

Responsabilidad penal por imprudencia en los accidentes de vuelo

Por **Antonio Rueda Sánchez-Malo**

Abogado Fiscal

Capitán de complemento del Cuerpo Jurídico del Aire

Como expresión de la huella profunda que imprime todo acontecimiento histórico trascendente en aquellas instituciones que principalmente contribuyen a su realización, la victoria que lograron las Armas españolas en abril de 1939 marcó el grado de plena madurez en el lento proceso evolutivo que venía desarrollando nuestra Aviación. Nació el Ejército del Aire con categoría independiente y perfecta y con una vital fuerza expansiva, que significa la promesa cercana de un creciente desenvolvimiento de la industria aeronáutica nacional y la doble realidad actual de un notable incremento del tráfico aéreo, hecho que se comprueba con un simple examen comparativo de las estadísticas correspondientes a 1934 y 1940, y de una acentuada preocupación de los hombres de hoy por las cosas del Aire, reflejada en la organización y funcionamiento de numerosas Academias de formación y perfeccionamiento de aeronavegantes, constructores y organizadores.

Consecuencia inevitable de este desarrollo es la presencia del problema jurídico que plantea la necesaria ordenación de esta plenitud de vida, problema que, en su aspecto penal, sólo ocupaba hasta ahora lugar en algunas decisiones jurisprudenciales extranjeras. Al crearse la Jurisdicción aérea, como necesario atributo del Mando, se dota de fuero independiente al personal del Ejército del Aire, y se atrae técnicamente a su competencia el conocimiento de determinados delitos en razón al lugar de su ejecución y a la original naturaleza de los mismos, como sucede con el que vamos a exponer en esta monografía. El Ministerio del Aire, entendiéndolo así, por Orden de 18 de marzo de 1940, obliga a practicar en todo caso de accidente una información sumaria, que se transformará en actuaciones judiciales cuando indiciariamente ojezca caracteres delictivos.

Si añadimos que recientemente se han presentado a la consideración del Consejo de Guerra de Oficiales Generales de la Primera Región Aérea dos casos típicos de imprudencia aeronáutica, quedará bien de manifiesto que el problema que ahora abordamos no es una mera preocupación didáctica, sino una realidad que hay que atender.

Otra razón de oportunidad apoya la elaboración de este trabajo. En la actualidad, las Comisiones de Codificación aeronáutica y de Reforma del Código de Justicia militar, reunidas en torno a problemas de esta índole, han de enfrentarse forzosamente con el que representan los accidentes de vuelo. No tenemos otra pretensión que la de colaborar espontáneamente con ellas y despertar entre los técnicos jurídicos de la Aviación, principalmente, un legítimo interés por este aspecto penal, tan abandonado, del naciente Derecho aeronáutico.

No es posible enjuiciar las imprudencias originarias de accidentes de aviación con el mismo prisma impreciso de las viejas fórmulas doctrinales que en los conceptos "omisión de cuidado", "falta de diligencia", etc., pretenden incrustar todo el contenido de los delitos culposos comprendidos de un modo inexplicablemente global en el artículo 558 del Código penal, justamente merecedor de desfavorable crítica. La prudencia, la timidez que parecen desprenderse de tan sensatos conceptos, ofrece un violento contraste con las características de intrepidez y audacia que presiden todavía la navegación aérea. Y como las Leyes penales se hacen para la defensa de una sociedad actual, no pueden cumplir con eficacia su fin si no responden a la realidad de cada momento; por eso, a un principio político de totalidad imperante ha de responder un Derecho penal de análoga amplitud que no puede contenerse en el molde mezquino de un solo artículo, y a una actualidad dinámica y compleja sólo puede servir un tipo penal de flexible estructura y ancha cabida. La imprudencia aeronáutica, justamente concebida, debe constituir un tipo pu-

nible especial en que la categoría delictiva de la negligencia discorra equidistante entre dos polos, representados por la necesidad de una fuerte defensa social, de un lado, y la realidad de un constante progreso, del otro. Ni el material, ni la competencia se otorgan al aeronauta para su uso individual ni al servicio exclusivo de su vanagloria o de su fama; la sociedad no puede entregarse indefensa en manos de quienes, aun de buena fe, pueden poner en peligro la vida de sus miembros o de sus intereses materiales. Por otra parte, razones de política práctica aconsejan que estas garantías no tiranicen la facultad de actuar de los técnicos que, sabiendo la responsabilidad a que les llevaría cualquier fracaso, no se atreverían a realizar las arriesgadas empresas necesarias para el progreso de la ciencia aeronáutica, ya que serían precisamente los más inteligentes los que se encontrarían más coartados por este sentido de responsabilidad.

Es necesario, pues, construir una nueva teoría de la imprudencia aeronáutica, que no puede sustentarse sobre los viejos materiales empleados hasta ahora y que debe cristalizar en los correspondientes textos legales de efectiva aplicación. Nuestra misión se reduce a ofrecer los datos que nos proporciona la técnica y la experiencia.

El delito de imprudencia aeronáutica nace por la integración de dos elementos: uno de ellos, siempre constante, es la acción imprudente; el otro, variable, es el resultado. Una doble atribución del segundo al primero, como objetiva consecuencia de aquél y como subjetivo producto de la conciencia de su autor, dota de vida a este nuevo tipo de delito culposo.

Analicemos separadamente cada uno de estos factores del delito.

1. LA ACCION IMPRUDENTE

El legislador, que tiene como misión fundamental velar por la seguridad pública, ha previsto una serie de hechos que pueden perturbarla; pero la realidad de un constante progreso, siempre más rica en sugerencias, hace que no todas las actividades peligrosas queden encuadradas en los textos legales. Estos, por consiguiente, no pueden tener un carácter definidor limitativo, y las acciones imprudentes, que lo son por diversas causas, ofrecen una naturaleza distinta.

A) Todos los hechos que signifiquen en la navegación aérea la realización de actos prohibidos o la omisión de precauciones reglamentariamente previstas, colocan a su autor en ese estado de "antijuricidad formal", que es, según Grisigni, requisito indispensable que ha de matizar la acción para que se produzca el delito de imprudencia. Determinar su presencia no ofrece dificultad al juzgador, porque bastará comprobar si el autor infringió alguna de las disposiciones reguladoras de la navegación aérea en su más amplio sentido para afirmar que hubo imprudencia.

Este quebrantamiento de disposiciones reglamentarias puede revestir, dentro de una necesaria ordenación futura aeronáutica, las siguientes modalidades:

a) Infracción de las normas reguladoras del tráfico aéreo.—En los Reglamentos vigentes de navegación aérea y en los Convenios internacionales que la regulan existen disposiciones que establecen la obligación de partir y aterrizar precisamente en aeropuertos, y como la circulación de aeronaves en los mismos o en sus proximidades puede originar fácilmente colisiones, se reglamenta minuciosamente el tráfico interior; asimismo, con un criterio unánimemente adoptado, se prohíben los vuelos bajos sobre poblaciones, fábricas de explosivos, polvorines, aglomeraciones transitorias y lugares de común peligro, y por razones de defensa nacional se establecen zonas prohibidas de vuelo y canales de na-

vegación, fijando las obligaciones del piloto que al internarse en ellas reciba orden de desvío o aterrizaje. Para vuelos que significan un especial riesgo, se prevén especiales garantías de seguridad, como son las exigidas para vuelos acrobáticos y las que representan los códigos de luces y señales en los vuelos sin visibilidad. El piloto que incumple estas disposiciones incurre en esta primera modalidad de imprudencia.

b) Infracción de los preceptos dictados para seguridad de la navegación aérea.—Se refieren, unos, a las condiciones de seguridad que deben reunir los aeropuertos y los servicios de protección de vuelos, y otros, a las que deben ofrecer las aeronaves. La legislación vigente se ha preocupado de exigir un certificado de seguridad de la aeronave, que se otorgará después de un detenido estudio de planos, construcción y experiencias, que en todo caso está sometido a una revisión semestral y que en las de pasajeros debe ser complementado con una detallada inspección anterior a cada vuelo; pero, en cambio, existen lagunas notables en cuanto hace relación a las condiciones de topografía y construcción que deben concurrir en los aeropuertos, utilización, de los mismos en relación con una clasificación adecuada a la naturaleza de los aparatos, numeración de pistas, luces de límites, faros de iluminación superficial y rotativos, y al funcionamiento exacto de los servicios de protección, radios, balizajes, mangas e indicadores de vientos, radiogoniómetros, torres de control de tráfico, servicios de información meteorológica y, en suma, cuantos son necesarios para la seguridad del vuelo y cuya desatención por parte de los correspondientes técnicos a quienes están encomendados equivale a otras tantas negligencias a ellos atribuibles.

c) Infracción de las disposiciones que velan por la seguridad del transporte.—El porte de explosivos, armas, materias incendiarias o insalubres, generalmente prohibido; la echazón practicada con ligereza, el incumplimiento de las disposiciones limitativas de las cargas, etc., pueden ocasionar daños en las mercancías o en la aeronave atribuibles a quienes lo realizan. Deben dictarse disposiciones que al regular la adopción obligatoria de medidas de salvamento y la responsabilidad por abandono de la tripulación accidentada, den origen a una responsabilidad penal culposa por los perjuicios que irroque su inobservancia.

d) Infracción de los preceptos reglamentarios que establecen determinadas obligaciones profesionales.—Las Leyes aeronáuticas en vigor exigen la posesión de un título de aptitud profesional para el desempeño de los diversos cometidos asignados al personal de vuelo y de servicios relacionados con la navegación aérea; estos títulos son el exponente oficial de una competencia acreditada, y, en su defecto, se establece una racional presunción de ineptitud y, en consecuencia, de imprudencia, si se ejercitan los servicios por quien carece de él. No obstante, ha de establecerse una lógica excepción para las actividades de aprendizaje o reentrenamiento, que, justificadas por una legitimidad del fin, descartan esa conclusión y merecen un trato de favor en orden a exigencia de responsabilidades. Este criterio ha prosperado ya en la Orden del Ministerio del Aire de marzo de 1940 a que antes hemos aludido.

Pero no es suficiente la titularidad de un diploma oficial para que forzosamente haya de entenderse que se ejerce legítimamente un cometido profesional; es necesario examinar en cada momento si las transitorias incapacidades de orden físico o psíquico, que son a veces causa de los accidentes, son debidas a hechos imputables a quien las padece, porque en la responsabilidad de la acción inicial (embriaguez, sueño, cansancio, etc.) voluntariamente provocada, ha de encontrarse la que surge del accidente. Creemos que debe exigirse, sobre todo al personal navegante, el mantenimiento, en cuanto esté de su parte, de una plena normalidad funcional en el servicio, y que por analogía con los deberes que se impone a los Comandantes y Oficiales de la Armada y a los Oficiales de la Marina mercante, a cuya condición—como dice Ryckère en su trabajo "Sur la responsabilité penale et civile du pilote"—tantas veces quedan de hecho asimilados a bordo de la aeronave, deben establecerse rigurosamente deberes de especial sacrificio y significación directriz, como son los de inspección personal, los de no abandonar la aeronave con ligereza o egoísmo en ocasión de peligro, no entregar el mando o

pilotaje (salvo en vuelos de Escuela), etc., cuyo solo incumplimiento revele una negligencia digna de sanción si de ella nace un accidente.

B) En segundo término, el incumplimiento de las órdenes recibidas para cada vuelo, emanadas de quien jerárquicamente pueda dictarlas, y relativas a las condiciones en que debe realizarse, como son las que se refieren a límites, rutas, desviaciones, alturas, interrupciones, aterrizajes, órdenes de maniobra, en fin, cuantas de un modo genérico constituyen la llamada "disciplina de vuelo", constituye otro caso de "antijuricidad formal" en que la transgresión del precepto equivale por sí sola a una conducta imprudente. Este supuesto, de análogo contenido al expuesto anteriormente, se justifica porque, dependiendo la navegación aérea de circunstancias de extraordinaria variabilidad, no puede ser regulada exclusivamente por unas normas rígidas, y precisa que en cada caso las fundamentales se complementen con las adecuadas al momento.

C) Finalmente, una tercera forma de imprudencia es la "temeridad", que consiste en obrar con olvido de las más elementales normas de cuidado o de las especialísimas y rigurosas que impone el ejercicio de una profesión difícil. La declaración de si concurre o no esta circunstancia de indecisa precisión, ha de hacerse para cada caso concreto por el Tribunal que conozca de los hechos, después de un detenido asesoramiento técnico y un detallado análisis de las maniobras realizadas y las circunstancias concurrentes. No puede establecerse un criterio fijo, ni es útil establecer comparaciones con las normas ejemplares que se adoptan en los casos de accidentes de circulación de vehículos terrestres, porque en estos casos la velocidad suele ser factor decisivo mientras que en Aviación es sólo exponente de una mayor perfección mecánica o de un tipo de aparato; la audacia en Aviación es a veces indispensable; la acrobacia, que es legítima en los vuelos deportivos, resulta imprescindible en la instrucción táctica de los pilotos de caza; la utilización de aeronaves inseguras o defectuosas no podrá alegarse en vuelos de pruebas o de experimentación y, en definitiva, habrá de construirse este complejo concepto integrante de la "antijuricidad material" en función de todos los elementos que contribuyen individualmente a su producción, como son: la competencia técnica del sujeto, las condiciones mecánicas del aparato que se vuela, su adecuación al servicio que realice, y, en definitiva, como participación del elemento subjetivo que da nota espiritualista al juicio de culpabilidad, el mayor o menor grado en que posea el agente los sentimientos de altruismo y respeto a los intereses de la sociedad, que son más directamente afectados por estos delitos culposos.

En resumen, tienen cabida en el delito de imprudencia aeronáutica estas tres modalidades:

- A) Imprudencia antirreglamentaria.
- B) Imprudencia por infracción de la disciplina de vuelo.
- C) Imprudencia temeraria.

II. EL RESULTADO

Ya hemos anticipado que se trata de un elemento de naturaleza variable. Por esta característica no puede ser definidor del delito, ya que éste, según Belling, ha de constituir "un tipo uniforme de actividad". No obstante, y porque se trata de un factor esencial en los delitos llamados "de referencia", interviene esencialmente calificando la imprudencia, que deberá enunciarse así: "Imprudencia aeronáutica originaria de ...", llenándose este vacío con cualquiera de las formas que el resultado pueda adoptar, y que, en la realidad, siempre quedarán reducidas a una lesión al derecho de vida e integridad corporal, al derecho de propiedad, o, a lo sumo, al orden público, interesado en la normalidad de las comunicaciones aéreas o de otra índole que el accidente puede interrumpir.

Como consecuencia de esta naturaleza secundaria, la concurrencia real de resultados dañosos, procedentes de una misma actividad imprudente, no multiplica el delito cometido, que, al igual que el sancionado por el artículo 558 del Código penal, será único, pues lo que se castiga es la acción y no el resultado. Esta doctrina exacta ha sido reafirmada por una constante jurisprudencia de nuestro Tribunal Supremo, que mantiene su criterio unánime a través de sus decisio-

nes, de las que son muestra reciente las sentencias de 14 de diciembre de 1931 y 2 de abril de 1932.

Pero el viejo concepto del resultado en la imprudencia, concebido como daño material y efectivo, que constituiría delito si mediara malicia, debe ser revisado en este nuevo tipo de delito.

En primer lugar, debe ampliarse el concepto para que abarque también aquellos hechos imprudentes originarios de un resultado que simplemente constituye un peligro, bien para la vida o la propiedad, bien de modo genérico para la seguridad de la navegación aérea. Y esto, aunque el resultado-peligro no pueda llamarse "daño efectivo" ni pueda alcanzar "equivalencia material" en la expresión de las fórmulas jurisprudenciales. Ante la nueva orientación de la defensa social como fundamento del Derecho de penar, el autor de uno y otro hecho representan un mismo peligro y merecen idéntica repulsa, y no es justo que desaparezca su responsabilidad penal porque el azar le favorezca evitando un daño que lógicamente debióse producir. Al pensar así, creemos que deben restaurarse para este delito aquellas formas de culpa de peligro que introdujeron los artículos 572 y 573 del Código penal de 1928, estableciendo penas para los constructores, conductores y reparadores que negligentemente entreguen o utilicen aeronaves que constituyen un peligro cierto por su estado defectuoso.

Esta innovación, que creemos necesaria, podría conciliarse con el criterio de estimar como único resultado en los delitos de imprudencia los definidos como delitos dolosos, entronizando en la futura Ley penal aeronáutica un capítulo de delitos contra la seguridad de la navegación aérea, en el que podrían volcarse todos los supuestos que enumera el Profesor Cuello Calón en su interesante monografía "La navegación aérea desde el punto de vista del Derecho penal", recogiendo la tesis de Meili. En tal caso quedarían admitidas, y con sanción penal, formas diversas del dolo de peligro, que no intentamos ahora analizar.

Por otra parte, es preciso hacer notar que en los resultados constitutivos de un daño, la intensidad de éste tiene, a veces, fuerza suficiente para modificar su propia naturaleza. El accidente culposo que produce una avería en la aeronave susceptible de reparación, constituye normalmente un delito de imprudencia originaria de daños, en el que el único interés jurídico lesionado es el derecho de propiedad del Estado, Entidad o particular a que pertenezca la aeronave o la mercancía; su importancia se mide por la cuantía pecuniaria del perjuicio, y este dato sirve de modo para determinar una pena proporcional, siguiendo el mismo criterio que para todos los delitos de daños adopta el Código penal. Pero si los daños producidos son de tal importancia que representan la inutilización o pérdida total de la aeronave, quedan de hecho lesionados distintos valores, porque, además del interés patrimonial que hemos expuesto, se ocasiona el consiguiente perjuicio para la Defensa o la Economía nacional, directamente afectadas en este caso por la extinción de material de guerra o de las aeronaves de transporte. Y este perjuicio, que no tiene fácil traducción económica, es, sin duda alguna, de mayor importancia que el posible daño causado a la propiedad ajena. Con un criterio que no es nuevo, porque ya tiene clara acogida en el Código penal de la Marina de guerra y en la Ley penal de la Marina mercante, estimamos que debe adoptarse una forma delictiva especial que establezca una sanción más severa.

III. ATRIBUCION DEL RESULTADO A LA IMPRUDENCIA

Aisladamente considerado cada uno de los elementos que hemos expuesto, carece de categoría suficiente para constituir el delito. La imprudencia sin resultado es, a lo más, una contravención reglamentaria o una desobediencia, pero no un delito de culpa; el exclusivo examen del resultado da lugar a una impresión equívoca, ya que por igual puede proceder de un acto malicioso, de una imprudencia o de un acto casual.

Por tanto, es necesario para que este delito se integre que aparezcan ambos elementos ligados por una relación que convierta al segundo en consecuencia del primero. Esta relación ha de ser de doble vínculo, pues no sólo importa la existencia de un lazo causal que ligue el resultado y la acción,

sino que la consecuencia debe ser, además, atribuible a la conciencia del sujeto. Para fijar la pena es necesario que se tengan en cuenta esos dos aspectos subjetivo y objetivo que deben estimarse, como hemos dicho, en todo juicio de culpabilidad y que encuentran adecuada expresión en el precepto de la Ley penal castrense que encauza el libre arbitrio de los Consejos de Guerra entre las márgenes de una peligrosidad del sujeto y una trascendencia de los hechos. La relación entre el resultado y la imprudencia debe ser, por tanto, analizada desde estos dos puntos de vista:

1. Relación objetiva.

Para determinar cuándo la acción u omisión ha sido origen preciso del resultado y definir en consecuencia cuándo ha sido causa de éste, se han formulado numerosas teorías, cuyo examen crítico no nos corresponde ahora. Bástanos con afirmar que, dentro de la técnica que informa nuestro Derecho penal legislado, la teoría que prevalece es aquella que considera la acción imprudente como causa, siempre que sea "condición necesaria" para el resultado, es decir, que su hipotética supresión eliminaría la posibilidad del logro. Este postulado, que se desprende del simple examen del número 3 del artículo 14 de nuestro Código penal, que establece plena responsabilidad de autor para cuantos intervienen en el hecho por "coparticipación necesaria", nos lleva a la consecuencia de sostener que la relación causal en nuestro Derecho no se interrumpe, aunque en la producción del resultado concurren con la acción imprudente inicial otras actividades complementarias procedentes de las fuerzas naturales, de la intervención de tercero inocente o de la intervención de tercero culpable, incluyendo en esta denominación penal de tercero a la propia víctima.

La existencia de estas acciones complementadas es frecuente en los delitos de imprudencia aeronáutica, en atención a las condiciones en que se desenvuelve la navegación aérea. La participación ciega de las fuerzas naturales es permanente; la intervención de los agentes atmosféricos (temperaturas, presiones, ciclones, etc.) en el resultado no debe eliminar la responsabilidad del piloto autor de una imprudencia que incluso puede consistir en ponerse bajo su radio de acción, ni la del constructor que fabrique negligentemente un tipo de aparato especialmente destinado a neutralizar su eficacia (caza estratosférico, instalaciones de deshielo o de oxigenación, etc.); ni la del informador de Meteorología que, al emitir su parte de servicio, no puso la atención debida en las señales alarmantes que acusaba su barógrafo.

Iguales consecuencias se desprenden de la concurrencia de otras acciones producidas por sujetos inocentes que pueden equipararse a las naturales.

Cuando con la acción principal concurren otras ejecutadas por terceros responsables, se da un fenómeno de pluralidad en la participación, porque, como dice el penalista belga Haus, todos aquellos que han sido involuntariamente la causa del daño, sea provocando la acción, sea ejecutándola o cooperando directamente, sea interviniendo en su ejecución con una ayuda indispensable, son castigados individualmente como autores de delito no intencional.

Pero no hay que equiparar la coparticipación en el hecho imprudente con la coparticipación en el delito, pues mientras aquélla se produce con frecuencia, ésta es jurídicamente imposible en los delitos culposos, porque la coautoría implica un concierto de voluntades tal, que abarca no sólo la unidad en el querer la causa (que puede darse en la imprudencia), sino unidad en el querer el logro, es decir, que las diferentes acciones quedan enlazadas por un común denominador intencional, y los delitos de imprudencia significan, por el contrario, la ausencia de toda intención. Cuando se produce esta pluralidad de actividades, no hay coautores intelectuales ni materiales jurídicamente hablando, pero todo concuriente al resultado por negligencia es individualmente responsable en razón a la falta que cada uno ha cometido.

Y dentro del área de posibilidades en el delito de imprudencia aeronáutica, fácil es imaginar que puede darse esta multiplicidad de participantes. Una construcción deficiente o una revisión o reparación efectuadas con ligereza, puede ser condición productora del resultado, juntamente con la navegación llevada a cabo con manifiesta impericia, y, en tal

caso, la participación del piloto y la del constructor inciden al exigir una responsabilidad por imprudencia; la emisión de informes meteorológicos o de situación inexactos realizada por negligencia, puede por sí sola ser causa de resultado, pero es también posible que, al propio tiempo y con igual eficacia, haya contribuido a su logro una deficiente técnica del piloto. En tales casos, nos hallaremos frente a uno de estos supuestos de acciones complementadas, y para puntualizar si procede o no exigir responsabilidad penal a cada colaborador, habrá que atenerse al principio general de suficiencia del nexo causal entre su acción—u omisión—y el resultado.

Dos casos merecen, sin embargo, singular mención: uno de ellos es el supuesto de que el autor de la imprudencia sea precisamente la víctima del delito. En tal caso, se alega por los penalistas la existencia de una "compensación de culpas" que produce, en orden a este delito, el mismo efecto liberatorio de responsabilidad penal que la "compensación de dolo" ocasiona en los casos de legítima defensa frente a agresión injusta o la "exceptio veritatis" en los delitos de difamación. En la práctica este caso no será frecuente, porque para que la culpa del sujeto pasivo elimine toda la responsabilidad del activo, es indispensable que la víctima sea la primera y única causa del daño, ya que, como afirma Laurent, cuando la culpa del perjudicado concurre con otra culpa del agente, no eximirá aquélla por completo de responsabilidad a quien represente a la otra. Si, por el contrario, se demuestra que fué la única causa, habrá que hacer una distinción: cuando el resultado implique sólo la violación de un derecho renunciable de la víctima, no cabe exigir responsabilidad penal por culpa, ya que no podría exigírsele por dolo; pero si el hecho lleva consigo además la violación de otros derechos, el sujeto pasivo viene a obtener la consideración plena de sujeto activo, desplazando a quien erróneamente pudo ser estimado como tal.

Otro caso interesante es aquel en que la acción imprudente responde a un mandato concreto emanado de quien legítimamente puede formularlo, como son las órdenes de vuelo dadas por el Jefe de Unidad, en cuyo caso quien lo realiza y produce un daño resulta favorecido con una circunstancia de inculpabilidad que traslada toda la responsabilidad de la acción ordenada a quien la ordena, sin que pueda alegarse que existe una condición de ilegitimidad en la orden, ya que este calificativo sólo procede cuando lo mandado constituye evidentemente delito, y la acción imprudente por sí sola no lo es.

De esta manera, entendemos con Longhi y Lucchini, que la responsabilidad penal de la imprudencia alcanza a las causas remotas del resultado, siempre que se hallen en relación directa y proporcionada con la causa inmediata de que surge el accidente. Quien indebidamente concede un título de aptitud para pilotar, no debe escapar a la responsabilidad del accidente que originó el piloto inepto, y lo mismo debe decirse del Jefe de su Unidad que, debiendo hacerlo, no ha advertido su incompetencia.

2. Relación subjetiva.

El aspecto subjetivo de la doble relación que debe unir el resultado con su origen, se traduce, en el campo de la imprudencia aeronáutica, por la atribución de aquél a la conciencia del sujeto activo, del piloto, del ingeniero, del mecánico; en definitiva, de aquel que por su acción u omisión imprudente ha hecho factible el accidente o dé lugar al mismo.

Por tratarse de un delito culposo, es requisito primordial la ausencia de intención en el sujeto. No cabe duda que el accidente de vuelo puede realizarse con plena malicia, ya sea elegido como medio para producir un atentado a la integridad vital de las personas, a la propiedad privada o pública; ya buscando la interrupción de un servicio o comunicación normal, y con ello un desorden público, en cuyo caso habrá que encajar el hecho dentro del correspondiente título del Código penal que coincida con la pretensión del agente, teniendo en cuenta, por el genérico peligro que representa el medio adoptado, que, cuando no constituya un delito específico, será de aplicar la circunstancia objetiva de agravación que recoge el número 3 del artículo 10.

La presencia de un móvil especial en el ánimo del sujeto

extrae el accidente intencional de la esfera penal ordinaria para ingresarlo en las formas de la delincuencia social cuando se utiliza como manifestación de un sistemático sabotaje o consecuencia de él. Conforme a la actual concepción social imperante, tal delito debe ser penado de una manera especialmente agravada, porque es repugnado hoy más intensamente. hasta el punto de sancionarse incluso los rendimientos deficientes del trabajo. En otras ocasiones, el accidente de aviación da lugar a una de las formas de traición que enumera el artículo 223 del Código de Justicia militar en su número 6. Si con él busca su autor una automutilación o inutilización con el designio premeditado de eximirse de la prestación de servicios, constituye un delito especial. Por último, si lo que se persigue en el accidente producido de propósito es causar un peligro común o crear un estado de terror con la finalidad de producir un cambio político o crear un obstáculo al funcionamiento del Poder público o un desorden en las relaciones internacionales, el hecho quedará abarcado en una de las figuras de delitos terroristas que crea el artículo 2 de las resoluciones acordadas en la VI Conferencia Internacional para Unificación del Derecho penal, reunida en 1 de septiembre de 1935 en Copenhague, equiparada a un atentado al derecho de gentes y sancionable con el extraordinario rigor que merecen esta clase de delitos contra el derecho de gentes.

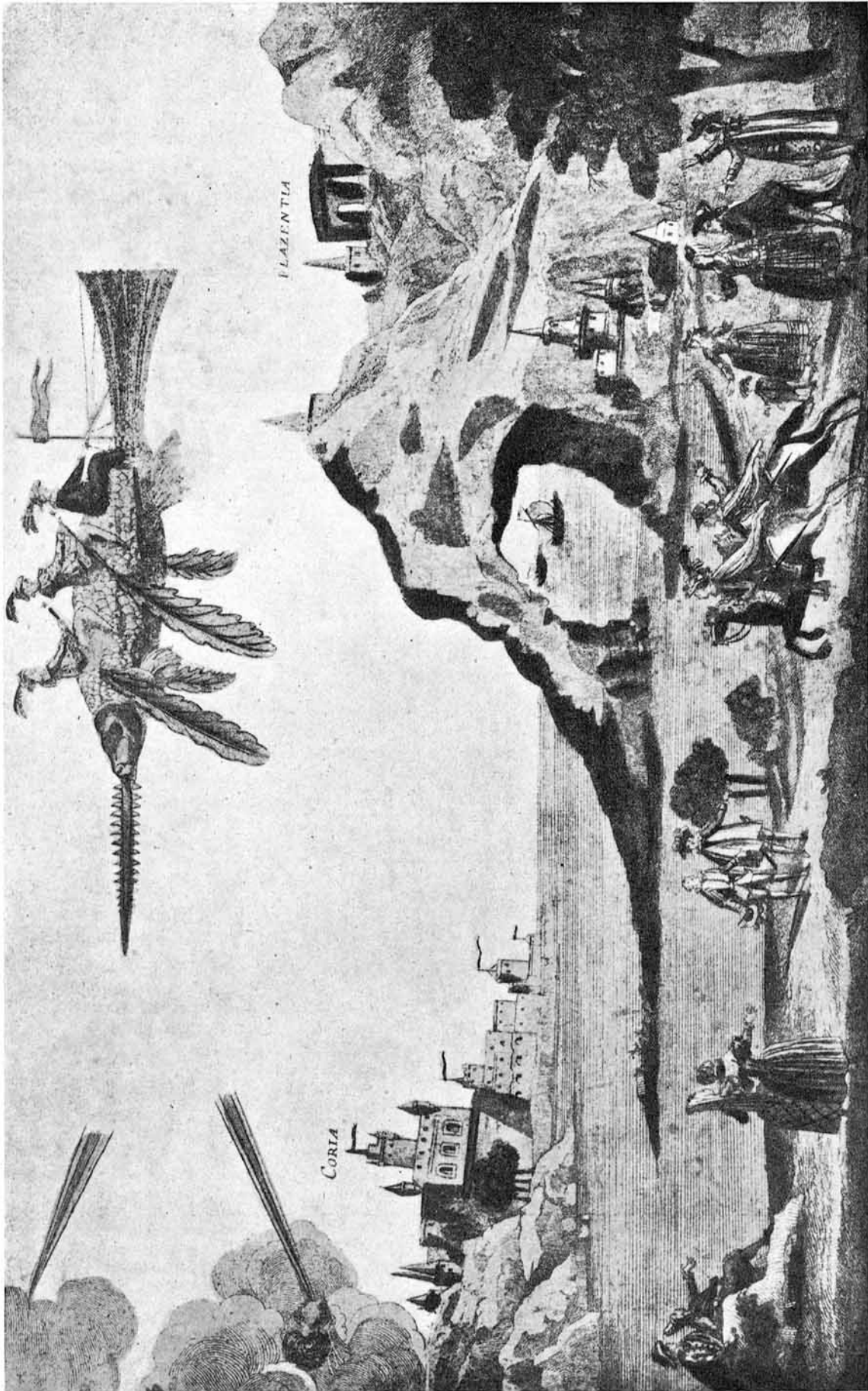
El delito de imprudencia aeronáutica se produce, pues, no por intención, sino por imprevisión del sujeto, concebida ésta en la fórmula genérica que unos Códigos adoptan cuando hablan de imprudencia o en esa serie de circunstancias que los autores y otros Códigos enuncian a título no limitativo y que se llaman falta de atención, negligencias en el cumplimiento reglamentario, desconocimiento de peligro, falta de pericia, sangre fría o habilidad profesional, defecto de las facultades asociativas, cansancio físico o mental, carencia de altruismo, defectos de espíritu de sacrificio, tendencias criminales inconscientes, etc.

Y aquí corresponde analizar el criterio de previsibilidad del evento en que cifran los clásicos el nervio de la responsabilidad penal por culpa. Es necesario, dicen, para que este delito se produzca, que ese elemento objetivo que llamamos ampliamente resultado, y que en este caso equivale a accidente de vuelo, haya podido tener antes de los hechos adecuada representación en la conciencia del agente. Si significa lo absolutamente inesperado, si es algo que rompe el orden lógico de los acontecimientos, si constituye una excepción a la exacta ecuación de un mecanismo funcional, su presencia no ha podido ser imaginada por el sujeto que ejecutó la acción originaria. Nos oponemos con este criterio de integración de elementos subjetivo y objetivo en la responsabilidad, a la nueva corriente de la técnica penal alemana, que sostiene la doctrina del "agravio objetivo", resurrección del primitivo criterio germánico de castigo por resultado, en virtud de la cual cada uno debe ser responsable de todos los actos que emanan de su actividad.

En nuestro criterio, toca al juzgador determinar en cada caso concreto si concurre o no este requisito de previsibilidad; para ello ha de apoyarse en un necesario asesoramiento técnico, como ya hemos dicho. Las Leyes y Reglamentos dictados para la seguridad y policía de navegación aérea, la disciplina de vuelo, son manifestaciones de una previsión general o especialmente proclamada, que, sin precisar en qué consiste, señalan el peligro que representa su inobservancia. La técnica profesional descubre otras veces un campo de consecuencias previsibles que, por desconocerlas el ignorante, le truecan en más osado. La posesión de un título de aptitud oficial equivale al público reconocimiento de que el titulado las conoce y, en consecuencia, debe preverlas y merece responsabilidad si no lo hace. La consecuencia lógica que se deriva de dos premisas con absoluta normalidad no puede ser desconocida por una persona normal.

La medida media de competencia profesional, en relación con el grado en que la posea el sujeto en cada disciplina técnica, deslindará lo previsible de lo que no pudo preverse; en función a esa capacidad variable, que ha de precisarse en el caso concreto incriminable, se establecerá la línea divisoria que delimita la procedencia o improcedencia de declarar responsabilidad penal.

Una página de Historia de la Aeronáutica



Pez aerostático elevado en Plasencia, villa de España situada en medio de las montañas, y dirigido por D. José Patiño hasta la villa de Coria, al borde del río de Alagón, alejada doce leguas de Plasencia, el 20 de marzo de 1784.

(Grabado en París, Casa J. Chereau, rue St. Jacques.)