

UNIVERSIDAD  
**AUSTRAL**



**Facultad de Derecho**

---

## **Maestría en Magistratura y Derecho Judicial**

Título de la Tesis:

### **Peculiaridad en la Investigación Aeronáutica**

Responsabilidad ética judicial ante el empleo del argumento científico no jurídico con  
carácter atributivo de responsabilidad

Maestranza: Ab. Cintia Caserotto Miranda

Directora: Dra. Griselda Delia Capaldo

Co-Director: Dr. Luciano D. Laise

mayo, 2020

*A mi padre por todo su acompañamiento*

## ÍNDICE

I.	INTRODUCCIÓN .....	6
A.	Metodología.....	8
B.	Estructura.....	10
II.	CASO L.A.P.A: una tragedia humana con implicancias éticas y jurídicas para el Derecho Aeronáutico.....	12
III.	EL MARCO TEÓRICO: LA REGULACIÓN JURÍDICA DE LOS INCIDENTES GRAVES Y ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL.....	15
A.	Accidentes de Aviación Civil.....	15
1.	Conceptualización.....	15
2.	Marco regulatorio .....	15
3.	Alcance del objeto de la investigación técnica .....	23
4.	Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil.....	26
5.	Finalidad de la investigación técnica .....	27
6.	Naturaleza jurídica de los informes técnicos .....	30
B.	Resultado de las entrevistas.....	33
1.	Pilotos.....	33
2.	Investigadores de la J.I.A.A.C.....	35
IV.	ÉTICA JUDICIAL .....	36
1.	Conceptualización .....	36
2.	Su recepción en la redacción de sentencias .....	40
V.	ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDAD ÉTICA JUDICIAL: ALGUNOS LINEAMIENTOS FUNDAMENTALES PARA SU APLICACIÓN EN EL DERECHO AERONÁUTICO .....	42
1.	Sistema de atribución de responsabilidad ética judicial por vulneración a bienes característicos de la función jurisdiccional .....	42
2.	Responsabilidad ética judicial por el contenido de las sentencias.....	43
VI.	ARGUMENTOS CIENTÍFICOS EXTRAJURÍDICOS EN LA SENTENCIA .....	48
1.	Fallar conforme a derecho .....	48
2.	Propuesta alternativa.....	50

VII. CONCLUSIONES.....	54
BIBLIOGRAFÍA .....	61
Anexo I “Informe de la Junta emitida en el marco de la causa L.A.P.A” .....	70
Anexo II “Guía de entrevista” .....	83
Apéndice I: Guía de entrevista a piloto .....	84
Apéndice II: Guía de entrevista a investigador de la J.I.A.A.C.....	96

## **Siglarlo**

C.A.....	Código Aeronáutico
C.S.J.N.....	Corte Suprema de Justicia de la Nación
J.I.A.A.C.....	Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil
L.A.P.A.....	Líneas Aéreas Privadas Argentinas
O.A.C.I.....	Organización de Aviación Civil Internacional
O.R.S.N.A.....	Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

## I. INTRODUCCIÓN

Se ha expresado que las instituciones del Derecho de la Navegación se clasifican en típicas y particularistas. Así, mientras las instituciones típicas nacieron para dar respuesta jurídica a las problemáticas que pudieran suscitarse dentro del ámbito del Derecho de la Navegación (ej. capitán, avería gruesa, asistencia y salvamento), las instituciones particularistas nacieron de otras ramas del derecho —del Derecho Civil, del Derecho Comercial, entre otras— y han sido posteriormente adoptadas por el Derecho de la Navegación y a su vez adaptadas a las necesidades de tal rama del derecho (ej. privilegios, hipoteca, embargo, etc.) (Chami, 2009).

Con lo cual, de acuerdo con la clasificación mencionada precedentemente, afirmamos —aún cuando en el ámbito de la doctrina aeronáutica ello no fuera puesto de manifiesto— que la investigación de incidentes graves y de accidentes de aviación civil que lleva adelante la J.I.A.C.C (en adelante “la Junta”) se corresponde con una institución típica del Derecho Aeronáutico que no ha encontrado parangón en ninguna otra rama del derecho; hasta la sanción de la Ley sobre Seguridad en el Transporte.

Y es que, la peculiaridad que ofrece el Derecho Aeronáutico a través de este tipo de investigación, torna necesario que el poder judicial local conozca el plexo jurídico aeronáutico aplicable. Ello, a fin de que no pierda de vista la finalidad de la actividad que desarrolla la Junta y la naturaleza jurídica que revisten los informes finales de investigación técnica (en adelante “informes técnicos”), entre otras cuestiones; las que oportunamente desarrollamos.

De este modo, estamos convencidos de que si el poder judicial local tuviese que resolver un caso civil, penal o contencioso-administrativo en el que se hubiera configurado un incidente grave o un accidente de aviación civil daría cuenta que la peculiaridad que ofrece esta institución prohíbe, ineludiblemente, el empleo de las conclusiones de los informes técnicos con carácter estrictamente atributivo de responsabilidad en el marco de procesos judiciales.

En tal sentido, nos animamos a sostener que quizá, la falta de conocimiento que el poder judicial local reviste con relación al Derecho Aeronáutico —tengamos en cuenta que salvo casos excepcionales esta rama del derecho no constituye una asignatura obligatoria en los diversos programas de estudio de las universidades públicas y privadas de la República Argentina— podría subsanarse apelando a la ética judicial; de modo que aquello que no pudiera comprenderse desde la peculiaridad que reviste la investigación que lleva adelante la Junta podría, igualmente, resultar comprensivo desde la óptica de la ética judicial.

En definitiva, la circunstancia que el poder judicial local analice los casos judiciales civiles, penales o contenciosos-administrativos en los que se hubiese configurado un incidente grave o un accidente de aviación civil a partir de la comprensión de: a) la peculiaridad que reviste la investigación que lleva adelante la Junta; o bien b) la ética judicial, contribuye a que aquél emita sentencias conforme a derecho.

## **A. Metodología**

Nuestro objetivo general consiste en indagar sobre el uso inculpatario que realiza el poder judicial local respecto de las conclusiones del informe técnico de los incidentes graves y de los accidentes de aviación civil.

En cambio, nuestros objetivos específicos se corresponden con:

- a) Describir qué empleo realiza el poder judicial local respecto de las conclusiones del informe técnico que emite la Junta para fundar sus sentencias (en tanto “argumento científico no jurídico”) y
- b) Discernir si ese proceder judicial encuadra dentro de la ética judicial o, por el contrario, no.

Asimismo, en cuanto a los datos empleados, cabe señalar que:

Obtendremos nuestros datos primarios de la realización de entrevistas a personas expertas en materia de investigación de incidentes graves y accidentes de aviación civil tanto desde el punto de vista técnico como jurídico (ej. pilotos e investigadores de incidentes graves y de accidentes de aviación civil).

De igual modo, obtendremos nuestros datos secundarios de:

- a) Los registros gráficos —vinculados con nuestra unidad de análisis— de dos de los periódicos de mayor difusión en la República Argentina (“Clarín” y “La Nación”) correspondientes al período temporal 1999-2019, circunscribiendo la búsqueda a los accidentes graves y accidentes de aviación civil acaecidos en nuestro país;
- b) El plexo normativo en materia de incidentes graves y accidentes de aviación civil que se encontrara vigente tanto en el ámbito interno como en el ámbito internacional;

- c) Los artículos doctrinarios que pudieran llegar a tener vinculación con las temáticas que constituyen objeto de análisis del presente: incidentes graves y accidentes de aviación civil; ética judicial; argumentación jurídica; responsabilidad judicial, entre otros y que se publicaran durante el transcurso de redacción de esta tesis y
- d) El relevamiento de jurisprudencia argentina en materia de incidentes graves y accidentes de aviación civil del fuero civil, penal, contencioso-administrativo concerniente a los últimos 10 años<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Cabe aclarar que la asincronía que existe entre el período temporal que hemos elegido para la búsqueda de registros gráficos (1999-2019) y aquél que hemos elegido para la búsqueda de jurisprudencia nacional (2010-2020) encuentra sustento en la circunstancia que, conscientes de la morosidad del poder judicial local, los hechos acaecidos en el año 1999 podrían llegar a tener sentencia firme o sentencia pasada en autoridad de cosa juzgada recién a partir del año 2010.

## **B. Estructura**

La estructura del presente trabajo académico es la siguiente:

- a) Primeramente, describimos el caso L.A.P.A por el impacto que su ocurrencia generó en la sociedad argentina, según los hechos que fueron identificados en el informe técnico de la Junta, y damos cuenta de su peculiar tratamiento por el medio prensa (II. Caso L.A.P.A: una tragedia humana con implicancias éticas y jurídicas para el Derecho Aeronáutico);
- b) Luego, analizamos diversos aspectos de los incidentes graves y accidentes de aviación civil como así también la finalidad de la actividad que desarrolla la Junta (III. El marco teórico: la regulación jurídica de los incidentes graves y accidentes de aviación civil);
- c) Seguidamente, adoptamos una conceptualización de ética judicial y tornamos visible una de las posturas académicas del ámbito de la filosofía del derecho que afirma la existencia de una conexión entre las virtudes judiciales y la argumentación jurídica (IV. Ética judicial);
- d) A continuación, adoptamos la postura que admite la configuración de la responsabilidad ética judicial y proponemos su configuración con sustento en el contenido de las sentencias; para lo cual tomamos en consideración la tesis que fuera elaborada desde algún sector de la filosofía del derecho conforme con la cual los jueces pueden incurrir en responsabilidad política por el contenido de sus sentencias (V. Atribución de responsabilidad ética judicial: algunos lineamientos fundamentales para su aplicación en el Derecho Aeronáutico);
- e) Más adelante, identificamos el empleo que puede realizar el poder judicial local respecto del tipo de argumento denominado “argumento científico no jurídico” y proponemos una prescripción ética judicial —susceptible de ser derivada de los Códigos de Ética Judicial ya existentes— para evitar la configuración de casos en los que se omita fallar conforme a derecho (VI. Argumentos científicos extrajurídicos en la sentencia);
- f) Posteriormente, plasmamos nuestras conclusiones;

g) Finalmente, adjuntamos dos Anexos:

i) Anexo I “Informe técnico de la Junta que fuera emitido en el marco del caso L.A.P.A”

ii) Anexo II “Guía de entrevista”:

    Apéndice I: Guía de entrevista a piloto y

    Apéndice II: Guía de entrevista a investigador de la J.I.A.A.C.

## **II. CASO L.A.P.A: una tragedia humana con implicancias éticas y jurídicas para el Derecho Aeronáutico**

Como señala Andruet (2018) la comunidad científica se ha ocupado de abordar el tema de la ética judicial desde un aspecto estrictamente teórico, mas es escasa la producción de material bibliográfico que se aboca a ella desde un enfoque de praxis judicial en concreto; que es precisamente lo que nos proponemos realizar, a partir del análisis que se realizó respecto de los hechos del caso L.A.P.A que describimos a continuación.

El 31 de agosto de 1999 una aeronave Boeing 737-2014 de la L.A.P.A —que se encontraba próxima a realizar el vuelo Nro. 3142 desde el Aeropuerto Internacional “Jorge Newbery” con destino al Aeropuerto “Ingeniero Ambrosio Taravella” de la Ciudad de Córdoba— no alcanzó a despegar pese al carreteo que realizó por la pista 13 y sufrió, ineludiblemente, un accidente aéreo. Lo cual, produjo no solamente daños a los pasajeros y tripulantes a bordo —arrojando 65 muertos y 35 heridos, aproximadamente— sino además daños a terceros en la superficie —dentro de los cuales puede mencionarse la muerte del ocupante de uno de los dos autos que fueron investidos por aquella— como así también la destrucción total a la aeronave, producto del incendio que, finalmente, tuvo lugar.

Asimismo, cabe señalar que la Junta llegó a la conclusión, mediante la confección del informe técnico pertinente, que la causa determinante del accidente consistió en la omisión de la extensión de los flaps como es mandatorio para el despegue, como así también en la desestimación del sonido de la alarma que efectivamente daba cuenta de la omisión de tal maniobra, a cargo del comandante y del copiloto.

En cambio, en cuanto a los factores contribuyentes a la producción del accidente aéreo, se aludió a: la falta de disciplina del comandante y del copiloto; problemas de índole personal/familiar que obstaculizaron la realización eficiente y eficaz de sus tareas operativas y la insuficiencia del sistema de control psíquico institucional para detectar a tiempo la existencia de antecedentes psíquicos que pudieran, eventualmente, influir en el despliegue aéreo-operativo.

Finalmente, la Junta efectuó recomendaciones a la empresa L.A.P.A; al O.R.S.N.A; a la entonces Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas dependiente del Comando de Regiones Aéreas; entre otras.

Sin lugar a duda, este caso judicial despertó interés en toda la sociedad argentina no solamente por la cantidad de muertos y heridos implicados sino también por la sensación de injusticia que habría arrojado la resolución de la causa —y que fuera puesto de manifiesto por el medio prensa de la República Argentina a lo largo de veinte años— al declararla prescripta la máxima instancia del poder judicial local.

Y es que, desde este medio de comunicación, se realizó un seguimiento constante del caso poniendo de manifiesto que víctimas y familiares atravesaron todo tipo de dificultades frente a las que: no sólo organizaron homenajes para impulsar el alcance de justicia sino que, transcurridos ya veinte años, advirtieron que frente a la ausencia de justicia lo único que les quedaba era agradecer a Dios la circunstancia de estar vivos para, al menos, dar testimonio del accidente más trágico de la historia que los tuviera, hoy día, por sobrevivientes.

Sintéticamente, a continuación, damos cuenta de la información que entonces suministraron los dos periódicos con mayor difusión en el país: diarios “La Nación” y “Clarín”.

Así, una noticia dio a conocer la celebración de dos actos que se iban a realizar en forma simultánea en las provincias de Córdoba y Buenos Aires por los que se brindaría homenaje a los muertos (La Nación, 1999). Asimismo, se expresó que el poder judicial local daría inicio al juicio oral que tanto había esperado la sociedad argentina (La Nación, 2006).

Así también, se puso de manifiesto que constituía un avance la circunstancia que la C.S.J.N confirmara la condena que fuera impuesta por el Tribunal Oral Nro. 4 al ex-gerente de operaciones (Valerio Francisco Diehl) y al ex-jefe de la línea aérea (Gabriel María Borsani) —las cuales consistían en tres años de prisión en suspenso por delito de estrago culposo agravado— aun cuando sobreseyera o declarara extinta la acción penal para los otros seis directivos de la línea aérea (Clarín, 2013).

De igual modo, se informó que el más alto Tribunal de Justicia declaró la prescripción de la causa L.A.P.A. (Clarín, 2014) y que aún cuando los sobrevivientes percibieran una sensación de injusticia había algo que operaba como recompensa de ello: la circunstancia de estar vivos y unidos para dar testimonio de lo acontecido (Clarín, 2019).

Evidentemente el caso LAPA constituyó un caso paradigmático que ameritó quizá, por primera vez, un desafío para su resolución judicial por los tribunales argentinos. Decimos desafío, por cuanto las muertes y las lesiones se suscitaron a partir de la configuración de un accidente aéreo. Lo que, indudablemente, ameritaba su abordaje a partir del análisis de la especificidad que caracteriza al Derecho Aeronáutico.

Lo cual, amerita que realicemos dos escalas técnicas a lo largo de este vuelo intelectual. La primera de las cuales, tendrá lugar en la comprensión de la perspectiva que se nos ofrece desde el Derecho Aeronáutico; la segunda, en aquella que se nos ofrece desde la Ética Judicial.

### **III. EL MARCO TEÓRICO: LA REGULACIÓN JURÍDICA DE LOS INCIDENTES GRAVES Y ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL**

#### **A. Accidentes de Aviación Civil**

##### **1. Conceptualización**

Desde algún sector de la doctrina aeronáutica argentina se ha expresado que los siniestros aeronáuticos constituyen hechos que afectan la seguridad aeronáutica en general y que incluso, frente a la eventual redacción de un nuevo C.A, podría adoptarse la siguiente clasificación: accidentes, incidentes y abordaje aéreo (Folchi, 2015).

Asimismo, algún otro sector de la doctrina aeronáutica argentina considera necesario investigar sucesos tales como accidentes y, además, incidentes graves de aviación civil por cuanto la investigación tanto de unos como de otros ha permitido fijar pautas para su prevención y seguridad; porque además, la didáctica que —de alguna manera— se despliega a partir de la ocurrencia de los desastres aéreos coadyuva a aumentar los índices de seguridad (Capaldo, 2009).

Ineludiblemente, la configuración de tales sucesos ameritaría la aplicación del plexo normativo pertinente en materia de investigación técnica, según se trate de una aeronave de matrícula argentina que sufra un incidente grave o accidente en territorio argentino o bien, de una aeronave de matrícula extranjera que sufra un incidente grave o accidente de aviación civil en territorio argentino. Plexo normativo que, seguidamente, indicamos.

##### **2. Marco regulatorio**

Los Estados que forman parte de la O.A.C.I han suscripto o, eventualmente, adherido al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (conocido también como 'Convenio de

Chicago) —en adelante “el Convenio”—; el que, en términos de Lena Paz (1987), constituye la carta orgánica de la aviación civil internacional.

Este Convenio establece en su artículo 26 la obligatoriedad de sustanciar una investigación de índole técnica, en los siguientes términos:

Investigación de accidentes

Artículo 26.- En caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que implique muerte o heridas graves o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las facilidades para la navegación aérea, el Estado donde ocurra el accidente hará una investigación de las circunstancias que rodean al accidente conformándose, hasta donde lo permitan sus leyes, a los procedimientos que recomiende el Organismo Aéreo Internacional de Aviación Civil. Se brindará al Estado donde esté matriculada la aeronave la oportunidad de nombrar observadores que se hallen presente en la investigación, y el Estado donde ésta tenga lugar transmitirá al otro Estado el informe y las conclusiones que sean de lugar.

Además de lo prescripto en dicho artículo, la obligatoriedad de la sustanciación de tal investigación encuentra sustento en diversas normas que emite la O.A.C.I, a través de los diversos órganos que la integran (Asamblea, Consejo, Secretaría, entre otros).

En tal sentido, en alguna oportunidad hemos puesto de manifiesto que: a) la Asamblea emite Resoluciones; b) el Consejo emite Normas y Métodos Recomendados y c) la Secretaría General emite Circulares, Manuales y Procedimientos; entre otros (Caserotto Miranda, 2019).

Así, la obligatoriedad de la sustanciación señalada precedentemente encuentra también sustento en diversas normas que entonces fueran sistematizadas —aunque sin carácter taxativo— respecto del ámbito internacional (A) como así también respecto del ámbito interno (B) desde algún sector de la doctrina aeronáutica argentina (Capaldo, 2012) y que, a los fines del presente, resulta conveniente tener en cuenta:

**A. En el ámbito internacional:**

- a) El Anexo 13 “Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación” (Undécima Edición)<sup>2</sup>;
- b) La Resolución A 36-8 “No divulgación de ciertos registros de accidentes e incidentes”;
- c) Manuales: “Manual de investigación de accidentes de aviación” (Doc. 6920); “Manual de gestión de la seguridad operacional” (Doc. 9859); “Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación” (Doc. 9756); “Manual del sistema de gestión de la seguridad operacional” (SMS, Doc. 9859); “Manual de notificación de accidentes/ incidentes” (Doc. 9156) y
- d) Circulares: “Guía de instrucción para investigadores de accidentes de aviación” (Cir. 298); “Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares” (Cir. 285); “Compendio sobre factores humanos núm. 7 — Investigación de factores humanos en accidentes e incidentes” (Cir. 240).

Como puede apreciarse, hemos indicado que uno de los textos normativos que regula, en el ámbito internacional, a los incidentes graves y a los accidentes de aviación civil es el Anexo 13.

Al respecto, cabe señalar que en un trabajo de publicación reciente (Caserotto Miranda, 2019) —que podríamos tomar en consideración a los fines del presente— hemos analizado, en profundidad, la temática concerniente a los Anexos al Convenio.

Allí, consideramos menester efectuar una distinción entre el análisis que podría efectuarse con relación a:

- a) La obligatoriedad (en sentido amplio) que revisten los Anexos [enfoque en el que ha incurrido predominantemente la doctrina especializada en materia aeronáutica] y
- b) La obligatoriedad (en sentido estricto) que revisten aquéllos [enfoque que podría considerarse particularmente de autoría de quien redacta estas líneas].

---

<sup>2</sup> Última edición vigente a la fecha de presentación de esta tesis.

Así, mientras el primer supuesto se encuentra estrictamente vinculado con la naturaleza jurídica que revisten los Anexos —adhiriendo entonces, a la postura de aquel sector doctrinario aeronáutico argentino para el que los Anexos constituyen derecho internacional reglamentario (Capaldo, 2012 y Donatto, 2015)— el segundo supuesto se encuentra estrictamente vinculado con la peculiar estructura normativa que revisten los Anexos.

Y es que, respecto de la obligatoriedad en sentido estricto pusimos de manifiesto la necesidad de efectuar una distinción entre:

- a) Aquel contenido que resulta susceptible de juicio de obligatoriedad (tal el caso de: I) Las normas y II) Los métodos o procedimientos recomendados) y
- b) Aquel contenido que no resulta susceptible de juicio de obligatoriedad (tal el caso de las tablas y figuras, por ejemplo).

Con respecto a las normas y a los procedimientos o métodos recomendados expresamos que, si bien su definición no se encuentra plasmada en el Convenio, es posible hallar su conceptualización en los Anexos al Convenio; los que al momento de presentación de esta tesis arrojan un total de diecinueve.

En tal sentido, cabe indicar que si tuviéramos que determinar dónde se encuentran plasmadas las definiciones de las normas y de los métodos o procedimientos recomendados —y esto tomando en consideración la significación que le hemos atribuido a la obligatoriedad en sentido estricto que revisten los Anexos (conf. la peculiar estructura normativa que hemos propuesto)— expresaríamos que tales definiciones se encuentran plasmadas en aquella parte del texto de los Anexos que denominamos, entonces, “su núcleo central” y que, a su vez, integran lo que hemos denominamos —también entonces— su “contenido propiamente dicho”.

De este modo, las definiciones de las normas y los métodos o procedimientos recomendados que se encuentran plasmadas en el Anexo 13 son las siguientes:

Norma: Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán los Estados contratantes. En el caso de que sea imposible su cumplimiento, el

Artículo 38 del Convenio estipula que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al Consejo. (ps. xi-xii)

Método recomendado: Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes. (p. xii)

Como puede apreciarse, la definición que nos ofrece el Anexo 13 con relación al término “norma” alude a la necesidad de su adopción. En cambio, la definición referente al método o procedimiento recomendado alude a la conveniencia de su adopción. Lo cual, constituye una notable diferencia.

Por otra parte, en el aludido trabajo académico hemos señalado que los estados-parte en el Convenio o que, en un futuro adhieran a él, se comprometen —de conformidad con lo establecido en el artículo 37 de dicho texto normativo internacional— a colaborar con la adopción o enmienda, según corresponda, de las normas y métodos o procedimientos recomendados que emita la O.A.C.I a través del Consejo (conf. inciso l del artículo 54 del Convenio).

En tal sentido, el artículo 37 del Convenio establece:

**Art. 37.**— Adopción de normas y procedimientos internacionales. Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de:

- a) sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre;
- b) características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;
- c) reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;
- d) otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;
- e) aeronavegabilidad de las aeronaves;

- f) matrícula e identificación de las aeronaves;
- g) compilación e intercambio de información meteorológica;
- h) diarios de a bordo;
- i) mapas y cartas aeronáuticos;
- j) formalidades de aduana e inmigración;
- k) aeronaves en peligro e investigación de accidentes; y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.

Así también, expresamos que el procedimiento de adopción de los Anexos o de enmiendas a los Anexos varía según el momento de adopción de aquéllos: antes (artículo 90 del Convenio) o después (artículo 38 del Convenio) de su respectiva entrada en vigencia.

De modo que, el contenido de los artículos indicados precedentemente establece lo siguiente:

**Art. 90.**– Adopción y enmienda de los anexos.

- a) La adopción por el Consejo de los anexos previstos en el párrafo 1 del artículo 54, requerirá el voto de dos tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; luego serán sometidos por el Consejo a cada Estado contratante. Todo anexo o enmienda a uno de ellos, surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes o a la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo, a menos que en el ínterin la mayoría de los Estados contratantes registren en el Consejo su desaprobación.
- b) El Consejo notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la entrada en vigor de todo anexo o enmienda a éste.

**Artículo 38.**– Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales. Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En

tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios punto de una norma internacional y método nacional correspondiente del Estado en cuestión.

En definitiva, la importancia de la adopción de las normas y de los métodos o procedimientos recomendados que emite la O.A.C.I, a través del consejo, reside en que constituye el “(...) marco adecuado para garantizar los distintos aspectos de la seguridad aeronáutica civil” (Folchi, 2015, p. 54).

## **B. En el ámbito interno:**

El plexo normativo local se corresponde centralmente con el Título IX “Investigación de Accidentes de Aviación” del Código Aeronáutico Argentino (Ley Nro. 17.285) y con el Decreto Reglamentario Nro. 934/1970 del Título de referencia.

En tal sentido, el C.A establece que la autoridad aeronáutica —que en el caso de la República Argentina es la Junta— debe investigar todo accidente de aviación civil a los fines de determinar causas y tomar medidas que eviten su ocurrencia a futuro (art. 185). De igual modo, se establece la obligatoriedad, para toda persona que tome conocimiento de la ocurrencia de un accidente de aviación civil, de comunicar su ocurrencia a la autoridad más próxima; la quien finalmente dará intervención a la Junta. (art. 186).

Así también, se pone especial énfasis en que la intervención de la Junta no impide, de modo alguno, la acción judicial ni la intervención policial en caso que medien accidentes de aviación civil vinculados con hechos ilícitos, por ejemplo. O bien, cuando deban realizarse operaciones de asistencia o salvamento (art. 187).

Asimismo, se establecen ciertas obligaciones que alcanzan por ejemplo a: a) a toda persona cuyo testimonio tuviera estricta vinculación con la investigación del accidente de aviación civil que lleva adelante la Junta (art. 188); quien —ineludiblemente— deberá prestar declaración y b) autoridades e instituciones que, además de elaborar informes, deberán poner a disposición de la Junta aquella documentación que ésta considere conveniente.

Por su parte, el Decreto Nro. 934/1970 —si bien actualmente se encuentra vigente— establecía la dependencia administrativa de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación al entonces Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina. No obstante, a la fecha de presentación de esta tesis, la Junta constituye un organismo descentralizado, con autarquía financiera y personalidad jurídica que opera bajo la órbita del Ministerio de Transporte de la República Argentina que se aboca exclusivamente a la determinación de las causas de los incidentes graves y de los accidentes de aviación que acaecen únicamente en el ámbito de la aviación civil.

Además, en su texto se expresa que la investigación que lleva adelante la Junta se corresponde con una investigación de tipo técnica (art. 1°); se define a los accidentes de aviación como todo hecho que se produce al momento de operarse la aeronave y que ocasiona muerte o lesiones a alguna persona o daños a la aeronave o, bien, que motiva que la aeronave los ocasione (art. 4°) y se confiere al presidente de la Junta la potestad de dictar normas de procedimiento relativas a este tipo de investigación (art. 15); entre otras cuestiones.

Como puede apreciarse, la peculiaridad que reviste la investigación técnica que lleva adelante la Junta encuentra respaldo en el tratamiento que normativo que le confieren el C.A y el Decreto Nro. 934/1970.

Asimismo, cabe destacar que con fecha 17 de julio de 2019 el Congreso de la Nación Argentina sancionó la Ley sobre Seguridad en el Transporte (Ley Nro. 27.514) por la que no solo se extendieron los clásicos parámetros que actualmente se exigen respecto de la seguridad aérea internacional a los diversos modos de transporte como el marítimo, el ferroviario, el automotor, etc. sino que, además, se dio un paso importante dado que en su artículo 17 se prohíbe de manera expresa que la Junta de Seguridad en el Transporte determine responsabilidades de tipo civiles o penales o bien, que asigne culpas a personas concretas; con lo que se resolvería el punto concerniente a la tan discutida aplicación o no de las sanciones que establece el Decreto Nro. 934/1970 a través de los incisos 3, 4 y 5 de su artículo 14 (Knobel, 2019).

Texto normativo —el de esta ley— que, ineludiblemente, amplía el campo de actuación del juez; el que ya no solo tendrá posibilidades de intervenir en procesos judiciales civiles, penales o contenciosos-administrativos relacionados con la configuración de incidentes graves o accidentes en el ámbito de la aviación civil, sino además en aquellos relacionados con otros modos de transporte; incorporando incluso la investigación de “simples incidentes”.

La sanción de esta ley —la que a la fecha de presentación de esta tesis no ha sido aún reglamentada— nos conduce a reflexionar acerca de si tal vez la existencia de una dispar concepción doctrinaria aeronáutica en cuanto a la obligatoriedad en sentido amplio (naturaleza jurídica) que revisten los Anexos al Convenio (ej. Anexo 13), no ha constituido —durante años— un elemento de apoyo que le ha permitido al poder judicial local justificar la realización de aquello que párrafos más adelante hemos denominado “la conducta”. Conducta que, a partir de la sanción de la ley sobre Seguridad en el Transporte no debería tener lugar.

Ello, por cuanto la propia ley —cuya obligatoriedad no se discute— establece que: la investigación que lleva adelante la junta no condiciona ni prejuzga cualquier otro tipo de investigación que pudiera llevarse a cabo desde, por ejemplo, el ámbito judicial (conf. segundo párrafo del artículo 17) y, además, prohíbe que los informes que emite la junta se empleen en el marco de procesos judiciales con carácter probatorio (art. 20). Indudablemente, frente a esta circunstancia, el poder judicial local ya no podrá obrar con tanta liviandad.

### **3. Alcance del objeto de la investigación técnica**

Desde la doctrina aeronáutica argentina se ha puesto de manifiesto que la conceptualización del término “accidente” resulta más amplio —desde el punto de vista contextual— en lo que respecta a su tratamiento normativo local antes que a su tratamiento normativo internacional. Ello, dado que a los fines de la configuración del concepto de “accidente” la normativa local exige que el suceso ocurra mientras se opera la aeronave *a contrario sensu*

de aquello que exige la normativa internacional que no es otra cosa que la concurrencia de una mayor cantidad de presupuestos (Capaldo, 2012 y Losada, 2018); lo que delimita la configuración del concepto de accidente aéreo en el ámbito internacional.

Seguidamente, analizamos lo dispuesto en el Capítulo II “Aplicación” del Anexo 13; que prescribe su ámbito de aplicación frente a la configuración de tan solo incidentes graves o accidentes, mas no respecto de simples incidentes.

Así, en el Capítulo I “Definiciones” del aludido Anexo se plasma la conceptualización de aquello que debe entenderse por incidente grave:

**Incidente grave.** Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal. (1.-2).

De igual modo, se define el término accidente:

[...]

**Accidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

— hallarse en la aeronave, o

— por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o

— por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

— afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y

— que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

*excepto* por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, cadenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o

c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

*Nota 1.— Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal. Nota 2.— Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.*

*Nota 3.— El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1.*

*Nota 4.— En el Adjunto E figura orientación para determinar los daños de aeronave. (p. 1-1)*

Asimismo, corresponde mencionar que, oportunamente, se afirmó que la comunidad jurídica internacional receptó, de alguna manera, la definición de “accidente” que entonces estableciera la Corte Suprema de los Estados Unidos en el caso “Air France v. Saks” (Luongo, 2009) y que, actualmente, obrara en las definiciones del Anexo 13.

Por otra parte, llama la atención que tan solo desde un reducido sector de la doctrina aeronáutica argentina (Capaldo, 2012) se haya advertido la necesidad de realizar investigaciones técnicas, incluso, respecto de aquellos accidentes aéreos que, si bien no encuadran estrictamente dentro de la conceptualización de “accidente” que se ofrece en el Anexo 13; su investigación contribuiría a la consolidación del principio de seguridad aeronáutica con carácter preventivo.

A este supuesto lo configurarían, al decir de aquel sector, los accidentes que fueran consecuencia del apoderamiento ilícito de aeronaves o bien, de ataques terroristas.

#### **4. Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil**

La “seguridad” como bien jurídico protegido

A nivel internacional (conf. artículo 26 del Convenio de Chicago) se promueve la constitución —en cada uno de los Estados miembros de la O.A.C.I.— de un organismo con carácter técnico e independiente desde el cual se propicie el alcance y la consolidación del bien jurídico característico en materia aeronáutica, cual es la seguridad; que reviste dos sentidos:

- a) Seguridad operacional: aquella que se centra en cuestiones de tipo técnico-operacional y
- b) Seguridad aeronáutica propiamente dicha: aquella vinculada con los actos de interferencia ilícita.

Bien jurídico éste que, mayormente, se ve afectado por tres componentes: la máquina, el medio ambiente y el hombre (Pellegrino, 2016).

Sin embargo, a los fines de alcanzar tal propósito se exige la particular observancia —con carácter previo y minucioso— del principio de prevención y; con sustento en él, es que adquiere operatividad la actividad de la Junta.

En esta misma línea de análisis, algún sector de la doctrina aeronáutica española mencionó —como originariamente ya lo había hecho el jurista argentino Videla Escalada (1976)— los principios que identifican a este tipo de investigación para diferenciarlos de aquél que resulta característico del proceso judicial, cual es el principio contradictorio.

Así, dentro de los principios inherentes al tipo de investigación que lleva adelante la Junta, se encontrarían los siguientes: su carácter preventivo y no punitivo; la obligación de los estados de sustanciar una investigación técnica; la circunscripción de este tipo de investigación a los incidentes graves y accidentes aéreos; la independencia de la Junta respecto de otras organizaciones estatales de aviación como así también respecto del poder judicial; la cooperación entre las Juntas de Investigación de Accidentes de Aviación Civil nacionales de cada uno de los estados-miembros de la O.A.C.I; la protección de toda

información que fuera recopilada en el marco de este tipo de investigación y la publicidad de los informes técnicos, entre otros (Guerrero Lebrón, 2013).

## **5. Finalidad de la investigación técnica**

La investigación que lleva adelante la Junta tiene un propósito, el cual se dirige a identificar las causas que motivaron el acaecimiento ya sea del incidente grave o del accidente aéreo; de modo tal de prevenir su ocurrencia en el futuro.

Así, lo establece el apartado 3.1 del Capítulo 3 “Generalidades” del Anexo 13 cuando alude que: “3.1 El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad” (p. 3-1).

Sin embargo, en el campo de la praxis judicial local se incurre en la inobservancia del plexo normativo que cabría aplicar.

La afirmación que antecede encuentra respaldo en la producción bibliográfica de algún sector de la doctrina aeronáutica argentina en la que puede apreciarse el empleo —con carácter estrictamente inculpatario— que realizó el poder judicial local respecto de los informes técnicos en el marco de procesos judiciales civiles, penales y contenciosos-administrativos que se sustancian a partir de la configuración de un incidente grave o un accidente de aviación civil (Capaldo, 2012 y Marón, 2014).

Tomando en consideración tal observancia, efectuamos una distinción (con independencia del fuero de que se trate) entre: aquellas sentencias que el poder judicial local de primera y segunda instancia emitió con carácter estrictamente inculpatario (A) y aquellas que emitió, con igual carácter, la C.S.J.N (B):

A. Poder judicial local de primera y segunda instancia:

*Topolevsky, Moisés c. ALFA (Aviación Litoral Fluvial Argentina)*, CNCivil, Comercial y Penal Especial y en lo Contencioso Administrativo de la Cap. Federal (15 de junio de 1953).

*Deganutti de Pasqualini, María c. ALFA*, Cnac. Especial (23 de abril de 1954).

*Mendiguren, Elena F. y otros c. Aerolíneas Argentinas*, C.Fed. Sala Civil y Comercial (3 de septiembre de 1956).

*Aquino, Olga y otros c. Aerolíneas Argentinas*, CNFed, Sala Civil y Com (7/03/1967).

*López y otro c. Cambacué, Salvucci y otros y c. Correntinos S.A.*, CNCC.Fed – Sala II (26 de noviembre de 1993).

B. C.S.J.N

*Marino de Rosario, Nélide c/ Dirección de Aeronáutica de Buenos Aires*” de la C.S.J.N (26 de mayo de 1977).

*Fabro, Víctor y otra c. Río Negro, Provincia de y otros s/daños y perjuicios*, CSJN (9 de noviembre de 2000).

Expresado ello, actualizamos tal producción académica a partir de la búsqueda de jurisprudencia local correspondiente a los últimos diez años (2010-2020):

A. Poder judicial local de primera y segunda instancia:

*Giüdi Cecil, Mariana y Otros c/Estado Nacional Fuerza Aérea Argentina y Otros s/ Daños y Perjuicios*, Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala III (1 de noviembre de 2011) en el que se expresó:

8. Establecido lo anterior, me interesa dejar sentado que la apreciación global del tema de la responsabilidad derivada del siniestro “sub examine” requerirá prestar especial atención a las conclusiones del informe elaborado por los investigadores de la Junta de Investigaciones de Accidente de Aviación Civil (JIACC, fs. 7/16 vta.), aprobado mediante la disposición nro. 3/03 (conf. fs. 7/8), en tanto llevaron a cabo las tareas de investigación sobre las causas y circunstancias en que se produjo el accidente y se trata de un organismo especializado que puede aportar mucho para informar su criterio (conf. F. Videla Escalada, Derecho Aeronáutico, t. IV, vol. A, pág. 47 “supra”).

No es ocioso apuntar que estos informes han sido valorados por la jurisprudencia para definir litigios planteados respecto a la responsabilidad civil emergente de accidentes aéreos (conf. mi voto en la causa 807/05 precitada, ver asimismo, M. Santamaría, Investigación y prevención de accidentes de aviación, INDAE, Bs. As., 1968, p.14 cit por F. Videla Escalada, op. cit., pág. 59 y nota 250) y si bien es cierto que el organismo oficial carece de facultades para determinar las responsabilidades derivadas de los accidentes de aviación, tal como lo consigna expresamente en su informe (conf. fs. 9, supra), ya que -en todo caso- el aspecto en cuestión es del resorte exclusivo de los jueces. Cuadra apuntar, en la señalada dirección, que según el criterio de la Corte Nacional, las conclusiones contenidas en el expediente tramitado ante dicho ente tienen valor probatorio de suma importancia (conf. Corte Suprema, Fallos 297:552).

*Vaghi de Filippini, Isabel J. y Otros c/Transportes Aéreos Profesionales S.A. y Otros s/ Lesión y/o Muerte de Pasajero Transp. Aéreo*, Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala I (12 de mayo de 2016).

Tengo por ciertas estas conclusiones en atención a la idoneidad técnica del organismo especializado (conf. Videla Escalada, Derecho Aeronáutico, t IV, vol. A, pág. 47) que, aunque no tiene facultades para determinar las responsabilidades derivadas de los accidentes de aviación, resorte exclusivo de los jueces, las conclusiones contenidas tienen valor probatorio de suma importancia (Fallos: 297:552).

*Badessich, Andrés J. y Otros c/ Estado Nacional y Otros s/Lesión y/o Muerte de Pasajeros Aéreos*, Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala I (29 de junio de 2017).

IX.- Así planteada la cuestión, en primer lugar, en atención a las objeciones formuladas por los derechohabientes del piloto en sus agravios, prescindiré de los datos aportados por la JIAAC (de valor importante conforme a Fallos: 297:552), atendiendo a que sus conclusiones (fs. 312/325 causa penal) no son vinculantes para el juzgador civil, aunque en muchos casos puedan llegar a ser un factor coadyuvante a las conclusiones periciales en atención a la idoneidad técnica del organismo especializado (cfr. Videla Escalada, Derecho Aeronáutico, t

IV, vol. A, pág. 47), no obstante que, por lo demás, carece de facultades para determinar las responsabilidades penales y civiles derivadas de los accidentes de aviación, resorte exclusivo de los jueces.

Ello así, haré mérito de la legislación aplicable, de la pericia técnica aeronáutica producida en sede penal (fs. 2476/2497, ampliada a fs. 2539/2541) y la realizada por el mismo experto, Ing. Caffaro, en cada una de las causas aquí acumuladas (detalladas en la única sentencia dictada, Considerando 2, segundo párrafo), y del cumulo de la prueba restante para dar fundamento a las conclusiones que arribé en el caso, y la solución que propongo.

Como puede apreciarse, los argumentos que brindó la Cámara en los dos primeros fallos que hemos indicado a los fines del presente condicen con el criterio que el poder judicial local empleó con anterioridad al año 2010. Esto es: el empleo, con carácter inculpatario, que realiza el poder judicial local respecto de los informes técnicos en el marco de procesos judiciales civiles, penales y contenciosos-administrativos en los que haya tenido lugar un incidente grave o un accidente de aviación civil (Capaldo, 2012 y Marón, 2014).

Además, corresponde señalar que el trabajo de investigación que lleva adelante la Junta culmina con la producción de un informe final; el que —de alguna manera— promueve la constitución de un catálogo de lecciones aprendidas de todo aquello que, a futuro, no debiera volver a suceder (Capaldo, 2012).

Por otra parte, resulta apropiado aclarar que la elaboración de los informes técnicos debe adoptar la estructura prevista en el Apéndice 2 del Anexo 13; la cual exige la inclusión de: un título; una sinopsis; un cuerpo (información sobre los hechos, análisis); conclusiones y recomendaciones sobre seguridad operacional. En caso de corresponder, se admite la inclusión de Apéndices; los que podrían contener todo aquello que se considere menester a los fines de la comprensión del informe técnico.

A modo simplemente ejemplificativo se adjunta como Anexo I el informe técnico de la Junta que fuera emitido con motivo del caso L.A.P.A.

## **6. Naturaleza jurídica de los informes técnicos**

Como hemos señalado, los informes técnicos se producen como consecuencia del proceso de investigación técnica que realiza la Junta frente a la configuración de un incidente grave o bien, de un accidente de aviación civil.

Sin embargo, del mismo modo en que se lleva a cabo dicha investigación, cabe la posibilidad de sustanciación de un procedimiento en el ámbito judicial, cuyo origen es estrictamente constitucional (Cejas, 2000 y Castro Jozami, 2019). Ello, a los fines de identificar a los responsables y atribuir responsabilidad de tipo civil, penal e incluso administrativa (Capaldo, 2012).

Es decir que, la configuración de un incidente grave o de un accidente de aviación civil origina, por un lado, la sustanciación de una investigación de tipo técnica con fines estrictamente preventivos y por el otro, la sustanciación de una investigación judicial con fines estrictamente inculpatorios.

A su vez, el ámbito doctrinario aeronáutico sostuvo la necesidad de delimitar ambos tipos de investigación. Ello, por cuanto:

- a) Sólo así se alcanzan los propósitos de ambos tipos de investigaciones: propósito preventivo e inculpatorio, respectivamente (Pardo Tovar, 2000);
- b) Sólo así se alcanza el correcto desempeño de las funciones asignadas a cada uno de los órganos estatales (Guerrero Lebrón, 2013) o
- c) Caso contrario, se correría el riesgo que los tribunales de justicia conozcan la información recabada en el marco de la investigación técnica tales como: archivos de datos; declaraciones de los pilotos; de los pasajeros; de los bomberos; del personal sanitario, etc. (Gonzalez-Lebrero, 2018).

Asimismo, resulta adecuado señalar que ha sido también desde el ámbito doctrinario aeronáutico, el ámbito desde el cual se ha puesto de manifiesto la circunstancia que el poder judicial local emplea las declaraciones de los testigos o de otras partes implicadas en la configuración de un incidente grave o de un accidente aéreo —sea directa o indirectamente— como prueba para atribuir responsabilidad en materia civil, penal o contencioso-administrativa (Ortiz y Capaldo, 2000; Cosentino, 2002; Capaldo, 2003; Ortiz

y Capaldo, 2004; Capaldo, 2012 y Capaldo, 2014) y que, ni siquiera el estado argentino notificó de ese peculiar y disímil empleo a la O.A.C.I de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 38 del Convenio de Chicago. Circunstancia ésta que habilita a declarar la inoponibilidad de una sentencia que se dicte sobre la base de la consideración de los informes técnicos como medios de prueba cuando se esté frente a la configuración de un caso en el que una aeronave de matrícula extranjera se ha accidentado en territorio argentino (Capaldo, 2012).

De ahí que, a los fines de revertir esta situación, se hayan elaborados diversas propuestas desde el sector doctrinario aeronáutico argentino; dentro de las cuales podemos mencionar —a modo ejemplificativo— las siguientes:

- a) Que el poder judicial local considere que los informes técnicos que emite la Junta son, en cuanto a su naturaleza jurídica, “actos de información” (conf. la significación que le asignó la Sala 3ª del Tribunal Supremo de España en la sentencia de fecha 27 de mayo de 1988) en tanto los informes técnicos adolecen de sentido decisorio por cuanto simplemente expresan un juicio apoyado en criterios técnicos (Capaldo, 2012) y
  
- b) Que desde el ámbito doctrinario aeronáutico se efectúe un planteo ante la C.S.J.N de modo tal de explicitar la importancia que reviste el mantenimiento del criterio judicial de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal que fuera expuesto en el marco de la causa “Hawk Air S.A. c/ Estado Nacional – Fuerza Aérea Argentina y otros p/ daños y perjuicios” (27/03/2013), en el que aludió que las conclusiones del informe técnico que emite la Junta no deben ser empleadas como medios de prueba a los fines de atribuir responsabilidad. Ello, en contraposición con el criterio que empleara —en sentido inverso— la C.S.J.N en las causas “Marino de Rosario, N. c/ Dirección de Aeronáutica del Ministerio de Gobierno de la provincia de Buenos Aires s/ daños y perjuicios” (26/05/1977) y “Fabro, Victor y otra c/Provincia de Río Negro y otros s/ daños y perjuicios” (9/11/2000) (Marón, 2014).

Como puede observarse, las dos propuestas mencionadas precedentemente resultan valiosas.

La primera de ellas por cuanto insta al poder judicial local a adoptar la solución que entonces brindara el Tribunal Supremo de España. Lo cual, exige que el poder judicial local observe la solución que se ofrece, en tal sentido, desde la jurisprudencia comparada. La segunda, en cambio, insta a que el poder judicial local adopte la solución — fundamentación jurídica mediante— que se origina desde el ámbito doctrinario especializado en materia aeronáutica.

Sin embargo, consideramos que es posible elaborar una tercera propuesta que tome en consideración el aporte esbozado por ambas; la que —llegado el momento— desarrollaremos.

## **B. Resultado de las entrevistas**

Tal como hemos explicitado en el apartado B “Estructura” del Capítulo I “Introducción” hemos entrevistado a pilotos y a investigadores de la J.I.A.A.C.

Seguidamente, efectuamos un análisis del contenido de las entrevistas.

### **1. Pilotos**

Primeramente, ponemos de manifiesto que los pilotos que entrevistamos desarrollan su actividad en la provincia de Buenos Aires de la República Argentina<sup>3</sup> y prestan servicio en líneas aéreas comerciales, en algunos casos, y en el ámbito de las Fuerzas Armadas,<sup>4</sup> en otros. Por lo general, todos ellos cuentan con más de 10 años de experiencia.

---

<sup>3</sup> Se ha tomado como muestra a un total de cinco personas.

<sup>4</sup> Hemos entrevistado a personal de la Fuerza Aérea Argentina.

Así, uno de los pilotos militares nos comentó que fue protagonista de un incidente aéreo. Sin embargo, por fortuna, ello no arrojó consecuencias dañosas. De igual modo, uno de los pilotos que se desempeña en la actividad comercial nos comentó que fue testigo de dos accidentes aéreos.

Es decir que, sea como protagonista o como testigo, ambos tipos de pilotos (civiles y militares) se encuentran inevitablemente expuestos a la posible ocurrencia de incidentes graves y de accidentes aéreos.

Tengamos en cuenta que los incidentes graves y accidentes de aviación civil —y este es un dato que suministró la Junta a través de su respectiva página web oficial mediante la confección de una estadística realizada durante el período 2015-2019— se producen, en la generalidad de los casos, en el momento del aterrizaje de la aeronave; seguido por el crucero; el despegue; la aproximación, entre otros. Mientras que, resulta ínfima la ocurrencia de incidentes graves y accidentes de aviación civil en el momento en que se produce el descenso de la aeronave.

Con respecto a las medidas que podrían adoptarse a los fines de evitar la configuración de incidentes graves o accidentes de aviación civil advertimos que, en la generalidad de los casos, los pilotos que han sido entrevistados coinciden en que resulta imprescindible: a) la exigencia de una capacitación permanente a los tripulantes y al personal de tierra que contribuye con la realización de la actividad aérea y b) el control institucional permanente de las condición de mantenimiento y navegabilidad de la aeronave. Medidas que, como pueden apreciarse, revisten carácter preventivo.

Finalmente, los pilotos manifestaron su desacuerdo en cuanto a la circunstancia que el poder judicial de la República Argentina emplee las conclusiones del informe técnico de la Junta para atribuir responsabilidad en el marco de procesos judiciales. Ello, por cuanto: a) que el poder judicial local proceda de esta manera pone en evidencia la inobservancia del plexo normativo aplicable en la materia y porque además b) la finalidad que reviste la Junta no consiste en atribuir responsabilidad.

## **2. Investigadores de la J.I.A.A.C**

Los investigadores de la J.I.A.A.C que hemos entrevistado cuentan con años de experiencia que van, en algunos casos, desde menos de un año hasta cinco años, aproximadamente.

Asimismo, advertimos que quienes se desempeñan como investigadores suelen ser pilotos; ingenieros aeronáuticos; mecánicos de aeronaves; controladores de las torres de control, entre otros. Ineludiblemente, poseen un conocimiento afín al tipo de investigación que lleva adelante la Junta (investigación de tipo técnico-operativa).

A su vez, dimos cuenta que los investigadores tienen en cuenta que lo que se denomina “investigación técnica” constituye un proceso que se inicia con la toma de conocimiento de la ocurrencia del incidente grave o accidente de aviación civil; continúa con la realización de un trabajo de campo que consistente en la búsqueda de evidencias que contribuyan a determinar las causas de aquél y que, finalmente, culmina con la producción del informe final; en el que no sólo se precisan aquellas sino que, además, se establecen recomendaciones para evitar su ocurrencia en el futuro.

Finalmente, expresaron por unanimidad, su disconformidad en cuanto a que el poder judicial local emplee las conclusiones del informe técnico para atribuir responsabilidad en el marco de la sustanciación de procesos judiciales civiles, penales o contenciosos-administrativos en los que se haya configurado un incidente grave o un accidente de aviación civil. Sin embargo, discreparon en cuanto a la identificación de la causa que podría justificar tal proceder. Así, mientras algunos se inclinaron por sostener el desconocimiento del poder judicial local en materia aeronáutica, otros pusieron énfasis en que el poder judicial local carece de peritos aeronáuticos para llevar a cabo la investigación que, a la fecha de presentación de esta tesis, lleva adelante la J.I.A.A.C.

## IV. ÉTICA JUDICIAL

### 1. Conceptualización

Se afirma que la ética judicial constituye uno de los presupuestos del Estado de Derecho Constitucional (Vigo, 2015) y una de las cuatro idoneidades que se le exige a todo juez — además de la física-sociológica, científica-técnica y gerencial— para desempeñar su función (Vigo, 2007).

La circunstancia de concebir a la ética judicial como una de las idoneidades que se le exige a todo juez para el desempeño de su función jurisdiccional supone tomar en consideración que tal idoneidad adquiere la fuerza de una “virtud” en tanto el juez advierta que la ética judicial constituye un límite al ejercicio de la discrecionalidad judicial.

Tengamos en cuenta que, al respecto, algún sector doctrinario del ámbito de la filosofía del derecho sostuvo entonces que la ética judicial constituye un límite al ejercicio de la discrecionalidad judicial (Vigo, 2007); la que se define como un acto voluntario del juez por el que elige uno de los cursos de acción que posibilitan la resolución de un caso concreto. Cursos de acción que, si bien resultan excluyentes, no ofrecen —desde el punto de vista del derecho— razones que permitan calificar como más correcta la adopción de uno de ellos por sobre otro. (Etcheverry, 2016).

A su vez, se manifestó que a pesar de la sanción de una multiplicidad de Códigos de Ética Judicial —tanto a nivel local como regional— el ámbito académico-doctrinario adolece de una conceptualización en cuanto a la expresión “ética judicial” (De Fazio, 2019).

La dificultad de su formulación obedece, quizá, a la existencia de diversas teorías de la moral (deontológica, consecuencialista y ética de las virtudes) a las que, ineludiblemente, adhieren los distintos sectores doctrinarios; a los que podríamos sistematizar del siguiente modo:

- a) Quienes sostienen que la ética judicial se corresponde con un catálogo de virtudes: Fernández García (2007); Amaya (2009); Tinti (2016);

- b) Quienes sostienen que la ética judicial se corresponde con un catálogo de deberes: Ibañez (2005); Atienza (2018); De Fazio (2019) y
- c) Quienes sostienen que la ética judicial se corresponde con la felicidad que proporciona la obtención de determinados bienes que se encuentran implicados en el cumplimiento de la actividad judicial: los de los justiciables, los de los abogados, los de los colegas, los de la sociedad, los de los auxiliares, los del personal del juez y los del derecho: Saldaña-Serrano (2016); Vigo (2007 y 2018).

Respecto de la postura señalada en el inciso a) consideramos pertinente destacar la conceptualización que esbozó Amaya (2009) al expresar que: “Las virtudes judiciales especifican los estándares de conducta moral en el contexto del rol de un juez” (p. 24); señalando, a su vez que, dentro de aquellas se encuentran: la imparcialidad, la sobriedad, la valentía, la sabiduría y la justicia.

Asimismo, con relación a la postura señalada en el inciso b) consideramos prudente transcribir la conceptualización de ética judicial que se elaborara con carácter reciente, según la cual: “La ética judicial es una parte de la ética aplicada que se caracteriza por prescribir un deber en cabeza de los jueces de tomar decisiones conforme con el sistema jurídico de manera independiente, imparcial y motivada” (De Fazio, 2019, p. 101).

Por otra parte, con relación a las posturas señaladas en los incisos b) y c) coincidimos con Vigo (2018) en cuanto a que mientras las primeras exigen una adhesión racional y voluntaria a ciertas normas de conducta (deberes) con el fin de alcanzar ciertos beneficios, las segundas se encuentran motivadas en cuidar los bienes que se encuentran implicados en el cumplimiento de la actividad judicial; lo cual genera felicidad. Lo que, indefectiblemente, conduce a que el hombre interpele a la razón, movilice a su voluntad para poder alcanzar ese bien y, consecuentemente, adopte las conductas pertinentes.

Así también, cabe destacar que específicamente con relación a la postura del cuidado que debe tenerse respecto de los bienes implicados en el cumplimiento de la actividad judicial Vigo (2018) expresó que las exigencias éticas encuentran sustento en los bienes que intentan satisfacerse. Al respecto, Vigo brinda algunos ejemplos tales como la exigencia

ética que debe tenerse respecto del bien de los abogados que se verá afectado en aquellos casos en que los jueces carezcan de un conocimiento acabado o actualizado del derecho que pretenda aplicarse o bien, el de los justiciables, que se atemorizarán frente a la posibilidad que su caso deba ser resuelto por un juez que revista las mismas características.

Finalmente, en cuanto a la postura de Saldaña-Serrano (2016) —coincidente según hemos expuesto con la de Vigo (2007 y 2018)— cabe señalar que este autor elaboró diez tesis, asignándoles el carácter de simples puntos de partida para la reflexión de la ética judicial. Al respecto, y en lo que aquí nos interesa, circunscribimos nuestra atención a la descripción de tan solo dos de sus tesis: a) bienes implicados en la ética judicial (cuarta tesis) y b) virtudes judiciales (sexta tesis).

Así, la tesis denominada “bienes implicados en la ética judicial” (al que al autor le atribuye un carácter teleológico o finalista) tiene en mira la existencia de dos tipos de bienes: bienes internos y bienes externos. De este modo, los bienes internos definen la ética judicial por cuanto caracterizan la excelencia de una actividad —en el caso del poder judicial el bien interno alude, estrictamente, al alcance de la justicia— y los bienes externos constituyen aquella actividad que, adoptada con preferencia al bien interno, convierte al bien interno en una actividad corrupta (ej. el desempeño de la actividad judicial como simple medio para ocupar cargos jerárquicos). Incluso, algún sector doctrinario manifestó que la desviación más grave respecto de la ética la constituye la corrupción judicial (Távora Córdoba, 2018).

Asimismo, dentro del bien interno (establecimiento de la justicia) se encuentran otros bienes que también debe proteger el juez. Entre ellos: los bienes de los justiciables, los de los abogados, los de los otros jueces y los de la sociedad; entre otros. Como puede apreciarse, esta tesis resulta coincidente con la concepción de Vigo (2007; 2018) que identificáramos anteriormente.

Por su parte, la tesis “virtudes judiciales” sostiene que existe una correspondencia entre el interior del juez y su desempeño en la magistratura; de modo que solo a partir de la consolidación de un desarrollo interior moral íntegro el juez logra desempeñarse con excelencia profesional. Así, el desarrollo de su excelencia profesional se torna visible toda vez que exterioriza su interior a través del ejercicio de virtudes judiciales tales como: la

prudencia, la justicia, la fortaleza, la templanza, la humildad, la sabiduría; entre otras. Claramente, esta tesis resulta coincidente con la postura a la que hiciéramos alusión en el inciso a).

Así es como en función de la sistematización de las diversas posturas doctrinarias existentes con relación a la conceptualización de ética judicial nos inclinamos por la adopción de la postura de Vigo (2007); quien considera que la ética judicial se corresponde con el cuidado de los bienes implicados en el cumplimiento de la actividad judicial; lo que conduce al alcance de la felicidad del juzgador.

Precisamente, la felicidad que proporciona al juez el cuidado de los bienes implicados en el cumplimiento de la actividad judicial se consolida una vez que alcanza la armonía entre su perfeccionamiento como juez y el perfeccionamiento del servicio que brinda; lo que incluso impactará en los bienes de los justiciables.

Como puede apreciarse, la propuesta de Vigo (2007) de alguna manera coadyuva a que todos los bienes implicados en el cumplimiento de la actividad judicial resulten beneficiados.

Sin embargo, es posible dar cuenta que cada una de las teorías que hemos sistematizado resultan *per se* insuficiente a los fines de abordar con profundidad el tema de la ética judicial.

En tal sentido, consideramos importante señalar la idea que fuera esbozada en alguna producción bibliográfica de publicación reciente, conforme la cual: si la misión de la ética se corresponde con ayudar al ser humano a descubrir de qué modo podría vivir para que su existencia alcance la plenitud a la que está destinado; entonces la elaboración de teorías simplemente fragmentadas y parciales sobre la ética —para el caso que a nosotros interesa: sobre la ética judicial— no contribuyen de modo alguno al alcance de aquélla misión (Llano, 2017).

Por ende, esta perspectiva, nos invita a reflexionar acerca de si tal vez no resultaría conveniente que a la ética judicial la integren no uno sino varios componentes; tales como

normas (deberes y prohibiciones), bienes y virtudes. Aunque ello, claro está, en un justo equilibrio.

## **2. Su recepción en la redacción de sentencias**

Se sostuvo que en el marco del Estado de Derecho las virtudes judiciales configuran un elemento constitutivo de la teoría de la argumentación jurídica —teoría de las virtudes judiciales—; de modo que la corrección de una decisión judicial depende que ésta haya sido una decisión jurídica que un juez virtuoso podría haber adoptado (Amaya, 2009).

Como puede apreciarse Amaya (2009) establece la existencia de una relación entre la corrección de las decisiones judiciales —teoría de la argumentación— y las virtudes judiciales.

Por su parte, la expresión “juez virtuoso” refiere a las virtudes judiciales a las que ya hiciéramos referencia en el capítulo anterior (imparcialidad, sobriedad, valentía, sabiduría y justicia) y se corresponde con aquello que, a modo simplemente ejemplificativo, Amaya (2009) describiera en un caso concreto:

[...] la decisión está justificada porque un juez virtuoso (un juez que ha tenido la paciencia necesaria para escuchar atentamente a las partes, que se ha esforzado en tomar en consideración todas las pruebas presentadas, que tiene la sabiduría requerida para hacer las necesarias inferencias, etcétera) habría concluido que debía condenar en este caso (p. 36).

Así, la autora insta a la eventual elaboración de una teoría ética de las virtudes judiciales —sentando previamente las bases pertinentes— en la que el juez asuma un verdadero compromiso con los fines de la profesión; uno de los cuales lo constituiría la emisión de decisiones judiciales conforme a derecho (Amaya, 2009).

De este modo, puede concluirse que conforme la propuesta de elaboración de una teoría de las virtudes —cuya ideación aquella promueve— el juez resuelve conforme a derecho cuando apela a la observancia de las virtudes judiciales.

En tal sentido, debe tenerse presente que la virtud no se corresponde con la simple configuración de un acto aislado susceptible de ser estudiado desde un punto de vista valorativo estrictamente neutral; sino que, por el contrario, adquiere la entidad de tal en tanto integre un sistema de vida virtuoso cuyo fin sea el alcance del bien; de ahí que se haya afirmado que sólo la mujer y el hombre bueno realiza acciones buenas (Llano, 1962).

Al respecto, puede afirmarse que aquél juez que lleve una vida virtuosa tendrá el hábito de dictar sentencias judiciales conforme a derecho.

Precisamente, a los fines de este trabajo académico, consideramos que la virtud que Amaya (2009) denominara primeramente “sabiduría práctica” o “prudencia” y más adelante “razón práctica” (Amaya, 2013) —y que luego algún otro autor denominara igualmente “sabiduría práctica” aunque arrojándole otra perspectiva a los fines de la asignación de un significado (Michelson, 2013)— cobra particular importancia.

Así por “sabiduría práctica” o “prudencia” Amaya (2009) sostiene que coincide con Aristóteles en cuanto a que la “sabiduría práctica” o “prudencia” es una virtud intelectual íntimamente ligada a las virtudes morales. Por ello, solamente en la medida en que el juez posea “sabiduría práctica” podrá reconocer los hechos que en un caso resultan relevantes; identificar los valores e intereses existentes en el marco de un proceso o idear soluciones innovadoras para casos difíciles.<sup>5</sup>

Finalmente, Michelson (2013), manifestó que la expresión “sabiduría práctica” importa que quien toma decisiones en el marco de un proceso judicial debe tomar en consideración lo que establece la ley positiva (marco perceptual) como así también lo que le sugiere su “subjetividad” (la que también obra dentro del marco perceptual); subjetividad ésta que, lejos de constituir una amenaza para el Estado de Derecho, se constituye como condición necesaria para poder alcanzarlo.

---

<sup>5</sup> En sentido similar, algunos años después Amaya (2013) expresó que por “razón práctica” podría aludirse a “(...) la capacidad de discernir las razones que apoyan la decisión que requiere la virtud en el caso particular” (p. 64).

## **V. ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDAD ÉTICA JUDICIAL: ALGUNOS LINEAMIENTOS FUNDAMENTALES PARA SU APLICACIÓN EN EL DERECHO AERONÁUTICO**

### **1. Sistema de atribución de responsabilidad ética judicial por vulneración a bienes característicos de la función jurisdiccional**

Dado que adoptamos la conceptualización de ética judicial propuesta por Vigo (2007) corresponde aclarar que también adoptamos la postura de aquél en cuanto a que si un juez falta a la ética judicial —por cuanto perjudica a un bien (las partes en el proceso, los abogados, los colegas de los magistrados, la sociedad, etc.)— incurre en responsabilidad ética; la que se canalizará de modo institucional o bien, extra-institucional.

En tal sentido, Vigo señala que mientras con la sanción de los Códigos de Ética Judicial se canaliza la modalidad institucional de responsabilidad ética judicial; con el propio remordimiento de la conciencia del juez y, a lo sumo, con un reproche social de índole público o privado, entre otros, se canaliza la modalidad extra-institucional de responsabilidad ética judicial.

De este modo, la sanción correspondiente a la primera modalidad de responsabilidad ética judicial requiere de la conformación de un tribunal de ética judicial a los fines de la aplicación de su respectiva sanción. Sanción, por otra parte, que aplicará el tribunal luego de haber escuchado las explicaciones que el juez esgrima como razones justificantes de su conducta; procurando en todo momento que se arrepienta y adopte, nuevamente, un compromiso con la excelencia judicial. No en vano, se ha expresado que el objeto de la responsabilidad ética judicial radica en la reconversión del sujeto (Saldaña Serrano, 2016).

En este sentido, parecería ser que la concepción de una ética judicial con sustento en las virtudes se adecúa más a la segunda modalidad de responsabilidad ética judicial que a la primera. Ello, por cuanto a la luz de esta concepción, el juez será responsable con prescindencia de la existencia de algún mecanismo institucional que promueva la aplicación de sanciones con carácter coactivo o simbólico.

Asimismo, se ha manifestado que los Códigos de Ética Judicial de la región iberoamericana prescriben estándares morales (Atienza, 2018) y se caracterizan por el empleo de un sistema de aplicación de sanciones institucionales; a diferencia de los de la región anglosajona que carecen de ello por cuanto optan por la asunción de un compromiso personal (Bunge Campos, 2015).

Sin embargo, con relación a esto último, habría que efectuar la siguiente distinción: así como existen Códigos de Ética que fueron sancionados sin que el incumplimiento del catálogo de exigencias arroje consecuencias institucionales (ej. Códigos de Ética Judicial de las provincias de Formosa: República Argentina y de los países de México, Cuba, Código Iberoamericano de Ética Judicial), existen Códigos que, por el contrario, instauran el mecanismo institucional (ej. Códigos de Ética Judicial de las provincias de Santa Fé y Córdoba de la República Argentina, Perú y Chile; entre otros) (Vigo, 2007).

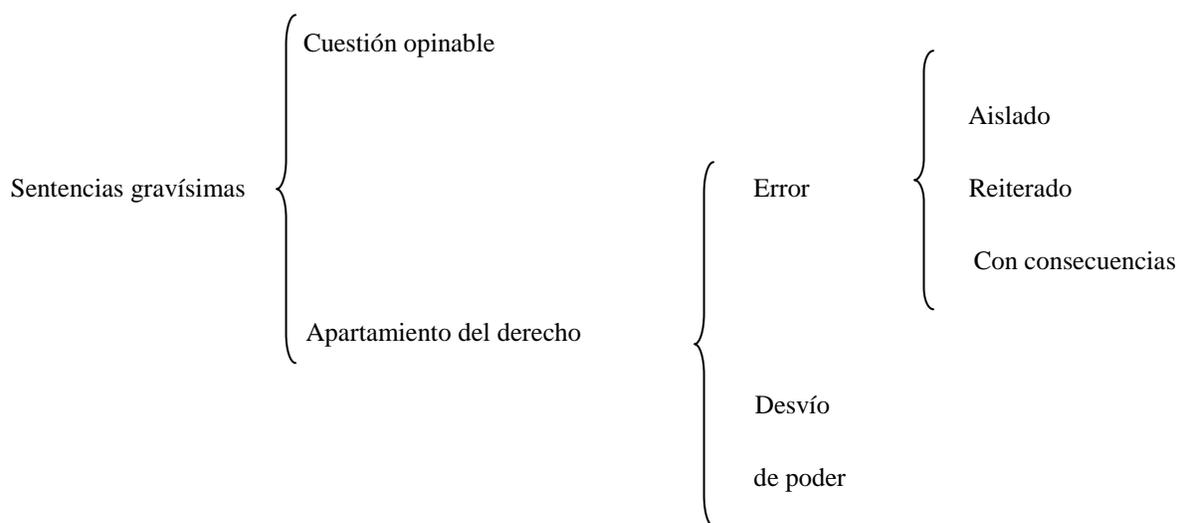
En similar sentido, algún sector doctrinario puso de relieve la existencia de tres grandes esquemas procesales para considerar la conducta de los jueces en el ámbito iberoamericano tales como los siguientes: a) esquema disciplinario exclusivo o puro (presente en gran parte de los países iberoamericanos); b) esquema mixto centralizado (ej. Puerto Rico) y c) esquema formalmente dual (ej. República del Paraguay y algunas provincias de la República Argentina). Ello, dependiendo que se trate de: a) un único foro que se aboque al tratamiento de cuestiones de índole estrictamente disciplinarias; b) un mismo foro que se aboque al tratamiento de cuestiones de índole tanto disciplinarias como éticas y c) dos foros distintos que se aboquen al tratamiento de cuestiones disciplinarias, por un lado, y éticas por el otro (Steidel Figueroa, 2008).

## **2. Responsabilidad ética judicial por el contenido de las sentencias**

En un interesante trabajo Santiago y Finn (2016) formularon la hipótesis de la sustanciación de responsabilidad política en que podrían incurrir los jueces por el contenido de sus sentencias; y lo han hecho del siguiente modo: “Los jueces no responden políticamente por

el contenido de sus decisiones, salvo en los supuestos de desvío de poder o de error judicial reiterado o con consecuencias gravísimas” (p. 43).

A esos efectos, los autores desarrollaron un artículo de carácter descriptivo, tomando como punto de partida un cuadro sinóptico que entonces elaboraron y que —con motivo del presente— transcribimos a continuación:



Como puede apreciarse, si bien los autores circunscribieron la aplicación de su hipótesis a la responsabilidad política en que podrían incurrir los jueces por el contenido de sus sentencias —según fallaran con incurrencia en la subcategoría a) desvío de poder o b) error reiterado u error con consecuencias gravísimas que obra dentro de la categoría “apartamiento del derecho”— nos parece interesante trasladar la configuración de esta hipótesis al ámbito de la responsabilidad ética judicial.

De este modo, podemos afirmar —a partir del análisis de la producción bibliográfica aeronáutica recabada— que: a) los jueces incurrir en responsabilidad ética judicial cuando elaboran sentencias que contienen las conclusiones del informe técnico que emite la Junta para atribuir responsabilidad civil, penal o administrativa (a lo que denominamos “la conducta”) y, que b) valiéndonos del empleo de las categorías que han propuesto Santiago y Finn (2016) “la conducta” se enmarca en la categoría “apartamiento del derecho”.

Con respecto a la conceptualización de la categoría “apartamiento del derecho” se expresa que su configuración tiene lugar cuando los jueces dictan sentencias cuyo contenido no condice con lo que prescribe el derecho, dando lugar así, a la configuración de sentencias injustas porque no podrían ser reconocidas como jurídicamente válidas. Luego, corresponde identificar si tal forma de fallar constituye un actuar deliberado o, por el contrario, una simple negligencia. Lo primero, da lugar a la subcategoría “desvío del poder” y, lo segundo a la subcategoría “error” (Santiago y Finn, 2016).

Como puede apreciarse, la significación que los autores aludidos precedentemente han atribuido a la categoría “apartamiento del derecho” cobra sentido cuando se está frente a normas de carácter prescriptivo mas no, cuando se está frente a normas que no revisten tal carácter; como por ejemplo podrían ser aquellas normas que establecen definiciones; a tribuyen competencia o, simplemente, confieren atribuciones.

Así también, a los fines de identificar rápidamente si la configuración de la conducta descripta precedentemente encuadra en la subcategoría “desvío de poder”; o bien, en la de “error”; resulta menester tener en cuenta que existe una correspondencia entre las diversas instancias del poder judicial de la República Argentina y la subcategoría en la que incurren con el ejercicio de la conducta.

De esta manera, advertimos —y esto nuevamente a partir de la producción bibliográfica doctrinaria aeronáutica analizada— que, al realizar “la conducta”:

- a) Los jueces de primera y de segunda instancia de la República Argentina incurren en la subcategoría “error” y
- b) Los jueces de la máxima instancia del poder judicial de la República Argentina incurren en la subcategoría “desvío del poder”.

Esta afirmación encuentra sustento si ponemos particular observancia en la circunstancia que mientras desde el poder judicial local de primera y segunda instancia se han emitido sentencias con fines estrictamente inculpatorios **algunas veces** [respecto de estas últimas podemos ejemplificar con los fallos *D’Ovidio, Francisco y otra c. PANAGRA* (*Pan*

*American Grace Airways Inc*) de la Cám.Com-Sala B (27 de junio de 1958); *Duré de Casco, Francisca c. Aerolín eas Argentina* de la CNFed, Sala Civil y Com. (25 de junio de 1964); *Delgado de Márquez, Hortencia c. Austral Línea Aéreas S.A* de la CNCCFed, Sala II (8 de noviembre de 1983) y *Hawk Air S.A. c. Estado Nacional* de la CNCCFed, Sala II (26/10/2000); *Güidi Cecil, Mariana y Otros c/Estado Nacional Fuerza Aérea Argentina y Otros s/ Daños y Perjuicios*, Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala III (1 de noviembre de 2011) y *Vaghi n de Filippini, Isabel J. y Otros c/Transportes Aéreos Profesionales S.A. y Otros s/ Lesión y/o Muerte de Pasajero Transp. Aéreo*, Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala I (12 de mayo de 2016), entre otros]; desde la máxima instancia judicial local se han emitido sentencias, a los mismos efectos, aunque de forma constante [respecto de esto último podemos ejemplificar con los fallos *Marino de Rosario, N. c/ Dirección de Aeronáutica de Buenos Aires*” de la C.S.J.N (26 de mayo de 1977) y *Fabro, Víctor y otra c. Río Negro, Provincia de y otros s/daños y perjuicios*, CSJN (9 de noviembre de 2000); entre otros].

A su vez, Santiago y Finn (2016) describieron la configuración de cada una de las subcategorías “error” y “desvío de poder” de modo que:

- a) Al “desvío del poder” lo configuran ciertos elementos característicos que podríamos resumir en:
  - i) Apartamiento del derecho vigente;
  - ii) Fin espurio buscado en beneficio propio o ajeno y
  - iii) Pérdida de imparcialidad.

Asimismo, con relación a la subcategoría “desvío de poder” Santiago y Finn (2016) expresaron que existen ciertos indicios que dan cuenta que se está frente a la presencia de un “desvío de poder”; de los que —para el caso de la configuración de “la conducta”— nos interesa centralmente uno de ellos: la adopción de medidas claramente irrazonables e infundadas (indicio que se encuentra implicado en el objeto de estudio de este trabajo académico).

En cambio:

- b) Al “error” lo conforma una clasificación tripartita:
  - i) Error aislado: no genera responsabilidad de tipo política;
  - ii) Error reiterado: genera responsabilidad política y debe ser sancionado con la figura de “mal desempeño” y
  - iii) Error con consecuencias gravísimas: genera responsabilidad política y debe ser sancionado con la figura de “remoción judicial”.

Específicamente respecto de la subcategoría “error” advertimos que “la conducta” de los jueces de primera y de segunda instancia del poder judicial local encuadra en la tipología de error que hemos indicado en el inciso ii).

## VI. ARGUMENTOS CIENTÍFICOS EXTRAJURÍDICOS EN LA SENTENCIA

### 1. Fallar conforme a derecho

Llegados a este punto, resulta factible dar cuenta que la expresión “fallar conforme a derecho” constituye una de las expresiones que Santiago y Finn (2016) han puesto resalto —de alguna manera— al describir la categoría denominada “apartamiento del derecho”<sup>6</sup> como así también lo ha hecho Amaya (2009). Los primeros, conceptualizando al “apartamiento del derecho” como aquella situación en la que los jueces dictan sentencias cuyo contenido no condice con lo que prescribe el derecho, dando lugar así, a la configuración de sentencias injustas porque no podrían ser reconocidas como jurídicamente válidas; y, la segunda, aludiendo a que la expresión “fallar conforme a derecho” constituye uno de los fines que la profesión de juez debería alcanzar a partir del desarrollo de las virtudes judiciales.

Precisamente, lo que observamos es que el poder judicial local omite fallar conforme a derecho cuando emplea (en el contenido de su sentencia), con carácter estrictamente inculpatario, las conclusiones de los informes técnicos en el marco de procesos judiciales civiles, penales o contenciosos-administrativos en los que se ha suscitado un incidente grave o un accidente de aviación civil.

---

<sup>6</sup> En tal sentido Santiago y Finn (2016) analizaron varios fallos en los que se puso en evidencia que en todos ellos se configuró la categoría “apartamiento del derecho”. Al respecto, podemos mencionar —más no sea a modo ejemplificativo— al menos tres: a) caso “Tribunal Oral Federal de Formosa” en el que la C.S.J.N expresó que la configuración de la categoría apartamiento del derecho se manifestó respecto de las reglas de competencia por cuanto el poder judicial federal (específicamente el Tribunal Oral en lo Criminal Federal de la provincia de Formosa) intervino en la resolución de una acción de amparo; siendo que no se encuentra facultada para intervenir en asuntos reservados por el derecho a las provincias; b) caso “M.O.B” en el que un juez de instrucción ordenó la detención de cincuenta personas que habrían participado de un espectáculo de fútbol profesional, apartándose del derecho por cuanto no observó las pautas previstas en el artículo 283 del Código Procesal Penal de la Nación y tampoco el criterio jurisprudencial referente a la necesaria existencia de un indicio razonable que sustente la sospecha de la posible comisión de un delito a los fines de la detención; c) caso “Lona” en el que un juez federal investigó un delito grave (ejecución y desaparición forzada de detenidos políticos por autoridades militares) recién en el año 1983; siendo que tomó conocimiento de los hechos y de su competencia material y territorial en el año 1976. De modo que, en este caso, el juez incurrió en la categoría “apartamiento del derecho” al omitir investigar “en tiempo” conforme prescribe el derecho.

Entonces, la circunstancia que el poder judicial local omita fallar conforme a derecho supone la inobservancia del contenido de la prescripción normativa (norma de carácter prescriptivo) que establece el plexo normativo interno e internacional aplicable a los incidentes graves y accidentes de aviación civil; por el que, precisamente, se prohíbe el empleo de las conclusiones de los informes de la Junta con fines inculpatorios en el marco de procesos judiciales.

Pensemos incluso lo siguiente: la circunstancia que el poder judicial local omita fallar conforme a derecho frente a las circunstancias descriptas, no puede sustentarse ni siquiera en la existencia de la tipología de argumento que algún sector de la doctrina de la filosofía del derecho argentina denominara “argumento científico no jurídico” (Vigo, 2015); desde el que se expresa que, en ciertas ocasiones —para resolver un caso de índole jurídica— los jueces emplean argumentos que se sustentan en información científica que les es proporcionada desde fuera del ámbito del derecho; tal el caso del informe de histocompatibilidad o la pericia que determina la existencia de una enfermedad.

Y es que, el dictado de sentencias que en cualquier caso —pese a haberse acudido al empleo del argumento científico no jurídico— podrían considerarse “jurídicamente válidas”; no resultarían tales si fuesen dictadas en el marco de procesos judiciales civiles, penales o contenciosos-administrativos en los que media la configuración de un incidente grave o un accidente de aviación civil.

De hecho, un argumento que refuerza la afirmación concerniente a que el empleo del argumento científico no jurídico —en la circunstancia ya señalada— da lugar a la confección de sentencias que podrían considerarse como jurídicamente inválidas, es que son precisamente falaces. El tipo de falacia en que se incurriría es lo que se ha dado en llamar falacia de Hume; esto es, que del ámbito empírico no se deriva, necesariamente, derecho positivo (Hume, 1973). En otras palabras; de los hechos no se derivan, necesariamente, normas de derecho positivo; o bien, que de los hechos (*ser*: plano descriptivo) no se derivan, necesariamente, normas (*deber ser*: plano prescriptivo).

Lo cual, abre paso a la formulación del interrogante acerca de si el poder judicial local — cuando resuelve jurídicamente un caso en los términos expuestos— no arroja una solución prescriptiva, a partir de la descripción que ofrece el informe que emite la Junta.

De ahí entonces, que consideremos menester efectuar una distinción entre:

- a) El empleo que hace el poder judicial local del tipo de argumento denominado “argumento científico no jurídico” con carácter simplemente informativo y
- b) El empleo que hace el poder judicial local del tipo de argumento denominado “argumento científico no jurídico” con carácter atributivo de responsabilidad.

De modo que: en aquellos procesos judiciales civiles, penales o contenciosos-administrativos en los que ha tenido lugar un incidente grave o un accidente de aviación civil, y el poder judicial local empleó en su sentencia el “argumento científico no jurídico”, deberá prestarse especial consideración a la siguiente circunstancia:

- a) Si el poder judicial local empleó el “argumento científico no jurídico” con carácter simplemente informativo: en cuyo caso no incurre en responsabilidad ética judicial por fallar conforme a derecho y, tampoco, incurre en la falacia de Hume.
- b) Si el poder judicial local empleó el “argumento científico no jurídico” con carácter atributivo de responsabilidad: en cuyo caso incurre en responsabilidad ética judicial por omitir fallar conforme a derecho e incurre, a su vez, en la falacia de Hume.

Esta distinción nos insta, ineludiblemente, a reflexionar acerca de la necesidad de formular una prescripción ética para evitar que el poder judicial local incurra en la conducta que, someramente, hemos descripto en el inciso b).

## **2. Propuesta alternativa**

Tal como adelantáramos anteriormente, a fin de evitar que en el marco de procesos judiciales (sean estos civiles, penales o contenciosos-administrativos), el poder judicial

local dicte sentencias en las que se empleen las conclusiones del informe técnico de la Junta con carácter estrictamente inculpatario, nos parece conveniente idear una propuesta de solución alternativa a las que, de momento, se elaboraron desde el ámbito doctrinario aeronáutico argentino.

En tal sentido, nuestra propuesta consiste en formular una prescripción ética que el poder judicial local debiera observar y que se limita, tan sólo, al análisis del tipo de argumento denominado “argumento científico no jurídico” con carácter atributivo de responsabilidad.

Al respecto, aclaramos que la formulación de la prescripción ética que proponemos se deriva del contenido de los Códigos de Ética Judicial ya existentes y expresa lo siguiente:

*El juez, que al resolver jurídicamente un caso, adopte información proporcionada por una disciplina científica ajena al ámbito del derecho debe procurar que su empleo **no implique apartamiento del derecho.***

Recordemos que uno de los supuestos de configuración de la categoría “apartamiento del derecho” lo constituye la circunstancia que el poder judicial local —en el marco de procesos judiciales (civiles, penales o contenciosos-administrativos) en los que se hayan producido incidentes graves o accidentes de aviación civil— dicte sentencias que contengan “argumentos científicos no jurídicos” con carácter atributivo de responsabilidad.

Como puede apreciarse, si bien con la sanción de la Ley sobre Seguridad en el Transporte —que prohíbe expresamente el empleo de los informes que emite la Junta para determinar responsabilidades o asignar culpas (conf. artículos 17 y 20)— se limita, desde el punto de vista normativo, la configuración de “la conducta” por el poder judicial local; creemos que es desde la comprensión de la significación que reviste la terminología “sabiduría práctica” (Amaya, 2009) o “razón práctica” (Amaya y Michelson, 2013) que cobra fuerza tal prescripción ética.

En esta línea de razonamiento cabe tener presente que, si el poder judicial local toma conciencia de la significación que revisten los términos aludidos precedentemente advertirá que sólo el empleo del tipo de argumento denominado “argumento científico no jurídico”

con carácter simplemente informativo, es el único que no trae aparejada responsabilidad ética judicial.

Somos conscientes —y a esto ya lo hemos mencionado en el Capítulo V “Atribución de responsabilidad ética judicial: algunos lineamientos fundamentales para su aplicación en el derecho aeronáutico”— que la significación de la categoría “apartamiento del derecho” que Santiago y Finn (2016) han formulado sólo resulta aplicable frente a normas de carácter prescriptivo; lo cual resulta conteste con el plexo normativo aeronáutico en materia de incidentes graves y accidentes de aviación civil.

Sin embargo, creemos que la adopción de la propuesta de Amaya (2009) en cuanto a la elaboración de una teoría de la ética de las virtudes judiciales en la que el juez asuma un verdadero compromiso con los fines de la profesión —uno de los cuales lo constituiría la emisión de decisiones judiciales conforme a derecho— permitiría eventualmente, sortear el problema concerniente a la identificación de cuándo se configura un supuesto de “apartamento del derecho” frente a normas que no revisten, estrictamente, carácter prescriptivo.

Ello, por cuanto si se ha expresado que la excelencia profesional del juez se refleja a través de las virtudes judiciales que se ponen en práctica en el desarrollo de la actividad judicial (Amaya, 2009) dado que lo que tiene en mira es la preservación de los bienes implicados en el caso (Vigo 2007 y 2018); entonces, la realización con plenitud del bien *per se* subyacerá al carácter que revista aquella norma que el juez habrá de aplicar (sea ésta prescriptiva o no prescriptiva).

Ahora bien, tal como anticipáramos, sostenemos que la formulación de la prescripción ética que hemos propuesto, tiene su origen en el contenido de los Códigos de Ética Judicial existentes.

A modo simplemente ejemplificativo, mencionamos a continuación, algunos de los principios de ética judicial dentro de los que podrían considerarse comprendidos la significación que reviste la aludida prescripción ética:

- a) En el caso del Código Iberoamericano de Ética Judicial<sup>7</sup>, la prescripción ética judicial que hemos propuesto encuentra sustento, por ejemplo, en el principio de ética judicial iberoamericana denominado “Motivación” (Capítulo III); en cuyo uno de sus artículos se define a la motivación como aquel acto por el que el juez expresa de manera ordenada y clara, razones jurídicamente válidas para justificar una decisión y
- b) En el caso del Código de Ética Judicial de la Provincia de Santa Fe, la prescripción ética judicial que hemos propuesto encuentra sustento, por ejemplo, en el principio fundamental denominado “Conciencia Funcional” (Capítulo III); en cuyo uno de sus incisos se expresa que los jueces de tal provincia deben resolver desde el derecho vigente, con *imperium* y prudencia, cada uno de los casos que resultan de su competencia.

Expuesto ello, creemos que nuestra propuesta toma en consideración, sin lugar a duda, los aportes que realizaron los doctrinarios aeronáuticos argentinos que ya hemos mencionado.

Ello así, dado que: a) La consideración, por el poder judicial local, de la naturaleza jurídica que revisten los informes técnicos que emite la Junta en tanto “actos de información” —tal como lo sostuviera la jurisprudencia española— Capaldo (2012) y b) La necesidad que la máxima instancia del poder judicial local observe el plexo normativo interno e internacional en materia de incidentes graves y accidentes de aviación civil (Marón, 2014), fueron debidamente receptados en la ideación de nuestra propuesta:

- a) Por un lado, mediante la necesidad de efectuar una distinción entre el “argumento científico no jurídico” atributivo de responsabilidad y el “argumento científico no jurídico” simplemente informativo y
- b) Por el otro, mediante el desarrollo de la categoría “apartamiento del derecho”.

---

<sup>7</sup> Dado que a través de este código se propone la adhesión voluntaria de los distintos jueces iberoamericanos (conf. párrafo “XI. Un Código Modelo como fruto de un dialogo racional y pluralista”), los jueces del fuero federal argentino —que resultan competentes para el tratamiento de cuestiones aeronáuticas civiles, comerciales, contencioso-administrativas y penales (conf. artículo 198 del C.A)— quedan comprendidos en cuanto a la consideración de la voluntariedad de su adhesión.

## VII. CONCLUSIONES

Así, con respecto al **objetivo general** que consistía en indagar sobre del uso inculpatório que realiza el poder judicial local respecto de las conclusiones del informe técnico de los incidentes graves y de los accidentes de aviación civil, advertimos que en el marco de procesos judiciales civiles, penales y contenciosos-administrativos en los que se ha suscitado un incidente grave o un accidente de aviación civil, el poder judicial local —con prescindencia de la instancia que se trate— emite sentencias con carácter inculpatório. Ello se basa principalmente en las conclusiones del informe técnico que elabora la Junta.

Al proceder judicial señalado anteriormente lo hemos denominado “la conducta”.

Tengamos presente que hemos dado cuenta de esta circunstancia no solamente a partir del análisis de la producción bibliográfica aeronáutica de especialistas en la materia; sino además, a partir de la búsqueda de jurisprudencia local correspondiente a los últimos diez años que confirma ese proceder judicial.

En tal sentido, expresamos que existe una correspondencia entre la instancia del poder judicial de la República Argentina que realiza la conducta y la subcategoría en la que incurren con el ejercicio de aquélla; de modo que:

- a) Los jueces de primera y de segunda instancia de la República Argentina incurren en la subcategoría que Santiago y Finn (2016) han denominado “error” y
- b) Los jueces de la máxima instancia del poder judicial de la República Argentina incurren en la subcategoría que Santiago y Finn (2016) han denominado “desvío del poder”.

Por otra parte, con respecto al **primer objetivo específico** que alude a la descripción del empleo que hace el poder judicial local respecto de las conclusiones del informe técnico que emite la Junta en tanto “argumento científico no jurídico” —tipología de argumento identificada por Vigo (2015) que consiste en que el juez emplea una información que

cuenta con el aval de una determinada disciplina científica distinta al derecho con el objeto de resolver un caso jurídico— advertimos que la indudable validez que podría revestir el empleo de dicha tipología argumentativa en cualquier caso judicial, no resulta tal cuando media la configuración de un incidente grave o de un accidente de aviación civil. Ello, por cuanto precisamente en este último caso, el empleo de este tipo de argumento importa la omisión de fallar conforme a derecho.

Recordemos que conforme lo establecido en el plexo normativo que resulta aplicable en materia aeronáutica y que hemos denominado —a los fines del presente— “marco regulatorio” se prohíbe que el poder judicial local emplee las conclusiones de los informes técnicos que emite la Junta con carácter atributivo de responsabilidad en el marco de procesos judiciales en los que se haya configurado un incidente grave o un accidente de aviación civil.

Asimismo, hemos puesto de resalto que el empleo del argumento científico no jurídico frente a circunstancias como las descritas en el párrafo que antecede, da lugar —de alguna manera— a la configuración de la falacia de Hume; según la cual de los hechos no se derivan necesariamente normas.

De ahí entonces que nos hayamos propuesto realizar una distinción entre el empleo que realiza el poder judicial local respecto de la tipología de argumento denominada “argumento científico no jurídico”, de modo que:

- a) Si el poder judicial local emplea el “argumento científico no jurídico” con carácter simplemente informativo: no incurre en responsabilidad ética judicial por fallar conforme a derecho y tampoco incurre en la falacia de Hume y
- b) Si el poder judicial local emplea el “argumento científico no jurídico” con carácter atributivo de responsabilidad: incurre en responsabilidad ética judicial por omitir fallar conforme a derecho y, a su vez, incurre en la falacia de Hume.

Por otra parte, respecto al **segundo objetivo específico** relacionado con el discernimiento acerca de si el proceder judicial local —que conforme la distinción propuesta consiste en el

empleo que hace el poder judicial local del “argumento científico no jurídico” con carácter atributivo de responsabilidad— encuadra dentro de la ética judicial o por el contrario no; adelantamos que la respuesta se corresponde con ésta última.

A tal efecto, adoptamos no solo la conceptualización de ética judicial que formuló Vigo (2007) por cuanto con ella se alude a la felicidad que proporciona al juez, la obtención de determinados bienes que se encuentran implicados en el cumplimiento de la actividad judicial: los de los justiciables, los de los abogados, los de los colegas, los de la sociedad, los de los auxiliares, los del personal del juez y los del derecho; sino también la posibilidad que se configure un supuesto de responsabilidad ética judicial cuando el juez vulnera tales bienes.

Sin embargo, si bien nos inclinamos por adherir a aquella postura en cuanto a la conceptualización de la ética judicial, pusimos de manifiesto la conveniencia de la adopción de una visión integradora de la ética (Llano, 2017). Lo cual, supone la consideración de varios de sus componentes: normas (deberes y prohibiciones), bienes y virtudes en un justo equilibrio. Perspectiva, ésta que nos permite escapar del empleo de visiones fragmentadas de la ética que solo ponen foco en uno de estos elementos.

A su vez, expresamos que tanto Santiago y Finn (2016) —de quienes tomamos en consideración la tesis que formularon en cuanto a que es posible que el poder judicial local incurra en responsabilidad política por el contenido de sus sentencias— como así también Amaya (2009) —quien afirma la existencia de una correspondencia entre las “virtudes judiciales” y la argumentación jurídica— tienen presente la importancia que reviste la significación de la expresión “fallar conforme a derecho”.

Los primeros, lo han dejado entrever en oportunidad de conceptualizar la categoría denominada “apartamiento del derecho” como aquella situación en la que los jueces dictan sentencias cuyo contenido no condice con lo que prescribe el derecho, dando lugar así, a la configuración de sentencias injustas porque no podrían ser reconocidas como jurídicamente válidas; y, la segunda, lo explicitó al afirmar que la expresión “fallar conforme a derecho”

constituye uno de los fines que la profesión de juez debería alcanzar a partir del desarrollo de las virtudes judiciales.

Consecuentemente, resulta claro advertir que en el marco de procesos judiciales civiles, penales o contenciosos-administrativos en los que se configure un incidente grave o un accidente de aviación civil, el poder judicial local no debe incurrir en la omisión a la observancia de la significación que reviste la expresión “**fallar conforme a derecho**”.

Expresión que, tal como hemos expresado, sólo aplica respecto de normas de carácter prescriptivo (tal nuestro caso bajo análisis); por cuanto el plexo normativo aeronáutico que resulta aplicable a nuestra unidad de análisis prohíbe el empleo de las conclusiones de los informes que emite la Junta con carácter inculpatario en el marco de procesos judiciales.

De este modo, una propuesta alternativa a las dos que han elaborado doctrinarios aeronáuticos argentinos de reconocida trayectoria, se corresponde con formular una prescripción ética que se deriva de los principios de los Códigos de Ética Judicial ya existentes.

En tal sentido, estamos convencidos que la observancia de tal prescripción ética coadyuvaría a evitar que el poder judicial local incurra, mediante la realización de la conducta, en las subcategorías “error” o “desvío del poder” que integran la categoría “apartamiento del derecho” a las que hicieran referencia Santiago y Finn (2016).

Así, la prescripción ética se correspondería con la siguiente:

*El juez, que al resolver jurídicamente un caso, adopte información proporcionada por una disciplina científica ajena al ámbito del derecho debe procurar que su empleo **no implique apartamiento del derecho.***

A partir de esto, expresamos que del mismo modo en que hemos adoptado la conceptualización de ética judicial que formuló Vigo (2007) como así también la posibilidad que se configure un supuesto de responsabilidad ética judicial cuando el juez vulnera bienes que se encuentran implicados en el cumplimiento de la actividad judicial;

hemos tomado en consideración el análisis de los dos Códigos de Ética Judicial en cuya redacción intervino aquél jurista; a los fines de la ideación de tal prescripción.

En tal sentido, advertimos que la estructura que reviste el Código Iberoamericano de Ética Judicial y el Código de Ética Judicial de la Provincia de Santa Fe le brinda un tratamiento específico a los principios de la ética judicial; algunos de los cuales respaldan la significación que reviste la prescripción ética que hemos propuesto. Prescripción ética que, estrictamente, se deriva del análisis de los principios de los Códigos de Ética Judicial ya existentes.

Ahora bien, pensemos lo siguiente: esta prescripción ética cobra además sentido, si el poder judicial local comprende la significación que reviste la terminología “sabiduría práctica” (Amaya, 2009) o “razón práctica” (Amaya y Michelson, 2013); la que —eventualmente— le permitirá dar cuenta que sólo el empleo del “argumento científico no jurídico” con carácter simplemente informativo no trae aparejada responsabilidad ética judicial. Precisamente, por cuanto en esos casos el poder judicial local falla conforme a derecho y, por supuesto, no incurre en la falacia de Hume.

Porque, además, si el poder judicial local acude al empleo de una teoría de la ética de las virtudes, podrá prescindir del análisis concerniente a la determinación de las circunstancias en que el poder judicial local incurre en la categoría “apartamiento del derecho” cuando se encuentra frente a normas que no revisten carácter prescriptivo.

A su vez, advertimos la conveniencia que arroja la circunstancia que esta prescripción ética se haya redactado con cierta amplitud. Amplitud que resulta incluso conteste con la amplitud de casos a que muy probablemente, dará lugar la aplicación de la Ley de Seguridad en el Transporte; la que a la fecha de presentación de esta tesis —reiteramos— no ha sido aún reglamentada.

Precisamente, la amplitud a la que hacemos referencia encuentra sustento en que esta ley extendió los clásicos parámetros que actualmente se exigen respecto de la seguridad aérea internacional a diversos modos de transporte tales como: el marítimo, el ferroviario, el

automotor, etc; creó la Junta de Seguridad en el Transporte (la que sustituirá a la Junta) e incorporó la investigación de “simples incidentes”.

Con lo cual, tal como pusiéramos de manifiesto en el Capítulo “I. Introducción”, la falta de conocimiento que el poder judicial local pudiera revestir con relación al Derecho Aeronáutico —tal es el caso del poder judicial local de primera y segunda instancia (subcategoría “error”) según hemos podido dar cuenta a partir del desarrollo de este trabajo académico— podría subsanarse apelando a:

- a) La comprensión del peculiarismo que reviste la investigación que lleva adelante la Junta o bien
- b) La ética judicial a través de la observancia de la prescripción ética que hemos propuesto.

De igual modo, el desvío de poder —la otra subcategoría que integra la categoría “apartamiento del derecho”— en que incurre la máxima instancia del poder judicial local con la realización de la conducta, podría igualmente evitarse a partir de la exigencia en la observancia del contenido de la prescripción ética que hemos propuesto.

En definitiva, lo que proponemos es que el poder judicial local analice los casos judiciales civiles, penales o contenciosos-administrativos en los que se hubiese configurado un incidente grave o un accidente de aviación civil a partir de la comprensión de: a) el peculiarismo que reviste la investigación que lleva adelante la Junta o bien b) la ética judicial a través de la observancia del contenido de la prescripción ética propuesta.

En tal sentido, creemos que ambos caminos coadyuvan a que el poder judicial local dicte sentencias conforme a derecho.

La expresión “fallar conforme a derecho” supone —a partir del dictado de la Ley sobre Seguridad en el Transporte— que el poder judicial local no podrá prescindir de la observancia de su contenido, en cuanto a la prohibición del empleo de las conclusiones de los informes técnicos que emite la Junta con carácter inculpatario en el marco de procesos judiciales (conf. artículo 17 de la aludida ley).

Como puede apreciarse, la inclusión de una norma prevista en ese sentido en un texto normativo como es el caso de una ley, le resta oportunidad al poder judicial local para omitir fallar conforme a derecho.

Afirmamos esto por cuanto, tenemos particularmente la impresión que, antes del dictado de la Ley de Seguridad en el Transporte, la inexistencia de unanimidad en el ámbito doctrinario aeronáutico internacional con relación a la naturaleza jurídica que revisten los Anexos al Convenio, no resultaba un argumento inválido a los fines que el poder judicial local omitiera fallar conforme a derecho. Sin embargo, a partir de la sanción de esta ley, el simple argumento de la indefinida naturaleza jurídica que revisten los Anexos al Convenio pierde validez y es superado por la naturaleza jurídica que reviste la ley; cuyo contenido el poder judicial local deberá, necesariamente, observar.

Finalmente, el interrogante acerca de si efectivamente, la tan característica discrecionalidad del poder judicial local dejará de ser tal a partir de la sanción de la Ley sobre Seguridad en el Transporte, constituye un interrogante que sólo el transcurso del tiempo nos ayudará a evacuar.

## BIBLIOGRAFÍA

### Libros

- AMAYA, A y LAI, H. Hock (2013). *Law, Virtue and Justice*. Oxford: Hart Publishing.
- ANDRUET, A. S; ATIENZA, M; VIGO, R. L; DE LA TORRES DÍAZ, F. J; RUIZ CHAPARRO, A. B; DIAZ VILLAFANA, M. C...STEIDEL FIGUEROA, S. (2018). ANDRUET, A. S. (Dir.), *Ética Judicial*. Buenos Aires: Astrea.
- CASEROTTO MIRANDA, C. (2019). *Los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Buenos Aires: La autora.
- CASTRO JOZAMI, J. V. (2019). *Manual de Derecho del Transporte. Aspectos Teóricos y prácticos*. San Miguel de Tucumán: Bibliotex
- CHAMI, D. (2009). *Manual de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Abeledo-Perrot.
- FINNIS, J. (2011). *Reason in Action: Collected Essays* (V. I).USA: Oxford University Press.
- FOGLIA, R.A; MERCADO, ANGEL, R y MELLONE, E. (1968). *Jurisprudencia Aeronáutica Argentina*. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires.
- FOLCHI, M. O. (2015). *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política Aeronáutica Civil*, T. I. Buenos Aires: Astrea.
- LOSADA, F. R. (2018). *Derecho del transporte*. Buenos Aires: Astrea.
- LUONGO, N. E. (2019). *Tratado de daños y perjuicios en el Transporte Aéreo*. Buenos Aires: Ad-Hoc.
- SALDAÑA, J. S (2016). *El papel de la ética judicial en el nuevo modelo de juez del Estado Constitucional de derecho*. México: Porrúa.
- SANTIAGO, A; FINN, S; GATITINONI DE MUJÍA, M. G; ETCHEVERRY, J. B; GARCÍA-MANSILLA M. J; RUBIO M. M...LINDE, G. (2016). SANTIAGO, A (Dir). *La Responsabilidad de los jueces por el contenido de sus decisiones jurisdiccionales. Marco Teórico y Análisis de algunos casos paradigmáticos*. Buenos Aires: Thomson Reuters- La Ley.
- VIDELA, ESCALADA, F. N. (1976). *Derecho Aeronáutico*, T. IV (Vol. A). Buenos Aires: Víctor P. de Zavalía.
- VIGO, R. L. (2007). *Ética y responsabilidad judicial*. Buenos Aires: Rubinzal-Culzoni.
- VIGO, R. L. (2015). *Interpretación (Argumentación) jurídica en el Estado de Derecho Constitucional*. Buenos Aires: Rubizal-Culzoni.

### Libros on line

AMAYA NAVARRO, M. A. (2009). *Virtudes Judiciales y Argumentación. Una aproximación a la ética jurídica*. México: Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación. Disponible en:

[http://www.filosoficas.unam.mx/~amaya/publicaciones/06\\_virtudes.pdf](http://www.filosoficas.unam.mx/~amaya/publicaciones/06_virtudes.pdf) [Fecha de consulta: 07/03/2020].

CALERO, J. M y RONDA, J (2000). *Manual de Periodismo Judicial*. Madrid: Universidad de Sevilla. Disponible en: <http://grupo.us.es/grehcco/wp-content/uploads/2018/05/ambitos-6-compress.pdf> [Fecha de consulta: 29/01/2020].

DE ZAN, J. (2004). *La ética, los derechos y la justicia*. Montevideo. Disponible en: <http://www.corteidh.or.cr/tablas/23356.pdf> [Fecha de consulta: 28/01/2020].

HUME, D. (1973). *Treatise of Human Nature*. London: Oxford University Press. Disponible en: <https://b-ok.cc/md5/B52D10C2FC8943D3C0D982B60283E9A5> [Fecha de consulta: 19/04/2020].

LLANO, A. (2017). *La vida lograda*. Disponible en: [https://www.planetadelibros.com/libros\\_contenido\\_extra/35/34673\\_La\\_vida\\_lograda.pdf](https://www.planetadelibros.com/libros_contenido_extra/35/34673_La_vida_lograda.pdf) [Fecha de consulta: 05/04/2020]. Barcelona: Planeta

ROSS, S. R y WOISCHNIK, J. (2005). *Códigos de ética judicial. Un estudio de derecho comparado con recomendaciones para los países latinoamericanos*. Montevideo: Konrad-Adenauer-Stiftung. Disponible en: [https://www.kas.de/c/document\\_library/get\\_file?uuid=7bdc35f-2370-25e5-f21d-2887c913f47d&groupId=252038](https://www.kas.de/c/document_library/get_file?uuid=7bdc35f-2370-25e5-f21d-2887c913f47d&groupId=252038) [Fecha de consulta: 12/04/2020]

### Capítulos de libro

ATIENZA, M. (2018). Ética de jueces y fiscales. En ANDRUET, A. S; ATIENZA, M; VIGO, R. L; DE LA TORRES DÍAZ, F. J; RUIZ CHAPARRO, A. B; DIAZ VILLAFANA, M. C...STEIDEL FIGUEROA, S. (2018). ANDRUET, A (Dir). *Ética Judicial* (pp. 27-46). Buenos Aires: Astrea.

CEJAS, M. G. (2000). Naturaleza jurídica de la investigación de los accidentes de aviación y su incidencia en el proceso civil (pp. 247-256). En *Temas de Aviación Comercial y Derecho Aeronáutico y Espacial III*. Buenos Aires: ALADA-UADE.

ETCHEVERRY, J. B. (2016). Sobre la única respuesta correcta y la discrecionalidad judicial. En *La Responsabilidad de los jueces por el contenido de sus decisiones jurisdiccionales. Marco Teórico y Análisis de algunos casos paradigmáticos* (pp. 157-180). Buenos Aires: Thomson Reuters-La Ley.

GUERRERO LEBRÓN, M. J. (2013). La investigación técnica de los accidentes aéreos y los procesos judiciales paralelos. En *La nueva ordenación del mercado de transporte* (pp. 573-585). Madrid: Marcial Pons.

LLANO, A. (1962). Ética y Teoría General de la Acción. En Parsons, T y Shils, E, *Toward a General Theory of Action* (pp. 90-100). Cambridge: Harvard University Press. Disponible en: <https://www.philosophicalnews.com/wp-content/uploads/2017/07/7.8.pdf> [Fecha de consulta: 05/04/2020].

PARDO TOVAR, D. (2000). Aviación Comercial y Derecho Aeronáutico y Espacial III. En *Temas de Aviación Comercial y Derecho Aeronáutico y Espacial III* (pp. 247-256). Buenos Aires: ALADA-UADE.

PELLEGRINO, F. (2016). Principales aspectos jurídicos que presenta la seguridad aeronáutica. En *ALADA en Bilbao. XXXIX Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial. VIII Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico* (pp. 293-300). Buenos Aires: ALADA.

SANTIAGO, A. y FINN, S. (2016). Un principio que reconoce algunas excepciones. En *La Responsabilidad de los jueces por el contenido de sus decisiones jurisdiccionales. Marco teórico y análisis de algunos casos paradigmáticos* (pp. 43-66). Buenos Aires: Thomson Reuters- La Ley.

TINTI, G. (2006). El juez: derecho y ética. Virtudes y convicciones de los magistrados judiciales. En *Virtudes Judiciales en el contexto actual* (pp. 19-63). Córdoba: Centro de Perfeccionamiento Ricardo C. Núñez.

VIGO, R. L. (2018). Ética profesional: especificidad, importancia y actualidad. En ANDRUET, A. S; ATIENZA, M; VIGO, R. L; DE LA TORRES DÍAZ, F. J; RUIZ CHAPARRO, A. B; DIAZ VILLAFANA, M. C...STEIDEL FIGUEROA, S. (2018). ANDRUET, A (Dir). *Ética Judicial* (pp. 47-66). Buenos Aires: Astrea.

#### Artículos doctrinarios on line

BARRERO ORTEGA, A. (2001). Juicios paralelos y constitución: su relación con el periodismo. En *Revista Internacional de Comunicación*, N° 6 (pp. 171-189). Disponible en: <https://revistascientificas.us.es/index.php/Ambitos/article/view/9449/8232> [Fecha de consulta: 29/01/2020].

BAUMGRATZ, M y THURY CORNEJO, V (2010). Derecho a la información judicial: un desafío para tribunales, medios de comunicación y periodistas. En *Revista Académica de la Federación Latinoamericana de Facultades de Comunicación Social*, N° 82 (pp. 1-8). Disponible en Dialnet: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3728277> [Fecha de consulta: 29/01/2020].

BUNGE CAMPOS, L. M. (2015). Jueces y redes sociales: perspectiva desde la ética judicial. En *Ética Judicial*, Cuaderno 7, (V. 2), (pp. 6-20). Disponible en:

<http://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2015/10/miscelaneas42274.pdf> [Fecha de consulta: 13/03/2020].

CAPALDO, D. G. (2003). Norma jurídica e investigación técnica de accidentes de aviación: de cómo la ineficacia del derecho pone en riesgo el principio de seguridad aeronáutica. En *Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial*. Disponible en: <https://cedaeonline.com.ar/2012/12/26/norma-juridica-e-investigacion-tecnica-de-accidentes-de-aviacion-de-como-la-ineficacia-del-derecho-pone-en-riesgo-el-principio-de-seguridad-aeronautica/> [Fecha de consulta: 28/01/2020].

CAPALDO, D. G. (2003). Investigation of Aircraft Accidents and Incidents in Latin America (Part I y II). En *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* [ISSN: 0340-832] (*German Review of Air and Space Law*), N° 3 (pp. 332-354). Disponible en Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial: <https://cedaeonline.com.ar/2013/05/20/investigation-of-aircraft-accidents-and-incidents-in-latin-america-part-i/> [Fecha de consulta: 1/02/2020].

CAPALDO, D.G. (2009). Seguridad y diseño de aeronaves. En *Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial*. Disponible en: <https://cedaeonline.com.ar/2012/12/26/seguridad-y-diseno-de-aeronaves/> [Fecha de consulta: 1/02/2020].

CAPALDO, D. G. (2012). La investigación de accidentes e incidentes en sus aspectos técnicos y jurídicos. En *Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial*. Disponible en: <https://cedaeonline.com.ar/2012/12/26/la-investigacion-de-accidentes-e-incidentes-en-sus-aspectos-tecnicos-y-juridicos/> [Fecha de consulta: 23/01/2020].

CAPALDO, D. G. (2014). La contribución del proceso de investigación de accidentes e incidentes a la gestión de la seguridad operacional. En *Researchgate.net*. Disponible en: [https://www.researchgate.net/profile/Griselda\\_Capaldo/publication/263965787\\_LA\\_CONTRIBUCION\\_DEL\\_PROCESO\\_DE\\_INVESTIGACION\\_DE\\_ACCIDENTES\\_E\\_INCIDENTES\\_A\\_LA\\_GESTION\\_DE\\_LA\\_SEGURIDAD\\_OPERACIONAL\\_PANEL SOBRE INTERACCION ENTRE EL PROCESO JUDICIAL Y LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES\\_LAS\\_/links/0a85e53c6d88601330000000.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Griselda_Capaldo/publication/263965787_LA_CONTRIBUCION_DEL_PROCESO_DE_INVESTIGACION_DE_ACCIDENTES_E_INCIDENTES_A_LA_GESTION_DE_LA_SEGURIDAD_OPERACIONAL_PANEL SOBRE INTERACCION ENTRE EL PROCESO JUDICIAL Y LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES_LAS_/links/0a85e53c6d88601330000000.pdf) [Fecha de consulta: 28/01/2020].

COSENTINO, E. T. (2002). Investigación de accidentes e incidentes aéreos. Aspectos técnicos, jurídicos y humanos. En *XXXI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial*, (pp. 135-151). Madrid: Fundación AENA.

DE FAZIO (2019). Sobre el concepto de ética judicial. En *Revista Electrónica Instituto de Investigaciones Ambrosio L. Gioja*, N° 22 (pp. 100-111). Disponible en: <http://www.derecho.uba.ar/investigacion/documentos/2019-federico-de-fazio-sobre-el-concepto-de-etica-judicial.pdf> [Fecha de consulta: 12/02/2020].

DONATTO, A. M. (2015). La O.A.C.I y el terrorismo aeronáutico. En *Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial*. Disponible en:

<https://cedaeonline.com.ar/2015/09/16/la-oaci-y-el-terrorismo-aeronautico/> [Fecha de consulta: 28/03/2020].

DONATTO, A. M. (2015). Diferencia entre incidente y accidente. Comentario al fallo Marchese, Carlos A. c/Mercantil Andina Cía. de Seguros SA y Otro s/Daños y Perjuicios. En *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico* (N° 28). Disponible en: <https://www.rlada.com/pop.php?option=articulo&Hash=0803bac85b8893a4f5f883ad343416cd> [Fecha de consulta: 23/01/2020].

FERNANDEZ GARCÍA, E. (2007). Los jueces buenos y los buenos jueces. Algunas sencillas reflexiones y dudas sobre la ética judicial. En *Revista Derechos y Libertades*, N° 19 (pp. 17-35). Disponible en: [file:///C:/Users/cintia/Downloads/Los\\_jueces\\_buenos\\_y\\_los\\_buenos\\_jueces.\\_A%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/cintia/Downloads/Los_jueces_buenos_y_los_buenos_jueces._A%20(1).pdf) [Fecha de consulta: 23/02/2020].

GONZALEZ-LEBRERO, R. A. (2018). Accidentes e incidentes de aviación y su investigación técnica. En *Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial*. Disponible en: <https://cedaeonline.com.ar/2018/04/04/accidentes-e-incidentes-de-aviacion-y-su-investigacion-tecnica/> [Fecha de consulta: 28/01/2020].

GUERRERO, F. E. (2017). Notas sobre el control de la salud de los pilotos de las líneas aéreas a partir de la investigación del accidente del vuelo de la compañía aérea “Germanwings”. En *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico* (N° 36). Disponible en: <https://www.rlada.com/pop.php?option=articulo&Hash=c3e0b3989b35674789bbaad933565cee> [Fecha de consulta: 23/01/2020].

HERNÁNDEZ RODRIGUEZ, A (2012). Accidentes aéreos y *forum non conveniens*. Algunas cuestiones en torno al asunto honeywell en España. En *Cuadernos de Derecho Transnacional*. Disponible en: [https://e-  
revistas.uc3m.es/index.php/CDT/article/view/1624/701](https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT/article/view/1624/701) [Fecha de consulta: 28/01/2020].

IBAÑEZ, P. A. Ética de la función de juzgar. En *El Dial*. Disponible en: [file:///C:/Users/cintia/Downloads/Dialnet-EticaDeFuncionDeJuzgar-174850%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/cintia/Downloads/Dialnet-EticaDeFuncionDeJuzgar-174850%20(4).pdf) [Fecha de consulta: 26/04/2020].

KNOBEL, H (2019). La nueva Ley de Seguridad en el Transporte. En *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico* (N° 51). Disponible en: <https://www.rlada.com/pop.php?option=articulo&Hash=fc1b16ed25d5cb5726656c407d69d063> [Fecha de consulta: 23/01/2020].

LELLO, I. G. (2001). Justicia Penal y medios de comunicación. En *Revista Latina de Comunicación Social*, (V. 4º), N° 41 (pp. 1-2). Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/819/81944104.pdf> [Fecha de consulta: 29/01/2020].

LOPEZ LASTRA, M. (2005). Herramientas para entender la relación jueces-periodistas. En *Revista Latina de Comunicación Social*, (Vol. 8), N° 9 (pp. 1-7). Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/819/81985904.pdf> [Fecha de consulta: 29/01/2020].

MARÓN, G. (2014). El accidente aéreo y los procesos judiciales. En *Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial*. Disponible en: <https://cedaeonline.com.ar/2014/09/02/el-accidente-aereo-y-los-procesos-judiciales/> [Fecha de consulta: 23/01/2020].

ORTIZ, L. E y CAPALDO, D.G. (2000). Can Justice Use Technical and Personal Information Obtained Through Aircraft Accident Investigation? En *Journal of Air Law and Commerce* [ISSN 0021-8642] - *Southern Methodist University - School of Law*, (V. 65), N° 2 (pp. 263-277). Disponible en: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1544&context=jalc> [Fecha de consulta: 1/02/2020].

ORTIZ, L. E. y CAPALDO, G. D. (2004). Juridical and technical aspects of the investigation of aviation accidents and incidents in Argentina and in Latin America. En *International Society of Air Safety Investigators*, Vol. 4 - N° 2 (pp. 1-13). Disponible en: <https://www.asasi.org/papers/2004/Oritz%20et%20al%20Judicial%20Aspects%20ISASI04.pdf> [Fecha de consulta: 28/01/2020].

RONDA IGLESIAS, J. Los retos del periodismo judicial. En *Revista Latina de Comunicación Social* (pp. 121-130). Disponible en: [https://www.researchgate.net/publication/26527455\\_Los\\_retos\\_del\\_periodismo\\_judicial](https://www.researchgate.net/publication/26527455_Los_retos_del_periodismo_judicial) [Fecha de consulta: 28/01/2020].

STEIDEL FIGUEROA, S. (2008). Disciplina judicial y ética de los jueces: algunas controversias y propuestas. En *Criterio Jurídico* (V. 8). Disponible en: <https://revistas.javerianacali.edu.co/index.php/criteriojuridico/article/view/309/1132> [Fecha de consulta: 07/03/2020].

### Textos normativos

Convención sobre Aviación Civil Internacional. En *Administración Nacional de Aviación Civil*. Disponible en: [https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/7300\\_cons.pdf](https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/7300_cons.pdf) [Fecha de consulta: 28/01/2020].

Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional “Investigación de Accidentes Incidentes de Aviación”, Undécima Edición, Julio 2016. Disponible en: <https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/anexos-oaci/anexo-13.pdf> [Fecha de consulta: 28/01/2020].

Ley N° 17.283 (Código Aeronáutico Argentino). En *Infoleg*. Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm> [Fecha de consulta: 25/01/2020].

Ley N° 27.514. En *Infoleg*. Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/325000-329999/327264/norma.htm>  
[Fecha de consulta: 28/01/2020].

Decreto N° 239/2007. En *Infoleg*. Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/125000-129999/126444/norma.htm>  
[Fecha de consulta: 28/01/2020].

Decreto N° 934/1970. En *blog del Dr. Calleja*. Disponible en: <http://www.doctorcalleja.com.ar/Archivos/invest%20accidentes%20dec%20934-70.html>  
[Fecha de consulta: 11/04/2020].

### Jurisprudencia

República Argentina. Cámara Nacional Federal (Sala Civil y Comercial). (7 de marzo de 1967). *Aquino, Olga y otros c. Aerolíneas Argentinas*. (Firmantes). Dacharry, J. A., Safontás, S. P. (Firmantes).

República Argentina. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala I. 29 de junio de 2017. *Badessich, Andrés J. y Otros c/ Estado Nacional y Otros s/Lesión y/o Muerte de Pasajeros*. De las Carreras, F., Najurieta, M.S., Guarinoni, R. V. (Firmantes).

República Argentina. Corte Suprema de Justicia de la Nación. 9 de noviembre de 2000. *Fabro, Víctor y otra c. Río Negro, provincia de y otros s/daños y perjuicios*. Moline O´Connor, E. (según su voto), Fayt, C. (en disidencia parcial), Belluscio, A. C. (en disidencia parcial), Petracchi, E. S., Boggiano, A (en disidencia parcial), Lopez, G. A. (en disidencia parcial), Bossert, G. A., Vazquez A. R. (en disidencia parcial).

República Argentina. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala III. 1 de noviembre de 2011. *Güidi Cecil, Mariana y Otros c/Estado Nacional Fuerza Aérea Argentina y Otros s/ Daños y Perjuicios*.

República Argentina. CNCC.Fed – Sala II. (26 de noviembre de 1993). *López y otro c. Cambacúa, Salvucci y otros y c. Correntinos. Preguntar*.

República Argentina. Corte Suprema de Justicia de la Nación. (26 de mayo de 1977). *Marino de Rosario, N. c/ Dirección de Aeronáutica de Buenos Aires*. Gabrielli, A. R., Caride A. R., Rossi, A. F., Frías P. J. (Firmantes).

República Argentina. Cámara Federal (Sala Civil y Comercial). (3 de septiembre de 1956). *Mendiguren. Elena F. y otros c. Aerolíneas Argentinas*. Bidau, J. F., Ortiz Basualdo, E. A., Vocos, F. J. (Firmantes).

República Argentina. Cámara Nacional Espacial. (23 de abril de 1954). *Deganutti de Pasqualini, María c. ALFA*. De la Rosa Igarzábal, O., Vocos, F.J., Barrionuevo, A. F. (Firmantes).

República Argentina. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, Comercial y Penal Especial y en lo Contencioso Administrativo de la Capital Federal. (15 de junio de 1953). *Topolevsky, Moisés c. ALFA (Aviación Litoral Fluvial Argentina)*. De la Rosa Igarzábal, O., Vocos, F.J., Barrionuevo, A. F. (Firmantes).

República Argentina. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal, Sala III. 12 de mayo de 2016. *Vaghi de Filippini, Isabel J. y Otros c/Transportes Aéreos Profesionales S.A. y Otros s/ Lesión y/o Muerte de Pasajero Transp. Aéreo*. De las Carreras, F., Najurieta, M.S., Guarinoni, R. V. (Firmantes).

### Códigos de Ética Judicial

Código Iberoamericano de Ética Judicial. Disponible en: [file:///C:/Users/cintia/Downloads/CIEJ\\_reformado\\_2014%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/cintia/Downloads/CIEJ_reformado_2014%20(4).pdf) [Fecha de consulta: 28/01/2020].

Código de Ética – Poder Judicial de la provincia de Santa Fe. Disponible en: <http://www.justiciasantafe.gov.ar/CODIGOS/CODIGO%20DE%20ETICA.pdf> [Fecha de consulta: 31/01/2020].

### Informe

CÁCERES, J; DAMIANOVICH, M.C; MIRCOLI GEUZE, C; RUIZ, F; TORREY M.E y HEVIA, M. Informe: Ética Judicial. En *Justiciapedia*. Disponible en: <https://chequeado.com/justiciapedia/wp-content/uploads/2014/12/Justiciapedia-Etica-judicial.pdf> [Fecha de consulta: 28/01/2020].

### Noticias periódicas

Los familiares de las víctimas exigieron que se haga justicia. (1 de octubre de 1999). *La Nación*. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/los-familiares-de-las-victimas-exigieron-que-se-haga-justicia-nid155540> [Fecha de consulta: 2/02/2020].

Empieza en marzo el juicio por LAPA. (8 de septiembre de 2006). *La Nación*. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/empieza-en-marzo-el-juicio-por-lapa-nid838631> [Fecha de consulta: 2/02/2020].

El accidente de 1999 en Aeroparque. La Corte confirmó dos condenas para el caso LAPA. (23 de septiembre de 2013). *Clarín*. Disponible en: <https://www.clarin.com/sociedad/corte->

[confirmo-condenas-caso-tragedia-lapa\\_0\\_r1xKWJNoP7l.html](#) [Fecha de consulta: 3/02/2020].

A quince años del accidente. La Corte confirma que nadie irá preso por la tragedia de LAPA. (29 de agosto de 2014). *Clarín*. Disponible en: [https://www.clarin.com/sociedad/corte-confirma-nadie-tragedia-lapa\\_0\\_rJC\\_MqcwQx.html](https://www.clarin.com/sociedad/corte-confirma-nadie-tragedia-lapa_0_rJC_MqcwQx.html) [Fecha de consulta: 3/02/2020].

Firpo, J. (29 de agosto de 2019). La tragedia de LAPA: pasaron 20 años, 200 operaciones y dicen que no guardan rencor. *Clarín*. Disponible en: [https://www.clarin.com/sociedad/tragedia-lapa-20-anos-despues-pasaron-quiروفano-200-veces-dicen-guardan-enojo-rencor\\_0\\_vENH1tKzt.html](https://www.clarin.com/sociedad/tragedia-lapa-20-anos-despues-pasaron-quiروفano-200-veces-dicen-guardan-enojo-rencor_0_vENH1tKzt.html) [Fecha de consulta: 1/02/2020].

### Sitios web consultados

Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/jiaac> [Fecha de consulta: 20/01/2020].

Estadísticas 2015-2019. J.I.A.A.C. Disponible en: <https://so.jiaac.gob.ar/estadisticas/> [Fecha de consulta: 20/03/2020].

Organización de Aviación Civil Internacional. Disponible en: [https://www.icao.int/about-icao/Pages/ES/default\\_ES.aspx](https://www.icao.int/about-icao/Pages/ES/default_ES.aspx) [Fecha de consulta: 28/01/2020].

### Medio audiovisual

Reconstrucción del accidente de LAPA. En *Clarín*. Disponible en: [https://www.clarin.com/sociedad/tragedia-lapa-20-anos-despues-pasaron-quiروفano-200-veces-dicen-guardan-enojo-rencor\\_0\\_vENH1tKzt.html](https://www.clarin.com/sociedad/tragedia-lapa-20-anos-despues-pasaron-quiروفano-200-veces-dicen-guardan-enojo-rencor_0_vENH1tKzt.html) [Fecha de consulta: 29/01/2020].

### Anexo

Informe Final de Investigación Técnica de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación emitido en el marco de causa L.A.P.A. Disponible en: [https://reports.aviation-safety.net/1999/19990831-0\\_B732\\_LV-WRZ.pdf](https://reports.aviation-safety.net/1999/19990831-0_B732_LV-WRZ.pdf) [Fecha de consulta: 2/02/2020].

## **Anexo I “Informe de la Junta emitida en el marco de la causa L.A.P.A”**

**AVIÓN BOEING 737-204 C MATRICULA: LV – WRZ EXPLOTADOR: LAPA S.A. AEROPARQUE JORGE NEWBERY – CAPITAL FEDERAL. 31 DE AGOSTO DE 1999 HORA LOCAL: 20:54.**

### **INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS**

La noche del accidente el 31 de agosto de 1999 el Comandante llegó, como era usual, una hora antes del despegue al Aeroparque Jorge Newbery (Ciudad de Buenos Aires) con el fin de cumplimentar un vuelo regular de transporte de pasajeros (LAPA 3142), a bordo del cual se transportarían 95 pasajeros y 5 tripulantes con destino al Aeropuerto Ingeniero Ambrosio Taravella de la Ciudad de Córdoba. El Comandante llegó antes que el Copiloto y conversó informalmente con el despachante de turno. Comenzaron el "briefing" cuando llegó el Copiloto repasaron las condiciones meteorológicas – que eran buenas-, los NOTAMS para el aeropuerto y aeropuertos de alternativa.

Ambos pilotos controlaron el plan de vuelo. Después de ver las buenas condiciones meteorológicas, el Comandante seleccionó SABA -Aeroparque- como aeropuerto de alternativa y decidió sobre el combustible requerido para el vuelo. El Copiloto fue al avión y el Comandante hizo lo propio poco después. Todo el "briefing" se realizó en alrededor de diez minutos.

No hubo nada inusual durante el "briefing". No hubo comentarios ni actitudes fuera de lo normal por parte de ninguno de los pilotos al escuchar el "briefing". Según el despachante, al Comandante se lo veía muy bien, y tan enérgico como de costumbre, al Copiloto también se lo veía bien.

La tripulación, Copiloto, Comisario y Auxiliares de a bordo arribaron al avión en primer lugar. El Copiloto comunicó a uno de los mecánicos que le coloquen a la aeronave, el total del combustible requerido 8.500 kgs., completo en tanques de planos. El mecánico constató la existencia de combustible en el tanque central. En este caso y porque lo determina la documentación técnica vigente, el combustible debía ser trasvasado a los tanques de los planos. El mecánico comenzó a efectuar esa tarea cuando llegó el Comandante a la aeronave. Antes de ingresar a la cabina arrojó al piso el registro técnico de vuelo demostrando molestia, ratificando esa actitud al cerrar posteriormente de "motu proprio" la llave de trasvasamiento de combustible entre tanque central y de planos, tarea que era realizada en ese preciso momento por el mecánico asistente de la aeronave del vuelo en cuestión.

Los primeros cuatro minutos, en plataforma con tripulación a bordo, el Comandante, el Copiloto y la Comisario, conversaban de temas triviales, en buenos términos, centrada la atención en cuestiones de índole privada de la Comisario. Al abandonar ésta la cabina, la conversación cambió de tono y giró a una situación de controversia, sobre el trato mutuo, donde el Comandante manifiesta, ante un reproche del Copiloto, que "tenía un momento malo" y el Copiloto responde que él también tenía un mal día.

Sin que se interrumpiera la conversación y como parte de ésta, comenzó la lectura de la lista de control para la puesta en marcha intercalada con los temas personales que les preocupaban y que los llevaron a equivocarse en la lectura.

Esta situación confusa, donde se entremezclan las lecturas de las listas de control con conversaciones y expresiones ajenas a la función de los tripulantes, persistirá durante el "pushback", la puesta en marcha y el rodaje, hasta el momento de cabecera y por tráfico en aproximación de aterrizaje. Durante esta última espera los tres fumaban en cabina y su conversación al respecto, puede ser de dudosa interpretación.

El despegue comenzó por pista 13 de Aeroparque a las 20:53 hs, la aeronave pese a haber sobrepasado la velocidad de rotación  $V_r$  y la de seguridad de despegue  $V_2$  no alcanzó a despegar, continuó la carrera sin control, embistiendo varios obstáculos e impactando finalmente contra un terraplén.

Lesiones a Personas: 65 muertos y 35 heridos (incluye 3 miembros de la tripulación).

Daños en la aeronave: Destrucción total.

Información Médica y Patológica

Control Psicofisiológico de la Autoridad Aeronáutica y de las Empresas.

Este control se efectúa sobre los pilotos civiles y sobre todo el personal poseedor de Licencias Aeronáuticas civiles, así como sobre las auxiliares de vuelo, en el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE).

Para que las respectivas Licencias tengan validez, dichos controles deben efectuarlo:

A los Pilotos de Transporte de Línea Aérea (TLA) y Pilotos Aeroaplicadores cada 6 (seis) meses.

A los Pilotos con otros tipos de Licencias: anualmente.

A las Auxiliares de a bordo, actualmente en forma anual.

Los exámenes que efectúa el INMAE comprenden los controles físicos en primer término y los psiquiátricos en segundo término. Estos últimos consisten en uno o dos "tests" psicológicos y una entrevista personal con un psiquiatra.

Respecto a esta segunda parte, el INMAE reconoce las limitaciones que puede provocar el desconocimiento de las vivencias particulares de los pilotos en sus empresas y en sus medios de relación, amistades y familiares, donde seguramente se manifiestan con mayor naturalidad los comportamientos, ya que, durante un examen del que depende la continuidad de su trabajo puedan llegar a deformar u ocultar problemas reales.

Por lo expuesto el INMAE ha informado que las evaluaciones psicofisiológicas y psiquiátricas que habitualmente realiza son de tipo aptitudinal, o sea evaluaciones profesigráficas que no permiten confeccionar un perfil psiquiátrico en el sentido que a este término se le da en la práctica clínica diaria, lo cual, exigiría exámenes de duraciones prolongadas y un seguimiento posterior con intervalos mucho menores a los de intervención de este Instituto.

En opinión del INMAE, las mismas empresas, así como los medios particulares en que se desenvuelven los pilotos, son los que pueden aportar datos concretos y valederos sobre su comportamiento y problemas, que permitan evaluarlos psiquiátricamente en forma profunda. De acuerdo con lo conocido, la Federal Aviation Administration de USA no tiene un plan extenso sobre control del comportamiento psíquico de los pilotos, indagan solamente con muy pocas preguntas sobre drogas, suicidios, etc.

En base a información periodística (The New York Time, domingo 29.11.99), en un artículo publicado en relación al accidente del avión de la empresa Egypt Air, se puede conocer que existe consenso en ese país respecto a que los compañeros de trabajo y familiares son los más efectivos detectores de los problemas de tipo psiquiátrico que puedan sufrir los pilotos. Como se puede observar, un pensamiento similar al expresado por el INMAE sin que existiera relación entre ambas fuentes.

El mismo artículo citado, permite conocer que en USA solamente la mitad de las líneas aéreas realizan "tests" psicofisiológicos a los pilotos antes de contratarlos. La empresa LAPA hace más de dos años que ha incluido estos tests en las pruebas de ingreso.

El Copiloto del vuelo los había realizado, no así el Comandante, que había ingresado con anterioridad.

Cursos de CRM de la empresa LAPA

Los cursos de CRM dispuestos por el Comando de Regiones Aéreas (CRA) fueron rápidamente adoptados por la empresa LAPA. Para ello contó con el asesoramiento y el impulso de un psiquiatra del mismo CRA que

creó además, los cursos de instructores, como medio de multiplicar el alcance de esos cursos iniciales de CRM a la mayoría de los integrantes de la empresa a los que iban dirigidos (pilotos, auxiliares y despachantes) y como un medio de hacerlos más prácticos y reales, al impartirlos el personal con las especialidades aeronáuticas involucradas.

De la lectura de los programas y textos confeccionados y utilizados por LAPA se aprecia el esfuerzo realizado por la empresa en este aspecto. De acuerdo con sus registros todo el personal de pilotos, auxiliares de a bordo y despachantes han realizado el primer curso y han cumplido el repaso (recurrent). Se ha comprobado que los resultados de los cursos son positivos en general, pero a criterio de la JIAAC, apoyado en la opinión de médicos aeronáuticos y psiquiatras, este enorme esfuerzo de reunir grupos para lograr el mejor aprovechamiento de los recursos o capacidades de los intervinientes en su accionar conjunto, podría ser también una magnífica oportunidad de llegar a detectar los problemas particulares que, de algún modo, pueden llegar a influir en la seguridad de las operaciones aéreas. Para lograr esto último es necesaria, de alguna manera, la intervención de profesionales expertos en captar signos, que para alguien con conocimientos propios de su profesión y experiencia, llegan a ser evidentes en tanto pasan desapercibidos para quienes no tienen esos conocimientos que no pueden ser reemplazados por el interés y la buena voluntad, porque son parte del "background" de un profesional desde su formación universitaria, además de la mayor o menor experiencia que haya logrado en el ejercicio

de su profesión. Lo dicho no es sencillo de aplicar por cuanto un profesional por el solo hecho de serlo no asegura que sea la persona indicada para lograr la confianza del personal de vuelo y los resultados que se esperan de su intervención con al finalidad única de ayudar a ese personal.

Posible incidencia de problemas personales de los tripulantes en cabina de mando.

En los antecedentes del legajo del Comandante se encuentran datos que se consideran importantes en este informe, a pesar de su carácter muy personal, por ser muy probable su relación con el accidente.

Las empresas de líneas aéreas en general y LAPA en particular, ofrecen ayuda cuando les es manifestado o detectan y toman conciencia de este tipo de problemas en sus pilotos, pero no tienen organizados programas y personal específico para esa detección y ayuda.

Al momento del accidente el Comandante tenía problemas familiares no superados o al menos no correctamente asimilados. Las conversaciones grabadas en el CVR confirman parcialmente lo anteriormente expuesto. Asimismo, de esas conversaciones, de su legajo y de datos particulares, surge que el Copiloto estaba también bajo presión de problemas personales / familiares.

De por sí cada uno de los pilotos debió tener su carga de "stress" que en alguno de ellos pudo llevar a una situación hasta calificable en términos patológicos como depresión maníaca, pero además, en este caso dentro del grupo designado para actuar en conjunto debió existir un conocimiento y relación entre ambos pilotos que lo llevó a uno de ellos a recriminar al otro su falta de comprensión estando en cabina y próximos al despegue, generando un diálogo de recriminaciones mutuas, que aunque aparentemente superado por la continuación de las conversaciones, sin duda constituyeron cargas negativas para su accionar concentrado en la actividad y la seguridad del vuelo.

A la situación anteriormente descrita se sumaron los temas de conversación y comentarios con la Comisario de a bordo, también relacionados con problemas privados, en los que tuvieron intervención activa ambos pilotos, todo lo cual contribuyó al ambiente relajado en el trato pero tenso en las sensaciones personales.

#### Incendio

En su carrera final después de haber frustrado el despegue, la aeronave arrolló un automóvil Chrysler Neon, que circulaba por la avenida Rafael Obligado (Costanera Norte) que corta la proyección de la pista 13. El combustible del automóvil en contacto con las chispas originadas por el deslizamiento del fuselaje sobre el pavimento y por el automóvil arrastrado, posiblemente han provocado el inicio del fuego en el costado

delantero izquierdo del avión, que se incrementó por la rotura de las alas y el derramamiento del combustible tipo aerokerosene JP-1. Colaboró también el encendido del escape de gas de la planta reguladora que había sido impactada, destruyendo cañerías y válvulas. A partir de ahí el fuego se desplazó hacia atrás abarcándolo todo.

Colaboración de la NTSB de USA.

Las tareas de investigación de la JIAAC fueron apoyadas por un equipo despachado por la National Transportation Safety Board (NTSB), de acuerdo a los párrafos 5.21 y 5.24 del Anexo 13, a cargo del Representante Acreditado designado por ese organismo e integrado por técnicos de Boeing, Pratt & Whitney y la Federal Aviation Administration (FAA), durante los tres días posteriores al accidente.

Aeronave y sistemas:

La principal observación que se desprende de los informes, es la de haber encontrado todos los tornillos sin fin de los actuadores de flaps examinados (6 de un total de 8), en su posición de retracción máxima, lo que demuestra físicamente que los flaps se hallaban ARRIBA.

Lo dicho anteriormente es totalmente coherente con las otras cuatro evidencias:

La posición de la palanca de flaps en el pedestal, colocada hacia delante (flaps ARRIBA).

La lectura del FDR, que indica flaps en cero (ARRIBA).

Las luces apagadas de flaps de borde de ataque, que indican, por defecto, flaps ARRIBA.

El sonido de la alarma de configuración registrado en el CVR, cuyos otros sistemas asociados se hallaban en posición correcta (compensador y frenos de vuelo).

Motores y reversores: Los motores mostraban signos de haber estado funcionando hasta el impacto final, aunque no se pudo determinar fehacientemente el régimen en ese momento. Sin embargo, de la lectura del FDR, se observa que ambos motores tuvieron empuje parejo y el régimen seleccionado para el despegue hasta la reducción y la probable aplicación de reversores.

En cuanto a los reversores de empuje, tanto las puertas como sus sistemas de despliegue /retracción, se hallaban con extensos daños. Pudo observarse que los impulsores hidráulicos del motor izquierdo (Nº 1) se hallaban en la posición correspondiente a reversor cerrado, mientras que los del lado derecho (Nº 2) se encontraban en posición opuesta.

No hay evidencia física que indique si existió un despliegue y posterior repliegue voluntario de los reversores de empuje. Solamente un testigo y la rotura de una baliza de fin de pista evidenciarían que al cruzar el umbral los reversores habrían estado desplegados, pero posteriormente, las marcas sobre la base de la reja perimetral demostrarían que se hallaban cerrados total o parcialmente al impactar la misma.

No existe en el FDR registro del parámetro que muestre la mencionada posición. Sería un índice positivo de la probable extensión, la relación en el eje de tiempos de un segundo incremento del valor de EPR, hasta el fin de la grabación, hecho ilógico de haber estado los reversores adentro, pero no descartable totalmente.

Lámparas indicadoras:

Aclaración: El método utilizado es una comprobación de uso a nivel mundial en las investigaciones de accidentes y consiste simplemente en constatar que los filamentos de las pequeñas lámparas indicadoras se encuentran en buenas condiciones o cortados, como ocurre cuando reciben un golpe en condiciones de incandescencia (lámparas encendidas).

Flaps de borde de ataque

En ambos indicadores (tablero y sobre cabeza), las lámparas de "tránsito", "extendidos" y "todo extendidos" se encontraban apagadas.

- Indicadores de fuego ("FIRE Warning"): Se hallaba apagada la única lámpara encontrada.

-Indicadores de precaución ("Master Caution"): Se hallaban ambas encendidas. Esto responde a que las mismas se encienden por una larga lista de posibles fallas. Varias de esas fallas pudieron ocurrir conjuntamente con los daños provocados durante la destrucción progresiva de la aeronave (fallas hidráulicas, eléctricas, etc.)

Aspecto psiquiátrico:

Este aspecto, en relación a la condición de los pilotos, fue objeto de investigaciones especiales sobre sus antecedentes (legajos) y conocidos, por considerar que es una de las claves de la causa del accidente. Las conclusiones han sido utilizadas en distintas partes del presente informe.

#### Control de la alarma sonora de configuración

No está previsto, en este modelo de avión, B-737 serie 200 un control de la alarma de configuración por parte de las tripulaciones de vuelo. El único control de funcionamiento lo efectúa el personal de mantenimiento en las inspecciones A, cada 125 hs. Para ello es necesario disponer de fuentes de energía eléctrica a hidráulica y de un equipo de personas en cabina de pilotos y en el módulo de accesorios del motor, comunicados entre sí y luego, seguir el procedimiento indicado en el Manual de Mantenimiento. Esto permite un control individual de cada uno de los componentes del sistema. Es decir que los pilotos pueden escuchar la alarma intermitente de falta de configuración para despegue únicamente si asisten a este tipo de comprobación en mantenimiento, o si intentan un despegue sin tener el avión correctamente configurado en la realidad o en simulador si es que éste tiene el sistema de alarma intermitente incorporado, no figura expresamente en los ítems de comprobación en simulador.

El Manual de Operaciones del avión de fecha 01-Nov-89, en página 03-15-02 engloba bajo el título de Alarmas de Configuración a las de despegue y las de vuelo en el siguiente texto:

"Este procedimiento se cumple cuando suena una bocina de alarma intermitente al avanzar las palancas de empuje a la posición despegue o suena una bocina de alarma continua en vuelo. Asegure la configuración correspondiente de la aeronave. Controle la posición de los ítems que causan la alarma: compensador de cabeceo, flaps, dispositivos de borde de ataque, frenos de aire o tren de aterrizaje. Cumplimente el cambio de configuración si es necesario."

Este tratamiento en conjunto de alarmas de despegue y en vuelo, no es bueno para diferenciarlas si no se hace una escucha periódica de la intermitente y en cambio sí se escucha comúnmente, con igual sonido pero continuo, en vuelo al reducir empuje sin extender el tren, por ejemplo.

El Manual de Operaciones de LAPA S.A. del 28 de mayo de 1999 en Cap. 07-12 expone un ejemplo de briefing de despegue donde se indica:

"Antes de 80 kts abortamos por cualquier causa, entre 80 y V1 abortamos solamente por incendio de motor, falla de motor o cualquier otra falla que ponga en peligro la seguridad del vuelo. Después de V1 continuamos el despegue."

Partiendo de este texto podemos observar: primero, la tripulación del Lapa 3142 no cumplimentó la directiva de abortar el despegue antes de los 80 kts. Segundo, en este texto del Manual de LAPA se omitió destacar en forma expresa entre los motivos para abortar luego de 80 kts y antes de V1, la configuración insegura como lo dice el Manual de Entrenamiento de Tripulaciones de Boeing que dice:

"...Antes de V1, un despegue debería ser detenido en caso de falla de motor, fuego en motor, configuración insegura o cualquier condición adversa significativa que afecte la seguridad de vuelo."

La indicación del Manual de LAPA que indica abortar antes de 80 kts por cualquier causa ya incluye la alarma de configuración insegura que actúa a partir de cada dada de motor, lo que ocurre antes de alcanzar los 80 kts.

Finalmente podemos observar que los pilotos de este accidente, en principio no dieron cumplimiento a lo indicado en los manuales respecto a configurar la aeronave para esa operación y/o abortar el despegue, y no asociaron la alarma intermitente a la falta de configuración. Las características de diseño de este sistema de alarma, en este tipo de avión, no tiene previsto un control por parte de los tripulantes de vuelo. Esta dificultad fue eliminada por el fabricante en modelos posteriores.

#### Opinión de los Asesores

El Asesor Técnico, como resultado de todos los trabajos realizados sobre el material que integra el presente informe opina que no han podido detectarse fallas de material o de su mantenimiento que hayan sido causales del accidente. Sus recomendaciones están incluidas en este informe.

El Asesor en Medicina Aeronáutica expresa: Ignorar en el momento del despegue una alarma en cabina de pilotaje de tal magnitud, sonando durante aproximadamente 37 segundos, implica, para los pilotos con la experiencia de los involucrados en este accidente, un comportamiento irracional.

Muchas veces una persona se ve impulsada por sus sobrecargas emocionales a realizar algún acto por el cual no puede dar una explicación racional. Hasta puede reconocer que está siendo irracional y ser aún incapaz de impedir ese comportamiento. El impulso para hacer esas cosas no razonables aún para provocar o causar accidentes, raras veces puede ser explicado por la persona que las realiza. Frecuentemente los actos parecen ser realizados inconscientemente y son deplorados tan pronto se han producido. Sobrecargas emocionales pueden originarse en emociones violentas, tales como el miedo y la cólera, en emociones menos extremas como la angustia y algunas en experiencias emocionales como el regocijo extremo (euforia) (" " del Instituto de Seguridad y Administración Aeroespacial de la Universidad del Sur de California).

La Asesora Jurídica basa su opinión en dos aspectos fundamentales: Primero la autoridad y responsabilidad de la figura jurídica del Comandante contemplada en los artículos 81, 82, 84 y 86 de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico) y en las Reglamentaciones y Normas Aeronáuticas

(Reglamento de Vuelo, Reglamento para la Operación de Aeronaves de Transporte Aéreo Comercial ROA-TAC y Normas Establecidas para los Servicios de Transporte Aéreo Regular NESTAR). Segundo, en las consecuencias que pueden derivarse de una actuación de un comandante reñido con los valores humanos más directamente relacionados con la dignidad de las personas. Recomienda que se profundicen las exigencias para comandantes y futuros comandantes, sobre el conocimiento de las reglamentaciones aeronáuticas referidas a su autoridad y responsabilidad.

De acuerdo con lo informado por investigadores y asesores del Representante Acreditado que entrevistaron al despachante del Vuelo 3142, el mismo distribuía la carga en forma práctica, mitad adelante y mitad atrás, desconociendo todo otro método, indispensable por ejemplo para casos de cargas asimétricas. Según el despachante siempre era posible distribuir la carga en forma simétrica y equivalente entre la parte trasera y delantera.

Preguntado sobre cual era la fila de asientos que dividía la parte trasera de la delantera, no supo identificarla. Esa información era conocida por el personal de tráfico que tenía el plano del avión ya signaba los asientos a los pasajeros. Le preguntaron también si alguna vez usaba un gráfico para calcular la posición del centro de gravedad (CG) basado en los pasajeros transportados, combustible y carga, contestando según el informe, que "no".

## **ANÁLISIS**

Análisis de los antecedentes y características de vuelo del Comandante.

Las calificaciones generales fueron en casi todos los casos de satisfice, aun en ciertos casos en que un importante porcentaje de los ítems estuvieron debajo de esa calificación y aunque las observaciones fuesen importantes en cantidad y calidad (tipo de observación).

Las observaciones en cantidad superan las normales aunque hay un grupo reducido de casos similares, sin embargo, muchas observaciones están referidas a características negativas del piloto que se repiten, permaneciendo a través de distintos tipos de aeronave y del tiempo, como por ejemplo:

Lentitud en reacciones y movimientos ante situaciones críticas.

Desconocimiento o falta de aprendizaje de los ítems a efectuar de memoria.

Inicio de maniobras sin la correspondiente configuración inicial y sin "briefing"

Observaciones sobre falta de coordinación en cabina en forma muy repetida y en distintas circunstancias de vuelo.

Influencia de factores físicos o personales de tipo no definido, sobre las actuaciones de pilotaje.

Falta de conocimiento suficiente de sistemas y procedimientos que influían sobre su accionar en cabina, no siendo suficientemente rápida su capacidad de razonamiento para reemplazar esa falta.

Inevitablemente se asocian las características el accidente del LAPA 3142 en el cual la primer acción luego del "stick shaker" fue reducir motores, aparentemente sacar reversores y frenar, pero estas acciones no fueron

definidas ni continuadas al volver posiblemente al accionar los reversores adentro, no accionar los spoilers y en cierto modo no emplear todos los medios disponibles para frenar la carrera de despegue aun con daños materiales inevitables.

En la comprobación "before start" no se efectuó el "take off briefing" en forma completa. Luego se omitió la comprobación "before take off" que comprende la extensión de flaps para despegue y la revisión del "take off briefing". No se controló nada de esto en ningún momento.

Se relacionó con el Copiloto en un plano de amiguismo que eliminó la relación Comandante-Copiloto normal. Se encontraban ambos pilotos con problemas personales, declarados por ellos mismos y que evidentemente influían en sus acciones de pilotaje, mezcla de conversaciones de esos temas con listas de control de procedimientos. El Comandante expresa claramente en dos oportunidades durante la carrera de despegue, que no reconoce a qué parámetros se refiere la alarma por cuanto para el esta todo bien, posiblemente refiriéndose a que la velocidad aumentaba normalmente y los motores desarrollaban su potencia normal.

Análisis de los antecedentes profesionales y características de vuelo del Copiloto.

De información proporcionada por Comandantes que volaron con él fuera y dentro de LAPA, surge que el Copiloto del Vuelo 3142 además de una definida habilidad manual para el vuelo, tenía las siguientes características:

Tenía tendencia a no seguir los procedimientos según las listas de control (LCP) y no respetar las secuencias. En ocasiones, cuando las utilizaba, lo hacía de memoria sin saberlas correctamente, hecho incorrecto pues las LCP deben ser leídas, excepto los "memory items".

En ocasiones cuando las utilizaba, lo hacía de tal modo y velocidad que no alcanzaba a verificar realmente los ítems que iba leyendo. Esa velocidad lo llevó por ejemplo en una práctica en simulador, a apagar la alarma Master Caution antes de observar la falla que originaba .

Esas características negativas se pueden asociar a procedimientos en la cabina del vuelo 3142, durante el cual:

Las listas de procedimientos se llevaron a cabo en forma poco seria, se detuvieron mezclándola con conversaciones sobre temas particulares y luego se continuaron sin verificar el orden; se saltó "before take off".

Quien debía verificar ítems y responder, lo hacía con respuestas que no siempre correspondían, se nombraron ítems que no existían, todo lo cual solo pudo ocurrir si las listas se hicieron sin pensar realmente en las mismas.

No se efectuó en forma completa el "briefing de take off" antes de la puesta en marcha (último ítem) ni se revió antes del despegue (último ítem). En ambos casos debió hacerse según el "briefing" de despegue estandarizado.

## **CONCLUSIONES**

Los pilotos habían cumplido los requisitos reglamentarios para estar habilitados técnicamente y psicofisiológicamente. Su experiencia de vuelo general y en este tipo de aeronave era adecuada a sus funciones (comandante y copiloto) .

De sus registros de comprobaciones en vuelo y simulador, surgen características de vuelo negativas que se repiten y que si bien podían ser superadas por ambos ante ambientes rigurosos, volvían a aparecer cuando se encontraban en ambientes faltos de disciplina como el de la cabina del vuelo 3142.

Ambos pilotos y especialmente el Comandante, tenían problemas personales y familiares no superados al momento del accidente, que influían negativamente sobre su capacidad operativa.

Algunos diálogos dejan dudas sobre el sentido real de los mismos, como el referirse a una acción o sensación mágica, al estar fumando un cigarrillo.

Existía un conocimiento previo entre ambos pilotos y con la Comisario de abordaje que les permitía un tipo especial de conversación sobre temas de carácter privado que desviaba sus atenciones de las actividades propias del vuelo.

Como consecuencia de lo expuesto en los párrafos precedentes, el control según las listas de procedimientos se suspendía mezclándose con conversaciones personales, para luego continuarlo, repitiéndose varias veces esta situación y no completando en ningún caso las listas.

Aparentemente algunos ítems fueron repetidos de memoria sin efectuar el control correspondiente, por cuanto se enuncian y se contestan ítems que no corresponden al equipamiento de la aeronave y también se enuncian otros que reciben contestaciones que no corresponden.

No se efectúa la lectura y control de la parte de la LCP denominada "Before take off" donde se encuentra el control de flaps para el despegue que en la empresa se efectúa normalmente al abandonar la plataforma.

Cuando abandona plataforma el 3142, el Comandante está contando una experiencia de vuelo, es interrumpido luego por el permiso de tránsito informado por TWR. Luego pasa a comentarios sobre la espera para el despegue, a temas particulares, a la comunicación con los pasajeros y nuevamente a temas personales omitiendo la lista "before take off".

El "briefing" de despegue ("take off briefing") debió ejecutarse ("execute") como último ítem de la lista ("Before start") antes de la puesta en marcha y reverse ("reviewed") como último ítem de la "before take off". No se cumplimentó en forma completa en "Before Start" y se omitió junto con la lista "before take off".

Luego de ingresar a la pista y al dar empuje a los motores, comenzó a sonar la alarma de configuración por no estar colocados los flaps en la posición necesaria para despegar.

El Copiloto pudo haber hecho algún signo de detención del despegue y el Comandante haberlo disuadido con la palabra "no" repetida tres veces; estas acciones no pueden comprobarse.

El Comandante no deja lugar a dudas, con dos frases sobre el tema que no se da cuenta porqué suena esa alarma. Evidentemente el Copiloto tampoco se da cuenta, porque no hace comentario alguno al respecto y luego se limita a informar "80 nudos".

Se llega a la velocidad de rotación y al rotar la aeronave para alcanzar la actitud de despegue, deja de sonar la alarma de configuración por la sustentación alcanzada y comienza la vibración de comandos y sonido del "stick shaker", indicación previa a la pérdida de sustentación.

Se reducen los motores, posiblemente se intenta sacar reversores, se aplican frenos de ruedas, pero no se sacan los frenos de aire.

Al salir de pista los reversores de flujo de los motores podrían haber estado extendidos. No se puede saber fehacientemente el manejo de los reversores y el lugar preciso en que se baja la nariz pero aparentemente se guardan los reversores o continúan adentro, continuando adentro los frenos de aire.

El avión impacta sucesivamente la antena del ILS, la reja perimetral, un refugio para esperas de ómnibus, dos automóviles, una construcción pequeña correspondiente a un reductor de presión de gas, dos máquinas excavadoras y un terraplén, donde se detiene.

Comienza un incendio al arrollar uno de los automóviles que es arrastrado bajo el fuselaje. El incendio se expande rápidamente al romperse las alas del avión y volcarse el combustible y al encenderse dos escapes de gas provenientes de cañerías rotas en un regulador de presión.

La categorización y traslado de las víctimas a los establecimientos hospitalarios fue realizada por el SAME con gran eficiencia.

El SAME implementó durante las primeras horas después del accidente, un operativo de atención médica y psicológica a los familiares y amigos de las víctimas.

La evacuación se efectuó por una de las puertas traseras (izquierda) y por roturas del fuselaje en la parte delantera. Al extenderse el incendio fue imposible abandonar el avión ni prestar ayuda desde el exterior.

La no extensión de flaps fue comprobada por la posición de los actuadores hallados entre los restos, por la grabación del registrador de datos del vuelo que incluye ese parámetro, por la condición de las lámparas de los indicadores luminosos en cabina, por la posición de la palanca de accionamiento de flaps en cabina y por la alarma de configuración que suena en la grabación de voces de cabina.

El funcionamiento normal de los motores fue comprobado por el registro de empuje (EPR) del registrador de datos de vuelo, por la performance normal del avión y por la inspección interna efectuada luego del accidente

En este tipo de avión, la prueba que permitiría al piloto escuchar la alarma de configuración en tierra (sonido intermitente) comprende una serie de pasos para personal en tierra y en cabina. Este tipo de "test" solamente es llevado a cabo por el personal de mantenimiento en la inspección A cada 125 Hs de vuelo. La alarma de configuración para despegue es estudiada en los cursos teóricos como parte de los sistemas del avión y como parte de la operación del avión. Está además incluida en el Manual de Operaciones de la aeronave. No está incluida como ítem especial a controlar en simulador y/o prácticas de vuelo de manera que pueden transcurrir lapsos prolongados, de varios años, sin que escuchen ese tipo de sonido intermitente.

Todos los restos y elementos posibles de controlar fueron revisados por personal técnico y colocados en un hangar en Aeroparque donde se los distribuyó en las posiciones relativas correspondientes a un avión armado.

No hubo falla de material que contribuyera como causal del accidente. (La revisión de la documentación de mantenimiento del avión permite concluir que éste se realizaba de acuerdo a las especificaciones del fabricante y a las normas reglamentarias de la autoridad aeronáutica). El combustible cargado era apto.

Los estándares de control de la autoridad aeronáutica argentina, INMAE, sobre la condición psicofisiológica de los pilotos, están a la altura de los utilizados por los países más avanzados en aviación, al igual que su periodicidad, seis meses para pilotos TLA y en general un año para las otras Licencias de personal de a bordo. La empresa LAPA es una de las que con mayor intensidad y medios respondió a las directivas del Comando de Regiones Aéreas sobre la implementación de los cursos de CRM (Crew ) gestiónamiento de los recursos la tripulación, extendiéndolos a auxiliares de a bordo y despachantes .

Es opinión del INMAE, y generalizada a nivel mundial, que los exámenes tipo test psicológicos y entrevistas psiquiátricas efectuados por las autoridades aeronáuticas en forma periódica, no son suficientes para evaluar a fondo el perfil y condición psicológica de los pilotos, excepto desde un punto de vista estrictamente aptitudinal, es decir, para el INMAE, según sus últimos exámenes los pilotos del vuelo 3142 se hallaban psicológicamente aptos para desempeñar su función.

Existen situaciones particulares de cada empresa dadas por las condiciones de trabajo y de cada persona, en sus ambientes de amigos y familiares, que los pilotos tratarían de disimular en sus exámenes periódicos ante la autoridad aeronáutica, si consideran que ello puede afectar su continuidad de trabajo. Estas situaciones entonces, sólo podrían ser detectadas por aquellos que comparten el ambiente de trabajo y el ambiente familiar o personal, amigos. Para determinarlas sería necesario contar con testimonios confiables e personas pertenecientes al entorno familiar, social y laboral.

Los cursos de CRM guiados exclusivamente por personal preparado al efecto para desempeñarse como instructores de dichos cursos, les permite organizarlos y en cierto modo guiarlos, pero los resultados quedan exclusivamente a cargo de los propios participantes y se pierden oportunidades de profundizar en conceptos y detectar evidencias de comportamientos que sólo profesionales especialmente preparados para ello están en capacidad de lograr, si participan de los grupos.

La empresa LAPA había implementado hacía aproximadamente dos años un examen psicológico de ingreso para pilotos nuevos, que había cumplido el Copiloto. El Comandante no lo había cumplido por haber entrado antes a la compañía.

La situación familiar del Comandante era conocida en el ambiente de trabajo, pero no fue objeto de atención especial posiblemente por ser en el ambiente social a nivel mundial un problema común, que ciertas costumbres y tipos de actividades incrementan y además por ser la del Comandante una personalidad muy sociable y extrovertida, que escondía bajo esa máscara sus y familiares ante quienes no eran de su absoluta confianza, como aparentemente lo era el Copiloto.

Tanto la autoridad aeronáutica como las empresas de transporte aéreo, pueden mejorar sus controles psiquiátricos propios mediante el intercambio de información.

La pista de Aeroparque cumple las normas de OACI y una gran parte de las recomendaciones indicadas en el Anexo 14. En este accidente no fue un factor causal. Es necesario mejorar sus condiciones para lograr el cumplimiento de las recomendaciones que faltan completar y consecuentemente mejorar la seguridad de las operaciones.

Las Recomendaciones no cumplimentadas fueron notificadas en la Documentación de Información Aeronáutica. Las instalaciones ubicadas por debajo de las superficies de aproximación, construidas muy próximas a la pista y que pueden incrementar los daños personales en caso de accidentes, han sido desalentadas por la Autoridad Aeronáutica, sin poder impedir que se llevaran a cabo.

El despachante del vuelo 3142 efectuaba una distribución de carga y determinación del CG práctica, no aplicable en todos los casos y desconocía otros métodos con bases técnicas.

La desaceleración rápida de la velocidad de reacción del motor por la disminución de empuje y el ángulo de cabeceo durante el aborto de despegue, provocaron una pérdida en los compresores y baja, principalmente en el motor izquierdo que se manifestó exteriormente por un ruido fuerte y salida de llamas por la tobera de escape.

Los tripulantes, Pilotos y Comisario, no daban cumplimiento a la prohibición de fumar a bordo.

La fraseología y expresiones contenidas en los registros de Torre y del avión, se apartan en algunos casos del léxico aeronáutico reglamentario, excediendo los apartamientos necesarios aceptables.

En la investigación de este accidente como de otros anteriores, se notó la necesidad de una legislación que establezca las relaciones de coordinación entre las actuaciones judiciales y su finalidad, determinar

responsabilidades las actividades de investigación y su finalidad, emitir recomendaciones que permitan prevenir accidentes similares.

**CAUSA:**

La J.I.A.A.C. considera como causa inmediata del accidente que la tripulación de vuelo del LAPA 3142 olvidó extender los flaps para iniciar el despegue y desestimó la alarma sonora que avisaba sobre la falta de configuración para esa maniobra.

**Fueron factores contribuyentes:**

Falta de disciplina de los tripulantes que no ejecutaron la lógica reacción de abortar el despegue y comprobación de la falla ante la alarma sonora que comenzó a escucharse al dar motor y continuó sonando hasta el intento de rotación.

Exceso de conversaciones ajenas al vuelo y por momentos de intensidad emocional importante entre los pilotos, que se mezclaron con el desarrollo de las listas de control de procedimientos, llegándose a omitir la parte de estas últimas donde se debía cumplimentar la extensión de flaps para despegue.

Problemas personales y/o familiares y/o económicos y/o de otra índole de ambos pilotos, que incidieron en su comportamiento operacional.

Insuficiencia del sistema de control psíquico, que no permitió detectar cuando los pilotos estaban sufriendo problemas personales y/o familiares y/o de otro tipo que influían sobre su capacidad operativa al disminuir su estabilidad psíquica.

Conocimiento y trato de cuestiones muy personales y extralaborales entre los Pilotos e incluso con la Comisario de a bordo, que facilitó el ambiente de escasa seriedad y concentración en las tareas operacionales.

Antecedentes de características de vuelo negativas del Comandante que afloraron ante su situación personal y de relación en la cabina antes y durante la emergencia.

Antecedentes de características de vuelo del Copiloto, que se manifestaron durante el cumplimiento de las listas de control de procedimiento en una cabina donde sus componentes participaban de una atención totalmente dispersa en intereses particulares ajenos al vuelo.

No reconocimiento ni comprobación inmediata de ambos Pilotos, de la relación entre el tipo de alarma sonora intermitente que indica falla en la configuración para despegue, con la ausencia de colocación de flaps en la posición para la maniobra.

Diseño del sistema de alarma de configuración para el despegue que no permite, en este tipo de aeronave, una comprobación simple, por parte de las tripulaciones, que asegure la escucha periódica de este tipo de alarma intermitente.

**RECOMENDACIONES**

A la empresa LAPA S.A. explotadora de la aeronave

Exigir a los pilotos el cumplimiento del concepto de cabina denominada "estéril" contenido en los párrafos 51.2 y 51.3 de las Normas Establecidas para los Servicios de Transporte Aéreo Regular (NESTAR), es decir, sin el ingreso periódico de personas extrañas y sin la utilización de conversaciones ajenas al vuelo que puedan distraer la atención, especialmente en los despegues, ascensos, descensos y aterrizajes y en situaciones de vuelo que exijan máxima concentración en las operaciones.

Exigir a los pilotos el mínimo de distracción posible mientras ejecutan los controles en base a la LCP, evitando interrumpir su ejecución por cualquier motivo, pero especialmente por conversaciones privadas mezcladas con los controles de ejecución.

Exigir el cumplimiento por parte de los pilotos de la consideración de la cabina como de trabajo, tratando de eliminar en lo posible el concepto de lugar privado, a fin de evitar como en el presente caso, que prácticamente un 60% de las conversaciones sean de ese carácter, en detrimento de la actividad específica (NESTAR 51.2 y 51.3).

Planificar un entrenamiento de los pilotos, sobre la utilización del lenguaje indicado en las reglamentaciones nacionales e internacionales, a fin de evitar interpretaciones equivocadas pérdidas de tiempo. Efectuar verificaciones periódicas y aleatorias para detectar posibles

desviaciones en el transcurso del tiempo y al ingresar nuevos pilotos. Esto es fundamental para la disciplina de tránsito muy necesaria en Aeroparque y en otros aeródromos de tránsito intenso.

Poner el máximo de exigencia y precauciones en la designación de comandantes de aeronaves,

requiriendo:

Un período lo suficientemente prolongado de actuación como copiloto en el tipo de aeronave, con muy buenas calificaciones, que demuestren una capacidad estable, excepto cuando el candidato posea la experiencia y antecedentes necesarios como para confirmar su permanencia y actualizaciones en el nivel técnico-profesional que corresponde a un comandante de aeronave de transporte de pasajeros.

Un examen psiquiátrico que dentro de las limitaciones de este tipo de exámenes permita junto con la opinión u opiniones del grupo indicado el máximo posible de seguridad respecto a la emocional del futuro comandante a ser promovido por la jefatura de línea, la gerencia de operaciones y la de instrucción.

Un conocimiento más profundo, incluida una evaluación sobre ese conocimiento, respecto a la autoridad que le otorgan las leyes y reglamentaciones vigentes durante sus funciones de comandante de aeronaves y las responsabilidades que ello implica.

Implementar un sistema de seguimiento sobre el comportamiento psicofisiológico de las tripulaciones que permita integrar los datos que posee la gerencia de Recursos Humanos con los que posee la gerencia de Operaciones y con los del Departamento Médico e integrando los que podrían recibirse del INMAE, de modo que las personas asignadas para ese seguimiento, puedan tener en cuenta todos los aspectos de los factores humanos que tienen influencia en las actitudes y aptitudes de los tripulantes en la cabina.

Considerar la posibilidad de implementar en las prácticas en simulador y/o en los controles sobre las aeronaves de este tipo, un sistema de comprobación simplificado respecto al que actualmente efectúa el personal técnico, que permita periódicamente la verificación de la alarma de configuración para el despegue y principalmente su escucha por parte de las tripulaciones de vuelo, para que inevitable y automáticamente se la relacione con la falta o el inadecuado accionamiento de los controles de los sistemas que conforman la configuración de despegue.

Considerar la conveniencia de que la parte de la LCP denominada "Antes del Despegue" (Before Take Off), que incluye la configuración para despegue, se efectúe con el avión detenido, a 90° o esperando turno cerca de la cabecera a utilizar, antes, pero próximo al despegue, "just before takeoff". Probablemente este momento para la configuración, se asemeja más a la instrucción recibida por los pilotos desde su inicio como tales y evite olvidos por distracciones posibles durante el rodaje desde la salida de plataforma hasta la cabecera en uso. De elegir otro momento tener en cuenta la conveniencia de hacer este control con el avión detenido.

Dado que en la documentación de los legajos de los pilotos accidentados especialmente la del Comandante no están registradas todas las inspecciones en el ROA-TAC y NESTAR desde años

anteriores y en muchas faltan las fechas, se deberá, aprovechando los nuevos formularios elaborados por la Gerencia de Operaciones, crear un sistema que permita visualizar las inspecciones en vuelo y "recurrent" en simulador de todos los pilotos rápidamente, lo que facilitará la programación de esas actividades y su control de cumplimiento.

En las actividades de CRM, en las que esta empresa es pionera en el país y además ha hecho participar una y hasta dos veces a prácticamente todo el personal de pilotos, comisarios, auxiliares y despachantes, sería conveniente, para obtener un adecuado aprovechamiento en el aspecto de estudio de las personalidades y los posibles problemas que las afectan, la integración de profesionales de este tipo de evaluación (psiquiatras, psicólogos, tal vez sociólogos y licenciados en ciencias de la comunicación) que aplicando sus conocimientos pudieran extraer de los ejercicios de dinámica de grupo el mayor provecho posible, para ayuda de los tripulantes y de la empresa en general. Junto con los comandantes de aeronaves asignados a esta tarea, el médico aeronáutico y otras especialidades intervinientes que pudieran considerarse necesarias. Realizar un trabajo de equipo en forma continua para el estudio de la relación entre los antecedentes reunidos por las gerencias de operaciones y recursos humanos y por el Departamento Médico anteriormente expuesto. La experiencia y conocimiento del personal de la empresa que adquiriría este grupo en el cual sus integrantes podrían intercambiar opiniones en base a los enfoques propios de sus especialidades, sería muy útil para las decisiones a tomar especialmente por la gerencia de operaciones y en el desarrollo de las actividades de CRM en las que este grupo debería participar tomando contacto directo con el personal que realiza los cursos.

Para sus pilotos de la flota B-737-200, realizar la anotación de las novedades en el Registro Técnico de Vuelo con la mayor precisión posible en cuanto a la descripción de la falla, fase del vuelo en la cual se produjo y todo otro dato de interés que sirva para mejor orientar la acción posterior de mantenimiento. Esta observación surge del detenido análisis de la mencionada documentación de la aeronave. La presente recomendación podría extenderse a otras aerolíneas que no posean métodos codificados como LAPA en sus aviones modernos.

Para las Gerencias de Operaciones y Servicio al Pasajero. Estudiar la factibilidad de conservar copia en tierra de la ubicación por asiento de los pasajeros embarcados ya que actualmente se realiza mediante una etiqueta auto adhesiva adherida a la tarjeta de embarque. Para el caso particular de esta investigación, hubiese sido útil contar con esta información, para tener la distribución en el interior del avión, en forma más sencilla y rápida, de víctimas, heridos y sobrevivientes.

Controlar y perfeccionar la formación técnica de sus despachantes para que puedan dominar todos los aspectos teóricos y prácticos de su tarea específica.

Insistir sobre el cumplimiento de la prohibición de fumar en cabina, por parte de los tripulantes.

Al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA)

Si bien las condiciones de Aeroparque no han influido en este accidente, sería conveniente:

Evaluar y decidir en coordinación con los organismos competentes sobre la utilización futura de Aeroparque, de manera que se pueda cumplimentar aquellas recomendaciones del Anexo 1(Aeródromos), al Convenio sobre Aviación Civil Internacional que actualmente no se cumplen, especialmente las que puedan incidir en forma más directa en la seguridad de las operaciones.

Propiciar, mediante las acciones posibles por parte de los organismos el Estado y la empresa particular mencionados que:

1. Sean levantadas las estaciones de servicio próximas a la pista de Aeroparque, que evidentemente constituyen un peligro adicional en caso de accidentes con salidas de pista de las aeronaves.
2. Sea trasladada la instalación reductora de presión de gas ubicada en la prolongación de la pista 13 de Aeroparque, a una zona más alejada de esa prolongación.
3. Extender lo expuesto en los párrafos anteriores a toda construcción ubicada en la parte de las trayectorias finales próximas a las cabeceras y que estén destinadas a albergar gran cantidad de personas en períodos determinados, como confiterías, restaurantes, etc.

Al Comandante de Personal de la Fuerza Aérea Argentina

Contemplar la posibilidad que la Dirección General de Sanidad a través del INMAE asesore a las empresas aerocomerciales para que las mismas implementen un sistema de control del comportamiento de tripulantes propios, con participación de médicos que posean conocimientos y experiencia en Medicina Aeronáutica.

Prever un incremento en el intercambio de información y sobre el resultado de sus exámenes, entre el INMAE y las propias comprobaciones de las líneas aéreas.

A las Empresas de Transporte Aerocomercial Nacionales

Implementar con el asesoramiento del INMAE un sistema asistencial que permita controlar el estado psicofisiológico de sus tripulantes en el lapso existente entre cada examen de aptitud realizado en el INMAE.

Lo antes recomendado y hacerlo extensivo a las demás empresas aerocomerciales de la República Argentina para su consideración y puesta en práctica cuando sea necesario.

Bibliografía sobre CRM.

A sugerencia del grupo de la NTSB interviniente en la investigación, sugerencia que la J.I.A.A.C., adoptará, se recomienda la utilización en la programación y desarrollo de los cursos de CRM de las siguientes publicaciones:

Circular OACI 217-AN/132 Compendio sobre Factores Humanos N° 2 Instrucción de la Tripulación de Vuelo: Gestión de los Recursos en el puesto de Pilotaje (CRM) e Instrucción de vuelo orientado a la Línea Aérea (LOFT).

Advisory Circular AC N° 120-51C. Crew Resource Management Training. Date 30.10.98.

Al Comando de Regiones Aéreas

Exigir que los operadores de Torre de vuelo (TWR), especialmente de los aeródromos de mayor movimiento, se atengan al uso de la fraseología aeronáutica reglamentaria, lo máximo posible, exigiendo igual cumplimiento a los pilotos.

Al Comando de Regiones Aéreas (Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas)

Propiciar, de considerarlo conveniente, la incorporación de profesionales tales como psiquiatras, psicólogos, sociólogos y licenciados en ciencias de la comunicación, que aplicando sus conocimientos en cada especialidad pudieran extraer de los ejercicios de dinámica de grupo en CRM, el mayor provecho posible para los tripulantes y las empresas aerocomerciales en general mediante el intercambio de opiniones y consultas interdisciplinarias, utilizando la posibilidad brindada por la Disposición 117/97 en su párrafo 1 inciso c.

### **Recomendación aclaratoria**

La J.I.A.A.C. por sugerencia y de acuerdo con el grupo del Representante Acreditado de la NTSB, desea dejar aclarado en el presente informe final, que el cumplimiento de las normas y procedimientos vigentes al ocurrir el accidente, establecidos por el explotador y por el control del Estado (Autoridad Aeronáutica), eran suficientes para prevenir y evitar que el hecho ocurriera. Que haya ocurrido, como ya se indicó en la recomendación preliminar de fecha 14 de septiembre de 1999 enviada a todas las líneas aéreas nacionales, se debió fundamentalmente a la falta de disciplina de los pilotos al no cumplimentar los procedimientos normales y de emergencia establecidos en los manuales de vuelo y operaciones, y como consecuencia de no mantener un ambiente de cabina estéril, es decir, dedicado exclusivamente a la operación de la aeronave. El resto de las recomendaciones surgidas de las conclusiones del informe tienen como objetivo evitarlos dos motivos citados para mejorar la seguridad aérea en general, por medio de medidas que traten de eliminar probables factores concurrentes, actuantes o no en este accidente, de acuerdo a lo indicado en el Manual de Investigación de Accidentes de Aviación Doc. OACI 6920-AN/855/4Capítulo 1: Finalidad de la encuesta.

## **Anexo II “Guía de entrevista”**

## Apéndice I: Guía de entrevista a piloto

Entrevistador: .....

Núm. de entrevista:.....

Fecha y hora de realización de la entrevista:.....

Lugar en el que se realizó la entrevista:.....

Nombre o referencia del entrevistado.....

### Preguntas:

1- ¿Hace cuántos años se desempeña como piloto? (marque la opción que mejor se adecúe a su caso)

- a) Menos de 5 años;
- b) Entre 5 y 10 años;
- c) Más de 10 años.

2- ¿Ha presenciado, como piloto, algún episodio de incidente grave o accidente de aviación civil/militar<sup>8</sup>? (Indique la respuesta correcta)

- a) Si
- b) No

En caso que la respuesta sea afirmativa le solicitamos que nos lo comente en una extensión de no más de una carilla.

3- ¿Qué medidas considera que debería adoptarse y desde qué organismo a los fines de evitar la configuración de incidentes graves o accidentes de aviación civil?

4- ¿Está de acuerdo con que el poder judicial de la República Argentina emplee las declaraciones que se efectúan ante la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para inculpar (atribuir responsabilidad) en el marco de procesos judiciales?<sup>9</sup> Sea cual fuera su respuesta le pedimos que la fundamente.

---

<sup>8</sup> Dado que algunas de las personas entrevistadas revisten la calidad de Personal Militar en Fuerza Aérea Argentina se ha adecuado esta pregunta incluso al ámbito de la aviación militar.

<sup>9</sup> Téngase presente que el marco regulatorio internacional en materia de incidentes graves y accidentes de aviación prohíbe que los jueces empleen las conclusiones de los informes técnicos que elabora la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para atribuir responsabilidad y, pese a ello, el poder judicial de la República Argentina procede de esa manera.

Fecha y hora de realización de la entrevista: 31/02/2020 (13:30 hs).

Lugar en el que se realizó la entrevista: Ciudad Autónoma de Buenos Aires (República Argentina).

Nombre o referencia del entrevistado: S (Personal Militar de Fuerza Aérea Argentina).

Preguntas:

1- ¿Hace cuántos años se desempeña como piloto? (marque la opción que mejor se adecúe a su caso)

- a) Menos de 5 años;
- b) Entre 5 y 10 años;
- c) Más de 10 años.      X

2- Ha presenciado, como piloto, algún episodio de incidente grave o accidente de aviación civil/militar? (Indique la respuesta correcta).

Si

No                      X

En caso que la respuesta sea afirmativa le solicitamos que nos lo comente en una extensión de no más de una carilla.

3- ¿Qué medidas considera que deberían adoptarse a los fines de evitar la configuración de incidentes graves o accidentes de aviación civil/militar? Le solicitamos que plasme al menos dos sugerencias.

- 1) Ejecución del Cronograma de Mantenimiento de las aeronaves, ya sea por horas de vuelo o calendario, de manera adecuada, con un real y efectivo control de su cumplimiento.
- 2) Cumplimiento de las exigencias de instrucción y adiestramiento de todos los tripulantes.
- 3) Visualizar y corregir en tiempo y forma las falencias y vulnerabilidades de CRM (por sus sigla en inglés) dentro de un marco y concepto de **“Complete Resource Management”**.
- 4) Respetar los tiempos de operación y descanso de la tripulación.

4- ¿Está de acuerdo con que el poder judicial de la República Argentina emplee las declaraciones que se efectúan ante la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación

Civil para inculpar (atribuir responsabilidad) en el marco de procesos judiciales?<sup>10</sup> Sea cual fuera su respuesta le pedimos que la fundamente.

a) Desde el punto de vista legal, no estoy de acuerdo con que se utilicen las declaraciones, si está prohibido su empleo según lo establecido en las normas internacionales, pues corresponde respetar y cumplir lo determinado dentro del marco legal en el cual el país se encuentra inserto.

b) Desde otro punto de vista, siendo las declaraciones de los implicados ante la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, realizadas fuera del marco de una causa judicial, no estoy de acuerdo con que sean utilizadas para un proceso de esta índole, pues se estarían vulnerando ciertos derechos y garantías del imputado.

---

<sup>10</sup> Téngase presente que el marco regulatorio internacional aplicable a los incidentes graves y accidentes de aviación civil prohíbe que los jueces empleen las conclusiones de los informes técnicos que elabora la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para atribuir responsabilidad y; pese a ello, el poder judicial de la República Argentina procede de esa manera.

Fecha y hora de realización de la entrevista: 4/04/2020 (11:20 hs)

Lugar en el que se realizó la entrevista: Ciudad Autónoma de Buenos Aires – República Argentina

Nombre o referencia del entrevistado: F

Preguntas:

1- ¿Hace cuántos años se desempeña como piloto? (marque la opción que mejor se adecúe a su caso)

- a) Menos de 5 años;
- b) Entre 5 y 10 años; X
- c) Más de 10 años.

2- ¿Ha presenciado, como piloto, algún episodio de incidente grave o accidente de aviación civil? (Indique la respuesta correcta).

Si

No X

En caso que la respuesta sea afirmativa le solicitamos que nos lo comente en una extensión de no más de una carilla.

3- ¿Qué medidas considera que deberían adoptarse a los fines de evitar la configuración de incidentes graves o accidentes de aviación civil/militar? Le solicitamos que plasme al menos dos sugerencias.

Existen varias medidas que se pueden tomar los fines de evitar incidentes graves o accidentes en el marco de la aviación civil. En primer lugar hay que hacer énfasis en la cultura de la seguridad operacional en todos los niveles, eso implica un análisis de los riesgos que existen en la actividad y una estructura donde los casos sean reportados y analizados a los fines de evitar su repetición.

Resulta sumamente importante para los pilotos el mantenerse entrenados, estudiar constantemente y tener una buena formación en CRM y factores humanos.

Nunca puedo dejar de lado la importancia del mantenimiento del material aeronáutico y la capacitación del personal de tierra, los cuales son fundamentales para la actividad.

4- ¿Está de acuerdo con que el poder judicial de la República Argentina emplee las declaraciones que se efectúan ante la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para inculpar (atribuir responsabilidad) en el marco de procesos judiciales?<sup>11</sup> Sea cual fuera su respuesta le pedimos que la fundamente.

Estoy terminantemente en contra de la utilización de las declaraciones realizadas antes la JIAAC por parte del Poder Judicial. La investigación realizada por la Junta busca la evitación de accidentes en el futuro, al ser ofrecida dentro de ese contexto técnico es por lo tanto evidente que no está rodeada de las garantías del debido proceso, ya que esas garantías le son ajenas. Al no ser realizadas dichas declaraciones dentro del marco de las garantías procesales que ofrece el proceso judicial, las mismas no pueden ser tras poladas sin más a un proceso que busca dirimir la responsabilidad en un suceso.

---

<sup>11</sup> Téngase presente que el marco regulatorio internacional aplicable a los incidentes graves y accidentes de aviación civil prohíbe que los jueces empleen las conclusiones de los informes técnicos que elabora la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para atribuir responsabilidad y; pese a ello, el poder judicial de la República Argentina procede de esa manera.

Fecha y hora de realización de la entrevista: 2/04/2020 (20:00 hs).

Lugar en el que se realizó la entrevista: Ciudad Autónoma de Buenos Aires (República Argentina).

Nombre o referencia del entrevistado: H (Personal Militar de Fuerza Aérea Argentina).

Preguntas:

1- ¿Hace cuántos años se desempeña como piloto? (marque la opción que mejor se adecúe a su caso)

- a) Menos de 5 años;
- b) Entre 5 y 10 años;
- c) Más de 10 años.      X

2- ¿Ha presenciado, como piloto, algún episodio de incidente grave o accidente de aviación civil/militar? (Indique la respuesta correcta)

Si            X

No

En caso que la respuesta sea afirmativa le solicitamos que nos lo comente en una extensión de no más de una carilla.

La actividad aérea y particularmente la actividad aérea militar representa un riesgo explícito. Riesgo que se controla y se mitiga a través de los distintos análisis de riesgo operacional, sobre los factores influyentes durante una operación aérea.

Dicho lo anterior, incidentes menores y graves ocurren con cierta periodicidad, estando dentro de los parámetros previstos.

Como Aviador, con más de 10 años ejerciendo la actividad aérea militar, solo tuve un incidente aéreo, durante un traslado —en un helicóptero de la Fuerza Aérea Argentina MI 171E (de origen ruso)— de la Comitiva Presidencial, con autoridades del gobierno nacional en el año 2018. A causa de congelamiento severo de la aeronave, por condiciones meteorológicas imprevistas en el noroeste del país, obligo a realizar un aterrizaje preventivo en área de montaña, a 12.400 ft de altitud, sin consecuencias para el personal y material. Siendo rescatados luego de 22 horas.

3- ¿Qué medidas considera que deberían adoptarse a los fines de evitar la configuración de incidentes graves o accidentes de aviación civil/militar? Le solicitamos que plasme al menos dos sugerencias.

Capacitación y perfeccionamiento permanente, de todos los actores involucrados en el ámbito de la aviación civil y militar.

Contar con los recursos humanos y materiales necesarios para el desarrollo de la actividad aérea, lo que implica personal profesionalizado y el equipamiento tecnológico adecuado.

4- ¿Está de acuerdo con que el poder judicial de la República Argentina emplee las declaraciones que se efectúan ante la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para inculpar (atribuir responsabilidad) en el marco de procesos judiciales?<sup>12</sup> Sea cual fuera su respuesta le pedimos que la fundamente.

La investigación de accidentes, no busca culpables ni responsables, los informes producidos posterior a un incidente o accidente, son con los fines de conocer las causas y factores que llevaron al siniestro para evitar o minimizar sus efectos en caso de que ocurra nuevamente.

Por lo que considero, que dichos informes carecen de elementos para conformar juicios de valor para atribuir responsabilidad, y no debería emplearse por parte del poder judicial de la República Argentina. Si se cuenta con elementos que permiten valorizar el ambiente operacional y los factores contribuyentes al siniestro para extraer conclusiones y lecciones aprendidas en cuanto al hecho en sí, es decir a todos factores y elementos participantes durante una operación aérea.

---

<sup>12</sup> Téngase presente que el marco regulatorio internacional aplicable a los incidentes graves y accidentes de aviación civil prohíbe que los jueces empleen las conclusiones de los informes técnicos que elabora la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para atribuir responsabilidad y; pese a ello, el poder judicial de la República Argentina procede de esa manera.

Fecha y hora de realización de la entrevista: 05/04/2020 (16:45 hs).

Lugar en el que se realizó la entrevista: Ciudad Autónoma de Buenos Aires (República Argentina).

Nombre o referencia del entrevistado: A

Preguntas:

1- ¿Hace cuántos años se desempeña como piloto? (marque la opción que mejor se adecúe a su caso)

- a) Menos de 5 años;
- b) Entre 5 y 10 años;
- c) Más de 10 años. X

2- ¿Ha presenciado, como piloto, algún episodio de incidente grave o accidente de aviación civil? (Indique la respuesta correcta)

Si

No X

En caso de que la respuesta sea afirmativa le solicitamos que nos lo comente en una extensión de no más de una carilla.

3- ¿Qué medidas considera que deberían adoptarse a los fines de evitar la configuración de incidentes graves o accidentes de aviación civil/militar? Le solicitamos que plasme al menos dos sugerencias.

- Es indispensable que el personal realice todos los procesos de instrucción que exige el fabricante y que la institución que va a operar tenga certificados.
- Los equipos deben cumplir con todas las inspecciones y certificaciones que exija el fabricante, ANAC, FAA y principalmente las del Área de Mantenimiento de la institución que debe ser las de las más altas exigencias.

La aviación con más de 100 años de vida cuenta con altísimos niveles de estandarización para evitar cualquier tipo de accidente o incidente. Solo hay que respetar las exigencias que existen en cumplir la capacitación al personal y las inspecciones a los equipos.

4- ¿Está de acuerdo con que el poder judicial de la República Argentina emplee las declaraciones que se efectúan ante la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación

Civil para inculpar (atribuir responsabilidad) en el marco de procesos judiciales?<sup>13</sup> Sea cual fuera su respuesta le pedimos que la fundamente.

No estoy de acuerdo con que se utilicen las declaraciones de la junta para inculpar en los procesos judiciales. La esencia de esas declaraciones es para prevenir futuros incidentes o accidentes y de este modo se estaría afectando.

Aplicar un resultado punible muchas veces alteraría el resultado de estas mismas declaraciones debido que ya su fin es otro y se perdería su esencia; **QUE ES PREVENIR FUTUROS ACCIDENTES O INCIDENTES.**

---

<sup>13</sup> Téngase presente que el marco regulatorio internacional aplicable a los incidentes graves y accidentes de aviación civil prohíbe que los jueces empleen las conclusiones de los informes técnicos que elabora la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para atribuir responsabilidad y; pese a ello, el poder judicial de la República Argentina procede de esa manera.

Entrevistador : Cintia Caserotto Miranda

Núm. de entrevista: 5

Fecha y hora de realización de la entrevista: 6/04/2020 (23:20 hs)

Lugar en el que se realizó la entrevista: Mi domicilio.

Nombre o referencia del entrevistado: Al

Preguntas:

1- ¿Hace cuántos años se desempeña como piloto? (marque la opción que mejor se adecúe a su caso)

- a) Menos de 5 años;
- b) Entre 5 y 10 años;
- c) Más de 10 años.        X

2- Ha presenciado, como piloto, algún episodio de incidente grave o accidente de aviación civil? (Indique la respuesta correcta).

Si            X

No

En caso que la respuesta sea afirmativa le solicitamos que nos lo comente en una extensión de no más de una carilla.

Cuando juntaba mis horas de vuelo para llegar a mi licencia de Piloto Comercial de Avión, allí por 1980, me encontraba rodando con un avión del CUA en el aeródromo de La Matanza, después de haber llevado a volar a un amigo. Recién salido de la pista con mi aeronave mi amigo me dice: “Ale, ese avión se va a caer” mientras me señalaba a un avión que despegaba un Piper PA12 con mucho ángulo de ataque lo que presagiaba una pérdida de sustentación (pérdida de sustentación es cuando el flujo laminar que produce en el perfil de un ala la velocidad propia de la aeronave para justamente producir sustentación, se despegaba del extradós <parte de arriba del ala> y el avión deja de volar). Allí es cuando observamos que a los pocos metros de donde nos encontrábamos rodando (no más de 20 metros) la aeronave que despegaba se desplomó a tierra, falleciendo en el acto uno de los pasajeros, sufriendo heridas leves un niño que lo acompañaba e hiriéndose gravemente el piloto al mando. De inmediato detuve el motor del avión y corrimos hacia la aeronave siniestrada y procedí a apagarlos magnetos del motor (parte eléctrica) para evitar su incendio. De inmediato llegó una Ford Falcon rural y procedimos a subir al piloto y lo trasladamos hacia el Hospital de Barrio Uno en cercanías del aeropuerto de Ezeiza, donde luego de una larga convalecencia. Te comento que yo mismo había sufrido días antes una emergencia por disminución de la potencia en el motor del avión destruido, la que pude superar.

Otro accidente del que fui testigo se produjo en 1990 cuando yo era Instructor de Vuelo del Aeroclub Chascomús. En aquella oportunidad un ultraliviano que despegaba con dos personas a bordo, el piloto y un pasajero, despegaron en una tarde calurosa por la pista 04 de ese aeródromo cuando la aeronave abandona la pista y hace un vuelo rasante sobre la plataforma donde nos encontrábamos otras personas. Luego de pasar sobre nuestras cabezas el ultraliviano hace un ascenso y un viraje a la izquierda, entrando en pérdida (ya te expliqué lo que era una pérdida de sustentación) a unos 300 metros de donde estábamos. Ahí nos quedamos todos sorprendidos y tomé mi auto y acudimos varios a auxiliar a los ocupantes del ultraliviano. Allí procedimos a apagar los magnetos y a sacar de entre los hierros a sus ocupantes. El piloto tenía un agujero en la frente de donde salía un chorro de sangre producido por el motor que estaba en la parte superior de esa aeronave y que lo había golpeado y este golpe lo había dejado inconsciente y con convulsiones mientras su pasajero se encontraba consciente pero con un marcado dolor en el pecho. Acudí otra vez al aeroclub y desde el fijo (no había celulares en esos años) de esa entidad llamé a los bomberos quienes acudieron rápidamente. En la noche de aquella jornada, falleció en el hospital el pasajero y el piloto fue traslado de urgencia en un helicóptero del Gobierno de la Pcia. de Buenos Aires hacia un Hospital capitalino.

En resumen, en mis 10.500 horas de impartiendo instrucción (de las 14.000 horas de vuelo que tengo en mi traste) siempre traté de inculcar a los alumnos como evitar las pérdidas de sustentación a baja altura para evitar así accidentes que casi siempre son fatales.

3- ¿Qué medidas considera que deberían adoptarse a los fines de evitar la configuración de incidentes graves o accidentes de aviación civil/militar? Le solicitamos que plasme al menos dos sugerencias.

- a) Insistir en inculcar a los pilotos la importancia de respetar la **SEGURIDAD OPERACIONAL** es decir que sepan identificar peligros y como gestionar los riesgos para así evitarlos.
- b) Dar dentro de lo posible la mayor horas de entrenamiento a las tripulaciones y que se les haga un hábito el ser objeto de inspecciones sorpresivas a cargo de personal idóneo que los evalúe continuamente para observar sus reacciones ante eventuales problemas que puedan suscitarse durante las distintas fase del vuelo.
- c) Reciban continuamente clases teóricas sobre meteorología y otras materias que hagan y contribuyan directamente a la **SEGURIDAD OPERACIONAL**.

4- ¿Está de acuerdo con que el poder judicial de la República Argentina emplee las declaraciones que se efectúan ante la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para inculpar (atribuir responsabilidad) en el marco de procesos judiciales?<sup>14</sup> Sea cual fuera su respuesta le pedimos que la fundamente.

---

<sup>14</sup> Téngase presente que el marco regulatorio internacional aplicable a los incidentes graves y accidentes de aviación civil prohíbe que los jueces empleen las conclusiones de los informes técnicos que elabora la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para atribuir responsabilidad y; pese a ello, el poder judicial de la República Argentina procede de esa manera

No. En absoluto. La JIAAC no fue creada para eso sino para que en base a experiencias de incidentes/accidentes sucedidos se eviten accidentes similares en el futuro. Pero aparentemente eso que está estipulado es desconocido o ignorado ex profeso por los Jueces argentino.

## Apéndice II: Guía de entrevista a investigador de la J.I.A.A.C

Entrevistador: Cintia Caserotto Miranda

Núm. de entrevista:.....

Fecha y hora de realización de la entrevista.....

Lugar en el que se realizó la entrevista.....

Nombre o referencia del entrevistado.....

### Preguntas:

- 1- ¿Hace cuánto tiempo se desempeña como investigador en la J.I.A.A.C?
- 2- Qué estudios se requieren para desempeñarse como investigador en la J.I.A.A.C?
- 3- ¿Podría *describir* en qué consiste el proceso de investigación técnica que lleva adelante la J.I.A.A.C?<sup>15</sup>
- 4- ¿Está de acuerdo con que el poder judicial de la República Argentina emplee las declaraciones que se efectúan ante la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para inculpar (atribuir responsabilidad) en el marco de procesos judiciales?<sup>16</sup> Sea cual fuera su respuesta le pedimos que la fundamente.
- 5- ¿Por qué cree que el poder judicial local emplea las conclusiones del informe que emite la Junta con carácter atributivo de responsabilidad?

---

<sup>15</sup> Se sugiere efectuar una descripción de manera pedagógica teniendo en cuenta que el contenido de estas entrevistas —parte integrante de un futuro libro— estarán dirigidas a los miembros del poder judicial local.

<sup>16</sup> Téngase presente que el marco regulatorio internacional en materia de incidentes graves y accidentes de aviación prohíbe que los jueces empleen las conclusiones de los informes técnicos que elabora la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para atribuir responsabilidad y, pese a ello, el poder judicial de la República Argentina procede de esa manera.

Fecha y hora de realización de la entrevista: 14/04/2020 (13: 30 hs)

Lugar en el que se realizó la entrevista: Domicilio particular (provincia de Rosario)

Nombre o referencia del entrevistado: H

### Preguntas

1- ¿Hace cuánto tiempo se desempeña como investigador en la J.I.A.A.C?

Ingrese a la JIAAC en octubre de 2014, hace 5 ½ años que trabajo como investigador de accidentes de aviación civil. En mi carrera profesional y siendo oficial de la Fuerza Aérea Argentina trabajé como investigador de accidentes de aviación de la Junta de investigación de accidentes de aviones militares de la zona 4.

2- ¿Qué estudios se requieren para desempeñarse como investigador en la J.I.A.A.C?

Para desempeñarse como investigador de accidentes se debe contar con formación técnica en alguna de las áreas de interés del sistema aeronáutico; son ejemplos la ingeniería aeronáutica, los mecánicos de aeronaves, pilotos, controlador aéreo etcétera.

3- ¿Podría *describir* en qué consiste el proceso de investigación técnica que lleva adelante la J.I.A.A.C?<sup>17</sup>

El proceso de investigación técnica que lleva la J.I.A.A.C consiste en determinar las causas de los accidentes de aviación y para ello es necesario recolectar toda la evidencia fáctica en la escena del accidente, realizar entrevistas con testigos, con los mismos involucrados, autoridades aeronáuticas, personal de rescate, etcétera. Además de hacer un relevamiento documental de todo lo que tenga que ver con la aeronave, con sus tripulantes y con todas las personas involucradas en la operación. La información fáctica debe ser luego analizada y, a partir del análisis, plasmamos las conclusiones.

4- ¿Está de acuerdo con que el poder judicial de la República Argentina emplee las declaraciones que se efectúan ante la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para inculpar (atribuir responsabilidad) en el marco de procesos judiciales?<sup>18</sup> Sea cual fuera su respuesta le pedimos que la fundamente.

---

<sup>17</sup> Se sugiere efectuar una descripción de manera pedagógica teniendo en cuenta que el contenido de estas entrevistas —parte integrante de un futuro libro— estarán dirigidas a los miembros del poder judicial local.

<sup>18</sup> Téngase presente que el marco regulatorio internacional en materia de incidentes graves y accidentes de aviación prohíbe que los jueces empleen las conclusiones de los informes técnicos que elabora la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para atribuir responsabilidad y, pese a ello, el poder judicial de la República Argentina procede de esa manera.

No estoy de acuerdo en que se empleen las entrevistas realizadas por la J.I.A.A.C en procesos judiciales; nuestro objetivo principal es evitar la recurrencia de sucesos de similares características. Por eso, más allá de determinar las causas del accidente, nuestro principal desafío consiste en detectar falencias en el sistema y generar propuestas de mejora. Para ello, es vital generar una relación de confianza entre la J.I.A.A.C y los involucrados en los accidentes. Si nosotros quebramos esa confianza nuestro trabajo estará muy limitado. En mi caso particular, tengo la experiencia de haber vivido la ocurrencia de un accidente desde “el otro lado del mostrador” cuando desempeñaba funciones en una línea aérea que sufrió un accidente.

5- ¿Por qué cree que el poder judicial local emplea las conclusiones del informe que emite la Junta con carácter atributivo de responsabilidad?

Creo que el poder judicial utiliza los informes de la junta de investigación de accidentes en sus sentencias porque no tienen las herramientas necesarias como para poder hacer su propia investigación de manera independiente. En este sentido, claramente la J.I.A.A.C y la justicia tienen sus tareas bien definidas. Una tiene las herramientas para cumplirla y la otra no.

Fecha y hora de realización de la entrevista: 14/04/20 (14:00 hs)

Lugar en el que se realizó la entrevista: Domicilio particular (Ciudad Autónoma de Buenos Aires).

Nombre o referencia del entrevistado: R

### Preguntas

1- ¿Hace cuánto tiempo se desempeña como investigador en la J.I.A.A.C?

Hace 6 años que trabajo en la JIAAC.

2- ¿Qué estudios se requieren para desempeñarse como investigador en la J.I.A.A.C?

Hay dos perfiles de investigador, el técnico y el operativo. Para el primer perfil se requiere ser Mecánico, Técnico o Ingeniero Aeronáutico. Para el segundo ser piloto.

3- ¿Podría *describir* en qué consiste el proceso de investigación técnica que lleva adelante la J.I.A.A.C?<sup>19</sup>

En pocas palabras, durante el trabajo de campo (el trabajo que se realiza en el lugar del accidente) es buscar alguna falla en la aeronave y realizar entrevistas a la tripulación. Posterior a la recolección de estos datos, se analiza y se emite un informe final, en el cual se describe las circunstancias en las que se produjo el accidente y se emiten recomendaciones con el fin de que no se vuelva a repetir.

4- ¿Está de acuerdo con que el poder judicial de la República Argentina emplee las declaraciones que se efectúan ante la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para inculpar (atribuir responsabilidad) en el marco de procesos judiciales?<sup>20</sup> Sea cual fuera su respuesta le pedimos que la fundamente.

No, no estoy de acuerdo. Nuestra investigación es puramente técnica y hemos podido lograr que los involucrados en un accidente nos brinden la máxima información ante un evento, sabiendo que ello no le va a repercutir penalmente, nosotros no buscamos responsables.

5- ¿Por qué cree que el poder judicial local emplea las conclusiones del informe que emite la Junta con carácter atributivo de responsabilidad?

---

<sup>19</sup> Se sugiere efectuar una descripción de manera pedagógica teniendo en cuenta que el contenido de estas entrevistas —parte integrante de un futuro libro— estarán dirigidas a los miembros del poder judicial local.

<sup>20</sup> Téngase presente que el marco regulatorio internacional en materia de incidentes graves y accidentes de aviación prohíbe que los jueces empleen las conclusiones de los informes técnicos que elabora la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para atribuir responsabilidad y, pese a ello, el poder judicial de la República Argentina procede de esa manera.

Porque creo que no tienen la experiencia técnica para poder determinar la causa de un accidente, por eso utilizan el informe de la J.I.A.A.C y en base a ellos atribuyen responsabilidades.

Fecha y hora de realización de la entrevista: 22/04/2020 (11:51 hs)

Lugar en el que se realizó la entrevista: Domicilio particular (Ciudad Autónoma de Buenos Aires)

Nombre o referencia del entrevistado: E

### Preguntas

1- ¿Hace cuánto tiempo se desempeña como investigador en la J.I.A.A.C?

9 meses

2- ¿Qué estudios se requieren para desempeñarse como investigador en la J.I.A.A.C?

Cumplir con lo establecido en la circular 298 de OACI, la misma establece 4 fases de formación a lo largo de la carrera de investigador (Curso Inicial, Prácticas en el puesto de trabajo, Curso Básico, Curso Avanzado). Se solicita como requisito previo a incorporarse como investigador, contar con preparación en áreas que resulten de interés para la investigación. Hay técnicos, pilotos y como en mi caso ingenieros aeronáuticos.

3- ¿Podría *describir* en qué consiste el proceso de investigación técnica que lleva adelante la J.I.A.A.C?<sup>21</sup>

Identificar de manera reactiva (posterior al suceso), mediante un análisis sistémico, aquellas mejoras (barreras tecnológicas, normativas y de capacitación) que podrían implementarse a los fines de evitar la ocurrencia de otro accidente con características similares al ocurrido.

4- ¿Está de acuerdo con que el poder judicial de la República Argentina emplee las declaraciones que se efectúan ante la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para inculpar (atribuir responsabilidad) en el marco de procesos judiciales?<sup>22</sup> Sea cual fuera su respuesta le pedimos que la fundamente.

No. Los informes de seguridad operacional no están orientados a la determinación de responsabilidades, sino que lo están a identificar mejoras del sistema.

5- ¿Por qué cree que el poder judicial local emplea las conclusiones del informe que emite la Junta con carácter atributivo de responsabilidad?

Desconocimiento sobre la finalidad de las investigaciones de seguridad operacional.

---

<sup>21</sup> Se sugiere efectuar una descripción de manera pedagógica teniendo en cuenta que el contenido de estas entrevistas —parte integrante de un futuro libro— estarán dirigidas a los miembros del poder judicial local.

<sup>22</sup> Téngase presente que el marco regulatorio internacional en materia de incidentes graves y accidentes de aviación prohíbe que los jueces empleen las conclusiones de los informes técnicos que elabora la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para atribuir responsabilidad y, pese a ello, el poder judicial de la República Argentina procede de esa manera.

Fecha y hora de realización de la entrevista: 3/05/2020 (18:07 hs)

Lugar en el que se realizó la entrevista: La Plata

Nombre o referencia del entrevistado: F

Preguntas:

1- ¿Hace cuánto tiempo se desempeña como investigador en la J.I.A.A.C?

Nuestra función es contribuir a la seguridad operacional de la aviación civil. Me desempeño como investigador desde enero de 2019.

2- ¿Qué estudios se requieren para desempeñarse como investigador en la J.I.A.A.C?

Para desempeñarse como investigador se requieren los siguientes cursos:

- a) Curso inicial de investigación de accidentes de aviación civil (dictado por la JIAAC) y
- b) Curso básico de investigación de accidentes de aviación civil (a cargo del CIPE, dictado por investigadores de la JIAAC)

Además de los cursos, se requiere una experiencia mínima de 4 salidas al campo en calidad de investigador auxiliar; luego de las cuales, un investigador a cargo evalúa al aspirante a investigador y si se aprueba pasa a ser investigador.

3- ¿Podría *describir* en qué consiste el proceso de investigación técnica que lleva adelante la JIAAC?<sup>23</sup>

El proceso de investigación que lleva adelante la J.I.A.A.C consiste en contribuir a la seguridad operacional de la aviación civil, mediante la emisión de recomendaciones o acciones de seguridad operacional; las cuales están dirigidas a organizaciones, operadores, organismos o cualquier tipo de actor del sistema aeronáutico.

4- ¿Está de acuerdo con que el poder judicial de la República Argentina emplee las declaraciones que se efectúan ante la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para inculpar (atribuir responsabilidad) en el marco de procesos judiciales?<sup>24</sup> Sea cual fuera su respuesta le pedimos que la fundamente.

---

<sup>23</sup> Se sugiere efectuar una descripción de manera pedagógica teniendo en cuenta que el contenido de estas entrevistas —parte integrante de un futuro libro— estarán dirigidas a los miembros del poder judicial local.

<sup>24</sup> Téngase presente que el marco regulatorio internacional en materia de incidentes graves y accidentes de aviación prohíbe que los jueces empleen las conclusiones de los informes técnicos que elabora la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para atribuir responsabilidad y, pese a ello, el poder judicial de la República Argentina procede de esa manera.

No, no estoy de acuerdo. El trabajo que realiza la J.I.A.A.C es meramente para contribuir con la seguridad operacional y no debe ser utilizado por la justicia para atribuir culpa ni responsabilidad.

5- ¿Por qué cree que el poder judicial local emplea las conclusiones del informe que emite la Junta con carácter atributivo de responsabilidad?

Creo que la justicia toma como referencia el informe que emite la JIAAC debido a que no posee peritos competentes para realizar el peritaje de un accidente aeronáutico.

Fecha y hora de realización de la entrevista: 27/04/2020 (17:00 hs)

Lugar en el que se realizó la entrevista: La plata (domicilio particular)

Nombre o referencia del entrevistado: M

Preguntas:

1- ¿Hace cuánto tiempo se desempeña como investigador en la J.I.A.A.C?

Soy investigador de la JIAAC desde el 2017.

2- ¿Qué estudios se requieren para desempeñarse como investigador en la J.I.A.A.C?

Para ser investigador de la JIAAC se requiere ser profesional aeronáutico (técnico, ingeniero, piloto, controlador, etc), y haber realizado el programa de formación del investigador del organismo, que consta de cursos y prácticas de trabajo.

3- ¿Podría *describir* en qué consiste el proceso de investigación técnica que lleva adelante la J.I.A.A.C?<sup>25</sup>

La JIAAC realiza investigaciones de carácter técnico, siguiendo los lineamientos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el Anexo 13, con el objetivo de prevenir accidentes e incidentes. Esta investigación no tiene como objetivo generar presunción de culpa ni responsabilizar a nadie.

El proceso presenta un enfoque sistémico y organizacional, donde en principio se busca identificar y se evalúan las fallas activas (errores, omisiones o fallas técnicas) que pudieron causar el suceso, para luego profundizar la investigación en las diferentes organizaciones participantes, en búsqueda de precursores que pudieron conducir a que se produzcan las fallas. A su vez, se evalúan todas aquellas deficiencias que se puedan identificar en el sistema aeronáutico, que aunque no estén relacionadas directamente con el suceso, pueden afectar a la seguridad de la operación.

El proceso se puede dividir en 3 grandes etapas: primero se realiza la recopilación de datos, luego se procede al análisis de los mismos, y por último se realiza la presentación de las conclusiones y las recomendaciones al sistema aeronáutico a través de un informe de seguridad operacional.

---

<sup>25</sup> Se sugiere efectuar una descripción de manera pedagógica teniendo en cuenta que el contenido de estas entrevistas —parte integrante de un futuro libro— estarán dirigidas a los miembros del poder judicial local.

4- ¿Está de acuerdo con que el poder judicial de la República Argentina emplee las declaraciones que se efectúan ante la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para inculpar (atribuir responsabilidad) en el marco de procesos judiciales?<sup>26</sup> Sea cual fuera su respuesta le pedimos que la fundamente.

No estoy de acuerdo. Dado que la investigación de la JIAAC es estrictamente técnica, y no busca generar presunción de culpa o responsabilidad a nadie, las entrevistas que se realizan durante el proceso de investigación, a los distintos actores o testigos de un suceso, no presentan carácter de declaración testimonial. Es simplemente una herramienta más que nos permite a nosotros dentro del proceso de investigación, tener una perspectiva de los actores en un suceso, y a su vez identificar y/o validar los distintos factores que se presentan.

5- ¿Por qué cree que el poder judicial local emplea las conclusiones del informe que emite la Junta con carácter atributivo de responsabilidad?

Creo que puede deberse a que somos un organismo del Estado especializado en investigación de accidentes de aviación. Sin embargo, dado que los procedimientos de investigación de la JIAAC son diferentes a los que puede utilizar el poder judicial, por perseguir distintos objetivos, las conclusiones de los informes que emite la JIAAC probablemente no sean válidas para un proceso judicial.

---

<sup>26</sup> Téngase presente que el marco regulatorio internacional en materia de incidentes graves y accidentes de aviación prohíbe que los jueces empleen las conclusiones de los informes técnicos que elabora la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para atribuir responsabilidad y, pese a ello, el poder judicial de la República Argentina procede de esa manera.