

# La imprudencia aeronáutica

Por el Capitán Auditor FRANCISCO LOUSTAU FERRAN

Las estadísticas de todos los países nos enseñan cómo en estos últimos tiempos han aumentado considerablemente las muertes, lesiones y daños producidos por accidente, especialmente por los originados con la circulación y el tráfico en sus distintas manifestaciones. Esas mismas estadísticas nos hacían augurar tiempos mejores para la conservación de la vida humana al señalar-nos una disminución patente en las desgracias derivadas de enfermedades diversas. El progreso inmenso de las ciencias en el último siglo, sobre todo en orden al descubrimiento de medios eficaces de lucha contra los agentes patógenos, constituye una de las mayores glorias de la civilización. Pero también este progreso, manifestado en el incremento extraordinario del maquinismo, ha hecho crecer intensamente el riesgo del hombre y de las cosas en su tarea de lucha y de dominio.

Como consecuencia de este aumento de riesgos que trae consigo la industria moderna, surge la necesidad de exigir rigurosamente a aquellos de cuyas faltas pueda originarse el daño, una responsabilidad excepcional. De aquí nace el tipo de delito llamado genéricamente de imprudencia, ya conocido en la antigüedad, pero de configuración y delimitación relativamente modernas.

Dentro de las muchas formas en que se manifiesta la imprudencia, es de especial importancia, dada la gran extensión adquirida por la navegación aérea, el estudio de los delitos cometidos por medio de aeronaves, a los que aquí nos referiremos principalmente.

El encuadramiento de la imprudencia dentro de las figuras de delito se debe a que, tanto desde un punto de vista histórico como científico, se distinguen dos clases de responsabilidades penales: unas, procedentes de dolo; otras, procedentes de culpa. De aquí que, entre las numerosas clasificaciones que existen de los delitos, destaque por su importancia la que contrapone, según el grado de voluntariedad que el agente ma-

nifieste, los delitos dolosos a los culposos. Los primeros se caracterizan por la voluntad intencional encaminada a producir un resultado dañoso; los segundos, por la realización de ese resultado, no por intención del sujeto activo, sino por omisión de las reglas elementales de diligencia que todo hombre debe prestar en sus acciones. Como dice Groizard, el acto criminal es efecto casi siempre de la voluntad determinada en orden a un fin que integra la lesión de un derecho protegido con sanción. Pero también puede ser resultado de la voluntad relacionada con un hecho imprudente cuya consecuencia es un daño.

La responsabilidad exigible a base de culpa ha existido desde tiempos muy antiguos. En el Exodo y en el Código de Hammurabi se recogían algunas manifestaciones de ella. En cambio, en Roma se reconoció sólo la culpabilidad por dolo; el concepto de culpa se circunscribe al campo del Derecho civil, no obstante lo cual Alimena y Manzini señalan la punibilidad del homicidio culposo después de Adriano, si bien en tiempos de Justiniano dejó otra vez de castigarse.

En nuestras fuentes medievales, en el Liber Judiciorum y Fuero Real, y después en las Partidas, se imponían sanciones a los autores de este tipo de delitos, como se decía en este último gran Cuerpo de Leyes: "Porque non pusieron tan gran guarda como devieron o fizieron casos en ante, porque viniera la ocasión."

Vemos, pues, que desde antiguo vienen castigándose los delitos de imprudencia con sanciones diferentes según las circunstancias de cada época. En lo que no existe unidad de criterio es, desde el punto de vista doctrinal, en lo relativo al fundamento y naturaleza de esta clase de delitos. Entre las muchas teorías que a tal efecto se han sustentado destacan las siguientes:

Teoría de la previsibilidad, que señala la idea de lo que el delincuente debió prever y no previó como punto de partida para la

sanción de su conducta (Alimena, Impalomeni).

Teoría del vicio de la voluntad: La voluntad del agente es la base de la responsabilidad penal, y la culpa no es más que un defecto de la misma (Carrara, Ortolán).

Teoría del vicio de la inteligencia: Los autores que defienden esta doctrina suelen pronunciarse por la impunidad del delito culposo. Así Almendigen dice: "Imputar significa declarar que uno ha sido autor, con voluntad y conciencia, de una mutación en el mundo exterior, y como las sanciones culpadas son vicios de la inteligencia por falta de reflexión, y todo acto de la facultad cognoscitiva está por completo privado de elección, la culpa no debe ser penada por la ley."

Los positivistas del Derecho Penal, con su concepto de la responsabilidad social, ven en la temibilidad del delincuente la medida del castigo, temibilidad por maldad en el dolo y por ligereza en la culpa.

Von Liszt construye una teoría, que algunos llaman orgánica, conciliadora de algunas de las doctrinas expuestas, entendiendo que en el delincuente culposo se manifiesta falta de precaución, falta de previsión y falta de sentido social.

Muchos de estos distintos puntos de vista acerca de la naturaleza del delito culposo no se contraponen entre sí, y casi todos ellos son admisibles, teniendo en cuenta que la responsabilidad por la culpa se manifiesta en formas diversas y por causas distintas.

Prescindiendo de las clasificaciones de culpa procedentes del Derecho Romano en lata, leve y levísima, y de las modernas, culpa con previsión y sin previsión, etc., nos encontramos, desde un aspecto más interesante para nuestro estudio, con gran cantidad de modalidades de la culpa penal. Esta puede derivarse de imprevisión, negligencia, imprudencia, descuido, impericia, imprecisión, temeridad, atención defectuosa, etc., cada una de cuyas manifestaciones deriva de principios distintos y debe tener diferente expresión e importancia en la práctica jurídica penal.

Como son tantas y tan diversas las figuras apuntadas, Alfredo Angiolini prescinde de las doctrinas objetivas de la culpa y presenta, como manifestación del sentido sub-

jetivo del positivismo penal, una clasificación de los delincuentes culposos. Los delincuentes de esta clase constituyen una gama numerosa, y aquel autor los agrupa en cuatro categorías de temibilidad diversa, que va disminuyendo progresivamente del primero al último grupo:

1. Imprudentes y negligentes por defecto de sentido moral y de altruismo.

2. Delincuentes culpables por inexperiencia, ineptitud o ignorancia de la profesión que ejercen.

3. Culpables por defectos en el mecanismo de la atención y en el de la asociación de ideas; y

4. Delincuentes por influencia del medio o como efecto de un "surmenage" físico o intelectual.

En los delitos cometidos con ocasión del tráfico observamos la posibilidad de encuadrar a los autores de los mismos, según las causas y circunstancias que a ellos afecten, en los tipos de clasificación de Angiolini.

Existen indudablemente delincuentes culpables del primer grupo; es decir, en los cuales concurre falta de sentido moral o de altruismo y realicen los actos propios de la función que desempeñan con el más elemental olvido de las reglas que deben limitar su conducta en relación con sus semejantes.

El segundo grupo de delincuentes es numeroso. Una gran parte de los accidentes que se producen se deben a impericia profesional, a falta del entrenamiento necesario o a falta de aptitud para el desempeño de la profesión.

Al tercero y cuarto grupo pertenecen también gran número de delincuentes de esta naturaleza. La falta de atención en la conducción del aparato, aun con el conocimiento y aptitud más completo, así como el cansancio físico e intelectual, pueden producir un sensible menoscabo en el dominio que en todo momento debe tenerse de los resortes y elementos que se manejan. La imprudencia en Aviación puede producirse muchas veces por excesiva confianza en el dominio de la aeronave y consciencia en el piloto de su pericia profesional.

En el orden del Derecho positivo, los Códigos castigan los delitos culposos, si bien desde un punto de vista sistemático y de

técnica penal lo hacen respondiendo a diferentes criterios: algunos sólo consideran las diversas figuras de delitos culposos prescindiendo de dar una definición del concepto de culpa. Otros los castigan solamente en los casos taxativamente señalados y con carácter excepcional, y por último, algunos Códigos recogen en su parte general una definición de la culpa.

El Código Penal español vigente recoge en el título XIV del libro II, y bajo el epígrafe "De la imprudencia punible", esta categoría de hechos delictivos. En él no se da una definición de la culpa penal, y se presume conocido el concepto de imprudencia. La consideración delictiva de tales hechos por nuestro legislador es evidente, ya que se encuentran regulados en el libro II del Código Penal y se le señalan como sanciones penas análogas a las que corresponden a los delitos intencionales. Sin embargo, no obstante recogerse en el Código Penal y aplicárseles penas, es curioso observar cómo nuestro Cuerpo Legal muestra cierta timidez al considerar el hecho culposo como delito. En efecto, el primer párrafo del artículo 565 castiga al que "por imprudencia temeraria ejecutare un hecho que si mediare malicia constituiría delito". Luego no mediando malicia no es delito. ¿Por qué, pues, se le señala una pena y se le recoge en el Código Penal? Sin embargo, el párrafo segundo del mismo artículo castiga al que "con infracción de Reglamentos cometiére un delito por simple imprudencia o negligencia". Admite, pues, el delito imprudente. Existe una contradicción entre los dos párrafos que prácticamente se resuelve en favor del segundo.

Del examen de este artículo e interpretación de la Jurisprudencia sobre la materia se desprende que el Código recoge dos clases de imprudencia: la temeraria y la simple, subdividiendo ésta en imprudencia con infracción de Reglamento y sin ella, y castigando la última como falta.

La imprudencia en general, según Jurisprudencia reiterada del Tribunal Supremo, requiere tres elementos: una acción u omisión voluntaria no maliciosa; un mal efectivo y concreto, y una relación de causa a efecto que ligue por modo evidente ambos extremos. Es, pues, preciso que no exista por parte del agente intención de ejecutar

el hecho; éste ha de producirse por falta de previsión o por no emplearse las debidas precauciones para evitarlo, pero nunca con voluntad intencional.

Además se precisa, para que la imprudencia sea punible, que se produzca un daño material que, caso de concurrir intención maliciosa, serviría para definir el límite del delito. Por consiguiente, todas aquellas omisiones o imprudencias que se realicen sin producir como resultado un daño en las personas o en las cosas, no son punibles.

Por último, exige la Jurisprudencia una relación de causalidad entre la actuación del agente y el daño causado, de tal manera que aquélla sea la causa directa de éste. Se destruye esta relación cuando intervenga algún elemento extraño que pueda ejercer influencia en la misma.

La imprudencia temeraria, que corresponde a lo que en Derecho antiguo se denominó culpa lata, se caracteriza, según la Jurisprudencia, por la ejecución de un acto que ocasione daños, sin que el que lo ejecuta se preocupe de adoptar precaución de ninguna clase ni de fijarse en los males que pueda producir. Es la omisión de las precauciones más vulgares y conocidas.

La imprudencia simple, al decir de nuestro Tribunal Supremo, significa culpa leve cuando el suceso, aunque previsible, no lo es en grado extremo, a diferencia de la temeridad que concurre cuando se olvidan las más elementales precauciones que deben guardarse en los actos ordinarios de la vida.

La imprudencia simple puede ser con infracción de Reglamentos o sin ella. En este último caso la Ley la castiga como falta.

El delito de imprudencia simple exige dos elementos: la imprudencia, que no ha de ser temeraria, sino leve, y la infracción de Reglamentos. Es, pues, preciso que, junto al acto imprudente, exista aquella infracción, pues de lo contrario sólo surgiría una violación de carácter administrativo, corregible únicamente con una sanción de tal naturaleza.

En la conducción de vehículos automóviles se dan con mucha frecuencia ambos casos de imprudencia. La Jurisprudencia recoge, como casos de imprudencia temeraria, el hecho de conducir un coche arrastrándolo dos hombres solos de noche y por una calle

pendiente (sentencia de 5 de octubre de 1878); el conductor de un automóvil que observa que en la carretera hay tendido un bulto, no obstante lo cual no lo esquiva, resultando ser un hombre, a quien atropella (sentencia de 16 de marzo de 1932); la velocidad excesiva causante del accidente, en todo caso, etc.

Los delitos de imprudencia simple con infracción de Reglamentos, con referencia a automóviles, son aún más numerosos en su realización que los anteriores. La Jurisprudencia del Tribunal Supremo, y sobre todo la práctica de los numerosos Consejos de guerra que por tales delitos se celebran, nos enseñan la frecuencia con que se presentan estos hechos y la necesidad de su corrección, tanto como sanción al imprudente al igual que como signo de ejemplaridad.

La violación de los artículos del Código de la Circulación es corriente en gran número de conductores de vehículos. Cuando esta violación no lleva consigo daños para personas o cosas, la única sanción imponible es la de carácter administrativo, generalmente de competencia municipal. Pero cuando a esa infracción se une la producción de un resultado dañoso, homicidio, lesiones o desperfectos en las cosas, la sanción es de carácter penal y la competencia es de los Tribunales de Justicia.

Es innegable la importancia que, refiriéndonos concretamente a la Jurisdicción Aérea, han adquirido los delitos de imprudencia. En sus estadísticas criminales aparecen tales delitos, después de los delitos contra la propiedad, como los más numerosos. En el año 1946 se notó una evidente disminución en el número de causas seguidas por imprudencia (la mayor parte de ellas en automóviles, si bien algunas de accidente aéreo), pues en 1945 fueron 81 los procedimientos, y en 1946, 49. Sin embargo, las estadísticas del pasado año recogen un ligero aumento, pues elevan a 52 el número de causas seguidas por tal delito.

Es conveniente, pues, volver a conseguir la disminución ya iniciada en años anteriores. La competencia y eficacia de los Consejos de guerra en esta materia es manifiesta. Las especiales circunstancias de orden técnico que concurren en la mayor parte de sus componentes contribuyen a la aplicación de un criterio humano, aunque siem-

pre ejemplar, en la elevada misión de administrar justicia.

Si, como decíamos al principio de este trabajo, el progreso del maquinismo ha originado el aumento del riesgo en sus distintas manifestaciones, dentro de él el incremento de la navegación aérea ha llegado a tales extremos que todos los países regulan ya o se disponen a regular con preceptos positivos la responsabilidad que de aquélla pueda surgir.

El accidente aéreo puede producirse en virtud de causas diversas que, naturalmente, deben tener a los ojos del Derecho muy distinta consideración.

Sin propósito exhaustivo, podemos clasificar de manera general las causas de accidente aéreo en tres categorías: relativas al aparato, referentes a elementos de la Naturaleza e imputables a la actividad del piloto.

El primer grupo de motivos, es decir, aquellos que se refieren a circunstancias dependientes de las aeronaves, puede consistir: o bien en deficiencias de la misma por no hallarse en condiciones de realizar un vuelo, mal estado de sus elementos componentes, o por conservación y entretenimiento descuidado.

Al segundo grupo, causas de la naturaleza que pueden dar lugar al accidente, pertenecen los producidos por el mal tiempo atmosférico para el vuelo o mal estado del terreno para el despegue o aterrizaje.

Y por último, en cuanto a circunstancias dependientes de la actuación del piloto, pueden consistir en ineptitud profesional, en falta de observación de las normas de disciplina de vuelo, tal como incumplimiento de órdenes, desviación en las rutas marcadas, etc., y en acción criminal, que a su vez puede diferenciarse en dolosa o intencional y culposa o imprudente.

El grupo primero y segundo de causas expuestas no interesa a nuestro estudio, pues tratándose de circunstancias derivadas de caso fortuito, fuerza mayor o imputables a un tercero, no originan responsabilidad para el piloto del avión que las sufre.

Dentro del último grupo, la ineptitud profesional del piloto debe dar lugar, caso de ser temporal o accidental, a un reentrenamiento o a la adopción de cualquier otra

medida encaminada a hacerla desaparecer, y caso de ser definitiva, a la privación del título o baja en la Escala del Aire del piloto militar.

En los casos derivados de la inobservancia de la disciplina de vuelo deberán aplicarse sanciones de carácter gubernativo, o bien correctivos militares si se trata de pilotos del Ejército, independientemente de la sanción a que se hubieran hecho acreedores por razón de la desobediencia en que hubieran incurrido.

Las causas de que aquí realmente debemos ocuparnos son las referentes a la conducta delictuosa imprudente del piloto, pues si la acción criminal es imputable a dolo, a intención de ejecutar el daño, la sanción que deba imponerse será la correspondiente al delito de que se trate cometido con malicia.

Las consideraciones hechas anteriormente acerca del delito culposo son aplicables a la imprudencia aérea. Con la base, pues, de la doctrina general expuesta puede fácilmente construirse una teoría de la responsabilidad en el campo aeronáutico.

El delito culposo requiere, en caso de accidente aéreo, al igual que señalábamos como recogidos por la Jurisprudencia acerca de la culpa en general, la concurrencia de tres elementos: acción imprudente, voluntaria, pero no maliciosa; resultado dañoso, y relación de causalidad entre la acción y el resultado.

Si en multitud de casos de culpa resulta difícil apreciar cuándo la acción que dió origen al resultado dañoso puede calificarse de imprudente y cuándo no merece tal calificación, mucho más difícil resulta aún dicha apreciación frente a un caso de accidente aéreo. La maniobra arriesgada y casi temeraria es muchas veces conveniente y hasta necesaria en Aviación. El dominio del vuelo acrobático se hace imprescindible para la formación de un buen piloto. Por eso no resulta fácil en muchos casos encontrar la línea donde acaba la actuación arriesgada y valerosa y donde comienza la temeraria e imprudente.

Puede afirmarse, de manera general, que la acción culposa existe cuando con una finalidad puramente exhibicionista y sin que razones especiales lo aconsejen, se pongan

en situación de peligro las personas o los bienes; el caso, por ejemplo, frecuente de las "pasadas", determinantes en muchas ocasiones de tristes consecuencias. Otra cosa sería, naturalmente, si aquella situación de peligro tuviera que presentarse por razones de necesidad, por práctica de maniobras, pruebas, etc., o bien que fueran absolutamente imprevisibles las consecuencias dañosas que se pudieran producir, en cuyo caso el resultado no sería imputable al que ejecutó la acción en virtud de obediencia debida por estado de necesidad o con ausencia del elemento esencial de previsión, que los penalistas estiman necesario en la acción culposa.

En la teoría general de la imprudencia se exige como elemento esencial del delito la producción de un resultado dañoso. Igualmente, para la construcción de una doctrina de la culpa aeronáutica, debemos considerar tal requisito como fundamental. Si tal resultado no se produce y únicamente se ejecutó la acción imprudente que pudo ocasionarlo, deberá sancionarse la conducta de su autor con algún correctivo de orden puramente gubernativo, pero no podrá exigírsele responsabilidad criminal por culpa.

Por último, es esencial también en el delito de imprudencia aeronáutica la existencia de una relación de causalidad entre la acción ejecutada y el resultado producido. Si éste se produjo por accidente fortuito o por acción imputable a un tercero, no podrá hacerse responsable al piloto de las consecuencias dañosas que se produzcan, pues la acción por él ejecutada no está ligada al resultado por un vínculo de causalidad.

La concurrencia de los tres elementos apuntados determina la responsabilidad del agente, que se manifiesta de doble manera: criminal, en cuanto debe responder a la sociedad de su conducta delictuosa, y civil, en cuanto está obligado a indemnizar a los perjudicados, o a sus familiares en determinados casos, de los daños y perjuicios que hubieren sufrido a consecuencia de la acción imprudente.

Haciendo, por último, una breve referencia al derecho positivo, nos encontramos en nuestra legislación, en primer lugar, con la Orden de 20 de junio de 1941 relativa a

accidentes de vuelo. Cuando tales accidentes o anomalías se produzcan, la primera providencia que debe adoptarse constituye la incoación de una información sumaria, que deberá practicarse en todo caso, es decir, independientemente del carácter delictivo o fortuito del accidente. Y se instruirá no sólo cuando se hubiese ocasionado caída o aterrizaje violento del avión, sino también cuando el servicio aéreo se preste de manera anormal.

En esta Orden se hace constar expresamente que la información sumarial no ha de tener carácter ni forma judicial; es decir, se ha de concretar preferentemente al informe técnico, sin perjuicio de que dicho informe pueda servir después como base para la calificación del hecho caso de existir circunstancias que determinaran la formación de procedimiento judicial. Sin embargo, se ordena también que se hagan constar en la información, aunque sea sucintamente, las causas del accidente, entre las cuales puede encontrarse la responsabilidad criminal por malicia o imprudencia, en cuyo caso el Jefe de la Región Aérea, cuando a él llegue el expediente, deberá acordar la elevación de las actuaciones o del testimonio necesario a la Jurisdicción Aérea para que proceda con arreglo a Derecho.

El artículo 565 del Código Penal antes aludido recoge genéricamente los delitos de imprudencia, dentro de los cuales deben comprenderse los relativos a la Navegación aérea. Habrán, pues, de regularse del modo expresado en dicho artículo y sancionarse con las penas que corresponda según en él se determina.

Como sanción especial, que constituye una novedad del actual Código Penal, se establece en los casos de imprudencia cometida con vehículos de motor la privación del permiso para conducirlos por tiempo de uno a cinco años, pudiéndose en casos de extrema gravedad, imputables a impericia o negligencia profesional, imponerse la retirada del permiso de conducción con carácter definitivo.

Esta sanción de privación del permiso de conducción tiene su aplicación más generalizada en los delitos de imprudencia en automóviles, y constituye una medida de defensa social, si bien en muchos casos pue-

de resultar de excesivo rigor su imposición preceptiva. Con referencia a la imprudencia aeronáutica, es también de aplicación esta sanción, pues, naturalmente, se trata de conducción de vehículos de motor; pero como en este orden no se hallan regulados los efectos que tal privación de permiso deba producir, se hace necesario, tratándose de pilotos militares, determinar la situación en que éstos deban quedar durante el tiempo de duración de tal sanción.

La especialidad de la imprudencia aeronáutica necesita de una regulación positiva peculiar que aún no tiene. Publicada ya una Ley de Bases para un Código de Navegación Aérea, es de esperar que en plazo breve se regulen estos problemas cumplidamente. Ya la Ley de Bases citada, atribuyendo al Ministerio del Aire y a su Jurisdicción la competencia en todo lo relativo a la Navegación Aérea, establece nuevas penas y medidas de seguridad de acuerdo con la peculiaridad de sus elementos, y recoge la idea de delitos especiales de esta navegación, entre los cuales se encuentran concretamente los cometidos contra personas o cosas con imprevisión, imprudencia o impericia de los que en ella intervengan.

Pronto, pues, se encontrará perfectamente regulado en el orden positivo, dentro del amplio campo de todo lo concerniente a la Navegación Aérea, la especial categoría de los delitos de imprudencia aeronáutica que, participando por su carácter penal de las normas generales del Código punitivo, deben ser, por su índole especialísima, objeto preferente del Código de la Navegación, sirviendo aquél de supletorio en todo lo que en éste no se halle regulado expresamente.

Resulta evidente que con una regulación perfecta de las infracciones y la creación de un buen sistema de penas, podrá cumplirse la finalidad esencial que la moderna técnica jurídica atribuye al orden sancionador: la prevención de los delitos, y, por ende, su menor número, más importante siempre que el castigo al delincuente, en tantas ocasiones ineficaz. Podrá, pues, de esta manera conseguirse, gracias a una buena Política Criminal, si no la eliminación del crimen, de todo punto imposible, sí al menos la disminución de su número y de sus efectos, bases imprescindibles de acercamiento al desarrollo de una vida mejor.