

# La responsabilidad penal del Comandante de Aeronave

FRANCISCO LUIS PASCUAL SARRIA  
Capitán Auditor

## CONSIDERACIONES PREVIAS

**S**ERA el objeto del presente trabajo dar, con la necesaria concisión impuesta por la limitación del espacio, un esbozo de las responsabilidades penales que en el ámbito de la jurisdicción castrense le son exigibles al Comandante de Aeronave militar, en méritos a la función que ocupa y no a su condición de militar, y que se encuentran contenidas en nuestro Código Penal Militar <sup>(1)</sup>. No se tratarán las responsabilidades penales derivadas de la aplicación de la Ley 209/1964, de 24 de diciembre, penal y procesal de la navegación aérea –en adelante LPPNA–, de los convenios internacionales suscritos por España <sup>(2)</sup>, así como de los delitos comprendidos en el Código Penal común de 23 de noviembre de 1995; tampoco se abordarán las responsabilidades administrativas consecuencia de la criminal o sustitutivas de ésta, cuando estemos ante infracciones de normas específicamente aeronáuticas que no revistan entidad penal, ni las derivadas de la aplicación del régimen disciplinario de las Fuerzas Armadas; por último, tampoco se tratarán las responsabilidades civiles exigibles por los daños causados, y que obligan a la indemnización y reparación de los perjuicios causados.

Antes de iniciar el estudio de los tipos penales militares a aplicar, deberemos necesariamente precisar los conceptos de Comandante de Aeronave y de Aeronave militar. Comandante de Aeronave militar lo será "...el piloto expresamente designado para ejercer el

mando de la misma. Se nombrará por el mando que en cada caso corresponda y deberá de poseer las calificaciones técnicas y específicas para el cumplimiento de la misión", recayendo el cargo y función, si fueran varios los miembros de la tripulación, en el de "...mayor empleo o antigüedad de los del Arma de Aviación, Escala del Aire (ahora "del Cuerpo General del Ejército del Aire, escalas superior o media"), con las calificaciones requeridas para la misión..." (arts. 110 y 111 de las Reales Ordenanzas del Ejército del Aire –en adelante ROEA–) <sup>(3)</sup>. Aeronave militar lo será la empleada para el cumplimiento de misiones relacionadas con la Defensa Nacional, o la mandada por un militar comisionado al efecto <sup>(4)</sup>.



(1) Ley Orgánica 13/1985, de 9 de diciembre (BOE de 11-12-1985).

(2) En especial los Convenios de Tokio sobre infracciones cometidas a bordo de aeronaves, de 14-09-1963, ratificado el 25-08-1969 (BOE 25-12-69) y de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, de 23-09-1971, ratificado el 6-10-1972 (BOE de 25-12-74).

(3) Igual concepto da el Real Decreto 1498/1994, de 1 de julio que aprobó el Reglamento de Circulación Aérea Operativa, en su punto 2.3.1.1. (BOE de 11-08-1994).

(4) Definición dada por el Reglamento de Circulación Aérea Operativa, y por la Ley de Navegación Aérea en su art. 11).



El Comandante de aeronave no constituirá un grado o categoría aeronáutica militar, sino una función, por la que asume la máxima responsabilidad sobre la aeronave, supone, como ya indicaba la exposición de motivos del proyecto de Código Penal Militar<sup>(5)</sup>, una función de mandar irrenunciable e incompatible, "...la encarnación jerárquica permanente de la voluntad y la inteligencia para lograr, mediante una autoridad responsable, la dirección, ordenamiento y eficacia de todos los servicios de a bordo...", por ello se le confieren deberes y atribuciones autónomos, difícilmente presentes en otra profesión, y como contrapunto, se le señala una especial responsabilidad: ya lo sea por acción u omisión deliberada, o por negligencia o impericia profesional.

### REGIMEN PENAL MILITAR

**E**L régimen penal castrense aplicable al Comandante de aeronave, se contiene en el Libro II, Título VII del Código Penal Militar –en adelante CPM–, bajo la rúbrica de "Delitos contra los deberes del servicio relacionados con la navegación", cuyos capítulos I y II sancionan respectivamente

(5). Proyecto de Código Penal Militar. Boletín Oficial de las Cortes Generales, nº 123-1, de 12-11-84. Apartado G,b, pág. 1839.



*La influencia de la acción aérea sobre la superficie terrestre y los bienes en ella establecidos es un punto más a tener en cuenta a la hora de fijar las responsabilidades.*

los tipos delictivos que afectan a, la integridad de la aeronave militar (arts. 165 a 168) y a los deberes del mando de aeronave militar (arts. 169 a 173).

Ya el Código de Justicia Militar de 17 de julio de 1945 castigó estas especiales infracciones, si bien en forma dispersa y asistemática, incluyendo dentro de los delitos contra el honor (arts. 342 y ss.), la pérdida deliberada de aeronave, las averías y abordajes, y el abandono de aeronave, de escolta o de su mando; y entre los delitos de negligencia (arts. 394 y ss), diversos supuestos de impericia profesional. Esta dispersión normativa se evitó en el proyecto de Código Penal Militar, incluyéndose dentro de un título autónomo las infracciones específicas de la navegación aérea. Nos encontramos ante delitos de carácter pluriofensivo, que atacan bienes jurídicos de gran alcance toda vez que afectan al potencial bélico de la Nación, al servicio y, en último término, a la Hacienda en el ámbito militar; todo ello de no mediar la intención de favorecer al enemigo, en cuyo caso estaríamos ante el delito de traición militar (art. 49-3º CPM).

A pesar de la mejor técnica jurídica empleada se da, como ya señaló el coronel auditor Bravo Navarro<sup>(6)</sup>, una cierta reiteración de los tipos penales con otros supuestos ya recogidos en otros título del Código, pudiendo ser subsumidos por los delitos de desobediencia, denegación de auxilio, o contra la eficacia en el servicio.

#### Delitos contra la integridad de la aeronave militar

Integran este capítulo delitos de carácter pluriofensivo y con un dolo que en la exposición de motivos se califica de "catastrófico" y en el que se configura como bien jurídico protegido a la aeronave militar. El sujeto activo del delito lo será el Comandante de Aeronave militar, y la tipificación de los arts. 165 a 166 se hace a título de dolo, comprendiendo la destrucción o pérdida, aterrizaje indebido, colisión y averías graves en la aeronave, o daños de consideración a la carga, así como la pérdida por negligencia o por simple infracción de las medidas de seguridad en la navegación. El dolo es determinado y directo en cuanto a los bienes materiales a los que afecta, e indeterminado e indirecto en cuanto a los eventuales efectos que produzca sobre la vida e integridad corporal. La penalidad, en consecuencia, será necesariamente grave dados los bienes jurídicos que protege, pudiendo concurrir con el delito de traición, y se hace un uso adecuado de una nueva pena de inhabilitación para el mando de aeronave militar<sup>(7)</sup>.

Veamos los tipos penales que afectan al Comandante de aeronave:

a) *La pérdida intencionada de aeronave militar.* Se sanciona en el art. 165 al Comandante de Aeronave

(6). Bravo Navarro, Martín: *Delitos contra los deberes del servicio relacionados con la navegación aérea (arts. 165 a 179)*, en *Comentarios al Código Penal Militar*. Edit. Civitas. Madrid, 1988, págs. 1.823 y ss.

militar que cause intencionalmente la pérdida de la aeronave, considerándose pérdida en caso de guerra la inutilización absoluta de la misma, aun cuando fuera temporal. La pena es de una gran severidad, castigándose con prisión de 15 a 25 años –tras la Ley Orgánica 11/1995 se suprimió la referencia a la pena de muerte para caso de guerra–; y ello por ser el Comandante de la aeronave el "...responsable de la seguridad de la aeronave..., así como de las maniobras que efectúe la aeronave tanto en tierra como en aire y de todo lo relacionado con el gobierno y régimen interior de la misma" (art. 118 ROEA). De igual modo, el art. 13 de la LPPNA castiga al que maliciosamente cause la destrucción total o parcial de una aeronave durante la navegación, con pena que puede llegar a los 25 años de prisión.

b) *Inutilización, colisión y avería grave.* Al ser el Comandante de Aeronave responsable de todas las maniobras que realice, el art. 166 le castiga con pena de prisión de 5 a 15 años cuando maliciosamente causare:

1.- La inutilización de la aeronave mediante aterrizaje indebido, ello en conexión con los arts. 117 y 118 ROEA.

2.- La colisión con otra aeronave.

3.- Averías graves en la aeronave o daños de consideración en la carga, de la que también es responsable (art. 118 ROEA).

c) *Conductas imprudentes.* En el art. 167 se castigan las conductas contenidas en los dos preceptos anteriores, cuando no sean causadas intencionalmente, sino por imprudencia, con la pena de prisión de 4 meses a 4 años o inhabilitación definitiva para el mando de aeronave militar.

d) *Infracción de medidas de seguridad en la navegación.* Se sanciona al Comandante de Aeronave que por infracción de las medidas de seguridad en la navegación o para prevenir los abordajes, colocare a la aeronave injustificadamente en situación de peligro, con la pena de 3 meses y 1 día a 2 años de prisión (art. 168 CPM). Ello supone el incumplimiento

(7). La pena de muerte que para caso de guerra contemplaba el art. 165, se suprimió por Ley Orgánica 11/1995, de 27 de noviembre (BOE de 28-11-95).



Pilotos y tripulación constituyen un equipo

to de las prescripciones contenidas en los arts. 114, 117, 118, 123, 125 y 126 de las ROEA; del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1972 (BOE de 9-7-1977), de la LPPNA, de la Ley de Navegación Aérea, los Convenios en materia de seguridad en vuelo, y del Reglamento de Circulación Aérea Operativa.

### Delitos contra los deberes del mando de aeronave militar

Se recogen en los arts. 169 a 173 del Código, otros deberes del servicio ya directamente relacionados con la navegación aérea militar, potenciados por la



coordinado y responsable.

peligrosidad del escenario y la entidad de los valores implicados en el servicio de una aeronave. Se da una mejor formulación de los delitos de separación de formación aérea y de abandono de escolta respecto de la contenida en el Código de Justicia Militar en sus arts. 348, 395 y 345; se atenuaron las penas, y se distinguió con claridad entre las formas dolosas y culposas; los delitos de navegación no autorizada, no utilización de aeronave cuando exista peligro de que caiga en poder del enemigo, y la falta de la debida diligencia en la preparación de la aeronave o en la petición de auxilio, traen su esencia de las Ordenanzas que exigen una conducta irreprochable en el Comandante de Aeronave, quien debe de "cumplir con sus obligaciones hasta el último momento".

a) *Abandono de escolta.* Se contienen dentro del tipo del art. 169 cuatro tipos diferentes con distinta penalidad para el Comandante de Aeronave militar que encargado de proteger un buque, aeronave o convoy, lo abandone: en tiempo de guerra o ante circunstan-

cias de peligro para la seguridad del escoltado, con pena de prisión de 10 a 20 años, si es intencional, y si se comete por imprudencia la pena es de 1 a 6 años. Fuera de esos supuestos, con pena de 2 a 8 años si es intencional, y de 3 meses y 1 día a 2 años si es por imprudencia. Ello es consecuencia de la obligación del Comandante de Aeronave de dar cumplimiento exacto a la misión que se le haya encomendado (art. 116 ROEA).

b) *Navegación no autorizada.* Se sanciona con pena de 6 meses de prisión en paz, y de 2 a 8 años en guerra, con posibilidad de imponer la de inhabilitación definitiva para el mando de aeronave militar (art. 170 CPM), al Comandante de Aeronave militar que emprendiere el vuelo sin estar autorizado, se apartare del plan de vuelo expresamente ordenado o hiciera escalas contrarias a sus instrucciones. Ello concuerda con las obligaciones establecidas en los artículos 117 ROEA, 15 LPPNA, 145 de la Ley de Navegación Aérea y Reglamento de Circulación Aérea Operativa.

c) *No utilización de aeronave.* Supuesto de especial gravedad y plasmación de las obligaciones establecidas por los arts. 128 y 129 de las ROEA, es el contenido en el art. 171 que castiga al Comandante de Aeronave que en tiempo de guerra y obligado a aterrizar la aeronave, no la inutilice cuando exista peligro de que caiga en poder del enemigo, tras agotar todos los recursos y salvar a la dotación y tripulación, con la pena de 1 a 6 años de prisión, pudiéndosele imponer la inhabilitación definitiva para el mando de aeronave militar.

d) *Falta de la debida diligencia en la preparación de la aeronave.* El art. 172 sanciona al Comandante de Aeronave militar que emprendiera el vuelo sin haber preparado debidamente la aeronave de su mando o sin haber procurado reparar cualquier avería o deterioro grave, con la pena de prisión de 3 meses y 1 día a 2 años. Esta obligación es idéntica a la contenida en el art. 114 ROEA que obliga a comprobar que la aeronave es apta para el cumplimiento de la misión, y en el art. 18 LPPNA.

e) *Peligro para la seguridad de la aeronave.* El art. 173 contiene un precepto residual donde se pueden incardinar multitud de conductas, siendo además reiterativo. Castiga con la pena de 3 meses y 1 día a 6 años de prisión al Comandante de aeronave militar que en caso de peligro para la seguridad de la aeronave: 1.- No adopte las medidas a su alcance o no haga uso de los medios disponibles para evitar su pérdida. 2.- Abandone la aeronave habiendo posibilidades de salvarla o sin cumplir sus obligaciones hasta el último momento. 3.- No ponga todos los medios para salvar la dotación, tripulación, personal transportado, material de significado valor o utilidad para el servicio, o la documentación de a bordo (arts. 118 ROEA y 33 LPPNA). 4.- No cumplieren los preceptos de ordenanza o las órdenes recibidas para mantener la disciplina (art. 118 ROEA). ■