

El Comandante de Aeronave militar

Elementos característicos de la figura

FLORENCIO V. SEGURA PIÑERO
Capitán Auditor

LA definición del Comandante Militar de Aeronave, elaborada por Aparicio Gallego⁽¹⁾, se expresa en los siguientes términos: "Es el militar que ejerce el mando en una aeronave por poseer la capacidad adecuada, y habiendo sido designado para ello por quien legalmente puede hacerlo desempeñando su función en orden al cumplimiento de misiones propias de las FAS". Esta definición podría completarse aún con el riesgo de hacerla exhaustiva, en el sentido de matizar, que las misiones a cumplir pueden ser no propias y específicas de las Fuerzas Armadas sino encomendadas por razones de urgencia o necesidad por parte de las autoridades civiles en cumplimiento del mandato consignado en la Ley Orgánica 6/80, o de los compromisos Internacionales de los que España es signataria o por alguna otra razón de urgencia o necesidad.

De la expresada definición hoy podemos extraer los siguientes:

ELEMENTOS CARACTERÍSTICOS DEL COMANDANTE DE AERONAVE MILITAR

PRIMERO.- El primer y más evidente matiz de especialización del concepto, exige que el Comandante de Aeronave militar sea precisamente un militar; debiendo significarse que dicho concepto se recoge tanto en el artículo 8 del Código Penal Militar como en el artículo 1 de la Ley 17/89, Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, por otra parte los miembros de la Guardia Civil tienen claramente la condición de militar, ya que el artículo 9.b) de la Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, define a la Benemérita como Instituto Armado de naturaleza militar, que ha de cumplir las misiones de carácter militar encomendadas por el

Gobierno de la Nación o por el Ministro de Defensa; dicho carácter militar ha quedado expresamente respaldado por los artículos 1.1 y 4 de la Ley 17/89, por lo que el concepto de Comandante Militar escapa del campo de aplicación de las Fuerzas Armadas para extenderse por igual al Instituto Armado.

Segundo.- El segundo elemento definidor del Comandante Militar queda constituido por el ejercicio del Mando en la aeronave; resulta pues inexcusable una breve referencia al concepto de Mando a la luz de lo dispuesto en la Ley 85/78, de 28 de diciembre, por la que se aprueban las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas.



Dentro del calificativo de aeronave se incluyen desde los aviones veleros hasta los grandes aviones de transporte, sin olvidar los helicópteros.

(1) Aparicio Gallego, Javier. Op. Cit. págs. 116 y 117)



La coordinación con la tripulación implica no sólo su aprovechamiento táctico sino también su ajuste a la normativa legal.

A tenor de lo manifestado en los artículos 77, 80, 86, 89, 92, 93 y 94 la idea fundamental del ejercicio del mando, primera de las funciones que corresponden a un militar en relación con la misión encomendada, es la capacidad de decidir, capacidad que ineludiblemente entraña el conocimiento y estudio de la misión así como el análisis de la situación con la finalidad de adoptar la decisión adecuada.

El debido cumplimiento del muy complejo entramado que los precitados artículos de las Reales Ordenanzas configuran con respecto al ejercicio del Mando, se garantizan mediante la exigencia de responsabilidad a quienes desempeñen la función de mandar, responsabilidad que a tenor de lo establecido en el artículo 79 no es renunciable ni compartible puesto que sólo a quien ejerce el Mando militar, es decir al Comandante en la aeronave, se le puede exigir una responsabilidad por las decisiones adoptadas.

Tercero.- Un tercer elemento a valorar es que el militar debe ejercer el mando precisamente en una aeronave, haciendo la salvedad que la Ley de Navegación Aérea (LNA) establece al decir que será aeronave militar aquella que tiene a su mando a un militar comisionado para ello, circunstancia que se ve reforzada cuando la aeronave posea Marcas y Matrículas Militares, y se encuentre debidamente inscrita en el registro de aeronaves del Ejército del Aire. En este sentido los artículos 81 y 83 de las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas establecen que el responsable como consecuencia del ejercicio del mando antes recogido, del gobierno y

disciplina en la aeronave será el Comandante de la misma, al que corresponde siempre el mando y la responsabilidad.

Cuarto.- Un nuevo elemento caracterizador del Comandante de la aeronave militar derivado del ejercicio del mando se establece en poseer la capacidad adecuada, esta adecuación hace naturalmente referencia a la capacidad de dirección y conducción de la aeronave, es por tanto exigible la confluencia de exigencias tanto psicofísicas como técnicas que determinen la capacidad de operación de la aeronave y que Bravo Navarro define bajo el concepto de "Habilitación Técnica".

1.- En el ordenamiento español y en el ámbito militar, la valoración psicofísica del personal con responsabilidad de vuelo, se establece de conformidad con lo preceptuado en la Orden Ministerial 74/92, de 14 de octubre. Norma de aplicación a todo el personal con responsabilidad de vuelo que pertenezca a cualquiera de los tres Ejércitos o a la Guardia Civil, con la finalidad de garantizar las condiciones psicofísicas que permitan el cumplimiento de los objetivos fijados.

En consecuencia y a efectos de reconocimientos médicos se clasifica al personal de vuelo en tres grupos, clasificación de acuerdo con las funciones para las que se encuentran facultados, a saber: funciones de Pilotaje a Bordo, funciones de Operador de a Bordo (tripulantes aéreos) y Personal que realiza en tierra funciones de apoyo al vuelo.

La valoración del personal se efectúa mediante los pertinentes reconocimientos médicos, que pue-

den ser, reconocimientos iniciales, a fin de acreditar las condiciones antes de comenzar las operaciones o los cursos relacionados con el vuelo, periódicas, extraordinarias, o aconsejadas por circunstancias de excepcionalidad y especialidad.

2.- En cuanto a la aptitud técnica del personal de vuelo, la misma se regula por la Orden Ministerial 4/90, de 9 de enero, relativa a la concesión, convalidación, revalidación, renovación, ampliación y anulación de las tarjetas acreditativas de aptitud para el vuelo.

Quinto.- Elemento definidor por antonomasia del Comandante de Aeronave militar, es la exigencia



La responsabilidad del comandante de aeronave comienza tan pronto es designado.

establecida en el artículo 14.1 de la LNA de que el Comandante "haya sido comisionado para mandarla". Esta exigencia puede ponerse en paralelo a la establecida para el Comandante de Aeronave cuando se requiere la designación realizada por el Explotador, Operador o Empresario aéreo, si bien en el Comandante Militar adquiere una relevancia especial.

Lógicamente la comisión de mando solo puede otorgarse por aquel en situación jurídica legítima para hacerlo, y que en el ámbito castrense deberá ser la Autoridad o Mando Militar superior al designado, y que tenga atribuida la competencia para efectuar la designación y conferir el mando de la aeronave.

En el Ejército del Aire, que si bien no es el único detentador de aeronaves, por la importancia de los fines asignados y el número de aparatos adscritos al mismo, ocupa el lugar principal, en las labores de Defensa Aérea, y control del Espacio Aéreo Español, el Real Decreto 494/84, de 22 de febrero, por el que se aprueban sus ordenanzas particulares, y en relación con el ejercicio del Mando, atribuye los Escalones Superiores del mismo, al Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire bajo la autoridad del Ministro de Defensa, para la totalidad del Ejército del Aire y a los Generales Jefes de los Mandos Aéreos, en sus Zonas correspondientes bajo la autoridad del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, atribuyéndoles la responsabilidad de organización, instrucción y adiestramiento de las unidades así, como planear, conducir y ejecutar las operaciones aéreas que le corresponden.

Por su parte el artículo 6 de las precitadas Ordenanzas, determina, que cuando las unidades estén dotadas de aeronaves o misiles, recibirán la denominación de Unidades de Fuerzas Aéreas; afirmando que sus Jefes ejercerán sobre ellas Mando directo y serán responsables del cumplimiento de las misiones encomendadas a las mismas, de su instrucción, adiestramiento y eficacia, estableciéndose en los artículos 24 y 25 en relación con las Unidades de Fuerzas Aéreas la estructura de Mando siguiente: Ala, Grupo, Escuadrón y Escuadrilla.

Circunstancia muy interesante a resaltar, y consecuencia de lo manifestado con anterioridad, es que la designación del C.A., confiere a este las facultades y responsabilidades que de ello se derivan, y atribuye al Estado, como único competente en materia de Defensa Nacional las responsabilidades que del actuar del Comandante pudieran deducirse.

Materia especialmente interesante sería la referida a las posibles responsabilidades civiles en que el Comandante pudiera incurrir por daños causados en las personas o en las cosas por la operación de la aeronave, si bien las aeronaves adscritas al Ejército del Aire vuelan en régimen de autoseguro, lo que cubre en cierto modo los perjuicios patrimoniales que eventualmente pudieran producirse, pero deja abierta una puerta a una cierta inseguridad legal en la que eventualmente pudiera llegar a verse incurso el Comandante de Aeronave como por lo que una posible vía de solución a este problema real pudiera encontrarse en la formalización por parte del Estado de un seguro complementario de responsabilidad civil, que amparase las actuaciones del Comandante en las operaciones de vuelo.

Con la finalidad de impedir las posibles perturbaciones que en el mando de la aeronave pudiera producir la presencia de personal embarcado no perteneciente a la tripulación, el artículo 83 de las Reales Ordenanzas dispone que dicho personal se someterá a las normas vigentes en cada caso, con independencia del grado que el mismo ostente y el Ejército al que



Los descansos y las escalas técnicas no rompen la actividad ni las atribuciones del comandante.

pertenezca, por lo que el mando de la aeronave corresponde siempre al Comandante designado, con independencia del empleo militar de sus pasajeros.

Sexto.- Circunstancia especialmente importante, en el concepto que postulamos consiste en que el militar que ejerce el mando de una aeronave lo haga precisamente en cumplimiento de una misión propia de las Fuerzas Armadas, por tanto habría que excluir en principio los fines privados y aquellos públicos ajenos a las Fuerzas Armadas, por lo que podría realizarse la siguiente delimitación:

1.- En primer lugar el Comandante de Aeronave militar, lo será en tanto esté desarrollando una actividad vinculada directa o indirectamente con la Defensa Nacional, por lo tanto y como primer punto de partida el cumplimiento de las misiones atribuidas a los Ejércitos por el artículo 8 de la Constitución.

El Real Decreto 108/78, de 3 de mayo, hoy derogado, pero refrendado en sus conceptos generales por el Real Decreto 1207/89, de 6 de octubre, atribuye al Ejército del Aire las importantísimas funciones de ejercer el control del espacio aéreo en el de soberanía nacional, organizar, mantener y adiestrar unidades aéreas para la defensa del territorio nacional, y la preparación de actos relacionados con operaciones militares; en consecuencia el cumplimiento de todas estas misiones constituirá el campo de actuación más importante del Comandante de Aeronave militar.

2.- Sin embargo es indudable que hoy día una sociedad moderna, tal y como es la de nuestro país, demanda de sus Fuerzas Armadas un concepto de Defensa Nacional más evolucionado y amplio que el que se refiere con exclusividad al cumplimiento de misiones de carácter estrictamente militar, pudiendo

hablarse hoy en día de un concepto global y social de Defensa Nacional, concepto en el que parecen implicadas muchas más instituciones del Estado; por tanto, las misiones de las Fuerzas Armadas no quedan limitadas a las señaladas en el mandato constitucional, aún cuando estas sean las más importantes, sino que también son propios de los Ejércitos aquellos fines que deben cumplirse como consecuencia de la colaboración con la Autoridad Civil y a su requerimiento, según se dispone en el artículo 22.1 de la tan citada Ley Orgánica 6/80.

Dicho artículo merece una especial considera-

ción. Las Fuerzas Armadas podrán colaborar en los casos que establezca la Ley por circunstancia de grave riesgo, catástrofe o calamidad u otra necesidad pública de naturaleza análoga, exigiéndose el requerimiento de la Autoridad Civil; considerando que la acción de requerir es más fuerte que la de solicitar, y no cabe por tanto la colaboración espontánea o a propia iniciativa de los Mandos o Autoridades militares en el ámbito de éste precepto.

El hecho de la concurrencia de las mencionadas circunstancias calamitosas, está regulado en nuestro ordenamiento por el decreto 1125/76, de 8 de abril, que si bien es una norma preconstitucional y hace referencia a la derogada Ley de Orden Público, se encuadra en el espíritu de la Ley Orgánica 4/81, de 1 de junio, reguladora de los estados de Alarma, Excepción y Sitio.

3.- Por último hay que hacer una especial consideración de la circunstancia cada vez más repetida de que la misión a cumplir no sea propia de las Fuerzas Armadas, ni consista en el contenido de una colaboración con las autoridades civiles prevista en la Ley Orgánica 6/80.

Tal circunstancia puede ser derivada del cumplimiento de aquellos Tratados Internacionales de los que España es signataria, y de los cuales se derivan obligaciones que habrán de ser cumplimentadas por las Fuerzas Armadas. Sobre esta base se ejecutarán misiones de mantenimiento de la paz y de carácter humanitario fuera de nuestras fronteras, misiones que plantean la interesante cuestión del mantenimiento de la vinculación jurídica del militar que las cumple con el Estado español, o su ruptura para pasar a depender de una organización militar con personalidad jurídica propia. ■