

DELITOS AERONÁUTICOS



1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

En el ámbito aeronáutico se han hecho ácidas críticas a la excesiva penalidad del actual código aeronáutico. Estas críticas son fundadas y necesarias debido a que en el estado actual, la actividad aeronáutica es una actividad delicada y peligrosa en lo penal, esto es, la fácil exposición a una sanción corporal. Así, quienes ejercen la aviación podrán convertirse en verdaderos delincuentes con mucha facilidad por conductas que, como se verá, a veces no engendran siquiera un peligro real para la seguridad aérea. Más grave, se agrega un problema adicional, la excesiva penalidad asignada a las infracciones. Adelantemos también que muchos de los delitos nos parece que se justifican.

Atendidas las características, el tipo de publicación y el espacio destinado en ella, la descripción y análisis de los delitos de aviación se hará sin rigor técnico y de la manera más comprensible y genérica posible.

Hay ciertos elementos que son parte de todo delito, también de los aeronáuticos, a saber: A) Que las infracciones constitutivas de delito deben estar previstas: esto es, deben existir como tales con anterioridad a las conductas que se tratan de penar; B) Las conductas deben estar descritas necesariamente en una ley; ningún reglamento ni circular, aún de la mayor jerarquía, pueden describir delitos; esto o veremos más adelante someramente bajo el título de leyes panales en blanco. C) Se presume en toda persona el conocimiento previo de cada delito y no se acepta la ignorancia como excusa absoluta; D) siempre el legislador debe justificar la existencia del delito, esto es, detrás de una conducta delictual está siempre la protección de un importante derecho que es obligación del Estado tutelar. Así, si el derecho que se protege no es de la mayor entidad la sanción debe ser administrativa o infraccional reservándose la pena de delitos para aquellas conductas que lesionan o ponen efectivamente en peligro, en nuestro caso, el derecho a la vida o la integridad corporal y en general la Seguridad Aérea. E) Por último, podemos citar la debida proporcionalidad ente el hecho y la pena de forma de lograr los objetivos de lo que se denomina “política criminal”, es decir, prevenir que ciertos hechos se produzcan o repitan.

Entre otros de los requisitos connaturales al concepto de delito está el hecho que la conducta que se reprime debe ser siempre dolosa, lo que coincide más o menos con la voz “voluntariedad”. Si esta conducta no es voluntaria puede dar origen también a responsabilidad, en nuestra área al modo de una infracción pero no a título de delito. En concreto, una conducta que externamente pudiere parecer delito no lo será, por ser culpable y no dolosa la actuación del piloto.

La existencia de delitos aeronáuticos tiene su razón de ser en el deber irrenunciable del Estado para con sus súbditos por garantizar el ejercicio adecuado de una actividad peligrosas. El pasajero que embarca en una aerolínea, el pasajero que acompaña a un piloto civil, las personas en la superficie, todos ellos, sin saber nada de aviación, confían que las autoridades han regulado eficientemente esta actividad, que han dictado normas y reglas para un ejercicio seguro de la aviación y que además es celosamente fiscalizado. Confían que el piloto es idóneo y no realizará acciones temerarias, que el material es eficiente y se encuentra en buen estado. Lo que se protege es la Seguridad Aérea, que beneficia también al piloto mismo.

La aplicación del Código Aeronáutico en cuanto a los delitos contra la seguridad de la aviación civil es común a las aeronaves privadas, comerciales o de clubes de aviación deportiva así como también a las aeronaves extranjeras mientras vuelen en el espacio aéreo chileno. Con todo, no son aplicables a las aeronaves militares y parcialmente a las aeronaves del Fisco destinadas a Carabineros de Chile.

Respecto de la persona que puede cometer el delito, a menudo será el comandante de la aeronave, también podrá serlo el copiloto u otro miembro de la tripulación. En algunos casos será el explotador,

que puede o no coincidir con el propietario, los controladores aéreos y en otros podrán serlo incluso terceras personas.

La característica más notoria de los delitos aeronáuticos es el hecho que son delitos de peligro, esto es, consisten en la creación de un peligro concreto o abstracto, independiente del resultado de la acción temeraria o peligrosa. Como se verá, en el análisis de cada delito, existe una sola excepción a lo afirmado, lo que simplemente confirma la regla.

Los delitos aeronáuticos se encuentran descritos en el Código del mismo nombre bajo el epígrafe de "Delitos contra la Seguridad de la Aviación Civil". Existen otros cuerpos legales que también contienen delitos aeronáuticos, tales como aquellos destinados a la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves a los que no vamos a referirnos.

1.1 LEYES PENALES EN BLANCO Y SU IMPORTANCIA

En primer término, nos referiremos a lo que se denomina las leyes penales en blanco. La importancia de este concepto está ligada directamente a la defensa del perpetrador del delito. Es un hecho no discutido, cuyos fundamentos u orígenes escapan al limitado alcance de este trabajo, que los delitos deben siempre ser creados por ley.

Esto último es convenientemente cumplido y efectivamente no existen delitos que no hayan sido creados por ley. Sin embargo la mala práctica o mala técnica legislativa ha llevado a la dictación de una ley penal en blanco. Se entiende por ley penal en blanco aquella descripción de un delito que no ha quedado debidamente establecida en la ley y cuyo "llenado", no diferente al de un cheque en blanco, lo hace la autoridad administrativa o judicial. Así por ejemplo supongamos, el establecimiento de un hipotético delito que castigare al piloto o explotador que "pusiere en riesgo la seguridad de vuelo". Si bien, esta conducta se encuentra establecida en una ley, se encuentra tan vagamente descrita que implica que quien deba aplicarla, en este caso el juez sea quien en la práctica diga qué conducta es o no delito, lo cual constituye una aberración de la técnica penal que sobrepasa todos los límites generalmente aceptados.

En concreto, en Derecho penal, se conocen como leyes penales en blanco o leyes necesitadas de complemento a aquellos preceptos penales principales que contienen la pena pero no consignan íntegramente los elementos específicos del supuesto de hecho, puesto que el legislador se remite a otras disposiciones legales del mismo o inferior rango.

La utilización de leyes penales en blanco puede suponer una vulneración del principio de legalidad en Derecho penal. El principio de legalidad penal conlleva cuatro exigencias a saber: ley escrita, cierta, previa y estricta. Las dos primeras exigencias pueden verse afectadas por la existencia de las normas penales que hacen un reenvío a normas de rango menor.

Por otra parte, también implica una vulneración del principio de separación de poderes, puesto que habilita al poder ejecutivo para que instituya prohibiciones penales, lo cual debería estar reservado al poder legislativo.

Todo este análisis es importante pues abre un amplio aspecto de defensa, en la medida que dichos tipos penales son o pueden ser inconstitucionales.

La pregunta es entonces ¿Tenemos en nuestro ámbito leyes penales en blanco?, La respuesta es sí. El Código Aeronáutico en los artículos 190 y siguientes establece una serie de leyes penales en blanco, esto es, aquella en que los hechos descritos y que configuran el ilícito se encuentran en otra norma de inferior jerarquía.

En efecto el artículo 190 delito de emprender vuelo sin certificado de aeronavegabilidad vigente. La calidad de certificado de aeronavegabilidad vigente depende del DAR 08 de 13 de diciembre de 2010, que establece en el 2.5 del Capítulo 2º las características, el estado actual de aeronavegabilidad y

especialmente en el 2.8 las condiciones que deberá cumplir una aeronave para ser considerada aeronavegable.

En el capítulo 3 en el 3.1 establece el mantenimiento de aeronaves, haciendo presente que en el 3.1.1 señala: que el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave se mantendrá vigente si se cumplen nueve condiciones. Fallando cualquiera de estas condiciones el certificado pierde su vigencia por consiguiente se configura el ilícito.

Finalmente el 4.4 establece que la responsabilidad del mantenimiento es del explotador que es responsable del estado actual de aeronavegabilidad.

Artículo 192. El DAR 01 establece el Reglamento de licencias al personal aeronáutico y todos los requisitos a fin de obtener licencias y habilitaciones, cuestión que detalladamente establecen las habilitaciones, las autorizaciones, la aptitud psicofísica y la vigencia de las mismas, fallando cualquiera de estos elementos durante la vigencia de la licencia o habilitación se puede configurar el delito aeronáutico.

Artículo 195. No está definido por la ley que son los objetos peligrosos y se refiere específicamente a un reglamento que es el DAR 18 que es el Reglamento de Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

Este Reglamento establece nueve clases de mercancías peligrosas, estableciendo un gran número de requisitos para poder realizar el transporte. Si falla cualquiera de esos requisitos se configura el delito.

Artículo 196 Letra A un Reglamento establece cuales son las alturas mínimas y letra B un Reglamento determina que son vuelos acrobáticos.

Artículo 198 Son tipos penales en blanco impropios las letras A y C.

Artículo 200 En el inciso segundo establece las zonas prohibidas y restringidas que nuevamente están en un Reglamento.

1.2. DELITOS DE PELIGRO CONCRETO Y DE PELIGRO ABSTRACTO.

Analizaremos los 17 delitos incluidos en el Código Aeronáutico. Es necesario para fines expositivos dividir estos delitos en dos tipos: a) Delitos de Peligro Abstracto y b) Delitos de Peligro Concreto. Esta nomenclatura será muy útil para fundamentar muchas de las críticas que se hacen al régimen de penalidad que hoy rige a los delitos de esta especie.

Debe entenderse por delitos de “peligro concreto” aquellos en que efectiva y concretamente se pone en peligro la seguridad aérea, esto es, aquellas conductas en que existe la probabilidad de un daño a la vida o la integridad corporal. Por delitos de “peligro abstracto” aquellos que en la práctica, aún cuando no se ha afectado a la seguridad aérea ni se ha puesto en peligro la vida o la integridad corporal, seguirán no obstante siendo delitos y castigándose como tales debido a que se estima, en forma genérica, que ciertas conductas pueden causar daño o poner en peligro la seguridad aérea.

Arribaremos a la conclusión que algunas de las conductas de simple peligro abstracto no pueden constituir delitos y si así es, ello podría vulnerar incluso garantías constitucionales y en todo caso no son justificadas por razones de política criminal. De hecho, algunas modificaciones propuestas en esta área en el Parlamento crean figuras delictivas con especial cuidado de requerir en cada caso peligro para la seguridad aérea. Desde 1990 el legislativo aprobó una sola de estas iniciativas y la figura creada viene “rotulada” con la exigencia de peligrosidad real para la seguridad de vuelo.

Aunque en algunos casos puede ser discutible la clasificación, ni pretendemos tener la última palabra consideramos delitos Peligro Abstracto los siguientes:

1.3. DELITOS DE PELIGRO ABSTRACTO:

- 1) Pilotaje sin Certificado de Aeronavegabilidad.
- 2) Pilotaje con Licencia Vencida.
- 3) Ocupación Pista de aterrizaje o responsabilidad en la entrada de animales.
- 4) Emisión de comunicaciones o señales aeronáuticas falsas o indebidas (Cuando la información falsa involucra la seguridad en vuelo es otro delito que citamos más adelante como peligro concreto).
- 5) Omisión de señales o comunicaciones debidas.
- 6) Desvío de rutas aéreas o aerovías fijadas en vuelo internacional.
- 7) Vuelo en zonas Restringidas o Prohibidas.

1.4. DELITOS DE PELIGRO CONCRETO

- 1) Pilotaje sin Licencia.
- 2) Desempeño bajo la influencia del alcohol y otras sustancias.
- 3) Emisión falsa u omisión de información necesaria para la seguridad del vuelo.
- 4) Transporte de objetos peligrosos.
- 5) Conducción de aeronave con exceso de peso o mal distribución de la carga.
- 6) Vuelo a baja altura.
- 7) Vuelo acrobático no autorizado sobre zonas pobladas.
- 8) Interferencias de comunicaciones o señales aeronáuticas.
- 9) Colocación de obstáculos en pista de aterrizaje.
- 10) Supresión de señales aeronáuticas.

Las penas asignadas a cada uno de estos delitos de las dos clases es casi siempre la misma, Presidio Menor en sus grados medios a máximo. Presidio o Reclusión Menor en su grado medio va de quinientos cuarenta y un días a tres años y Presidio Menor en su grado Máximo de tres años y un día a cinco años.

Conjuntamente, en la mayoría de los casos y en unos pocos como alternativa se asigna además la pena de multa la que se fija también regularmente entre los 30 y 500 ingresos mínimos mensuales. El ingreso mínimo mensual es determinado por la autoridad y para estos efectos se considera su valor neto, el que asciende a noviembre de 2011 a \$182.000.

2. DELITOS DE PELIGRO ABSTRACTO

2.1 PILOTAJE SIN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD.

“El que pilotare o hiciere volar una aeronave que carezca de certificado de aeronavegabilidad será castigado con presidio o reclusión menores en sus grados medios a máximo y multa de 100 a 500 ingreso mínimos mensuales “. La conjunción copulativa “y” ente la pena corporal y la multa nos indican que serán aplicadas ambas penas. Al hacer una correlación entre la infracción de tipo administrativa (esto es aquellas conductas que transgreden la reglamentación aeronáutica pero que no son delitos, como por ej. el mantener a bordo ciertos documentos) y el delito propiamente tal, debemos concluir que emprender

vuelo en una aeronave que carezca materialmente del Certificado abordo es una infracción Reglamentarla. En tanto, la misma conducta, si la aeronave no está amparada por Certificado de aeronavegabilidad o este se encuentra vencido es derechamente un delito. Así por ej. Un alumno de club aéreo que equivocadamente toma un avión distinto del designado, cuyo certificado había vencido un par de días, podría verse en serla s dificultades para acreditar ante la fiscalía que incurrió en un error de hecho y que se conducta no fue dolosa ni voluntaria . Si no logra convencer se expone a una sanción de presidio que va desde los 541 días a 5 años y además a pagar una multa mínima equivalente al 50% del valor comercial en Chile de un Cessna 152. Digamos que para no volar nunca más.

Hemos clasificado en este delito como de peligro abstracto, esto es una conducta que se presume peligrosa pero que puede no serlo o directamente no lo es en si misma. Suponemos que nadie discute que una aeronave no dejó de ser aeronavegable a las cero horas del día siguiente a la expiración del certificado. No obstante, una conducta de este tipo podría ser objeto de las más drásticas sanciones administrativas.

2.2. PILOTAJE CON LICENCIA VENCIDA

“El miembro de la tripulación de vuelo que se desempeñe en una aeronave con sus licencias o habilitaciones vencidas será castigado con presidio o reclusión menor en su grado mínimo o multa de 20 a 50 ingresos mínimos mensuales.” Se distingue este delito del desempeño como tripulante sin haber obtenido la licencia o habilitación competente, el que se verá posteriormente. En este caso la licencia estará vencida. La pena es amplia y se da la libertad suficiente al juez para aplicar desde una multa hasta una pena corporal. Como se comprenderá, el piloto podrá desempeñarse como tal en su licencia vencida simplemente por no haber concurrido a dar sus exámenes médicos, pero también podrá suceder que el piloto haya perdido su aptitud física para desempeñarse como piloto y no haya aprobado los exámenes médicos. En ambos casos es desempeño con licencia vencida pero el segundo ejemplo es más grave y engendra un peligro concreto. Felizmente la ley previó en este delito la posibilidad de aplicar desde una sanción de multa hasta una pena corporal a diferencia del delito anterior de vuelo sin certificado de aeronavegabilidad en el que será siempre delito aún cuando la aeronave que se vuela esté en mejores condiciones que una con sus papeles al día.

Hasta aquí hemos hecho algunas consideraciones generales sobre los delitos contra la seguridad de la aviación civil, contemplados en el Código Aeronáutico, como también se propusieron las bases sobre las cuales pueden fundamentarse las críticas a la excesiva penalidad y el elevado número de conductas penadas como delitos. Se hizo una breve referencia a los dos primeros delitos clasificados como de peligro abstracto. En esta oportunidad, continuaremos con el análisis particular de cada delito.

2.3. OCUPACIÓN DE PISTA O RESPONSABILIDAD EN LA ENTRADA DE ANIMALES

“El que, sin autorización legítima, se detuviere o penetrare en la pista de aterrizaje de un aeródromo o consintiere en la entrada de animales en un aeródromo, sufrirá la pena de presidio menor en su grado mínimo o multa de uno a diez ingresos mínimos mensuales”.

Lo que se dice para los aeródromos comprende especialmente a los aeropuertos. La reformulación de este delito tiene como antecedente histórico la ocupación de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Mataverí, en Isla de Pascua en 1991. A la fecha, no se había dictado aún el código aeronáutico pero el delito existía como tal en de acuerdo al DFL 221 vigente a la época. En esa oportunidad, nuestros compatriotas isleños estimaron una buena forma de protestar sobre el alza de los pasajes aéreos haciendo una toma de la pista de aterrizaje.

En este delito, hay que distinguir entre penetración o detención en la pista de aterrizaje y la entrada de animales. En el primer caso, la entrada o detención debe producirse dentro del rectángulo correspondiente da la pista de aterrizaje, esto es, a un área o parte del aeródromo. Por su parte, la entrada de animales puede producirse en cualquier parte del aeródromo.

La penetración o detención en la pista puede hacerse tanto por un peatón, por un vehículo, o por un jinete. Si el autor del delito dejó estacionado un vehículo o una máquina, se trata de otro delito más grave, que trataremos más adelante como “colocación de obstáculos en pista de aterrizaje”, el que revela una especial malicia y tiene asignada una pena mayor.

Ahora bien, además de lo anterior, la descripción del delito supone que no exista “autorización legítima”. Este delito fue concebido y descrito en relación a los aeródromos públicos y controlados, lugar donde, como se comprenderá, existe importante flujo aéreo y la necesidad de respaldar la autoridad y control de los Servicio de Tránsito Aéreo. Por lo que tonto, en estos casos, será la Torre de Control quien podrá otorgar dicha “autorización legítima”, la que a menudo se concede expresa o tácitamente al personal de tierra para servicio o trabajos de un aeródromo controlado. Sin embargo, por su redacción, este delito también alcanza a oso aeródromos no controlados e incluso a los privados o de su uso particular. En tos casos, nos parece que la autorización legítima podrá ser dada por el administrador del aeródromo. No existe ningún caso de investigación de este delito hasta el momento que confirme esta última interpretación que creemos la más realista.

2.4. EMISIÓN DE COMUNICACIONES O SEÑALES AERONÁUTICAS FALSAS O INDEBIDAS Y LA OMISIÓN DE SEÑALES O COMUNICACIONES DEBIDAS

“Será castigado con presidio o reclusión menores en su grado medio a máximo:

a)El que emitiera comunicaciones o señales aeronáuticas falsas o indebidas.

b)El que, omitiere efectuar las señales o comunicaciones debidas.

Se encuentra muy relacionado con este delito aquel el que vamos a referiremos más adelante como emisión falta u omisión de información necesaria para la seguridad del vuelo y que dispone: *“El comandante de la aeronave que omitiere dar la información que requiere el control de tierra para la seguridad del vuelo o diere datos falsos, será castigado...”*

En la consagración de estos delitos es donde se refleja de una manera más clara la cuestión planteada sobre si es necesario que se afecte o no la seguridad de vuelo en los delitos aeronáuticos.

En este delito no se exige un peligro concreto para la seguridad aérea, que es en definitiva lo que se busca salvaguardar. Tanto es así que este delito, establecido en el artículo 198 del Código Aeronáutico resulta casi un duplicado del referido en la otra disposición y que hemos propuesto clasificar como de peligro concreto. En un caso se exige - para la misma conducta - peligro para la seguridad aérea, en tanto que en el otro caso no. No hay una línea divisoria entre uno y otro delito susceptible de entenderse con claridad.

Un análisis de ambos delitos en busca de su real diferenciación una tarea de derecho que no puede ser abordada en este artículo.

Por ahora podemos concluir que la ley ha otorgado en materia de comunicaciones aeronáuticas un poder francamente ilimitado para penalizar como delincuentes a pilotos e incluso a operadores, sea que falseen dolosamente la información o simplemente la omitan, igualmente como sea que exista peligro para la seguridad aérea o no exista tal peligro.

En la definición de las conductas penadas como delitos en relación a las comunicaciones indudablemente que existen acciones que merecen a nuestro juicio ser penadas como delitos, como por ej. Un reporte falso sobre la posición de La aeronave en vuelo controlado, que genera objetivamente una situación de riesgo que involucra a terceros inocentes. Pero por otro lado, no parece razonable colocar “en el mismo saco” al piloto que emite una comunicación indebida al conversar con otro piloto en frecuencia de torre o emitir un saludo de navidad por la misma frecuencia, lo que serla delito incluso en el caso que no haya peligro para la seguridad aérea.

2.5. DESVIO DE RUTAS AÉREAS O AEROVÍAS FIJADAS EN VUELO INTERNACIONAL

"El comandante de una aeronave en vuelo internacional que se desviare injustificadamente de las rutas aéreas o aerovías fijadas para entrar o salir del país a no utilizare los aeropuertos, será castigado, con residio menor en sus grados medios a máximo, multa de 10 a 20 ingresos mínimos mensuales y suspensión de la licencia hasta por un periodo de 3 años".

A diferencia de los otros delitos, en este caso no hay preocupación por la seguridad de vuelo sino que son protegidos otros bienes tales como la seguridad nacional, la soberanía y los intereses económicos del Estado. Se protegería la seguridad nacional y la soberanía pues se permite que los países tengan control efectivo sobre el ingreso de aeronaves a sus respectivos territorios y los intereses del Estado por cuanto, bajo la amenaza de la pena se pretende dificultar el posible contrabando que es obviamente un atentado contra los intereses económicos de la nación.

Cabe hacer presente que el desvío de las rutas aérea nacionales consignadas en el plan de vuelo o de las aerovías en vuelo instrumental constituye una infracción reglamentaria, en tanto que en vuelo internacional constituye el delito en comentario.

No es muy convincente todo este razonamiento y por ende el intento de justificar este especial delito toda vez que el ingreso ilegal de personas al país está penado y el ingreso de mercancías sin previo control de la Dirección General de aduanas también es castigado como contrabando o fraude aduanero. No se entiende entonces claramente porque se pueda presumir un atentado contra los intereses del fisco o la soberanía nacional a partir del simple desvío. Nótese que el delito se configura por ese solo hecho aun cuando no exista tal contrabando y la aeronave aterrice en un aeropuerto. Sin embargo todo lo dicho, recientemente se ha acentuado en el país el narcotráfico y la lucha contra este fenómeno puede justificar la existencia de este delito por razones mas bien prácticas.

2.6. VUELO EN ZONAS RESTRIGIDAS O PROHIBIDAS

"Será castigado con presidio menor en sus grados medios a máximo, multas de 10 a 20 ingresos mínimos mensuales y la suspensión de la licencia hasta por el periodo de tres años cuando se volare en zonas prohibidas o restringidas".

Es considerado igualmente grave la trasgresión no autorizada de un espacio aéreo restringido que de una zona prohibida.

La ley entrega a la autoridad aeronáutica la determinación de áreas o zonas determinadas del territorio nacional donde se pueda restringir el vuelo y el aterrizaje de aeronaves. La entrada a las zonas restringidas se sujeta habitualmente a un permiso previo a la dependencia de tránsito aéreo respectiva mientras que las zonas prohibidas impiden el ingreso de aeronaves en cualquier condición.

El Código Aeronáutico otorga en el artículo 82 la facultad de fijar estas zonas por razones militares o de seguridad nacional. No obstante, la autoridad ha fijado zonas denominadas restringidas por razones distintas, como aquellas zonas destinadas a la acrobacia.

Este delito se perpetrara entonces en forma indiscutible por la violación del espacio Aéreo restringido o prohibido por razones militares o de seguridad nacional.

Para algunos una entelequia, la seguridad nacional, corresponde a una doctrina en virtud de la cual se implementa un sistema de defensa de las fronteras interiores o exteriores del país con el fin último de proteger el bien común y los intereses vitales de nación.

En este delito pueden tener importancia una serie de factores que hagan excusable la intromisión inadvertida en estas zonas o aéreas siendo más posible esto cuanto menos experiencia tenga el piloto o cuanto mas difícil resulte su determinación en el terreno. Difícilmente un piloto será oído si es

sorprendido en pleno desierto de Atacama alegando un ingreso inadvertido en la zona prohibida P10 en el norte chileno cuya dimensión alcanza unos 30.000 km².

Terminamos aquí la primera categoría de delitos aeronáuticos que hemos denominado como de peligro abstracto desde que en ellos no se exige un peligro concreto para La seguridad de vuelo sino que ese peligro se presume a partir de conductas que en la práctica pueden no afectar a La seguridad aérea.

Nos referiremos a continuación a los delitos aeronáuticos de peligro concreto, tales como el vuelo a baja altura o la conducción de aeronave con sobrepeso o mala distribución de La carga, delitos que se justifican por el peligro real que engendran y que cualquier piloto debe conocer por su propia seguridad física y legal.

3. DELITOS DE PELIGRO CONCRETO.

En este resumen al tratar los delitos de aviación, pretendemos darlos a conocer de una manera adecuada y por otra parte ser eco de numerosas críticas que se han hecho a su excesiva penalidad.

Corresponde ahora referirnos a los delitos de peligro concreto, esto es, aquellos en que concurre un peligro real para la seguridad aérea.

No cabe duda que las conductas que la ley describe como delitos de esta especie deben ser castigados en forma seria y ejemplar. Sin embargo, la amenaza de la pena y del proceso penal parece estar sobredimensionados para muchas de las acciones que hoy son delitos.

Habitualmente el proceso penal es reservado para personas que han demostrado una conducta antisocial muy marcada o que han causado un daño de manera voluntaria. El perfil del piloto no coincide en la inmensa mayoría de los casos con este ambiente. No puede confundirse la gravedad de ciertas infracciones con la necesidad de penar a sus autores como delincuentes. Una conducta puede ser grave, tener una sanción grave acorde con el hecho, cumplir con la finalidad de prevención, pero no necesariamente ser delito. En esta situación están, a nuestro juicio, todos los delitos de peligro abstracto referidos en los dos números anteriores de esta revista, y posiblemente algunos de peligro concreto que veremos a continuación.

En definitiva, la penalidad asignada a una actuación debe ser acorde con el tratamiento de conductas que, dentro del sistema penal supongan un daño o peligro similar. Baste al respecto pensar que un conductor de vehículo motorizado que transite, por ej., a 80 o 100 Km/h en zona urbana en horas de afluencia de público, no comete ningún delito, está sujeto a una multa de algo más de \$ 45.000.- y una suspensión de licencia de 10 a 30 días. Si el piloto descende sobre poblado y transita sobre el mismo lugar a 800' AGL tiene asignada una pena de quinientos cuarenta y un días a 5 años de presidio.

Suponiendo que ambas conductas fueren igualmente dañosas o peligrosas (que no lo son), existe una desproporción manifiesta entre la penalidad de una y otra.

La inspiración del legislador nos recuerda los comienzos del automóvil y la gran desconfianza que suscitó en las autoridades responsables de dar seguridad a la ciudadanía. Se veía en estos artefactos, llamados vehículos motorizados, algo siniestro y un verdadero peligro en si mismo.

Si bien no se han procesado de una manera sistemática estadísticas de peligro o resultados dañosos de la actividad aérea general es posible sostener que resulta un medio de transporte más seguro que el terrestre. Por tanto tampoco esta sería una razón para penalizar tan drásticamente a la aviación.

Continuaremos con la referencia a los delitos aeronáuticos de peligro concreto tal como se encuentran establecidos en el Código Aeronáutico.

La interpretación que haremos en la descripción de cada delito debe ser considerada solo como una opinión por cuanto en Chile solo los jueces en sus sentencias pueden interpretar la ley de un modo obligatorio.

3.1. VUELO A BAJA ALTURA

"El que pilotare un avión bajo las alturas mínimas que determine La autoridad aeronáutica será castigado con presidio o reclusión menores en sus grados medio a máximo y multa de 2 a 10 ingresos mínimos mensuales."

Este es el delito aeronáutico central del sistema. Se trata de una conducta que es objetivamente peligrosa, para quien incurre en ella, pero también para terceras personas tanto en la aeronave como en tierra.

Hay muchas consideraciones previas en la búsqueda de la real naturaleza del delito. Lo que se pena en general es la conducta temeraria, gratuita, la aceptación del riesgo del vuelo bajo sin justificación ni otro sentido que la convivencia con el peligro. Entre otros bienes que se busca proteger esta la vida y el prestigio de la aviación como actividad comúnmente aceptada.

El vuelo bajo siempre es permitido en los casos de despegue y aterrizajes y cuando la autoridad aeronáutica lo autoriza de manera expresa. Esta autorización es dada regularmente a aeronaves que se ocupan en trabajo agrícola, de prospección pesquera y puede darse también en relación a algún carnaval, celebración o campeonato de aviación deportiva.

También puede estar justificado - no digamos que permitido - transgredir las disposiciones del reglamentación aeronáutica en los casos que dicha trasgresión resulte absolutamente indispensable por razones de seguridad. Lógicamente, la principal preocupación en la represión de esta conducta, es la seguridad aérea. En casos calificados puede resultar más seguro bajar de los niveles mínimos establecidos por razones de seguridad. Sin embargo, como se dijo en los casos de "infracciones obligadas", se tratara de una situación de emergencia y la responsabilidad del piloto al mando de la aeronave dependerá si dicha emergencia tiene un origen fortuito e independiente de la voluntad de este o bien se debe a una consecuencia de su actuación. Así por ej. un piloto en vuelo VFR que enfrenta condiciones por debajo de los mínimos meteorológicos podría verse en la obligación de bajar de altura todo lo que fuere necesario para mantenerse en dichas condiciones. Esto podría justificar un vuelo a bajo nivel, pero el piloto tendría las responsabilidades asociadas a su actuación previa.

La regla generalísima será entonces el respeto de las alturas mínimas con excepciones muy calificadas.

Hecho este preámbulo, ¿Cuáles son entonces las alturas mínimas de vuelo? _Habrá que distinguir previamente entre el vuelo bajo las reglas VFR del vuelo bajo las reglas IFR.

En vuelo VFR la nave deberá mantenerse en todo momento a una. Altura mínima de 150 metros en despoblado y 300 metros sobre poblado en relación con el terreno y a una distancia o radio de 600 metros del obstáculo más alto.

El concepto de "poblado" no está definido en los reglamentos pero el espíritu de la disposición nos lleva a concluir que se relaciona con el alcance en planeo, esto es, la posibilidad de alcanzar un lugar seguro sin peligro excesivo para las personas en superficie y dependerá de las circunstancias y de la extensión del poblado.

En vuelo IFR las alturas son distintas. Recordemos que el vuelo en conformidad a las reglas de vuelo por instrumentos es permitido, tanto dentro como fuera de espacio aéreo controlado. Así, en espacio aéreo controlado - por ej. las aerovías - La autoridad encargada del desafío de la ruta garantiza la separación mínima legal. Fuera de este espacio, el piloto será responsable de mantener en todo momento la separación con el terreno al igual que en el vuelo visual, pero con límites más amplios.

La separación con el terreno en vuelo IFR no debe ser inferior a 2000 pies del terreno y respecto del obstáculo mas alto dentro de un radio de 8 Km. de la posición estimada de la aeronave. Esto coincide con La tolerancia con que se diseñan las aerovías.

Además de la pena indicada en un principio el tribunal puede aplicar como accesoria la suspensión de la licencia hasta por el plazo de 3 años y en caso de reincidencia la cancelación definitiva.

3.2. VUELO ACROBATICO NO AUTORIZADO SOBRE POBLACION.

El piloto, que sin autorización, realizare vuelos acrobáticos sobre zonas o lugares poblados será castigado con presidio o reclusión menor en sus grados medio a máximo y multa de 10 a 12 ingresos mínimos mensuales".

El vuelo acrobático debe ser siempre desarrollado en lugares previstos y autorizados por la DGAC. La realización de maniobras de este tipo en despoblado es una infracción reglamentarla y el piloto tendría que responder de ella ante la autoridad administrativa. Por el contrario si el vuelo acrobático es sobre poblado incurre en el delito en comentario.

3.3. DESEMPEÑO SIN LICENCIA

"El que sin haber obtenido las licencias o habilitaciones competentes, se desempeñare a bordo de una aeronave en vuelo actividades como tripulante de vuelo, será castigado con presidio o reclusión menores en sus grados medio a máximo."

La carencia de licencia o habilitación descrita en la ley es bastante amplia. Comprende desde ya la licencia de piloto privado, comercial o de línea aérea, pero también alcanza a las habilitaciones.

Cometerá este delito cualquiera persona que volare un avión sin tener licencia. Esto último es muy poco probable que ocurra. Mas común puede ser el desempeño en operaciones que requieran en el piloto una habilitación especial tal como la de vuelos IFR o la de monomotores anfibios o multimotores.

3.4. CONDUCCIÓN CON EXCESO DE PESO Y MALA DISTRIBUCIÓN DE LA CARGA

"El que ordenare emprender vuelo y quien condujere La aeronave con exceso de peso mala distribución en La carga será castigado con presidio o reclusión menores en sus grados medios a máximo o multa de 30 a 200 ingresos mínimos mensuales."

A diferencia del vuelo bajo y del vuelo sin licencia o habilitación, aquí la pena corporal o de presidio es alternativa a la de multa. Esto es, podrá aplicarse solo la multa. No es muy evidente la razón por la que el exceso de peso, pueda ser menos dañoso o peligroso que el vuelo bajo, pero así fue considerado. La pena de multa es en todo caso apreciable. Este delito debe ser considerado como de peligro concreto y es de mayor ocurrencia de lo que se cree.

Para no cansar a los lectores terminaremos con los delitos aeronáuticos se trataran a continuación, entre otros, la colocación de obstáculos en pista, la interferencia o interrupción de señales aeronáuticas y el desempeño bajo la influencia del alcohol o sustancias psicotrópicas.

3.5. DESEMPEÑO BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL Y OTRAS SUSTANCIAS

"El que se desempeñare en una aeronave en vuelo bajo la influencia del alcohol, será castigado con presidio o reclusión menores en sus grados medios a máximo y multa de diez a doscientos ingresos mínimos mensuales. En caso de reincidencia, el tribunal decretara la cancelación definitiva de la licencia."

Lo primero que llama la atención es que no se requiere ebriedad para la existencia de este delito. En la conducción de vehículos motorizados, el delito se configura con el desempeño en estado de ebriedad. Y la ebriedad se presume a partir de una dosificación de más de 1 mgr. de alcohol por unidad. En la sangre. En el delito aeronáutico es distinto, habrá delito siempre que haya influencia del alcohol, la que existe en dosificaciones muy inferiores a las necesarias para producir La ebriedad. Es entonces esta una diferencia muy importante. En términos claros, no se puede tomar nada antes de volar. Respecto del tiempo necesario para que el organismo absorba el alcohol en La sangre, dependerá de lo que se haya consumido. La misma reglamentación aeronáuticas da reglas sobre este particular situando en 12 horas el período de carencia. No estamos obligados a dar reglas sobre este particular aun cuando se estima en 12 horas el tiempo prudente después de La ingestión, incluso de una cantidad pequeña de alcohol.

Sin embargo, el alcohol no es la única sustancia que puede disminuir las capacidades del operador. Las drogas, los estimulantes y en general las sustancias psicotrópicas prohibidas están en un Reglamento del Ministerio de Salud y en el artículo 14 de la ley 20.000.-

No resulta enteramente necesario consultar estos reglamentos debido a que el piloto no puede desempeñarse como tal, bajo los efectos de ninguna droga, estimulante o sustancia, aún aparentemente inofensiva. La administración de fármacos, incluso antibióticos pueden producir disminución importante de capacidades y se consideran incompatibles con el vuelo. Como curiosidad, el manual de operación del avión Mooney M20J (uno de los más completos) desaconseja el vuelo incluso bajo los efectos de la aspirina.

3.6. TRANSPORTE DE OBJETOS PELIGROSOS.

"El que transportare o hiciere transportar objetos peligrosos para La seguridad de La aeronave, sin cumplir con las disposiciones legales y reglamentarias será castigado con presidio o reclusión menores en sus grados medios a máximo o multa de treinta a doscientos ingresos mínimos mensuales".

Los objetos peligrosos están escritos a nivel reglamentario. No obstante para los efectos de este tipo penal pueden no ser los únicos. Se deberá apreciar en cada caso concreto y ver su idoneidad para hacer peligrar la seguridad de la aeronave. Podrían ser considerados como tales el combustible cuando es transportado fuera de los alojamientos naturales de la aeronave o sustancias contaminantes o peligrosas para la salud. Nos parece que puede cometer este delito no solo el comandante o la tripulación, sino especialmente el agente responsable dentro del sistema u organización de la empresa o línea aérea. Los tribunales deberán indagar en especial, la exigibilidad de la conducta respecto de cada responsable. El tipo penal nos da un claro indicio que esta responsabilidad no se agota en el comandante propiamente tal, sino alcanza al que hiciere volar la aeronave, comprendiendo por tal a aquellas personas de las cuales depende el control o calificación de la carga en el caso concreto. Por último, puede afectar también a un pasajero al no declarar objetos o sustancias que puedan poner en peligro la aeronave. Cabe destacar también en relación al transporte de objetos peligrosos que el artículo 72 del Código Aeronáutico dispone que el pasajero que se embarque en una aeronave, aunque este legalmente autorizado para portar armas, deberá antes de iniciar el vuelo, entregarlas al comandante o a quien este designe, las que les serán restituidas una vez finalizado ese vuelo.

3.7. SUPRESION DE SEÑALES AERONAUTICAS Y LA INTERFERENCIA DE COMUNICACIONES O SEÑALES AERONÁUTICAS.

Será castigado con presidio o reclusión menores en sus grados medios a máximo:

"El que, sin autorización legítima, suprimiere señales aeronáuticas"

"El que interfiriere o interrumpiere las comunicaciones o señales aeronáuticas".

Estos dos delitos se refieren en general a todo el ámbito de apoyos de La navegación aérea. El primero de ellos parece referirse a las señales visuales en tanto que el segundo delito se refiere a las señales radio-eléctricas tanto de navegación como de comunicación. Normalmente estas conductas tendrán la finalidad de producir un daño por lo que se justifica su existencia como delitos.

3.8. COLOCACION DE OBSTACULOS EN PISTA DE ATERRIZAJE

"Será castigado con presidio o reclusión menores en sus grados media a máximo: El que colocare obstáculos en las pistas de aterrizaje. Si el hecho fuere cometido maliciosamente por personal de tierra, se aplicará La pena en su grado máximo".

Este delito lo distinguimos de la ocupación de pista de aterrizaje o el consentir en La entrada de animales. En este caso la colocación de obstáculos es una acción cargada de voluntariedad con ánimo de impedir la operación de las aeronaves o causarles daño. Dichos obstáculos podrán ser visibles o no, en cuyo caso resulta aún más grave. El delito se cometerá en todas las pistas públicas y nos inclinamos a pensar que también en las privadas toda vez que si bien estas son las autorizadas para el uso privado, pueden ser operadas por cualquier aeronave en caso de emergencia y por aeronaves del estado cuando lo estimaren necesario.

4. CONCLUSIONES

Terminamos aquí el análisis de los delitos aeronáuticos. Propusimos distinguir los delitos de peligro concreto de aquellos denominados de peligro abstracto. Se justificó esta distinción y sobre ella se ha fundamentado la mayor parte de las críticas al sistema actualmente imperante.

Hicimos ver los alcances de la ley penal a las personas que implican la responsabilidad penal del operador principal sino del sistema aeronáutico en su conjunto. En la aviación comercial o de transporte de pasajeros y carga involucra a toda la organización con responsabilidades civiles y penales asociadas a los vínculos de subordinación ya sea jerárquica como organizacional.

Creemos necesario un cambio cualitativo en la forma de abordar la prevención que escapa el ámbito penal y se radica en la formación cada vez más eficiente de pilotos. Adecuar el castigo al verdadero peligro o daño de las conductas constitutivas de infracción es un consejo que dicta la razón y que se concilia con el derecho de igualdad ante la ley. La penalización como delitos de conductas de simple peligro abstracto nos parece definitivamente que atenta contra la garantía constitucional en cuanto que la responsabilidad penal no puede presumirse de derecho (esto es que no admite prueba en contrario).

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha cuestionado La política de "crimen y castigo" y La "represión" como forma de mejorar los niveles de seguridad aeronáutica ("Informe del Seminario y taller regional sobre Seguridad de Vuelo, Factores Humanos y Prevención de Accidentes". Río de Janeiro Dic. 93). Algunas conclusiones de este seminario apuntan a fijar el interés en los niveles de instrucción, generando actitudes en el personal y políticas en las organizaciones centradas en la seguridad aérea.

Nuestra postura es la de aunar esfuerzos por modificar un sistema penal que puede inhibir el desarrollo de la aviación general y convertirla en una actividad peligrosa en lo legal. Adecuar la legislación penal en vista de los verdaderos factores de riesgo y conforme al grado de evolución tecnológica y especialmente de acuerdo al desarrollo de los conocimientos actuales sobre el vuelo y los factores humanos. En efecto, las causas de accidentes no son las mismas hoy que en los comienzos de la aviación. Entonces, y con justa razón, los precursores del vuelo carecían de los conocimientos de aerodinámica básica, las máquinas eran falibles, no existían instrumentos ni márgenes de seguridad en la actividad aérea. Hoy día los problemas son distintos, las maquinas no fallan, en tanto el factor humano se encuentra comprometido en prácticamente el 100% de los accidentes. Esta evolución debiera también reflejarse en la ley, en la creación de figuras delictivas acordes con la realidad actual. Ayer se penaba el vuelo sin certificado de aeronavegabilidad en un contexto distinto. Hoy se pena igualmente como delito el emprender vuelo en una aeronave con certificado vencido. El problema es que la pena asignada a este delito va de 541 días a 3 años de presidio. Piénsese por último, que un piloto que emprenda vuelo en una aeronave con graves discrepancias pero con un certificado de aeronavegabilidad vigente no comete este delito ni ningún otro, sino una infracción reglamentaria. Existe una disonancia importante en este caso, citado solo por vía ejemplar, entre lo que se quiere, la seguridad de vuelo, y lo que se obtiene.

No proponemos despenalizar todo. Sugerimos la aplicación efectiva del castigo por conductas antirreglamentarias y algunas peligrosas a la D.G.A.C. en el ámbito de sus atribuciones mediante la imposición de multas, suspensiones y aún cancelaciones de licencias, reservando el delito para conductas efectivamente graves, temerarias, que no puedan dejar de castigarse como delito por cuanto ponen en serio peligro la vida, la integridad corporal de personas y en general la Seguridad Aérea. Como dijimos al principio, es mejor la aplicación efectiva de penas proporcionadas que la amenaza de otras gravísimas que resultan difíciles de aplicar para quienes tienen un deber de hacerlo.