

Aproximación a una cuestión polémica: competencia jurisdiccional en siniestros de aeronaves militares

JOSÉ ALBERTO FERNÁNDEZ RODERA,
Magistrado Juez
Comandante Auditor (excedente)

INTRODUCCION

POR desgracia, la relativa frecuencia y subsiguiente eco en los medios de comunicación de los siniestros sufridos por aeronaves militares, ha colocado en lugar de notoria actualidad la cuestión ahora objeto de somero análisis, merecedora, no obstante, de tratamiento prolijo desde un prisma multidisciplinar, dadas sus evidentes repercusiones en los ámbitos jurídico, de seguridad pública y protección civil, económico y propiamente castrense, por lo que, y en esta última vertiente, afecta al buen funcionamiento y operatividad de la cobertura armada de la Nación. Ni que decir tiene que, entreverado en todos los niveles aludidos, se encuentra el derecho a la vida e integridad física, objeto de tutela en términos de prospectiva y previsión en las investigaciones que se efectúen sobre las causas de los accidentes.

Será menester, para la mejor delimitación de la materia, definir lo que se entiende por "aeronave militar". Pues bien, el artículo 11 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea, establece que aeronave es toda construcción apta para el transporte de personas o cosas, capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores; precisando su artículo 14.1.º que se consideran aeronaves militares las que tengan como misión la defensa nacional o estén mandadas por un militar comisionado al efecto.

EL MARCO LEGAL DE REFERENCIA

VIENE constituido, de una parte, y en lo atinente a la atribución de competencia en los supuestos de accidentes de los que pudiera derivarse responsabilidad en sede judicial, por las normas procesales generales (Ley de Enjuiciamiento Criminal y Ley Orgánica del Poder Judicial) y especiales (Ley Orgánica de la Competencia y Organización de la Jurisdicción Militar y Ley Orgánica Procesal Militar), con su ulterior remisión, una vez determinada aquélla, a las correspondientes normas sustantivas penales e, incluso, disciplinarias (Código Penal, Código Penal Militar, Ley Penal de la Navegación Aérea, Ley Orgánica del Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas); en segundo término, en lo que se refiere a la regulación de los informes técnicos a elaborar una vez ocurrido el accidente, por los reglamentos en vigor (Decreto de 12 de marzo de 1948, en vigor sólo para aviones militares extranjeros; Orden Ministerial de 30 de marzo de 1965, sobre seguridad de vuelo e investigación técnica de accidentes de aeronaves militares, que crea la Comisión de Seguridad de Vuelo; Decreto de 28 de marzo de 1974 sobre accidentes de aviación civil e investigación técnica, que crea la Comisión de Accidentes de Aviación Civil); y, en último y tercer lugar, en lo que respecta a normas internacionales, los siniestros de aeronaves militares norteamericanas en España se rigen por lo prevenido en los artículos 29 y 30 del Convenio entre el Reino de España y los Estados Unidos de América sobre Cooperación para la Defensa, hecho en Madrid el 1 de diciembre de 1988 (BOE 108/89), siendo también reseñables el Convenio entre los Estados partes del Tratado del Atlántico Norte relativo al Estatuto de Fuerzas (BOE 217/87) y el Anexo XIII del Convenio de Chicago, de la OACI, relativo a aeronaves civiles.

JURISDICCION COMPETENTE

DETERMINA el artículo 10 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal que corresponde a la Jurisdicción Ordinaria el conocimiento de las causas y juicios criminales, con excepción de los casos reservados por las leyes al Senado, a los Tribunales de Guerra y Marina y a las Autoridades administrativas o de policía. Redacción decimonónica la expuesta que encuentra parangón en el artículo 3 de la Ley Orgánica 6/85, de 1 de julio, del Poder Judicial, a cuyo tenor, y en desarrollo del artículo 117 de nuestra ley de leyes, se proclama que la jurisdicción es única y se ejerce por los Juzgados y Tribunales previstos por la Ley, sin perjuicio de las potestades jurisdiccionales reconocidas por la Constitución a otros órganos, a lo que se agrega en su apartado 2.º que la competencia de la Jurisdicción Militar quedará limitada al ámbito estrictamente castrense respecto de los hechos tipificados como delitos militares por el Código Penal Militar y a los supuestos de estado de sitio, de acuerdo con la declaración de dicho estado y la Ley Orgánica que lo regula sin perjuicio de lo que se establece en el artículo 9, apartado 2, de la Ley Orgánica del Poder Judicial (prevención de los juicios de testamentaria y abintestado de los miembros de las Fuerzas Armadas que, en tiempo de guerra, fallecieren en campaña o navegación), enunciación coherente con lo prevenido en los artículos 12 a 18 de la Ley Orgánica 4/87, de 15 de julio, de la Competencia y Organización de la Jurisdicción Militar, y el artículo 10 de la Ley Orgánica 2/89, de 13 de abril, Procesal Militar.

El Tribunal Supremo, en interpretación del precitado artículo 10 de la norma penal adjetiva, ha declarado que, en caso de duda, corresponde la competencia a la Jurisdicción Ordinaria (Sentencia de 8 de julio de 1978), que es siempre competente mientras no aparezca claramente definida otra especial (Auto de 3 de julio de 1930), ya que por su fuerza atractiva debe ser llamada a conocer en todos aquellos casos que no tengan un expreso y perfecto encuadre en la especial (Auto de 5 de febrero de 1970), siendo preciso que la excepción esté expresamente declarada en la Ley y sin que se admitan supuestos de analogía (Sentencia de 22 de septiembre de 1980). También ha proclamado que ha de ser base normativa la preferencia de la Jurisdicción Ordinaria (Auto de 20 de diciembre de 1960), por lo que si el hecho no aparece como delictivo es competente la Jurisdicción Ordinaria aunque sean militares los fallecidos (Auto de 6 de noviembre de 1917), competencia que, como ya quedó dicho, corresponde a aquella en caso de duda (Auto de 8 de julio de 1878). Finalmente, y en Sentencia de 20 de diciembre 1982, indica que normalmente hay que presumir la competencia de la Jurisdicción Ordinaria.

Resulta palmario que una vez acontecido un siniestro es prácticamente imposible determinar de forma fehaciente e inmediata sus causas y las posibles responsabilidades, si éstas devienen de la conducta del piloto, de un fallo de mantenimiento, de un defecto técnico o mecánico, de la intervención de un tercero que no ostente la condición de militar (piénsese en un sabotaje, en la intervención desafortunada de un controlador civil, etc.) y demás contingencias que puedan concebirse, importantes a los efectos de esclarecer a qué jurisdicción correspondería el conocimiento del ilícito que, en su caso, pudiera haberse cometido. Si se parte de la naturaleza prevalente de la Jurisdicción Ordinaria y de su "vis atractiva" para conocer de hechos supuestamente incardinables en el ordenamiento jurídico-penal, tal como ya se ha apuntado, es claro que las primeras diligencias corresponden a ésta —levantamiento de cadáveres, incoación de Previa al amparo de lo establecido en el artículo 779 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, etc.— sin que proceda intervenir el Juez Togado Militar, el cual, en todo caso, y si a pesar de ello actuase, sólo podría requerir de inhibición al Juez civil que también instruyera si resultara meridiana e indudable la comisión de un delito propio de su competencia, extremo que se nos antoja cuando menos dificultoso e incluso utópico en unas primeras diligencias.

Ahora bien, y como se trasluce de lo antes expresado, la competencia prioritaria o primigenia de la Jurisdicción Ordinaria en período de paz cederá siempre y cuando se infiera de la depuración fáctica un delito de los tipificados en el Código Penal Militar, circunstancia que obligará a una inhibición a favor de la Jurisdicción Militar, que continuará la tramitación del procedimiento y adoptará las medidas procesales que estime oportunas, delito de naturaleza castrense que, en primera aproximación, pudiera estar entre los contemplados en los artículos 155 a 161 ("Delitos contra la eficacia del servicio") y 165 a 179 ("Delitos contra los deberes del servicio relacionados con la navegación", comprensivos de la aérea y de la marítima) del Código Penal Militar, y siempre en su previsión tipológico-punitiva para tiempo de paz. Para su estudio: JUAN MANUEL GARCIA LABAJO ("Los nuevos delitos militares de carácter aeronáutico", en Revista de Aeronáutica y Astronáutica, número 545, mayo 1986), MARTIN BRAVO NAVARRO ("Delitos contra los deberes del servicio relacionados con la navegación aérea", en "Comentarios al Código Penal Militar", Editorial Civitas, Madrid 1988, páginas 1.823 y siguientes) y CARLOS REY GONZALEZ ("Delitos contra la eficacia del servicio", en la misma obra, páginas 1.741 y siguientes).

EL INFORME TÉCNICO DEL EJÉRCITO DEL AIRE

YA nos hemos referido en epígrafes anteriores a las normas que regulan el informe técnico sobre las causas del siniestro. Conviene ahora resaltar su absoluta compatibilidad con la investigación estrictamente judicial, a la que podrá y deberá enriquecer con sus conclusiones, sin que nada obste a una sustanciación paralela (subordinada, claro está, la administrativa a la judicial), siempre evitando cualquier entorpecimiento recíproco, ya que, como de seguro será puesto de relieve en estudios efectuados desde otros ángulos, es imprescindible iniciar desde el mismo instante del evento una investigación sobre sus causas, asegurando la zona, analizando los restos humanos de la dotación de la aeronave siniestrada (para lo que habrá que esperar y facilitar la llegada inmediata del Juez, el cual, a su vez, evitará ordenar un levantamiento apresurado si así se le aconseja por el grupo de especialistas del Ejército del Aire, que son excelentes especialistas o peritos en la materia), confeccionando un estudio del avión (estructura, análisis de mantenimiento, motores, aviónica, "caja negra",...), de las condiciones psicofísicas de los miembros de la tripulación, de las informaciones que pudieran facilitar los testigos que hubiere (que asimismo depondrán ante el órgano judicial si para ello fuesen requeridos) y demás extremos que pudieran conducir a la averiguación de la verdad y, ante todo, a la evitación de accidentes en el futuro, pues tal como algún experto ha enunciado (ANGEL ARROYO ALCOLEA, "La investigación de incidentes en el transporte aéreo", en "Temas aeronáuticos y del espacio", número 1, Madrid, 1982), los factores que causan los accidentes son, por lo general, repetitivos, por lo que, si se analizan los incidentes —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— se obtendrán las conclusiones correspondientes que, una vez estudiadas, serán aplicadas a la operación, mejorándola y como consecuencia de todo ello, la seguridad; afirmación la transcrita, referida a los incidentes, que obviamente es también predicable para el necesario análisis de los accidentes, que habrá de ser verificado por el servicio técnico preparado para ello (el del Ejército del Aire, para aeronaves militares), y ya desde los instantes iniciales, labor perfectamente susceptible de coherencia con la propiamente judicial.

Una regulación digna de mención es la que se contiene en el Convenio con USA, cuyo artículo 29 dispone, en su apartado 2, que en caso de accidentes en territorio español que afecten a aeronaves operadas por las Fuerzas de los Estados Unidos de América, se llevarán a cabo una investigación de accidentes de aeronaves de acuerdo con la legislación española de navegación aérea y una investigación independiente de seguridad en materia de accidentes, de conformidad con las normas del Acuerdo normalizado de la OTAN 3531. El apartado 4 del mismo precepto previene que las Autoridades competentes de los EE.UU. tendrán la responsabilidad de retirar las aeronaves averiadas y su equipo técnico, debiendo hacer frente a los gastos que esta retirada origine y que la compensación económica por los daños producidos en la zona del accidente se regulará de acuerdo con lo previsto en el artículo VIII del Convenio entre los Estados partes del Tratado del Atlántico Norte, relativo al Estatuto de sus Fuerzas. El artículo 30 establece que las Autoridades españolas y las de los EE.UU. de América cooperarán y se prestarán toda la ayuda posible en las operaciones de búsqueda y salvamento aéreo.

CONCLUSIONES

1. La competencia corresponde, en principio, a la Jurisdicción Ordinaria.
2. Esta se inhibirá a favor de la Militar tan pronto como se desprenda de lo actuado la posible comisión de un delito militar, cuyo conocimiento corresponde, claro está, a la Jurisdicción castrense.
3. Es absolutamente necesaria, la colaboración entre el órgano judicial llamado a conocer y el servicio técnico del Ejército del Aire; el Juez levantará los cadáveres, elaborará acta sobre el estado de los restos humanos y de los materiales, pero es aconsejable facilite desde el primer momento el trabajo de aquél, en aras tanto al mejor esclarecimiento de los hechos como a un imprescindible estudio y previsión de posibles anomalías en aeronaves de análogo modelo.
4. Ello no empece la evidente subordinación de toda información administrativa a la sustanciación de un procedimiento judicial por los mismos hechos. El informe técnico y sus resultados deberá ser remitido al órgano judicial (así como las deducciones esenciales que del mismo vayan desprendiéndose según avanza su tramitación), que lo incorporará a los autos que instruya.
5. Las interferencias y obstáculos recíprocos entorpecen la prevención de futuros accidentes; tanto rígidos purismos judiciales como determinados celos corporativos, sin duda bienintencionados unos y otros, en nada coadyuvan a la consecución de objetivos a los que todos debemos propender desde unos mínimos márgenes de racionalidad. En definitiva, ha de procurarse la colaboración y no el conflicto, lo que es afirmar la contribución mutua a la seguridad. ■