.

CAPITULO I- ACCIDENTES E INCIDENTES AERONÁUTICOS.

DEFINICIONES Y NOCIONES GENERALES

En el presente capítulo procuraremos analizar que situaciones abarca un infortunio aeronáutico, su acogida en la normativa internacional y en la normativa local argentina y venezolana, así como también los sistemas de seguridad en la actividad aeronáutica (Safety, Security) y las acciones nacidas producto de un infortunio aéreo.

Tengamos en cuenta que a los efectos del presente utilizaremos el término ‘infortunio o siniestro aeronáutico’ para referirnos indistintamente a accidentes, incidentes e incidentes graves.

1.1 Definiciones.

La actividad aeronáutica conforma un conjunto de operaciones desarrolladas por medio de aeronaves e infraestructura aeroportuaria, las cuales deben contar con un nivel de seguridad aceptable para su desarrollo seguro, ordenado y eficiente.

Los Panelistas y Participantes de un Seminario celebrado en la ciudad de Buenos Aires, (como se citó en Folchi, 2015) consideraron que:

“(…)

la actividad aeronáutica civil es una de las más importantes en todo el mundo, ya que contribuye de manera sustancial al progreso y modernización de las comunicaciones y del transporte de personas y bienes. Además, es un reconocido medio para afianzar la paz entre los pueblos. (pg. 120)

(…)”

Dada su esencia antinatura al permitir que el hombre alce vuelo y siendo sus elementos **la aeronave principalmente, el espacio aéreo, la infraestructura, el personal aeronáutico y la normativa aplicable a ella**, tenemos que pese a ser la actividad más segura del mundo^{i ii}, como

en cualquier otra, existe el riesgo de la ocurrencia de sucesos indeseados, los cuales en este ámbito pueden ser generadores de daños devastadores ocasionando la pérdida de vidas humanas, graves daños a infraestructuras, a terceros en superficie, al ambiente y graves perjuicios económicos a los operadores de la actividad aeronáutica y a la sociedad en general.

Para avizorar la magnitud de ello tengamos presente que la actividad aeronáutica se desarrolla mediante la operación de aeronaves, aeronaves que pueden ser de gran porte y tener capacidad para transportar una gran cantidad de personas y cosas. Incluso tenemos el caso de transporte de mercancías peligrosas las cuales representan un plus en el riesgo propio de la actividad por la naturaleza peligrosa de la mercancía transportada. También está el caso de la aviación deportiva en donde con aeronaves se realizan maniobras de alta peligrosidad.

A lo anterior, podemos agregar la infraestructura aeronáutica constituida por aeródromos y aeropuertos que de acuerdo a su operación pueden contar con un elevado tráfico tanto de personas como de aeronaves simultáneamente^{iiiiiv}, en la cual confluyen un conjunto de personas y autoridades tales como las empresas, el personal de los servicios de handling, las autoridades aeroportuarias, las autoridades de seguridad de la aviación como la Policía de Seguridad Aeroportuaria en el caso argentino, los comercios que operan en las instalaciones aeroportuarias, el personal involucrado en el control y manejo del tráfico aéreo, entre otros.

Por tal razón, una de las características de esta actividad es el reglamentarismo, con lo cual se procura su desenvolvimiento con la mayor eficacia posible minimizando estos riesgos a niveles aceptables desarrollando normas y procesos a tal efecto. Sobre ello, la Seguridad Operacional (Safety) junto a la Seguridad de la Aviación (Security) conforman un valor muy importante en la actividad al desarrollar un sistema procesos de constante vigilancia de la actividad en sus áreas respectivamente.

1.1.1 Accidente, Incidente e Incidente Grave.

Un accidente comprende todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave durante la cual ocurre el fallecimiento o lesiones mortales de cualquier persona, incluso de terceros en superficie relacionado con la utilización de la aeronave, daños a infraestructuras, o al ambiente, o cuando la aeronave sufra daños o roturas estructurales que afecten gravemente su estructura o su performance o cuando ocurra la desaparición de la aeronave.

Un incidente, será 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.

Y un incidente grave será aquel incidente en el que haya altas probabilidades de que pudo suceder un accidente; la diferencia esencial entre incidente grave y accidente estriba en el resultado.

Al respecto, existe abundante normativa -la cual será únicamente señalada para tener en cuenta a los efectos de este trabajo- mediante la cual se define jurídicamente estos sucesos. En este sentido, **a nivel internacional** tenemos el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional sobre Investigación de accidentes e incidentes de aviación; **a nivel local en la República Argentina** la Ley 27.514, el Código Aeronáutico, la Regulación Argentina de Aviación Civil parte 1 sobre Definiciones Generales, Abreviaturas y Siglas (en lo adelante RAAC Parte 1), la Regulación Argentina de Aviación Civil parte 13 sobre Investigación de Accidentes de Aviación Civil (en lo adelante RAAC parte 13), y; a nivel local **en la República Bolivariana de Venezuela**, la Ley de Aeronáutica Civil, la Regulación Aeronáutica Venezolana 1 (RAV 1) Definiciones y Abreviaturas y la Resolución del Ministerio del Poder Popular para el Transporte (MPPT) N° 012, mediante la cual se dicta la normativa técnica aplicable para la investigación de accidentes,

incidentes graves e incidentes de aviación civil, publicada en Gaceta Oficial 41.828 de fecha 27 de febrero de 2020 (en lo adelante “La Resolución N° 012”)

Debemos destacar la definición de accidentes aeronáuticos que realiza la Ley 27.514, incluye a las “aeronaves no tripuladas” de la misma manera en que lo establece el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, lo cual constituye una contradicción con lo establecido en el Código Aeronáutico Argentino.

En la República Argentina, el Código Aeronáutico señala en su artículo 79 que “toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante.”, por lo que en principio un drone, en la Argentina no es considerado como aeronave, pese a estar regulado por la por la Resolución 880/2019 dictada por la Administración Nacional de Aeronáutica Civil y siendo necesaria su inscripción ante el Registro Nacional de Aeronaves de acuerdo a sus características según corresponda, algo que desde ya también consideramos contradictorio.

En tal sentido, el incluir a “aeronaves no tripuladas”, de la misma manera en que lo establece el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, en el campo de acción de la Junta de Seguridad de Transporte representa una clara contradicción o error conceptual entre lo establecido en la Ley 27.514, el Código Aeronáutico y la Resolución 880/2019 dictada por la Administración Nacional de Aeronáutica Civil dado que en la actualidad argentina no existen *aeronaves no tripuladas* sino *Vehículos Aéreos no Tripulados (VANT)* sino *Sistemas de Vehículos Aéreos no Tripulados (SVANT)*, lo que siembra la duda respecto a la posible ampliación del campo de acción de la Junta de Seguridad en el Transporte a la investigación de Accidentes e incidentes en donde se vean Drones involucrados máxime teniendo en cuenta el silencio que hace al respecto

el Reglamento de vehículos aéreos no tripulados (VANT) y de sistemas de vehículos aéreos no tripulados (SVANT) vigente.

Cabe hacer mención que el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional al respecto recomienda la investigación de siniestros aeronáuticos sufridos por un sistema de aeronave no tripulada que tengan una aprobación operacional y/o de diseño, acogiéndose Venezuela a dicha recomendación de manera expresa según consta en lo establecido en la parte *in fine* del artículo 10 de la Resolución 012.

1.1.2 Seguridad Operacional o Safety.

La seguridad operacional constituye un sistema el cual consiste en la mitigación de los riesgos propios de la actividad aeronáutica y tiene como espíritu proteger todo lo relacionado con ella, esto es, la vida e integridad de los pasajeros, de la tripulación, de los terceros en superficie, del ambiente, de las aeronaves, de la infraestructura aeronáutica y de la operación en sí misma.

El Dr. Knobel Horacio la define de la siguiente manera:

“Visualizamos la seguridad operacional como el estado en el que el riesgo de lesiones a las personas o de daños a los bienes como consecuencia de las operaciones aeronáuticas se reduce al mínimo, por medio de un proceso continuo de identificación de deficiencias y gestión de riesgos.”

En la República Argentina tenemos que la Ley 27.514 en su Art. 3 inc 3 la define como:

“El estado de operación de un sistema en que el riesgo de lesiones a personas o daños a los bienes que participan e interactúan, se ve reducido y se mantiene a un nivel aceptable o por debajo del mismo, por medio de un **proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.**” (Resaltado propio).

Este proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos vendrá a materializarse mediante los sistema de gestión de la seguridad operacional de los explotadores (SMS - Safety Management System), el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional de cada Estado (SSP - State Safety Program) así como también por el sistema de notificación obligatoria de incidentes y, como veremos más adelante, por los resultados de la investigación de accidentes y toda información obtenida producto de la investigación de un infortunio aeronáutico. Este sistema nutre y hace al desarrollo de la seguridad de la actividad mediante procesos de participación conjunta entre los operadores y las autoridades.

Por tal razón, en el marco de lo que representa la Seguridad Operacional y este sistema de coparticipación, tenemos que existe un principio de protección de datos e información propia de seguridad operacional, recogido en el Anexo 19 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional que versa sobre “Gestión de la seguridad operacional”. Dicho principio implica que su utilización debe ser con un fin específico y es el de la seguridad de la actividad, no con fines punitivos ni condenatorios.

En este sentido, el Anexo 19 establece en su parte 5.3.1 como Norma que “los sistemas de notificación voluntaria de incidentes serán sin aplicación de sanciones y protegerán las fuentes de la información” y deja sentada una Nota 1 la cual posee suprema relevancia para entender el sistema, en la cual señala que “Un entorno sin aplicación de sanciones es fundamental para la notificación voluntaria”.

1.1.3 Seguridad de la Aviación (Security)

La Seguridad de la Aviación por su parte, constituye un sistema el cual tiene como objetivo la prevención de actos de interferencia ilícita contra la actividad aeronáutica. Para

entender a qué hace referencia el término actos de interferencia ilícita el anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional lo define en su Capítulo 1 como:

“**Actos de interferencia ilícita.** Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- apoderamiento ilícito de aeronaves,
- destrucción de una aeronave en servicio,
- toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
- intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
- introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales,
- uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente,
- comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.”

El norte en este sistema de prevención de actos de interferencia ilícita está representado por la protección de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general y en este sentido, los Estados asumen el compromiso de crear organismos, normas y procedimientos a tal efecto de acuerdo con lo establecido en el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

1.2 Acciones que nacen de un Infortunio Aeronáutico.

Como se señaló en el punto 1.1, un infortunio aeronáutico es un suceso que puede generar consecuencias devastadoras, tales como la muerte, lesiones, retrasos y cancelaciones, daños a terceros en superficie, daños por abordaje, daños ambientales entre otros, esto dadas las características propias de la actividad y ante tal eventualidad surgen diversas acciones.

1.2.1 Acción de responsabilidad típicamente aeronáutica.

En virtud de los daños y perjuicios generados por el infortunio aeronáutico, nacerá una acción cuyo objetivo tendrá resarcir, reparar e indemnizar estos daños y perjuicios. Aunque no comprende el objeto del presente trabajo, resulta indispensable destacar que el Derecho Aeronáutico cuenta con remedios jurídicos propios especiales para el resarcimiento de estos daños, remedios jurídicos contenidos en normativa que constituye Derecho Especial y en virtud del cual deben decidirse estos conflictos, claramente con el apoyo del Derecho General en caso de corresponder.

En este sentido, tenemos a nivel internacional el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional Montreal 1999, el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 o el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, en el caso argentino para vuelos de cabotaje, tenemos la normativa establecida en el Código Aeronáutico y demás normativa reglamentaria y en el caso venezolano para vuelos de cabotaje, tenemos la Ley de Aeronáutica Civil y demás normativa reglamentaria.

1.2.2 Acción Penal.

Asimismo, nacerá una acción penal, la cual tendrá como objetivo el establecimiento de la verdad de los hechos por las vías jurídicas y la justicia en la aplicación del derecho, así como

imponer las condenas de tipo penal en caso de comprobarse la comisión de un ilícito de tipo penal como causa y/o consecuencia del infortunio aeronáutico.

1.2.3 Acción Administrativa.

En este punto, nos referimos a la acción nacida con motivo de la comisión de infracciones aeronáuticas, la cual tendrá como finalidad la sanción administrativa o disciplinaria de particulares y funcionarios que vulneren la normativa técnica aeronáutica. Estas sanciones pueden ser suspensión, revocatoria e inhabilitaciones de licencias del personal aeronáutico, suspensión o revocatoria del Certificado de explotador de servicios aéreos, e incluso la amonestación pública, la cual en el caso venezolano se encuentra establecida en el artículo 137 de la Ley de Aeronáutica Civil como una sanción accesoria.

CAPITULO II. LA INVESTIGACIÓN DEL SINIESTRO. AUTORIDADES

PARTÍCIPES.

Ante la ocurrencia de un infortunio aeronáutico tenemos que deberán iniciarse diversas investigaciones tendientes bien a la investigación de las causas del infortunio con miras a evitar su repetición a futuro y, por otra parte, se iniciarán investigaciones y procedimientos con fines condenatorios y resarcitorios, estas últimas como consecuencias de las acciones señaladas en el Capítulo I - ACCIDENTES E INCIDENTES AERONÁUTICOS. DEFINICIONES.

El Dr. González-Lebrero (2018), al respecto señala que:

“Frente a un accidente de aviación, su investigación, como luego veremos, puede ser parlamentaria, técnico-administrativa y judicial; todas ellas ante un mismo evento, pero con regulaciones, procedimientos y objetivos diferentes. Al margen de esas investigaciones públicas, es también frecuente que las compañías aéreas, los fabricantes de aeronaves o de productos aeronáuticos, las compañías de seguros y los grupos o asociaciones de pasajeros,

lleven a cabo investigaciones de carácter privado, para consumo interno o para su presentación ante los tribunales de justicia.” (p.20)

Con el presente capítulo pretendemos adentrarnos al estudio de la investigación técnico-aeronáutica de los infortunios aeronáuticos, su ámbito de competencias, así como también de la investigación ejercida por otros órganos, sus formas de coparticipación, competencias, su objeto y finalidad.

2.1 Objeto de la Investigación y Finalidad.

2.1.1 Investigación Técnico-Aeronáutica.

Ante el acontecimiento de un infortunio aeronáutico, en aras de preservar la seguridad de la operación y de la actividad aeronáutica en general, se activa una investigación técnica para determinar a ciencia cierta sus causas con miras a prevenir su repetición a futuro y en este sentido, dictaminar las recomendaciones correspondientes. En este sentido, cabe destacar el caso argentino en el que ha habido lo que considero un avance normativo con la promulgación de la Ley 27.514, mediante la cual, aunado a lo señalado en el párrafo anterior, se amplía -con rango de ley- el objeto de la investigación a los accidentes e incidentes aeronáuticos. Debemos recordar que el código aeronáutico en su artículo 185 establecía que se investigará todo “accidente” de aviación mientras que la Ley 27.514 señala que los sucesos a investigar serán los accidentes e incidentes aeronáuticos.

Bianchi (como se citó en Marón, 2014) afirma que:

“Dada la diferencia de enfoques y propósitos, la investigación judicial tiene carácter acusatorio, sea por parte de un actor (en un proceso civil), del Ministerio Fiscal o la querrela particular (en un proceso penal) o por el propio Estado (en un proceso administrativo). La investigación de accidente no tiene carácter acusatorio, ya que el órgano investigador no

interpela ni cuestiona al sujeto investigado, sólo procura valerse de información cierta a los efectos de la determinación de la causa más probable del accidente ocurrido”

La normativa venezolana por su parte prevé de igual forma que la normativa argentina la investigación de todo accidente e incidente.

Es relevante destacar que en el curso de la investigación técnica a la que aludimos en el presente punto, si se sabe o surgiere una sospecha de que dicho siniestro fue producto de un acto de interferencia ilícita debe notificarse de inmediato a las autoridades de Seguridad de la Aviación de los Estados interesados (art. 5.11 del Anexo 13, art. 13.33 de la RAAC parte 13 y art. 17 de la Resolución 012).

Ahora bien, el artículo 2 de la Ley 27.514, acorde con lo establecido en el Anexo 13 consagra la exclusividad técnica como principio de la política de seguridad de transporte, estableciendo que

“(…) la investigación se limita a la identificación de las causas probables y los factores contributivos que dieran origen a los sucesos de transporte, excluyéndose la determinación de responsabilidades administrativas, civiles o criminales, o la asignación de culpas, cuyo ámbito pertenece a la investigación judicial o administrativa, de la cual es independiente. (…)”

También resulta relevante señalar lo que establece la RAAC parte 13, en este sentido

“(…) 13.5 Objetivo de la investigación

(b) De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago - 1944) ratificado por Ley 13.891 y en el Artículo 185 del Código Aeronáutico (Ley 17.285), **esta investigación tiene un carácter estrictamente**

técnico, no generando las conclusiones, presunción de culpas o responsabilidades administrativas, civiles o penales sobre los hechos investigados. (...)

(d) Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra de índole administrativa o judicial que, en relación con el accidente / incidente pudiera ser invocada con arreglo a leyes vigentes. (...) (Resaltado propio)

Al respecto, el ordenamiento jurídico venezolano establece en el artículo 97 de la Ley de Aeronáutica Civil lo siguiente:

“(...)

Artículo 97 Objeto de la Investigación El objeto de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación 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, establecidas de conformidad con el ordenamiento jurídico.

(...)”

Cónsono con lo anterior, la Resolución 012, establece expresamente que del propósito de la investigación queda excluido la determinación de culpa o de las responsabilidades que se deriven de los mismos.

De manera que la investigación de accidentes e incidentes aeronáuticos y el informe final de la investigación procura responder a las preguntas ¿qué? ¿cómo? ¿cuándo? ¿dónde? Y ¿por qué? sin juzgar ni determinar culpa, dolo ni responsabilidad de ningún tipo.

2.1.2 Investigación y procedimientos con fines condenatorios y resarcitorios.

Con este punto hacemos referencia a la investigación que deberá realizarse en aquellos procedimientos propios de acciones de responsabilidad aeronáutica, penal y administrativa.

En estos casos estamos en presencia de procedimientos tramitados bien ante el Poder Judicial o por ante la autoridad administrativa con miras a la determinación de responsabilidades para la imposición de sanciones y el otorgamiento de indemnizaciones por los daños sufridos por los diversos damnificados como consecuencia del siniestro.

2.2 Facultados a realizar las investigaciones

2.2.1 Autoridad de Investigación Técnica del Infortunio Aeronáutico.

El Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional establece en su punto 3.2 que los Estados deberán establecer una autoridad de investigación de accidentes. Esta autoridad deberá ser un organismo independiente a otras autoridades con la finalidad de ser autónoma en su actuar y evitar la interferencia de otros organismos en la investigación del siniestro procurado así la objetividad de la investigación.

En el caso de Argentina, la autoridad de investigación es la Junta de Seguridad del Transporte creada por la Ley 27.514, la cual es un organismo multimodal descentralizado en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación, con autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado, la cual cuenta internamente con cuatro directores: **un Director Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos**, un Director Nacional de Investigación de Sucesos Automotores, un Director Nacional de Investigación de Sucesos Ferroviarios y un Director Nacional de Investigación de Sucesos Marítimos, Fluviales y Lacustres.

La Junta de Seguridad en el Transporte, como organismo multimodal con competencias en la investigación de accidentes Aeronáuticos, Automotores, Ferroviarios y Marítimos, Fluviales y Lacustres, pasa a sustituir a la extinta Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil.

Vale destacar que el aspecto orgánico de este organismo es similar al de los Estados Unidos de América quien cuenta también con un órgano multimodal de investigación de sucesos de transporte como lo es la National Transportation Safety Board Organization (NTSB), la cual a su vez cuenta entre otras con la Oficina de Seguridad Operacional de la Aviación.

Por su parte en el caso venezolano, la Ley de Aeronáutica Civil establece en su artículo 98 la creación de dos Juntas de Investigación de Accidentes de Aviación, en donde una se dedicará a la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil y la segunda investigará accidentes e incidentes en los que se vean involucradas aeronaves de Estado.

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil es un organismo adscrito actualmente al Ministerio del Poder Popular para el Transporte y la Junta Investigadora de Accidentes en los que se vea involucrada una aeronave de Estado es un organismo adscrito a la autoridad militar del ramo, entendemos que esta autoridad es la Fuerza Aérea Bolivariana.

Acorde con lo establecido en el Anexo 13, la Resolución N° 012 señala en su artículo 11 que "(...) la Junta gozará de independencia y autoridad absoluta para realizar la investigación administrativa de su competencia (...)". Luego, continúa diciendo que "(...) la investigación será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo que determinen la culpa o las responsabilidades que el suceso involucre. (...)"

En determinados casos, en el desarrollo de la investigación, podrá el ente investigador apoyarse en su tarea en diversos organismos incluso judiciales. De esta manera y a modo de ejemplo, la Resolución N° 012 establece en su artículo 16 la Coordinación con Autoridades Judiciales. En este sentido, prevé que esta cooperación tendrá como propósito que las investigaciones no se vean obstaculizadas por procedimientos administrativos o judiciales y lograr la separación entre los procedimientos. Punto este el cual desarrollaremos más adelante.

2.2.2 Ministerio Público, Poder Judicial y Autoridad Aeronáutica.

Como mencionamos en el Capítulo I, ante la ocurrencia de un siniestro aeronáutico, surgen al menos 3 tipos de acciones, la acción de responsabilidad aeronáutica, la acción penal y la acción de responsabilidad administrativa. Acciones estas que procuran condenar penal o administrativamente a los responsables del infortunio aeronáutico y a resarcir e indemnizar a los damnificados con base en la normativa especial aeronáutica.

Siendo así, tenemos que la acción penal estará en cabeza del Ministerio Público del Estado competente para su juzgamiento, de acuerdo al ordenamiento jurídico vigente de cada Estado.

Es relevante destacar que, en el caso argentino, las acciones referidas en el punto 1.2.1 y 1.2.2 del presente, deberán ser tramitados por ante los Juzgados con competencia federal. Al respecto, el Código Aeronáutico es claro cuando en su artículo 198 preceptúa que corresponderá a la Corte Suprema de Justicia de la Nación y a los tribunales inferiores de la Nación las causas que versen sobre navegación aérea o comercio aéreo en general y de los delitos que puedan afectarlos.

A raíz de lo establecido en la Ley 13.998 los jueces federales pasaron a denominarse “jueces nacionales de primera instancia” y con base en su artículo 55 inc. B), les correspondería entre otros, el conocimiento de:

“(…)

los hechos, actos y contratos concernientes a los medios de transporte terrestre, con excepción de las acciones civiles por reparación de daños y perjuicios causados por delitos o cuasidelitos; y a los regidos por el derecho de la navegación y por el derecho aeronáutico.

(…)”

Resulta de vital interés lo señalado por el Dr. Folchi (2015) en su Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil:

“(…)

En cuanto a los tribunales intervinientes, en la Argentina existe un fuero con competencia en todo el país, en el que se aplica un único y mismo código procesal, que es el federal. Precisamente la competencia en materia de aeronáutica civil se encuentra en estos jueces federales, fijada por el código aeronáutico en razón de su especialidad, porque se funda en una norma constitucional y porque debe primar ese criterio de unidad en todo el territorio nacional. Todo ello permite, consecuentemente, una mejor administración de justicia por la especialización que el conocimiento de la materia exige, así como en la configuración de las tendencias jurisprudenciales de cada tema. (pg. 63)

(…)”

Por su parte, en el caso venezolano el trámite de estas acciones en cuanto al órgano de conocimiento recibe un tratamiento distinto.

El artículo 153 de la Ley de Aeronáutica Civil ordena la creación de la Jurisdicción Aeronáutica con competencia para conocer sobre la materia y cuantía en el territorio nacional por los hechos u omisiones que se sucedan en el territorio nacional y sobre las actividades aeronáuticas afines o conexas reguladas en dicha Ley. En este sentido, ordena a su vez la creación de tribunales especiales, sin embargo, sigue siendo tarea pendiente dado que actualmente los conflictos de naturaleza aeronáutica son conocidos por los Tribunales Marítimos en virtud de la Disposición Transitoria Segunda de la Ley supra mencionada.

A su vez, en el caso de las acciones de naturaleza penal son conocidas por los Juzgados penales ordinarios del Estado venezolano y el ejercicio de la acción penal se encuentra en cabeza del Ministerio Público quien está en la obligación de ejercerla de oficio, salvo que sólo pueda ejercerse por la víctima o a su requerimiento.

Respecto a la acción administrativa, estará a cargo de la autoridad aeronáutica.

Debemos desde ya resaltar y hacer énfasis de manera previa que estas investigaciones y sus resultados deberán llevarse a cabo con prescindencia de la investigación técnica aeronáutica llevada a cabo por la Autoridad de investigación referida en el punto 2.2.1. Asimismo, debe prescindirse del Informe Final de Investigación de Accidentes, punto este que desarrollaremos en el Capítulo III del presente. Tengamos presente de antemano lo establecido por el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional en su punto 3.1 respecto a la investigación técnica del siniestro: “(...) El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad. (...)”

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio Público, el Poder Judicial y la Autoridad Aeronáutica podrán desarrollar su investigación de manera cooperativa y coordinada con la Junta de Investigación técnica del accidente, punto que examinaremos en el apartado 2.2.4 del presente capítulo.

2.2.3 Víctimas y Damnificados.

El precepto del derecho *alterum non laedere*^v consagrado por el jurista romano Ulpiano como uno de los tres “*iuris praecepta*”, se traduce como el deber de no dañar a nadie (Di Pietro, 2017). Este deber acarrea como consecuencia el deber de reparación del daño. Por ello, tenemos normas como el artículo 1716 del Código Civil y Comercial de la Nación Argentina, el cual prevé el deber de reparar como consecuencia directa de la violación del deber de no dañar, así como también el artículo 1185 del Código Civil Venezolano en este mismo sentido.

En el caso de daños generados por un siniestro aeronáutico, tenemos que los damnificados o sus causahabientes tendrán derecho a reclamar la indemnización de los perjuicios sufridos de

acuerdo a la normativa especial explicitada en el segundo párrafo del punto 1.2.1 del presente, con el apoyo del derecho general.

Siendo así, tenemos que el damnificado o sus causahabientes contarán con al menos dos vías para exigir la reparación e indemnización de los daños y perjuicios sufridos. Una vía será la de la acción de naturaleza típicamente aeronáutica mediante la cual pretenderá la indemnización de daños y perjuicios en contra del transportador. Por otra parte, contará con la posibilidad de exigir la reparación e indemnización de los daños y perjuicios sufridos en el marco del procedimiento penal iniciado como consecuencia del accidente.

Debe tenerse presente que una indemnización recibida mediante una de las vías previamente nombradas excluye a la otra. De lo contrario pudiésemos estar en presencia de un enriquecimiento sin causa al pretender una indemnización de daños y perjuicios en dos sedes diferentes.

2.2.3.1 Acción típicamente aeronáutica

En el ámbito aeronáutico la normativa internacional y nacional comprende un sistema de responsabilidad combinado entre responsabilidad de carácter objetivo y de carácter subjetivo con inversión de la carga de la prueba, ello -a criterio de quien suscribe- en virtud de que al momento de la estructuración del sistema normativo aeronáutico se tuvo presente la complejidad de la actividad aeronáutica *per se* así como también la vulnerabilidad de una persona común o un usuario tipo respecto a la producción probatoria en estos casos.

Vemos como por ejemplo, el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional Montreal 1999, contempla dos niveles o capas de responsabilidad, la primera capa prevé una responsabilidad objetiva hasta los 128.821 Derechos Especiales de Giro por Muerte o lesiones de los pasajeros -de acuerdo a la última revisión de los límites de acuerdo a

lo establecido en el artículo 24 *ejusdem*-^{vi} lo que implica que la única causa de exoneración de responsabilidad es el hecho del damnificado; luego, contempla una responsabilidad de tipo subjetivo con inversión de la carga de la prueba en caso de que la reclamación supere el monto de 128.821 Derechos Especiales de Giro, en donde el transportador podrá exonerar su responsabilidad si “(...) a) *el daño no se debió a la negligencia u otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes; o b) el daño se debió únicamente a la negligencia u otra acción u omisión indebida de un tercero. (...)*”^{vii} (Capaldo, 2012) y (Ruiz, 2016).

Por su parte, el Código Aeronáutico prevé un sistema de responsabilidad limitada y subjetiva con inversión de la carga de la prueba en donde el transportista, a los fines de eximirse de responsabilidad, deberá probar que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas o bien si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o contribuido a causarlo (hecho del damnificado).

Por tal razón, en el reclamo incoado por los damnificados o sus causahabientes a los fines de exigir la reparación de los daños y perjuicios sufridos, no deberá probarse la culpa del explotador, sino que bastará con la comprobación de los daños sufridos y el nexo causal para su efectiva reparación.

A todo evento, si el damnificado o sus causahabientes pretenden una suma superior a los límites de montos indemnizatorios establecidos, en el caso del Código Aeronáutico deberán probar que el daño provenga del dolo del transportista, o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones, con lo cual el explotador perdería el beneficio al límite del monto indemnizatorio.

Para ello, tanto los damnificados o sus causahabientes como el explotador deberán ejercitar una actividad probatoria ordinaria de la misma manera a la que en casos de otra naturaleza

de acuerdo a lo explicado previamente, esto es, valiéndose de pruebas periciales, informativas, testimoniales y en fin de cualquier tipo de prueba permitida en el ordenamiento jurídico, sin poder ninguna de las partes utilizar como prueba el informe final de la investigación técnica del siniestro aéreo en virtud de carecer este de valor probatorio de ningún tipo, afirmación que analizaremos en el siguiente capítulo.

2.2.3.2 Acción Penal

Como se señaló en el punto 1.2.2, ante la ocurrencia de un siniestro aéreo nace una acción penal la cual tendrá como objetivo el establecimiento de la verdad de los hechos por las vías jurídicas y la justicia en la aplicación del derecho, así como imponer las condenas de tipo penal en caso de comprobarse la comisión de un ilícito de tipo penal como causa y/o consecuencia del infortunio aeronáutico.

En este punto, merece mención especial la posibilidad de reparación e indemnización de los daños derivados del siniestro en sede penal. Siendo así, tenemos que tanto el ordenamiento jurídico venezolano como el argentino prevén en su normativa procesal penal la posibilidad de indemnizar a los damnificados y víctimas como veremos a continuación.

En el ámbito argentino, debemos resaltar que por disposición del artículo 5 de la Constitución Nacional en juego armónico con los artículos 121 y 75 inciso 12, las Provincias tienen la facultad de dictar sus propios códigos procesales al no haber delegado tal facultad al Gobierno Federal. “De lo dicho, surge evidente que los estados provinciales se han reservado el derecho de establecer sus propios tribunales de justicia y las leyes de procedimiento judicial, sin injerencia alguna del estado nacional.” (Martínez, 1998).

El Código Procesal Penal de la Nación -vigente para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires- confiere al Juez Penal competencia para la reparación e indemnización de los daños y

perjuicios sufridos por las víctimas y damnificados y a tal efecto se prevé la pretensión resarcitoria civil en sede penal.

El artículo 14 *ejusdem*, establece que dicha pretensión solo podrá ser ejercida por el titular de la acción civil, o por sus herederos en relación a su cuota hereditaria, representantes legales o mandatarios, contra los partícipes del delito y, en su caso, contra el civilmente responsable, ante el mismo tribunal en que se promovió la acción penal; para lo cual deberá este constituirse como actor civil en cualquier estado del proceso hasta la clausura de la instrucción, de acuerdo a lo previsto en el artículo 90.

El actor civil conforme lo establece el artículo 91 “(...) tendrá en el proceso la intervención necesaria para acreditar la existencia del hecho delictuoso y los daños y perjuicios que le haya causado, y reclamar las medidas cautelares y restituciones, reparaciones e indemnizaciones correspondientes. (...)”

El artículo 16 establece que “(...) La acción civil sólo podrá ser ejercida en el proceso mientras esté pendiente la acción penal. La absolución del procesado no impedirá al tribunal penal pronunciarse sobre la acción civil, en la sentencia. (...)”

Por su parte, el Código Procesal Penal de la provincia de Buenos Aires prevé de manera similar pretensión resarcitoria civil, en donde a su vez, resulta necesario constituirse previamente en actor civil y podrá efectivizarse hasta antes de la formulación por parte del Fiscal de la requisitoria de citación a juicio.

En ambos casos, la resolución de esta cuestión se materializará en la sentencia definitiva.

En el caso venezolano, también se contempla la reparación de la víctima en sede penal. Siendo así tenemos que el Código Orgánico Procesal Penal establece en su artículo 23, referido a

la protección de las víctimas, que la reparación del daño a la que estas tengan derecho serán también objetivos del proceso penal.

Sin embargo, en el caso venezolano, los legitimados para ejercer la acción civil en sede penal, estarán facultados para realizarlo una vez se encuentre firme la sentencia condenatoria ante el Juez del tribunal que la dictó.

Ello debe realizarse formalmente mediante una demanda en donde se cumpla con los requisitos del artículo 414 y el demandado solo podrá objetar la legitimación del demandante u oponerse a la clase y extensión de la reparación o al monto indemnizatorio.

El Juez penal deberá pronunciarse sobre la admisibilidad de la demanda civil dentro de los tres días siguientes a su presentación y en caso positivo ordenará la reparación e indemnización de los perjuicios sufridos. En caso de mediar oposición por parte del demandado, deberá celebrarse una audiencia a tales efectos en la cual se resolverá esta cuestión y se impondrán las costas correspondientes.

Al margen de las posturas que puedan existir en las prácticas cotidianas de la justicia en donde puede o no exigirse la reparación civil en sede penal o en donde puede afirmarse que en sede civil se otorgan indemnizaciones más cuantiosas que en sede penal, la resolución de reparaciones e indemnizaciones de daños y perjuicios producto de siniestros aeronáuticos en sede penal representa un claro beneficio para las víctimas y demás damnificados. Con ello se haría a la celeridad y economía procesal al poder los damnificados en un único proceso y en una misma sede satisfacer sus pretensiones, trayendo consigo ello además cierta calma después de la tormenta como lo representa un siniestro aeronáutico y evitando ser además víctimas tentativas para un proceso que puede demorar incluso años para lograr una resolución dada la gran congestión de los Juzgados.

Debemos destacar que los jueces penales deberán respetar en caso de corresponder los beneficios respecto al límite de los montos indemnizatorios establecidos en la normativa especial aeronáutica internacional o nacional según corresponda. Y que de la misma manera que en el proceso correspondiente a la acción típicamente aeronáutica o bien del proceso administrativo, las partes no deberán utilizar el informe final de investigación técnica del infortunio a los fines de determinar responsabilidades.

2.2.3.2.1 La Ley 13.433 y los Acuerdos Reparatorios.

Desde el año 2006 en la provincia de Buenos Aires se encuentra vigente la Ley 13.433. Esta Ley establece el régimen de resolución alternativa de conflictos penales o la también llamada mediación penal en la provincia de Buenos Aires la cual tiene como finalidad pacificar el conflicto, procurar la reconciliación entre las partes, posibilitar la reparación voluntaria del daño causado, evitar la revictimización, promover la autocomposición en un marco jurisdiccional y con pleno respeto de las garantías constitucionales, neutralizando a su vez, los prejuicios derivados del proceso penal (art. 2).

El artículo 6 establece los “casos en los que procede”, entre ellos: “(...) b) Causas cuyo conflicto es de contenido patrimonial. En caso de causas en las que concurran delitos, **podrán tramitarse por el presente procedimiento, siempre que la pena máxima no excediese de seis años. (...)**” (resaltado propio). El mismo artículo excluye a su vez de manera expresa causas dolosas relativas a delitos previstos en el Libro Segundo del Código Penal.

Tengamos en cuenta que el homicidio culposo en la República Argentina tiene una pena de prisión de uno (1) a cinco (5) años, por lo que, por poner un ejemplo, en caso de un siniestro aeronáutico culposo con víctimas fallecidas ocurrido en la provincia de Buenos Aires, sus causahabientes y los imputados -a criterio de quien suscribe- podrán hacerse de esta figura a los

finés de obtener una reparación e indemnización de los daños y perjuicios sufridos. Lo mismo pudiese ocurrir en caso de resultar lesionadas (Art. 89 y siguientes del Código Penal) las víctimas del siniestro o por daños a la propiedad (art. 183 del Código Penal).

Debemos hacer especial mención a los tipos penales establecidos en Capítulo II del TITULO VII del Código Penal argentino referidos a los Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y de comunicación.

Al respecto, tenemos que deberemos evaluar la procedencia de esta herramienta jurídica de acuerdo a lo señalado previamente en cada caso en particular. Sin embargo, consideramos que los tipos penales esencialmente dolosos como lo son los establecidos en los artículos 190 y 191, no les será aplicable la Ley 13.433. Contrario a lo anterior, tenemos que el artículo 196 si será pasible de aplicación de la solución de la Ley precitada.

En Venezuela, el Código Orgánico Procesal Penal contempla la posibilidad de celebración de “acuerdos reparatorios” contemplado este como una alternativa a la prosecución del proceso penal. El acuerdo reparatorio funciona de manera similar al mecanismo contemplado en la Ley 13.433 y procede cuando “(...) 1. El hecho recaiga exclusivamente sobre bienes jurídicos de carácter patrimonial o **2. cuando se trate de delitos culposos contra las personas. (...)**” (Resaltado propio)

Tanto el mecanismo de la Ley 13.433 como los acuerdos reparatorios propios de la legislación venezolana, implican claramente un beneficio para las víctimas y damnificados de un siniestro aeronáutico, quienes con ella pueden evitar el transitar por un proceso judicial a los fines de obtener la reparación e indemnización de los daños y perjuicios sufridos lo cual por la vía ordinaria pudiese tomarles años en virtud de la gran cantidad de causas que manejan los juzgados y el retraso en su resolución que ello implica. Esta solución además hace al derecho humano a una

tutela judicial efectiva e incluso puede servir a los intereses del imputado en un siniestro aéreo al tener esta la posibilidad de no enfrentar una condena penal a cambio de acordar anticipadamente una justa indemnización.

Para mayores luces, tengamos presente el caso mediante el cual un reconocido abogado bonaerense imputado por homicidio culposo agravado por conducción negligente de una embarcación celebró un acuerdo en el marco de la Ley 13.433 y con ello indemnizó a las víctimas y extinguió la acción penal^{viii}.

2.2.4 Cooperación entre las autoridades de investigación.

En el presente punto analizaremos cómo debe materializarse la participación tanto de la Junta de Investigación Técnica del Siniestro como de las autoridades de investigación bien sea del Poder Judicial, el Ministerio Público y demás órganos auxiliares de investigación, tanto en Venezuela como en la Argentina, teniendo en cuenta que ante la ocurrencia de un infortunio aeronáutico se inician diversas acciones y en consecuencia diversas investigaciones con finalidades diferenciadas de acuerdo a su naturaleza.

A tales fines nos apoyaremos en lo establecido en el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional sobre Investigación de accidentes e incidentes de aviación, el Código Aeronáutico, la Ley 27.514, la Regulación Argentina de Aviación Civil parte 13 sobre Investigación de Accidentes de Aviación Civil, la Ley de Aeronáutica Civil y la Resolución 012 mediante la cual se dicta la Normativa Técnica aplicable para la Investigación de Accidentes, Incidentes Graves e Incidentes de Aviación Civil.

El Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional sobre Investigación de accidentes e incidentes de aviación, establece que

“(…)

5.4.4 **Recomendación.** — Los Estados deberían garantizar la cooperación entre su autoridad encargada 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.

(…)

5.10 El Estado que realice la investigación reconocerá la necesidad de coordinación entre el investigador encargado y las autoridades judiciales. Se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e identificación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo.

(…)”

Siendo uno de los objetivos de la investigación la recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el siniestro, tenemos que la Junta de Investigación tiene competencia para requerir tanto a personas físicas o jurídicas y públicas o privadas, los informes necesarios para la consecución de su fin, según se desprende del artículo 22 de la Ley 27.514, en el caso argentino. En el caso venezolano, la Ley de Aeronáutica Civil en su artículo 98 establece que la Junta tendrá amplias potestades para requerir información, ordenar experticias y demás actividades tendientes a la determinación de las causas del siniestro y tomar las medidas que resulten adecuadas conforme a la normativa técnica; por su parte, el artículo 11 de la Resolución 012, establece que la Junta se asegurará de que en todas las investigaciones se tenga acceso ilimitado a todo el material probatorio disponible sin demora.

Por tal razón, personas físicas o jurídicas y públicas o privadas deberán prestar la mayor colaboración posible ante los requerimientos que pueda efectuar la Junta de Investigación.

El artículo 13.9 de la RAAC parte 13, establece que la Junta requerirá a la autoridad policial competente la custodia eficaz de toda la escena del siniestro a los fines de evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y en definitiva evitar cualquier alteración a dicha escena que comprometa la veracidad y objetividad de la investigación. En esta misma línea se encuentra establecido esta situación en la normativa venezolana. Es decir, que la custodia se encuentra a cargo de la Junta de Investigación Técnica y en el caso de requerir las autoridades judiciales, fiscales o policiales el acceso a la escena del suceso y la obtención de instrumentos probatorios o prácticas de pericias u otros medios de prueba deberán coordinar previamente con la Junta para llevar a cabo su cometido (artículo 23 de la Ley 27.514).

En caso de resultar necesaria la práctica de autopsias por la ocurrencia de un accidente con consecuencias mortales, la Junta de Investigación deberá gestionarlas por ante la autoridad judicial o la autoridad competente y capaz a tal efecto, con preferencia de que esta sea realizada por un patólogo preferentemente con experiencia en investigación de accidentes aéreos (art. 5.9 Anexo 13, art. 13.27 de la RAAC parte 13, art. 14 de la Resolución 012 venezolana).

Aunado a lo anterior, el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE) argentino deberá practicar los exámenes médicos correspondientes a la tripulación de vuelo y demás personal involucrado a los a efectos de determinar el nivel de aptitud física y psicológica y en el caso venezolano, estos exámenes médicos deberán coordinarse con la autoridad aeronáutica, todo ello a los fines de evaluar si estos son capaces de contribuir a la investigación. (art. 5.9.1 Anexo 13, art. 13.29 de la RAAC parte 13, art. 15 de la Resolución 012 venezolana).

Teniendo en cuenta lo anterior y, las recomendaciones formuladas por la OACI en su Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, podemos llegar a la conclusión de que teniendo en cuenta la concurrencia de autoridades a la hora de investigar el hecho, estas deberán actuar de manera coordinada y cooperativa actuando de manera colaborativa entre sí y prestándose el apoyo necesario para lograr los fines establecidos en la normativa según corresponda a cada autoridad de investigación de acuerdo a su naturaleza.

Al respecto, la OACI en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional recomienda entre otras cosas:

“(…)

5.4.1 Toda investigación que se realice de conformidad con las disposiciones del presente Anexo será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo para determinar la culpa o la responsabilidad.

Nota. — Puede lograrse la separación si la investigación la realizan expertos de las autoridades estatales que se encargan de la investigación de accidentes y los procedimientos judiciales o administrativos los realizan otros expertos apropiados. Probablemente será necesaria la coordinación, según lo indicado en 5.10, entre los dos procedimientos en el lugar del accidente y para la compilación de información fáctica, teniéndose debidamente en cuenta las disposiciones que figuran en 5.12.

5.4.2 **Recomendación.** — Las autoridades encargadas de la investigación de accidentes deberían establecer políticas y procedimientos documentados en los que se detallen sus funciones de investigación de accidentes. Éstos deberían incluir: organización y planificación; investigación; e informes.

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.

5.4.4 **Recomendación.** — Los Estados deberían garantizar la cooperación entre su autoridad encargada 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.

(...)"

CAPÍTULO III. INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES.

3.1 Informe Final de Investigación de Accidentes.

3.1.1 Contenido del Informe.

En el curso de la investigación se efectuarán básicamente dos tipos de informes, el primero será un informe preliminar o parcial mediante el cual se plasmarán los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación y el segundo y último, será el informe final de la investigación con el cual se establecerán lo que son las conclusiones de la investigación.

Es importante destacar que, a pesar de ser este último el informe definitivo, puede ser modificado ante una reapertura de la investigación fundada en el surgimiento de nuevas pruebas o

información que indique que pudiesen variar las conclusiones y las recomendaciones a las que se ha arribado (Art. 21 de la Ley 27.514 y Art. 20 de la Resolución 012).

El informe final de la investigación es un instrumento técnico con fines preventivos que busca determinar principalmente las causas que dieron lugar al accidente o incidente, sin generar presunciones respecto a culpas o responsabilidades de ningún tipo, a su vez que se dictaminan las recomendaciones de cara a la prevención para que no se repitan estos siniestros y de esta manera contribuir a la seguridad operacional de la actividad.

En este orden de ideas, debemos tener presente la forma redacción del informe. El Anexo 13, en su capítulo 6 recomienda que la utilización del formato del informe final que figura en el Apéndice 1. Resulta relevante lo referido a la información del personal que recomienda deba asentarse en el informe:

- “**a)** Información pertinente relativa a cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo, incluyendo: edad, validez de las licencias, habilitaciones, revisiones reglamentarias, experiencia de vuelo (total y por tipo) e información pertinente sobre las horas de servicio.
- b)** Breve reseña de los títulos y experiencia de los demás tripulantes.
- c)** Información pertinente relativa a otro personal, por ejemplo, servicios de tránsito aéreo, mantenimiento, etc., cuando corresponda.”

Aunado a lo anterior, el informe final no tiene valor probatorio alguno y esto es algo que ha sido zanjado expresamente tanto por el ordenamiento jurídico argentino, como por el ordenamiento jurídico venezolano. Al respecto, tenemos que la Ley 27.514 en su artículo 20 establece que:

“(…)

Art. 20.- Los informes finales de la Junta de Seguridad en el Transporte no tienen como objetivo la determinación de la culpa o dolo a nivel penal ni la responsabilidad civil del accidente o incidente. Son independientes de cualquier otra investigación administrativa o judicial, no afectando ningún interés subjetivo; por lo tanto, no son recurribles ni pasibles de impugnación, **no pudiendo tampoco ser admitidos con carácter probatorio en proceso judicial alguno.**

(...)” (Resaltado propio)

Por su parte, el artículo 97 de la Ley de Aeronáutica Civil, en concordancia con el artículo 11 de la Resolución 012 establecen que el objeto de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación es determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición, así como también que la investigación será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo que determinen la culpa o las responsabilidades. A tal efecto señala que la redacción del informe final está incluida dentro del ámbito de la investigación, lo cual pese a parecer obvio sirve para dilucidar lo ajeno que resulta este informe a todo proceso que determine culpas o responsabilidades por el siniestro.

Que esto sea así no es algo al azar, es una protección que contribuye al fortalecimiento de la seguridad operacional en virtud de la magnitud dañosa que representa un siniestro aeronáutico. Al consagrarse de esta manera se previó que los diversos actores de la actividad aeronáutica participen en la investigación del suceso de una manera positiva, abierta, proactiva y colaborativa, ya que de esta manera se procura la mejora continua de la actividad, se promueve su seguridad y se propende al desarrollo de esta de manera segura y ordenada, como dispone el Convenio de Aviación Civil Internacional. El valor protegido al cercenar un eventual medio de prueba como lo constituye el informe final de investigación es la seguridad operacional, el cual constituye el

máximo valor protegido por el Derecho Aeronáutico dada la esencia contra natura de la actividad y el alto nivel de riesgo de la operación.

En virtud de lo expuesto previamente, tenemos que **el Informe Final de Investigación de Accidentes de Aviación es indudablemente un instrumento contentivo de información sobre seguridad operacional y he acá su naturaleza jurídica.** Esto queda evidenciado desde su inicio mediante la investigación del siniestro y su desarrollo y posteriormente con el dictamen del informe y el seguimiento a la adopción de las recomendaciones dictadas por la Junta de Seguridad en el Transporte a los actores de la actividad aeronáutica, conforme a lo establecido en el artículo 7 literal e) de la Ley 27.514.

De una revisión a diversos informes finales elaborados por la extinta Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil Argentina e informes finales elaborados por la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil Venezolana, podremos observar cómo teniendo en cuenta el Anexo 13 se omite información de carácter personal como nombres, Documentos de Identificación Personal y en definitiva datos que permitan la identificación personal de la tripulación. Veremos además que los datos relevantes a tal efecto y los que efectivamente se consignan en el informe son aquellos que permitan la comprensión fáctica de lo sucedido tales como sexo, edad, nacionalidad, licencias, habilitaciones, CMA y experiencia de vuelo, práctica que apoyamos dado que colabora al alcance del objetivo del informe.

Asimismo, dado su carácter, en lo referente a la obtención de la información para su elaboración –tales como declaraciones, entrevistas, informes, entre otros- no se requiere necesariamente la realización procedimientos judiciales ni procedimientos contradictorios o que posean mayor formalidad y, por esta misma razón y al no afectar intereses subjetivos, no son susceptibles de recurso alguno.

Lo anterior implica una novedad en el caso argentino, de acuerdo a lo normado por la Ley 27.514 -la cual celebramos- respecto del Decreto 934/70, mediante el cual se otorgaba incluso competencias sancionatorias al presidente de la Junta de Investigación por los hechos directamente vinculados con el accidente que impliquen infracciones.

3.1.2 Utilización del Informe.

Para el mejor desarrollo del presente punto conviene tener presente lo siguiente respecto a la investigación técnica de los infortunios aeronáuticos:

1. La investigación técnica del infortunio aeronáutico debe realizarse de manera independiente a cualquier otra investigación efectuada por el resto de autoridades competentes.
2. Se limita a la identificación de las causas probables y los factores contributivos que dieran origen al siniestro aeronáutico a los fines de evitar su repetición a futuro lo cual constituye su objetivo principal.
3. NO prejuzga ni posee finalidades de determinación de responsabilidades administrativas, civiles o criminales, ni la asignación de culpas.
4. Producto de la investigación, la Junta de Investigación Técnica puede dictar las recomendaciones que considere a bien formular para evitar la repetición a futuro del accidente y de esta manera fortalecer la seguridad operacional en la actividad.

Teniendo ello en cuenta, como primer punto al respecto, consideramos que el informe final contiene información que podría definirse como estéril respecto al siniestro, como lo pueden ser las circunstancias fácticas lugar, fecha, hora, clima, entre otras, incluso los hechos propiamente, sin mayor consideración respecto a las causas o consecuencias de estos, los cuales considero que pudiese utilizar el Juzgador por no afectar de manera alguna a la seguridad operacional ni constituir ningún juicio de valor respecto a los involucrados en el suceso ni causar perjuicio de ningún tipo.

Al respecto, la Dra. Capelli (2014) señala que:

“si bien el sistema en principio postulaba la independencia total de las investigaciones y la justicia, hoy por hoy solo los HECHOS constatados en el procedimiento técnico pueden ser utilizados ante la justicia, nunca las CAUSAS ni las CONCLUSIONES.”

Ahora bien, ir más allá de lo expuesto previamente y determinar incluso eximir de responsabilidades de cualquier índole fundado en el informe final y la investigación técnica en general, a criterio de quien suscribe, viciaría de nulidad la sentencia o el acto administrativo según corresponda. Mal podría una autoridad jurisdiccional fundar su decisión en un instrumento que no tiene valor probatorio alguno dada su naturaleza jurídica –explicada supra-. Aunado a lo anterior, la propia normativa tanto nacional como internacional prohíbe y recomiendo respectivamente otorgarle valor probatorio y es enfática en eso.

Siendo así, resulta imperioso dar por sentado que las conclusiones de la investigación del siniestro, así como la información sobre seguridad operacional en general, no poseen valor probatorio por lo que, salvo las excepciones que se expondrán en seguida, no deben utilizarse para determinar responsabilidades civiles, penales o administrativas. Afirmar lo contrario, causaría reacciones adversas por parte de los operadores, dificultaría a la autoridad de investigación el acceso a la información a futuro y en definitiva iría en contra de la seguridad operacional.

Sobre este punto el Dr. Marón (2014), resalta que:

“Desde hace décadas (y cada vez con mayor frecuencia) los Informes Finales de los accidentes investigados por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil vienen siendo utilizados como prueba de cargo o descargo por los Tribunales de Justicia del país. De esta forma una indagación técnica realizada por un organismo altamente calificado y conducida al

margen de las reglas del proceso judicial, es utilizada ulteriormente por los jueces con una filosofía y un enfoque enteramente distintos a aquellos contemplados al conducirse la indagación técnica.

(...)

El tema es grave no sólo porque entraña un total apartamiento de la República Argentina de los postulados expresados en el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional suscripto en 1944 en Chicago, sino porque a plazo fijo anulará la colaboración del personal aeronáutico que sea convocado a declarar sobre un accidente por los investigadores de la Junta. (...)"

Pese a lo expuesto previamente, somos partidarios de que el informe final de investigación pueda utilizarse para la determinación de responsabilidades de manera excepcional en tanto su uso tenga como objetivo el fortalecimiento de la seguridad operacional en los siguientes casos:

1. Casos en los que haya evidencia que el suceso se generó con dolo, dolo eventual o culpa grave.
2. Cuando se determine que su utilización es necesaria para la administración apropiada de la justicia y que su uso pesa más que las repercusiones adversas que a escala nacional e internacional dicho uso pueda tener en la futura disponibilidad de la información.

Sin embargo, es criterio de quien suscribe que estas excepciones deben realizarse con carácter restrictivo teniendo en cuenta los principios y valores propios del Derecho Aeronáutico, dado que lo contrario, contribuiría gravemente en perjuicio de la seguridad operacional de la actividad. De manera que, el hacer valer una excepción de tal magnitud, debe realizarse mediando un examen serio, completo y apegado a derecho respecto a las circunstancias que avalen la procedencia de la excepción, pudiendo compararse dicho examen con aquel en el que se evalúa la procedencia de una medida cautelar por ejemplo, recordemos que en este último caso debe

evaluarse la existencia del llamado *fumus bonis iuris* o verosimilitud del derecho y el *periculum in damni* y en algunas jurisdicciones y para algunos casos el *periculum in mora*. En este punto cabe tener presente lo establecido en la RAAC parte 13 en su artículo 13.35 y en el Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional:

“(…)

13.35 No divulgación de la información (a) La JIAAC no publicará, pondrá en circulación ni permitirá el acceso al expediente de investigación técnica, al Proyecto de Informe Final (PIF), ni a documento alguno obtenido durante la investigación de un accidente o incidente; a menos que las autoridades en materia de administración de justicia del Estado, determinen que la divulgación de dicha información, es más importante que las consecuencias adversas que podría tener tal decisión para la investigación en curso o para futuras investigaciones.

(…)

3. Principios de excepción

Se harán excepciones respecto de la protección de la información sobre seguridad operacional sólo mediante leyes y reglamentos nacionales cuando:

a) exista evidencia de que el evento ha sido originado por un acto que, de acuerdo con la ley, se considere que ha sido con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso;

b) una autoridad competente considere que las circunstancias indican razonablemente que el evento puede haber sido originado con la intención de causar daño, o con el conocimiento

de la posibilidad de que éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso; o

c) mediante un examen de una autoridad competente, se determine que la divulgación de la información sobre seguridad operacional es necesaria para la administración apropiada de la justicia, y que su divulgación pesa más que las repercusiones adversas que a escala nacional e internacional dicha divulgación pueda tener en la futura disponibilidad de la información sobre seguridad operacional.

(...)” (Resaltado propio)

Para garantizar la viabilidad de lo expuesto previamente, consideramos que en aplicación y desarrollo del punto 3 del Apéndice 3. “Principios para la Protección de Datos e Información sobre Seguridad Operacional y las Fuentes Conexas” del Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional sobre Gestión de la Seguridad Operacional, se reforme en el caso argentino la Ley 27.514 y en el caso venezolano la Ley de Aeronáutica Civil, contemplándose la posibilidad de utilización del informe final de investigación previo un exhaustivo examen como se explicó previamente, cuando:

1. Haya evidencia que el siniestro se generó con dolo, dolo eventual o culpa grave.
2. Cuando se determine que su utilización es necesaria para la administración apropiada de la justicia y que su uso pesa más que las repercusiones adversas que a escala nacional e internacional dicho uso pueda tener en la futura disponibilidad de la información.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Por los razonamientos expuestos sostendremos las siguientes conclusiones y formularemos las siguientes recomendaciones:

1. El informe final de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil constituye un instrumento contentivo de información de seguridad operacional el cual no genera presunciones de culpa ni responsabilidad administrativa, civil, penal ni de ninguna índole dado que su objetivo consiste en la determinación de las causas del suceso con miras a prevenir su repetición en aras de salvaguardar la seguridad operacional en la actividad aeronáutica.

2. Este informe debe ser elaborado por la autoridad técnica competente la cual debe ser independiente y contar con la autonomía suficiente a los fines de evitar cualquier sesgo en su labor investigativa. Este organismo dictará en su informe final las recomendaciones a las que haya lugar a las cuales deberá hacerle el debido seguimiento respecto a su implementación por parte de los operadores.

3. No debe utilizarse este informe para la atribución de responsabilidades civiles, penales, administrativas, ni de ningún tipo, salvo en los casos en que –por aplicación del Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional- se logre hacer valer las excepciones explanadas previamente mediante un examen riguroso, pudiendo ser este similar al correspondiente al otorgamiento de medidas cautelares, cónsono con lo anterior, resulta idóneo el examen mediante la verificación de los parámetros recomendados en el Anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional referente a la administración de la prueba de equilibrio^{ix}. De lo contrario se contravendría con el espíritu propio de la investigación y generaría consecuencias graves que constituirían un atraso al gran avance al que se ha logrado llegar en materia de seguridad

operacional lo que hace a la actividad aeronáutica una de las más sino el medio de transporte más seguro en la actualidad. Esta solución fortalecería la seguridad operacional la cual se erige como valor fundamental protegido por el Derecho Aeronáutico.

4. A tal efecto, recomendamos tanto para el caso venezolano como el argentino una reforma normativa a la Ley de Aeronáutica Civil y a la Ley 27.514, respectivamente, mediante la cual se contemple lo explanado en el punto **3**. En este mismo sentido, resulta aconsejable efectuar la tan necesaria reforma del vetusto Código Aeronáutico argentino a los fines de adecuarlo a los tiempos y la normativa actual.

5. Resultaría ideal que la Junta de Seguridad de Transporte o bien el Congreso de la Nación aclare la evidente y grave contradicción planteada en el punto 1.1.1 del presente, respecto a la competencia del primero respecto a la investigación de siniestros aeronáuticos de “aeronaves no tripuladas”.

6. Como se desarrolló a lo largo del presente, ante la nefasta ocurrencia de un siniestro aeronáutico nacen diversas acciones y en consecuencia diversas investigaciones. Cada investigación tendrá un objetivo diferenciado. Es así como la Junta de Investigación Técnica del siniestro tendrá como norte determinar las causas para prevenir su repetición a futuro. Y, por otra parte, la autoridad Judicial, la autoridad Fiscal y la autoridad Administrativa, tendrán como objetivo determinar responsabilidades generadas a raíz del suceso. En este sentido, deberán actuar de manera coordinada y coparticipativa, respetando la independencia de las investigaciones, así como la autonomía de la Junta de Investigación Técnica.

7. Las reparaciones e indemnizaciones de daños y perjuicios sufridos por víctimas y damnificados a consecuencias del infortunio aeronáutico pueden ser satisfechas en sede penal, la cual constituye una instancia prácticamente obligatoria ante una eventualidad como esta. Ello, a

criterio de quien suscribe, es cónsono con los principios de celeridad y economía procesal al no someter a los damnificados a otros procesos judiciales los cuales pueden conllevar años para su resolución. Asimismo, la celebración de acuerdos reparatorios en los casos en que sea procedente, como se explicó en el punto 2.2.3.2.1, puede ser una alternativa a la prosecución del proceso beneficiosa para todas las partes.

Al respecto, consideramos que debería capacitarse constantemente a los funcionarios judiciales encargados de la administración de justicia en el ámbito del derecho aeronáutico, esto a los fines de lograr la correcta aplicación del derecho y más en concreto en caso de lograrse eventualmente las recomendaciones formuladas en el presente trabajo. Con ello, poseeremos como sociedad operadores judiciales mejor capacitados para ejercitar sus labores y la seguridad jurídica necesaria para un eficiente avance y desarrollo de la actividad aeronáutica en nuestras naciones.

BIBLIOGRAFIA

Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Investigación de accidentes e incidentes de aviación. (Undécima edición). Organización de Aviación Civil Internacional. Recuperado de: <https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/anexos-oaci/anexo-13.pdf>

Bianchi, J. (1985) *Aspectos Jurídicos de los Accidentes de Aviación*. Buenos Aires, Argentina: Biblioteca Nacional de Aeronáutica.

Capaldo, G. (2012). Análisis del sistema de responsabilidad en el Convenio de Montreal de 1999. *Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial*. Recuperado de: <https://cedaeonline.com.ar/2012/12/26/analisis-del-sistema-de-responsabilidad-en-el-convenio-de-montreal-de-1999/>

Capelli, M. (2014). Valoración del Informe final ante los Tribunales. *Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial*. Recuperado de: <https://cedaeonline.com.ar/2014/11/26/valoracion-del-informe-final-ante-los-tribunales/>

Código Penal de la Nación Argentina. Boletín Oficial de la Nación. Buenos Aires, Argentina. Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/15000-19999/16546/texact.htm>

Código Orgánico Procesal Penal. Gaceta Oficial N° 6.078 Extraordinario. Caracas, Venezuela. 15 de junio de 2012. Recuperado de: [https://www.policinglaw.info/assets/downloads/2012_Code_of_Criminal_Procedure_\(Spanish_original\).pdf](https://www.policinglaw.info/assets/downloads/2012_Code_of_Criminal_Procedure_(Spanish_original).pdf)

Convenio de Aviación Civil Internacional. Organización de Aviación Civil Internacional. Recuperado. 7 de diciembre de 1944. Recuperado de: https://www.icao.int/publications/documents/7300_cons.pdf

Di Pietro, A. (2017). Sobre el principio “alterum non laedere”. Recuperado de: <https://abogados.com.ar/sobre-el-principio-alterum-non-laedere/19508>).

Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos del Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo. *Informe Final Matrícula YV136T*. Recuperado de: https://reports.aviation-safety.net/2011/20110926-0_DC95_YV136T.pdf

Dirección General para la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos del Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo. *Informe Final Matrícula HK-4374X*. Recuperado de: https://reports.aviation-safety.net/2005/20050816-0_MD82_HK-4374X.pdf

Folchi, M. (2015). *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*. Tomo I. Buenos Aires, Argentina: Astrea.

González-Lebrero, R. (2018). Accidentes e incidentes de aviación y su investigación técnica. *Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial*. Recuperado de: <https://cedaeonline.com.ar/wp-content/uploads/2018/04/gonzalez-lebrero-accidentes-de-aviacic3b3n.doc>

Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil. Informe Final MATRÍCULA: LV-LZO. Recuperado de: <https://jst.gob.ar/files/248-15.pdf>

Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil. Informe Final MATRÍCULAS: LV-GYV / LV-FZV. Recuperado de: <https://jst.gob.ar/files/303-15.pdf>

Knobel, H. (2014). La seguridad operacional. Normativa internacional. *Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial*. Recuperado de: <https://cedaeonline.com.ar/2014/02/19/la-seguridad-operacional-normativa-internacional/>

Ley 13433. Boletín Oficial de la Provincia de Buenos Aires. Argentina. 19 de enero de 2006. Recuperado de: <https://normas.gba.gob.ar/documentos/xqqm5ipx.html>.

Ley 17.285. Código Aeronáutico. Boletín Oficial de la Nación. Buenos Aires, Argentina. 17 de mayo de 1967. Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm#10>

Ley 27.514. Boletín Oficial de la Nación. Buenos Aires, Argentina. 28 de agosto de 2019. Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/325000-329999/327264/norma.htm>

Ley de Aeronáutica Civil. Gaceta Oficial Número 39.140. Caracas, Venezuela. 17 de marzo de 2009.

Marón, G. (2014). El accidente aéreo y los procesos judiciales. *Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial*. Recuperado de: <https://cedaeonline.com.ar/2014/09/02/el-accidente-aereo-y-los-procesos-judiciales/>

Martínez, J (1998). La ley del dos por uno y las provincias. *Sistema Argentino de Información Jurídica*. Recuperado de: www.saij.gob.ar/doctrina/daca980138-martinez_vivot-ley_dos_por_uno.htm

Regulación Aeronáutica Venezolana 1 (Rav 1) Definiciones y Abreviaturas. Gaceta Oficial Número 5.898 Extraordinario. Caracas, Venezuela. 11 de diciembre de 2008. Recuperado de: http://www.inac.gob.ve/art/template3/595acRAV_1_GOE_5898_11DIC08.pdf

Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Parte 1 - Definiciones Generales, Abreviaturas y Siglas. (Cuarta edición). Boletín Oficial de la Nación. Buenos Aires, Argentina. Administración Nacional de Aviación Civil. 10 de diciembre de 2019. Recuperado de: <http://www.anac.gob.ar/anac/web/uploads/upcg/raac/2019/raac-1-ed-2019.pdf>

Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Parte 13 - Investigación de Accidentes de Aviación Civil. (Cuarta edición). Boletín Oficial de la Nación. Buenos Aires, Argentina. Administración Nacional de Aviación Civil. 1 de diciembre de 2008. Recuperado de: http://www.anac.gob.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/parte-13-23dic2014.pdf

Resolución 012 mediante la cual se dicta la Normativa Técnica aplicable para la Investigación de Accidentes, Incidentes Graves e Incidentes de Aviación Civil. Gaceta Oficial Número 41.828. Caracas, Venezuela. 27 de febrero de 2020. Recuperado de: <https://www.rodolforuiza.com/gaceta-oficial-aeronautica-no-41-828-27-febrero-2020/>

Ruiz, R. (2016). ¿Cuánto cuesta la vida a bordo de una aeronave? Recuperado de: <https://www.rodolforuiza.com/cuanto-cuesta-la-vida-a-bordo-de-una-aeronave/>

NOTAS:

ⁱ Alexandre de Juniac, consejero delegado de la IATA señala que:

“Volar continúa siendo el medio de transporte más seguro que jamás ha existido para largas distancias. Según los datos, de media, un pasajero tendría que volar cada día durante 241 años antes de sufrir

un accidente con al menos una víctima mortal a bordo. La industria mantiene su firme compromiso de seguir trabajando para conseguir que cada vuelo despegue y aterrice seguro”,

ⁱⁱ IATA (2019). COMUNICADO No: 07 IATA anuncia los resultados en seguridad aérea operacional en 2018. Recuperado de: <https://www.iata.org/contentassets/928a418fcf4c420fa62e198df1d39335/2019-02-21-01-sp.pdf>

ⁱⁱⁱ IATA (2019). COMUNICADO No: 45 Mayor conectividad y eficiencia -Estadística del transporte aéreo mundial 2018. Recuperado de: <https://www.iata.org/contentassets/f8d2fbbfe2664612a1e4e65a22422dc3/2019-07-31-01-sp.pdf>

^{iv} Consejo Internacional de Aeropuertos. (2019). Se publican las clasificaciones preliminares del tráfico mundial de aeropuertos. <https://aci.aero/2019/03/13/preliminary-world-airport-traffic-rankings-released/>

^v Diccionario Panhispánico del español jurídico. **Alterum non laedere**: Gral. 'No dañar a otro' (Ulpiano: Digesto 1, 1, 10, 1). En ocasiones aparece bajo la forma *neminem laedere*, 'no causar daño a nadie'. Es el segundo de los tres preceptos del derecho (*iuris praecepta sunt haec: honeste vivere, alterum non laedere, suum cuique tribuere*: 'los principios del derecho son estos: vivir honradamente, no hacer daño a otro, dar a cada uno lo suyo'). Regla de alcance general para «dar solución a la finalidad social que el Derecho debe conseguir y cumplir el principio del *alterum non laedere*» (STS, 1.ª de 28-XI-2011, rec. 96/2010). En el ámbito civil es justificación general de la responsabilidad extracontractual donde actúa con frecuencia como único vínculo entre las partes afectadas y el cumplimiento de la obligación. Es innecesario distinguir entre la obligación de medios y de resultado, pero el perjudicado habrá de acreditar: el daño, la autoría de la conducta dañosa, el nexo causal y la voluntariedad de esa autoría (SSTS, 1.ª de 17-IV-2007, rec. 1773/2000, y de 19-VI-2007, rec. 2047/2000). En esta materia se mantiene el principio de unidad de la culpa civil, permitiendo integrar un gran número de supuestos en la responsabilidad contractual (arts. 1101 y 1089 del Código Civil) y extracontractual (arts. 1902 y 1093 del Código Civil), diferenciados básicamente por su origen, de forma que la segunda presupone causar un daño al margen de cualquier relación jurídica entre las partes diferente a este principio general. Hay casos con concurso de ambas responsabilidades. La STS, 1.ª de 30-V-2008, rec. 1394/2001, reproduce una doctrina constante sobre el principio como supuesto de excepción a la regla de la relatividad contractual: si la celebración de un contrato causa un daño a un tercero, se infringe el principio y se genera la consiguiente responsabilidad, superándose de esta forma la teoría clásica del *res inter alios acta* (STS, 1.ª de 5-II-2014, rec. 204/2012). Recuperado de: <https://dpej.rae.es/lema/alterum-non-laedere>

^{vi} Comunicación OACI N° LE 3/38.1-19/70. 11/10/2019. Recuperado de: <https://passageiro.aac.cv/doc/le-3-38-1-19-70-1-out-2019.pdf>

^{vii} Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999:

“Artículo 21. Indemnización en caso de muerte o lesiones de los pasajeros.

1. Respecto al daño previsto en el párrafo 1 del artículo 17 que no exceda de 100.000 derechos especiales de giro por pasajero, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad.

2. El transportista no será responsable del daño previsto en el párrafo 1 del artículo 17 en la medida que exceda de 100.000 derechos especiales de giro por pasajero, si prueba que:

- a) el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes; o
- b) el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercer”

^{viii} Soriano, F. (2021). El abogado que mató a una joven en el choque de lanchas en el Delta acordó con la familia de la víctima y evitó el juicio. *Infobae*. Recuperado de: <https://www.infobae.com/sociedad/policiales/2021/06/09/el-abogado-que-mato-a-una-joven-en-el-choque-de-lanchas-en-el-delta-acordo-con-la-familia-de-la-victima-y-evito-el-juicio/>

^{ix} 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.

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.