

Nueva regulación jurídica de la investigación de accidentes de aeronaves militares

JUAN M. GARCIA LABAJO
Teniente Coronel Auditor

LA vigente Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, dedica tan sólo uno de sus artículos a la regulación de la investigación de los accidentes aéreos, limitándose al respecto a disponer escuetamente el art. 134, en precepto expresamente declarado también de aplicación a la navegación aérea militar por la Disposición Final 5ª de la Ley, que corresponde a las autoridades aeronáuticas la investigación de los accidentes aéreos.

PRECEDENTES

Las informaciones sumarias de vuelo

Con anterioridad a dicho texto legal, el Decreto de 12 de marzo de 1948 había regulado en el ámbito reglamentario la «investigación de accidentes de aeronaves», materia a la que dedicaba su Capítulo I (arts. 1 a 11), previniendo en tales casos la instrucción de un procedimiento especial que denominó «información sumaria de vuelo», cuya práctica se encomendaba en cada caso a un instructor designado por el Jefe de la Región o Zona Aérea correspondiente entre los miembros de su Estado Mayor y que tenía por objeto determinar las causas y consignar los efectos del accidente.

A este respecto se establecía que en la información sumaria del accidente se procuraría determinar sobre todo, con claridad, si éste pudo ser debido: a) A ineptitud profesional del piloto y demás miembros de la tripulación. b) A infracción de los reglamentos e instrucciones dictadas para el vuelo. c) A deficiencias del tipo de avión. d) A defectos en las ayudas de la nave-

gación aérea. e) A causas imponderables, fuerza mayor o caso fortuito. Expresamente se prevenía que de resultar indicios para suponer la existencia de delito se remitiría el oportuno testimonio de particulares a la vía judicial. Por otra parte se estableció también que en la información habían de consignarse igualmente los datos referentes a: a) Las desgracias personales ocurridas. b) El estado en que hubiese quedado el avión. c) La valoración aproximada de los daños que se hubieren producido en la propiedad privada. d) Los gastos que se hubiesen producido al Estado, Organismos públicos o personas privadas por transportes, auxilios, etc. e) Los demás datos indicados en el formulario contenido en el Anexo del Decreto. El procedimiento era resuelto al final por el ministro, previos los dictámenes e informes oportunos, a cuyos efectos se dispuso que se oíría en tales casos el parecer del Estado Mayor del Aire, quien propondría las medidas a adoptar, previo informe de la Asesoría Jurídica sobre devolución del material, abono de daños causados, gastos de salvamento, etc.

Conviene advertir, sin embargo, que el ámbito de aplicación de toda esta detallada regulación de la investigación de los accidentes aéreos contenida en el Capítulo I de aquel Decreto de 12 de marzo de 1948 -el Capítulo II del mismo (arts. 12 a 14) era relativo al «auxilio de aeronaves en peligro»- se constreñía únicamente a los accidentes que sufriesen dentro de los límites de la soberanía aérea española un avión civil español o un avión civil o militar extranjero (art. 1º), de manera que no resultaba apli-

cable la regulación contenida en el Decreto a los accidentes de aeronaves militares españolas.

La Comisión de Accidentes de Aviación Civil

Con el tiempo tampoco a las civiles, ya fuesen españolas o extranjeras. A tenor de lo dispuesto en el art. 37 k) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chica-





go el 7 de diciembre de 1944 y ratificado por España mediante Instrumento de fecha 18 de marzo de 1969 (BOE nº 311, de 19 de diciembre), cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de llegarse al

más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas y procedimientos aeronáuticos, disponiéndose que a este fin la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará las normas, métodos y

procedimientos internacionales que traten, entre otras materias, de la investigación de accidentes aéreos. Por su parte el art. 26 determina que en el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra un accidente en el territorio de otro Estado contratante este último abrirá una encuesta, ajustándose en la medida que lo permitan sus leyes a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional. Tales normas y métodos recomendados se contienen en el Anexo 13 del Convenio, relativo a la «Investigación de Accidentes de Aviación» y en un «Manual de Investigación de Accidentes» también adoptado por la OACI.

En consonancia con tales previsiones del Convenio de Chicago, en el año de 1974 se dictó en nuestro Derecho el Decreto 959/74, de 28 de marzo, por el que se regula la «investigación técnica e informe de accidentes e incidentes de aviación civil» y me-



dante el cual se creó en el Ministerio del Aire una «Comisión de Accidentes de Aviación Civil», con dependencia orgánica de la antigua Subsecretaría de Aviación Civil -hoy de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente-, que tiene como misión investigar los «accidentes» desde el punto de vista técnico, con el fin de determinar sus causas y formular las recomendaciones a que hubiere lugar para evitarlos, así como los «incidentes», o sucesos anormales que pongan en peligro la seguridad de la aeronave sin resultado de muerte, lesiones graves o daños importantes, de los que puedan resultar enseñanzas de trascendencia para la seguridad de la navegación aérea civil.

Tanto la investigación como el informe técnico habrán de acomodarse, según se previene en el Decreto, al «Manual de Investigación de Accidentes» antes aludido, debiendo recogerse y consignarse en el informe técnico los estudios practicados, los datos de hecho obtenidos, los elementos de prueba registrados, las resultancias recabadas, la determinación de las causas del accidente y las recomendaciones a que hubiere lugar, para finalmente someterse el mismo a la resolución del ministro previos los trámites e informes oportunos, entre ellos el dictamen del Servicio Jurídico, remitiéndose después copias a la autoridad judicial y, en su caso, a las representaciones diplomáticas de los Estados de matrícula de la aeronave, de fabricación de la misma y demás interesados. En los incidentes de los que no sea presumible se deriven enseñanzas de aquella clase la práctica de la investigación y la redacción del informe técnico no corresponde a la Comisión, sino a un funcionario del Ministerio, resolviendo al final el Director General previo dictamen del Servicio Jurídico.

Por último, en la Disposición Final del Decreto se declaran expresamente derogados los arts. 1 al 11 del Decreto de 12 de marzo de 1948 «salvo en lo que atañe a las aeronaves militares extranjeras», pues la aviación militar se halla expresamente excluida del Convenio de Chicago en virtud de lo

dispuesto en su art. 3º, a) y b) -«El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves del Estado. Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía», y en consecuencia la regulación contenida en el Decreto 954/74 no podía extenderse en ningún modo a los accidentes de aeronaves militares extranjeras contemplados en el Decreto de 1948, que quedó subsistente en este punto, además de en el relativo al auxilio de aeronaves.

La Seguridad de Vuelo

La investigación de los accidentes de aeronaves militares españolas ha venido estando regulada, en cambio, en la Orden del antiguo Ministerio del Aire núm. 722/65, de 30 de marzo, por la que se organizó la Seguridad de Vuelo y que constaba de dos partes diferenciadas. Una primera, de carácter orgánico, llevaba como rúbrica genérica la de «Organización» y en ella se disponía la creación y existencia de una «Comisión de Seguridad de Vuelo», incardinada en el Estado Mayor del Aire y encargada de la dirección y coordinación de todos los asuntos relacionados con la citada Seguridad en lo referente a las aeronaves militares españolas, cualquiera que fuese el Ejército al que perteneciesen, así como, dentro de cada Base, de una «Junta de Seguridad de Vuelo», presidida por el Jefe de la misma y de un «Oficial de Seguridad de Vuelo» (Arts. 1º y 3º).

La segunda parte de la disposición tenía por contra carácter procedimental y era relativa a la «Investigación Técnica» (art. 4º a 13) que, de manera «completamente independiente de aquella de carácter judicial» que pudiera practicarse en relación con el siniestro, había de llevarse a cabo por el referido oficial de Seguridad de Vuelo, auxiliado por el personal que se considerase necesario, mediante una investigación verbal, en la que las declaraciones de los testigos no requerirían «las formalidades de una declaración escrita», con la única finalidad meramente técnica de «obtener conclusiones para tomar medidas conducentes a impedir en lo sucesivo otros accidentes debidos a causas si-

milares». En el plazo de cuatro días, prorrogable por causas de complejidad u otras justificadas, el Oficial de Seguridad de Vuelo redactaba un informe, extendido con arreglo al formulario adoptado con carácter general por la Comisión de Seguridad de Vuelo, que debía «reflejar exactamente lo sucedido», y en el cual se concedería «especial importancia a las medidas a tomar en relación con la Seguridad de Vuelo». Dicho informe, del que expresamente se decía que «no tendrá nunca carácter judicial» era luego remitido por el Jefe de la Base a la Comisión de Seguridad de Vuelo y una copia al Jefe de la Región o Zona Aérea correspondiente.

EL NUEVO REAL DECRETO 1099/1994

A revisar todo este sistema establecido en relación con la investigación de los accidentes aéreos militares, ha venido, fruto del cuidadoso y acertado estudio de un grupo de trabajo constituido bajo la presidencia del propio Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, el nuevo Real Decreto 1099/1994, de 27 de mayo, «por el que se regulan las investigaciones e informes técnicos sobre los accidentes de aeronaves militares», publicado en el Boletín Oficial del Estado núm. 144, correspondiente al día 17 de junio, previa su aprobación en Consejo de Ministros a propuesta del ministro de Defensa con la conformidad de los ministros de Justicia e Interior y de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y que consta de un preámbulo, dieciséis artículos, divididos sistemáticamente en tres capítulos de extensión varia, una disposición derogatoria y otras dos finales.



Se expone y justifica en el Preámbulo, de manera por lo demás acertada, la necesidad de «actualizar la regulación de las investigaciones y de los informes técnicos a realizar cuando ocurra un accidente a una aeronave militar», aduciendo en síntesis triplemente como razones justificativas de la reforma: el tiempo transcurrido desde la promulgación de aquellas disposiciones reglamentarias antes

investigación técnica de los accidentes de aeronaves militares extranjeras, y la Orden Ministerial 722/65, de 30 de marzo, antes también sobradamente aludida, aplicable a la de los accidentes de aeronaves militares españolas. En las Disposiciones Finales se faculta primeramente al ministro de Defensa para dictar las disposiciones de desarrollo que sean necesarias y se previno, en segundo término, un

las, así como de los que sufran en España las aeronaves militares extranjeras, creándose al efecto, como un órgano «ad hoc» de carácter permanente adscrito al Mando de Apoyo Logístico del Ejército del Aire, la llamada Comisión para la Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves Militares (CITAAM) y definiéndose a continuación auténticamente los conceptos de «accidente» e «incidente».

Se caracteriza frente al primero este último concepto de «incidente» por la ausencia de resultados dañosos, disponiéndose a tal efecto que se considerará «accidente de aeronave militar» la caída, el aterrizaje forzoso o cualquier otro acontecimiento anormal sufrido por una aeronave o misil militar, siempre que resulten muertes o lesiones en las personas, o daños en la propia aeronave, en las instalaciones para la navegación aérea o, en general, en la propiedad tanto pública como privada, en tanto que tendrán la consideración de «incidente» todos aquellos otros acontecimientos anormales que, sin llevar aparejadas las consecuencias anteriormente señaladas, afecten a la seguridad de la propia aeronave o de la navegación aérea en general.

Se previenen finalmente las obligaciones genéricas que en caso de accidente aéreo militar

pesan sobre las Autoridades de todas clases y sus agentes, lo mismo que en el Decreto 959/74 antes examinado, sobre accidentes de aviación civil, en el sentido de transmitir la noticia del acaecimiento del siniestro, socorrer a las víctimas y evitar la destrucción de la aeronave o la dispersión de sus restos. La obligación de comunicación del accidente se extiende incluso a los simples ciudadanos, de manera que los que tengan conocimiento del mismo habrán de hacerlo saber cuanto antes a las Autoridades más próximas, las cuales por su parte habrán de transmitir urgentemente la noticia a la Autoridad Militar y al Juzgado de Instrucción del lugar de ocurrencia del suceso.



aludidas, constituidas por el Decreto de 1948, y la Orden Ministerial de 1965; las reorganizaciones habidas desde entonces en la Administración del Estado, especialmente por la separación de los órdenes civil y militar en materia aviatoria; y finalmente, la extensión de los medios aéreos a todas las demás Fuerzas e Institutos Armados de carácter militar, que también han sido ampliamente dotados de aquéllos, además del Ejército del Aire.

En la primera de aquellas Disposiciones de que consta este nuevo Real Decreto se declaran expresamente derogados el precitado Decreto de 12 de marzo de 1948, hasta ahora subsistente como se dijo en cuanto a la

dilatado periodo de «vacatio legis», al establecer que el Real Decreto entraría en vigor a los tres meses de su publicación en el Boletín Oficial del Estado -17 de septiembre de 1994, a tenor de la fecha de este último que antes señalamos-.

Disposiciones de carácter general

El Capítulo I del Real Decreto, (arts. 1º a 3º), lleva como rúbrica genérica la de «Disposiciones de carácter general», comenzándose dentro del mismo por delimitar el ámbito material de aplicación de la nueva disposición, que es como queda dicho la regulación de las investigaciones y los informes técnicos de accidentes de aeronaves militares españolas.

Esta última prescripción no constituye, obviamente, ninguna especial regla procesal de atribución competencial a la Jurisdicción Ordinaria para el enjuiciamiento del presunto o presuntos delitos militares que pudieran en su caso resultar imputables con ocasión del accidente al Comandante de la aeronave y demás miembros de la tripulación, o a los encargados de los servicios de ayuda a la navegación aérea, control de la circulación aérea operativa, etc. La competencia «ratione materiae» para el conocimiento de tales presuntos delitos, comprendidos en el Título VII del Libro Segundo del Código Penal Militar vigente, promulgado por Ley Orgánica 13/1985, de 9 de diciembre («Delitos contra los deberes del servicio relacionados con la navegación»), corresponderá en todo caso a los órganos judiciales militares correspondientes, con arreglo a lo dispuesto en el art. 12, núm. 1, de la Ley Orgánica 4/1987, de 15 de julio, de Competencia y Organización de la Jurisdicción Militar. Lo único que a fin de cuentas significa esta cláusula de comunicación del siniestro al Juzgado de Instrucción con competencia sobre el lugar del accidente es una confirmación reglamentaria de la preferencia legalmente reconocida a la Jurisdicción Ordinaria para la práctica de las primeras diligencias -levantamiento de cadáveres, aseguramiento de las pruebas, etc.-, hecha con fines utilitaristas tendentes a simplificar en los primeros momentos la actuación de las respectivas potestades confluyentes que a las Autoridades administrativas y a las judiciales corresponden con respecto al suceso.

La Comisión para la Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves Militares (CITAAM)

En el Capítulo II (arts. 4 a 15), se establecen las reglas de composición, funcionamiento y actuación de la CITAAM. Constará la misma, según se previene: de un general del Ejército del Aire como Presidente, nombrado por el ministro de Defensa a propuesta del Jefe del Estado Mayor de dicho Ejército; siete Vocales Permanentes, pertenecientes cuatro a cada uno de

los tres Ejércitos y Guardia Civil y los otros tres a los Cuerpos de Ingenieros Aeronáuticos, de Sanidad y Jurídico Militar; los técnicos o expertos que el Presidente eventualmente convoque, los cuales intervendrán entonces en la Comisión con voz pero sin voto; y una Secretaría como órgano de trabajo permanente, con nivel orgánico de Sección y a cuyo frente estará un oficial superior de la Escala Superior del Cuerpo General del Ejército del Aire, con conocimientos en investigación de accidentes, auxiliado por el Vocal Ingeniero de la Comisión, que se integrará en la Secretaría, y dos suboficiales de la Escala Básica del Cuerpo de Especialistas del Ejército del Aire, uno de ellos de la especialidad de fotografía y cartografía.

Por lo demás, se dispone que la Comisión, a cuyo funcionamiento se declaran expresamente aplicables las normas sobre órganos colegiados contenidas en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, teniendo además aquella en el ejercicio de sus funciones plena capacidad para relacionarse con toda clase de organismos y autoridades, actuará: en pleno, el cual se reunirá al menos dos veces al año; mediante equipos de investigación designados en su seno y a los que podrán incorporarse representantes u observadores que justifiquen intereses legítimos en relación con el accidente investigado; o por medio de investigadores delegados existentes en las Bases y Unidades Aéreas, con dependencia funcional de la Secretaría de la Comisión que coordinará su despliegue y actuación, los cuales serán los encargados de realizar las investigaciones más urgentes hasta la llegada del equipo investigador, así como aquellas en las que la presencia de este último resulte innecesaria por la escasa entidad del accidente y en todo caso las que la Comisión considere oportunas.

Las funciones que corresponden a la CITAAM son en primer lugar las de realizar y evaluar las investigaciones técnicas de los accidentes, así como la de aquellos incidentes que pue-

dan afectar gravemente a la seguridad de la aeronave o de la propia navegación aérea, cuando sea requerida para ello por la Autoridad Militar competente. Fuera de estos casos, la Comisión actuará de oficio, de manera que recibida la noticia de haberse producido un accidente, ordenará el inicio de la investigación técnica, con designación en su caso del equipo investigador que deba efectuarla, el cual se trasladará al lugar del accidente para la práctica de las actuaciones investigadoras necesarias a fin de esclarecer las circunstancias y determinar las causas del accidente, entre las que se citan la recogida de los datos y pruebas materiales, fotográficas, documentales y testificales, y su posterior estudio y análisis.

Jefe del equipo investigador será el Vocal de la Comisión representante del Ejército o Instituto al que pertenezca la aeronave siniestrada, previniéndose por lo demás en el propio Real Decreto reglas especiales en cuanto a la composición del órgano investigador en los casos en que se viera también involucrada en el accidente una aeronave civil y cuando se trate de aeronaves militares extranjeras que sufran un accidente en España o de aeronaves militares españolas a las que éste les sobrevenga en el extranjero. Es de señalar a este respecto la existencia en el seno de la OTAN de un Acuerdo Normalizado sobre la materia, que es el STANAG 3531 sobre «investigación e informes de seguridad de vuelo relacionados con los accidentes/incidentes de aviones y/o misiles militares», el cual tiene en síntesis por objeto fijar los procedimientos relativos a las investigaciones e informes sobre accidentes e incidentes de aeronaves militares en los cuales intervengan equipos, facilidades o personal de dos o más Naciones de la Alianza.

Se atribuye también a la Comisión la función de elaborar y emitir los informes técnicos, a cuyo fin se previene que durante el desarrollo de la investigación los equipos investigadores, o los investigadores delegados en su caso, irán facilitando a aquella un «informe inicial», un «informe preliminar» y el «informe final» dentro de los plazos respectivos, ampliables por

causas justificadas, de siete, veintinueve y cuarenta y cinco días siguientes a producirse el accidente. Se concretará en los informes técnicos el resultado e la investigación, consignándose en los mismos las circunstancias, causas y efectos del accidente, de manera que con carácter general comprenderán aquéllos los siguientes extremos:

1. Relación detallada de los estudios practicados.
2. Expresión circunstanciada de los

4. Consecuencias de toda índole, consignándose a este respecto las desgracias personales ocurridas, con el primer diagnóstico facultativo, el estado en que hubiera quedado la aeronave y la valoración aproximada de los daños causados en la aeronave y en las propiedades pública y privada.

5. Recomendaciones a que hubiere lugar.

La finalidad con que el informe se elabora y emite por la Comisión consiste precisamente en suministrar tri-

por otra parte informarse urgentemente a las Autoridades Militares y a los Mandos de la Base o Unidad de pertenencia de la aeronave siniestrada si lo que se dedujeran fuesen fallos de material.

Nueva regulación de la Seguridad de Vuelo. La Orden Ministerial 68/1994

De un solo artículo (el 16) consta el III y último Capítulo de los que consta el Real Decreto, intitulado «De la seguridad de vuelo» y donde se prescribe escuetamente que en cada uno de los tres Ejércitos y en la Guardia Civil existirá una organización de Seguridad de Vuelo, con la misión de elaborar y ejecutar los programas de prevención de accidentes aéreos, a fin de mantener el nivel de operatividad de las unidades aéreas, mediante la salvaguarda de las vidas humanas de sus componentes y el material asignado a las mismas. Tales previsiones normativas contenidas en este Capítulo III del Real Decreto han sido luego objeto de desarrollo en la Orden Ministerial 68/1994, de 28 de junio, «sobre la organización y actuaciones de la Seguridad de Vuelo en los accidentes de aeronaves militares españolas», dictada por el ministro de Defensa en uso de la autorización concedida al efecto por la Disposición Final Primera del precitado Real Decreto 1099/1994 y publicada en el BOE núm. 162, correspondiente al día 8 de julio (rectificación de errores en el BOE núm. 207, de 30 de agosto), mucho antes de la expiración de aquel dilatado periodo de tres meses que se había señalado, según dijimos, para la entrada en vigor de la nueva regulación jurídica de la investigación de los accidentes de aeronaves militares contenida en el Real Decreto tan repetido.

Desde un punto de vista orgánico, se previene en los cinco primeros artículos de la Orden que dentro de cada Ejército y de la Guardia Civil corresponderá a los Jefes de Estado Mayor y al Director General del Instituto la responsabilidad en esta materia de la seguridad de vuelo de sus fuerzas respectivas, a cuyo efecto contará doblemente cada uno de ellos: con una Comisión de Seguridad de Vuelo como

datos de hecho obtenidos y elementos de prueba registrados.

3. Determinación de las causas del accidente, cuando fuera posible establecerlas, especificándose clara y concisamente si aquel puede ser imputable a:

- a) La actuación del piloto y demás miembros de la tripulación.
- b) La infracción de las normas de circulación aérea.
- c) Anomalías o deficiencias en la propia aeronave, el carburante o la carga.
- d) El sistema de control o ayudas a la navegación aérea, o aeródromos e instalaciones terrestres.
- e) Condiciones meteorológicas adversas.
- f) Causas indeterminadas o imponderables, fuerza mayor o caso fortuito.

plemente dicha información técnica a las Autoridades militares o administrativas, a las judiciales y a los analistas de seguridad de vuelo, para su uso respectivo en los ámbitos propios de la competencia de cada cual y sin prejuzgar en ningún caso la resolución que en los mismos se adopte. De ahí que se disponga en el Real Decreto que es también función de la Comisión remitir los informes técnicos a los Jefes de Estado Mayor del Ejército al que afecte o a la Secretaría de Estado de Interior en su caso, así como a las autoridades judiciales que los soliciten y a las respectivas organizaciones de seguridad de vuelo, añadiéndose que cuando se deduzcan indicios de responsabilidad penal o disciplinaria se pondrán los mismos en conocimiento de la Autoridad judicial o militar competente, debiendo



órgano de asesoramiento, correspondiendo a los propios Jefes de Estado Mayor y la Secretaría de Estado de Interior el nombramiento del Presidente y demás miembros de las Comisiones, a las que se atribuye también una función de promoción en esta materia, mediante la organización de seminarios, estudios y otras actividades relacionadas con la misma; y con unos órganos de trabajo permanentes, que potestativamente podrán también crearse en los Cuarteles Generales de los Mandos a los que se asignen Unidades aéreas, los cuales auxiliarán a los Jefes respectivos y al Secretario de Estado de Interior en el planeamiento, organización, dirección, coordinación y control de la seguridad de vuelo. Por otra parte, existirán en cada base o aeródromo; una Junta de Seguridad de Vuelo, igualmente con funciones asesoras y cuya presidencia será ostentada por el Jefe de aquélla; y un oficial de Seguridad de Vuelo como órgano de trabajo permanente, encargado de todo lo concerniente a la materia y que podrá designarse también por cada una de las Unidades aéreas desplegadas en la base o aeródromo cuando la entidad de las mismas lo aconseje. Por lo demás, en la Disposición Final Primera de la Orden se autoriza a los Jefes de Estado Mayor y a la Secretaría de Estado de Interior a desarrollar y adecuar a sus ámbitos respectivos este esquema organizativo de la Seguridad de Vuelo delineado en aquélla.

Según se deduce de lo dispuesto en el Preámbulo y en el art. 6º de la Orden, la prevención de los accidentes, que es misión de las organizaciones de Seguridad de Vuelo, se llevará a cabo doblemente: a través del estudio minucioso de todo tipo de factores humanos, materiales y ambientales, dirigido apriorísticamente a la eliminación de los riesgos potenciales capaces de provocar un accidente; y, ya a posteriori, mediante el análisis detallado de todo accidente que se produzca, con el fin de obtener enseñanzas y emitir recomendaciones tendentes a evitar la repetición de hechos similares en el futuro, a cuyo efecto se prescribe que los programas de prevención de accidentes aéreos de las Unidades deberán incluir el análisis

de todo accidente o incidente, así como las anomalías observadas antes, durante o después del vuelo, tanto en la aeronave como en los elementos terrestres de apoyo a aquélla, se hayan ocasionado o no daños a las personas o a las cosas.

A regular la práctica de estos análisis de seguridad de vuelo -«investigaciones de seguridad» se les denomina en la doctrina de la Alianza según la terminología recogida en aquel STANAG 3531- se dedica el restante articulado de la Orden (arts. 7º a 9º). Compete efectuarlo en cada caso al oficial de Seguridad de Vuelo de la Unidad a que pertenezca la aeronave, quien se trasladará a este fin al lugar del accidente con el personal y los medios que considere necesarios, los cuales recabará al efecto del Jefe de aquélla, debiendo también prestarle las Autoridades militares cuanta ayuda precise en el desempeño de sus funciones. Esto no obstante, con la finalidad de acceder rápidamente a la zona, proceder a la recogida de datos, especialmente de aquellos susceptibles de alteración por el paso del tiempo, y proponer las medidas preventivas que hayan de adoptarse con carácter inmediato, se previene que el territorio nacional se dividirá en varias zonas, cada una de las cuales será asignada a una base o aeródromo, cuyo oficial de seguridad de vuelo será responsable del estudio inicial de los accidentes aéreos que se produzcan en dicha demarcación, cualquiera que sea el Ejército o Instituto de pertenencia de la aeronave, sin perjuicio de transferir sus actuaciones al oficial de Seguridad de Vuelo de la Unidad correspondiente en cuanto el mismo haga acto de presencia.

Como resultado de su estudio y en base al informe técnico elaborado por la CITAAM y a su propia valoración de los hechos, el oficial de Seguridad de Vuelo emite finalmente unas recomendaciones a efectos exclusivamente de prevención de accidentes, las cuales serán remitidas por conducto del Jefe de la Unidad directamente al órgano de trabajo del Jefe de Estado Mayor correspondiente o Secretaría de Estado de Interior en su caso, con remisión también de copia al Jefe del Mando orgánico correspondiente o

Director General de la Guardia Civil. En los casos en que durante el análisis del accidente se deduzca la necesidad de adoptar medidas inmediatas con carácter preventivo, se dará un avance de información con la urgencia necesaria.

Se observa en esta parte del articulado que ahora analizamos una cierta insistencia en señalar la finalidad «meramente de prevención de accidentes» y su naturaleza de actuación «de orden interno del Ejército respectivo» que corresponde al estudio que realiza el oficial de Seguridad de Vuelo, previniéndose incluso expresamente como garantía institucional de confidencialidad que dicho estudio será independiente de la investigación realizada por la CITAAM y de las actuaciones de carácter judicial y disciplinario que pudieran seguirse con ocasión del accidente, añadiéndose además que los oficiales de Seguridad de Vuelo no podrán ser nombrados Instructores de atestados ni de expedientes disciplinarios que se incoen por delitos o faltas relacionadas con la actividad aérea.

En este mismo sentido debe señalarse que en virtud del acuerdo adoptado por el Consejo de Ministros en su reunión del día 17 de marzo de 1994, de conformidad con lo dispuesto en el art. 4º de la Ley 9/68, de 5 de abril, reguladora de los secretos oficiales, modificada parcialmente por Ley 48/78, de 7 de octubre, se otorgó el carácter de materia clasificada con el carácter de secreto a «las actuaciones de seguridad de vuelo», lo que constituye la mejor y más segura garantía de que los datos que en sus análisis del accidente recoja el oficial de Seguridad de Vuelo o se le suministren al mismo, el estudio que realice dicho oficial, las valoraciones que éste haga en él y las recomendaciones que finalmente se emitan, serán efectivamente utilizados a los exclusivos fines de prevención de accidentes, con objeto de obtener las enseñanzas correspondientes y evitar así la repetición de hechos similares en el futuro, y no «para medidas disciplinarias, querellas, litigios legales o fines administrativos varios» como se dice en el STANAG 3531 tan repetido. ■