



UNIVERSIDAD MILITAR "NUEVA GRANADA"
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
ESPECIALIZACION EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA

INVESTIGACIÓN AERONÁUTICA OBJETIVA

ENSAYO

AUTORES

ESTHER VANEGAS
CARLOS SÁNCHEZ

Bogotá D.C Mayo 28 de 2008

INVESTIGACIÓN AERONÁUTICA OBJETIVA

LA INDEPENDENCIA DE LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS, EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN CIVIL EN COLOMBIA:

En la actualidad en el país el grupo de investigación de accidentes aéreos se encuentra a cargo de la Secretaría de Seguridad Aérea de la Aeronáutica Civil, sin más instancias que la misma entidad; no hay un ente diferente a la Aerocivil para realizar investigaciones, hecho que deja entrever una ostensible inconsistencia a la luz de la normatividad jurídica nacional e incluso extranjera.

El objetivo de este ensayo es proponer un organismo autónomo con funciones especiales en la investigación de accidentes aéreos en Colombia.

Es bien sabido que los accidentes aeronáuticos comportan fallas de tipo técnico, organizacional, humano o simplemente son atribuibles a circunstancias de la naturaleza; hasta este punto sería permisible la intervención de la Aeronáutica Civil; pero si tenemos en cuenta que es precisamente esta entidad la encargada de vigilar, controlar y regular la aviación civil e incluso la encargada de relacionarse con los organismos internacionales del gremio y en general de la administración de toda la industria; es jurídicamente inadmisibles que realice la actividad investigativa de accidentes, pues conforme a sus amplias facultades siempre se verán comprometidos sus intereses, convirtiéndose en “juez y parte”.

Como podrá notarse, no puede ser de buen recibo este híbrido jurídico, ni para la industria aeronáutica en general y mucho menos, para la comunidad jurídica nacional y extranjera, máxime si se tiene en cuenta que la normatividad aeronáutica nacional y extranjera se encuentra estructurada sobre la base de tratados internacionales, los cuales son ley interpartes.

No se pretende deslindar la administración de la aeronáutica civil, pues esta, es precisamente connatural a la esencia de la misma, lo que se quiere es clarificar su participación en asuntos que a toda vista no pueden ser de su resorte.

Para aclarar esta postura vamos a tomar como ejemplo a los Estados Unidos de América, pues por su poderío económico hace parte de todos los organismos internacionales de la industria, en donde ocupa lugares importantes en la toma de decisiones, país que en tal sentido posee un organismo investigativo independiente y autónomo de su aviación civil, llamado NTSB (National Transportation Safety Board), encargado no sólo de la seguridad aérea, sino de la marítima y terrestre y por ende de la investigación en los mismos sectores. Similar circunstancia sucede en otras latitudes.

El desarrollo de la industria aeronáutica nacional no se circunscribe únicamente al desarrollo tecnológico, sino también al desarrollo organizacional y político de las entidades encargadas de dirigir el rumbo de la industria de la aviación civil; es por esto mismo que surge la pregunta, es posible la creación de un ente autónomo que investigue los accidentes ocasionados a raíz de la actividad aérea en Colombia, que no dependa de la Aerocivil?

El presente ensayo pretende: Evaluar el ámbito jurídico vigente sobre la investigación de accidentes aéreos en Colombia; Estudiar la legislación comparada sobre la investigación de accidentes en países desarrollados, como Estados Unidos, Francia y España y en última instancia formular los parámetros jurídicos que sustenten el nuevo ente autónomo de investigación de accidentes aéreos.

OBJECTIVE AERONAUTICAL INVESTIGATION

THE INDEPENDENCE OF THE INVESTIGATION OF PLANE CRASHES, IN THE SCOPE OF CIVIL AVIATION IN COLOMBIA:

At the present time in the country the group of investigation of plane crashes is in charge of the Secretariat of Aerial Security of the Civil Aeronautics, without more instances than the same organization; there is no a being different from the Aerocivil to make investigations, fact that lets glimpse an obvious inconsistency to the light of the national and even foreign legal normatividad.

The objective of this test is to propose an independent organism with special functions in the investigation of plane crashes in Colombia.

Or it is known that the aeronautical accidents tolerate faults of technical type, organizacional, human or simply they are attributable to circumstances of the nature; until this point the intervention of the Civil Aeronautics would be permissible; but we consider that is indeed this organization the one in charge to watch, to control and to regulate civil aviation and the one in charge even to be related to the international organisms of the union and in general of the administration of all the industry; he is legally inadmissible that makes the investigativa activity of accidents, because according to its ample faculties always they will be seen it jeopardize its interests, becoming "judge and part".

As it will be able to notice, it cannot be of good legal receipt east hybrid, nor for the aeronautics industry in general and much less, for national and foreign the community legal, especially if one considers that the national and foreign aeronautical normatividad is structured on the international treaty base, which is law interparts.

It is not tried to define the administration of the civil aeronautics, because this, is indeed conatural to the essence of the same one, which is wanted is to clarify its participation in subjects that to all Vista cannot be of their means.

In order to clarify this position we are going to take like example to the United States of America, because by its economic power it is part of all the international organisms of the industry, in where it occupies important places in the decision making, country that in such sense has an independent and independent investigativo organism of its civil aviation, call NTSB (National Transportation Safety Board), ordered not only of the aerial security, but of marine and the terrestrial one and therefore of the investigation in such sectors. Similar circumstance happens in other latitudes.

The development of the national aeronautics industry is not confined solely to the technological development, but also to the organizacional and political development of the organizations in charge to direct the course of the industry of civil aviation; it is by this same one that arises the question, is possible the creation of an independent being that investigates the accidents caused as a result of the aerial activity in Colombia, that does not depend on the aerocivil?

The present article tries: To evaluate the effective legal scope on the investigation of plane crashes in Colombia; To study the legislation compared on the investigation of accidents in developed countries, like the United States, France and Spain and in last instance to formulate the legal parameters that sustain the new independent being of investigation of plane crashes.

PANORAMA GENERAL SOBRE ACCIDENTALIDAD AÉREA:

La industria aérea mundial reportó que en el último decenio, se redujeron en 65 % los accidentes aéreos. Por su parte en Colombia en el año inmediatamente anterior, se llegó a 27.

En 1997 en el mundo, había un accidente por cada dos millones de despegues. Hoy se presenta uno por cada 4.5 millones. (1)

En Colombia el estado de muchas de las pistas de los diferentes aeródromos es lamentable, como lo demuestra la información presentada en un foro sobre seguridad aeronáutica en la comisión sexta del Senado; En 2007 se presentaron 27 accidentes y 17 incidentes, sin incluir los no informados, pues en el país aún no existe la cultura del reporte, ya que ello puede significar que las empresas sean desertificadas. (1)

Al hablar de infraestructuras aeroportuarias de América Latina se comprenderá un poco más el panorama. El caso de México, que es el país más desarrollado de la región, con 1.839 pistas de aterrizaje (2). Entre los que se encuentra el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez.

Al mismo tiempo el Aeropuerto Internacional “Juan Santamaría”, de Costa Rica se encuentra ubicado entre los cien primeros de todo el mundo en cuanto a movimiento de pasajeros y carga; operaciones con vuelos internacionales hacia Europa, Estados Unidos y sur América, los cuales suman más de medio millar.

En términos estadísticos la mayor cantidad de accidentes e incidentes se presentan en el aterrizaje y decolaje, que durante el vuelo. Siempre existirá un riesgo de que algo salga mal, pues un accidente puede suceder en el avión más certificado de la industria aeronáutica. (2)

Aunque los expertos aseguran que volar es uno de los medios de transporte más seguros y rápidos, cada vez que ocurre un siniestro aéreo queda en el ambiente

(1) Revista Semana, Edición 1329, *Vuelo Retrasado*, 10/20/2007

(2) <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>

que a pesar de los avances organizacionales y tecnológicos el hombre sigue siendo un ser vulnerable e indefenso frente a las combinaciones del azar o los caprichos de la naturaleza.

La práctica de volar en Europa es segura, todos sus aeropuertos realizan controles técnicos permanentes, además se tiene una lista de aerolíneas que no responden a los programas de seguridad del bloque, muchas de las cuales son de la región africana. (2)

Desde el año de 1995 (3) por parte de diversos sectores del gremio de la aviación civil nacional, se viene planteando la necesidad de la autonomía investigativa aeronáutica, de igual manera existen muchos editoriales, escritos informales y en general un gran inconformismo por parte de las diferentes agremiaciones, asociaciones y empresas de la industria aeronáutica, de los cuales no se tiene un registro oficial.

En la Comisión Sexta del Senado, el 04 de octubre del año inmediatamente anterior (3), se realizó un foro de seguridad aérea, con la participación de autoridades nacionales y extranjeras del sector, en el que se pretende impulsar un proyecto de ley que cree el Estatuto Aeronáutico de Colombia, el cual abarca tres temas generales, entre los que se encuentra la creación de un organismo investigativo independiente de la Aerocivil, en la actualidad no se conoce registro sobre el contenido de la creación del ente investigativo autónomo.

El sistema normativo nacional le da extensas facultades a la Aerocivil para abordar de manera amplia los accidentes aéreos, produciendo un conflicto de intereses, con el agravante que siempre tendrá intereses afectos en el proceso, pues como se ha dicho es precisamente esta la entidad encargada de la administración, vigilancia y control de la industria aeronáutica civil del país.

(2) <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>

(3) Revista Semana, Edición 1328, *Y Dónde está el piloto*, 10/13/2007

LEGISLACIÓN COMPARADA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS:

ESPAÑA: *La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), adscrita a la Subsecretaría del Ministerio de Fomento, es el organismo oficial encargado de realizar la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil que se producen en territorio español. La investigación tiene un carácter exclusivamente técnico, su fin último es la prevención de futuros accidentes e incidentes, y no está dirigida a determinar ni establecer culpa o responsabilidad de tipo alguno. (4)*

FRANCIA: *La Comisión de Investigación de Accidentes (Bureau Enquetes Accidents – BEA-) depende del Ministerio de Transportes y realiza las investigaciones de forma independiente para determinar las causas de los accidentes y no las responsabilidades de los mismos. (5)*

ESTADOS UNIDOS: *La Comisión Nacional de Seguridad en el Transporte (National Transportation Safety Board –NTSB-) es una Agencia Federal, independiente del Gobierno y su misión es determinar las causas de los accidentes, no las responsabilidades en los mismos. (6)*

En lo que refiere a los países europeos los organismos investigativos tienen dependencia de sus Ministerios de Transportes, por lo que respecta a los Estados Unidos, tiene independencia absoluta de cualquier autoridad gubernamental; de todas formas, se trata de tres países desarrollados que poseen organismos investigativos de accidentes e incidentes aeronáuticos autónomos y bien definidos, dejando clara la separación entre autoridades aeronáuticas y entes técnicos de investigación.

Es del caso resaltar que la NTSB de Norte América, se muestra como el organismo investigativo de accidentes más adelantado en su género, no solamente por su avanzada infraestructura tecnológica, sino por que además no

(4) www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/

(5) <http://www.bea-fr.org/>

(6) www.nts.gov/

solo se especializa en accidentes aeronáuticos, si no también en accidentes marítimos, ferroviarios y automovilísticos, de donde se puede entender su independencia absoluta de cualquier otra entidad de carácter oficial.

NORMATIVIDAD JURÍDICA AERONÁUTICA:

En materia de investigación de accidentes e incidentes se compendia y sustenta así:

-NACIONAL:

Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) Parte 8:
(Modificado por la resolución 01071 de marzo 17 de 2008 UAEAC)

Con la presente modificación, la autoridad aeronáutica nacional, no solo se pone en concordancia jurídica con el máximo ente rector de aviación civil, sino que además deja abierta la posibilidad de un nuevo ente investigador cuando define:

ORGANO INVESTIGADOR: Grupo de investigación de accidentes e incidentes de aviación de la UAEAC o la dependencia o entidad que en el futuro asuma tales funciones respecto de las investigaciones que, en cumplimiento de las normas internacionales o de estos reglamentos, correspondan al Estado Colombiano. (subrayas fuera de texto)

Código de Comercio Colombiano parte segunda, de la aeronáutica, capítulo IX Investigación de Accidentes de Aviación.

Artículo 1847: Todo accidente de aviación debe ser investigado por la aeronáutica civil.

Artículo 1848: La autoridad aeronáutica establecerá el procedimiento para abordar la investigación de accidentes.

Artículo 1849. Además de las investigaciones de accidentes realizadas por la Aerocivil, las autoridades judiciales y de policía, conforme a los reglamentos y las leyes, practicarán las diligencias o investigaciones que deban practicar.

Artículo 1850: Toda persona que tenga conocimiento de un accidente de aviación está en la obligación de dar aviso a la autoridad más próxima y esta a su vez a la Aerocivil.

-INTERNACIONAL:

-Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ANEXO

13:

Generalidades

5.4 Las autoridades encargadas de la investigación de accidentes gozarán de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta al llevarla a cabo.

INVESTIGADOR ENCARGADO - ACCESO Y CONTROL

5.6 El investigador encargado tendrá acceso sin restricciones a los restos de la aeronave y a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros ATS y tendrá absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado que participe en la investigación proceda sin demora, a un examen detallado.

COORDINACIÓN – AUTORIDADES JUDICIALES

5-10 El Estado que realice la investigación reconocerá la necesidad de coordinación entre el investigador encargado y las autoridades judiciales...

NO DIVULGACIÓN DE LA INFORMACIÓN

5-12, a- Todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma; ...

Sobre este y otros puntos existe una nota aclaratoria que al tenor expresa “*la información citada anteriormente, que incluye la información facilitada voluntariamente por las personas entrevistadas durante la investigación de un accidente o incidente*”...(subraya fuera de texto)

Tanto la OACI como el RAC y el Código de Comercio, otorgan independencia total y autoridad absoluta a los investigadores de accidentes aéreos en la realización de su misión, sin embargo por otra parte en relación con la diligencia de recepción de declaraciones durante el proceso investigativo, la OACI manifiesta que a estas diligencias solo se puede acceder si se cuenta con la anuencia del testigo, bien sea este mediato o inmediato y es precisamente aquí donde subyace parte de la estructura de esta referencia, pues si existiere autoridad absoluta desde luego que las entrevistas realizadas durante la investigación de un accidente, no podría escapar a tal autoridad, primero por que dicha potestad es entregada por la máxima autoridad aeronáutica internacional y segundo por que en lo que respecta a Colombia, existe una norma de carácter superior que prescribe: “*nadie podrá ser obligado a declarar contra si mismo o contra su cónyuge, compañero permanente o parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil*” (7)

Es claro que solo quienes se hallen cobijados por este beneficio legal, se encuentran exonerados de declarar, lo que significa que quienes no lo estén, tienen la obligación de declarar; ahora bien está claro que los investigadores aeronáuticos no son un grupo represor, todo lo contrario son un grupo técnico – investigativo, lo que no significa que no existan leyes que amparen sus funciones, mismas en las que respaldan su actuación.

En igual forma, los investigadores de accidentes aeronáuticos realizan actividades investigativas técnicas especiales, tales como:

- Acceder libremente al lugar de los hechos (accidente o incidente)
- Recolección de elementos y medios de prueba

- Acceder a los resultados de cualquier examen o toma de muestras de los cuerpos de las víctimas

(7) Constitución Política de Colombia (art. 33)

➤ Acceder a información privilegiada, entre otras.

Todas estas actividades y otras más propias de sus resorte jurídico, son las mismas que realiza la autoridad judicial, concretamente la policía judicial en ejercicio de sus funciones, por lo que bien podría decirse que la autoridad investigadora de accidentes aéreos cumple funciones de policía judicial, aunque legalmente no le hayan sido asignadas, o mejor, taxativamente no se le hayan otorgado.

Además que se hace necesaria la independencia total del órgano investigativo de accidentes aeronáuticos, es del caso otorgarle funciones permanentes especiales de policía judicial.

Funciones permanentes; por que no tendría caso que cada vez que sucediera un accidente se le asignaran funciones pro tempore, pues los accidentes aéreos aunque se pueden prevenir no significa que se pueden evitar, por lo que siempre habrán accidentes.

Funciones Especiales; por que se referirían a la naturaleza de sus funciones.

Para aclarar esta postura se traerá como ejemplo a las autoridades de tránsito, las entidades de vigilancia y control como las Superintendencias de salud, de servicios públicos, financiera etc.; quienes de manera directa absolutamente nada tienen que ver con la autoridad judicial, especialmente estas últimas, no obstante para dotarlas de herramientas que les permita obtener resultados, la ley les ha otorgado dicha autoridad y así aseguró su eficacia o por lo menos su permanencia; toda vez que si no estuviesen investidas de esta autoridad, de forma reiterada tendrían que estar solicitando el concurso de la autoridad judicial, hecho que daría al traste con la eficacia y las convertiría en entidades obsoletas, pues se encontrarían sujetas a la disponibilidad de personal y de tiempo de organismos externos.

Órganos que ejercen funciones permanentes de policía judicial de manera especial dentro de su competencia. Ejercen permanentemente funciones especializadas de policía judicial dentro del proceso penal y en el ámbito de su competencia, los siguientes organismos: Procuraduría General de la Nación; Contraloría General de la República; Las autoridades de tránsito; Las entidades públicas que ejerzan funciones de vigilancia y control; Los directores nacional y regional del Inpec; Los directores de los establecimientos de reclusión y el personal de custodia y vigilancia, conforme con lo señalado en el Código Penitenciario y carcelario; Los alcaldes; Los inspectores de policía.(8)

El tema propuesto pretende propiciar un ente investigador de accidentes aeronáuticos, que además de ser autónomo, sea eficaz. Como ya se ha manifestado; la autonomía le permitirá actuar con total independencia funcional respecto de las autoridades aeronáuticas y de cualquier otra cuyos intereses estuvieren afectos a la misión encomendada; en lo que refiere a la eficacia, además de vincular capital humano capacitado y con experiencia en las ciencias y técnicas de la investigación y la aeronáutica, es del caso realizar una verdadera articulación entre la normatividad de la OACI y la nacional, pues no puede perderse de vista que cada Estado posee sus propias limitaciones.

Colombia por su parte carga a costas profundos problemas políticos, sociales y económicos que datan de toda su historia, uno de los más marcados es el conflicto armado interno, que desgasta toda la fuerza pública, los organismos de seguridad e investigativos del Estado, además hace que dichos organismos realicen multiplicidad de funciones que los sustraen de las suyas propias, produciéndose en repetidas ocasiones colisiones en sus competencias. Sumándose a esto la escasez de efectivos es evidente en todas las entidades.

En virtud de lo expuesto se presentan diversas situaciones en relación con los siniestros aéreos; para ilustrar esta idea se comentaran algunos de ellos:

Muchos de los accidentes aéreos, suceden en regiones inhóspitas, bien sean montañosas o selváticas y traen consigo víctimas mortales, a quienes por ley es

(8) Ley 906 de 2004 (art. 202)

menester realizarles una inspección de cadáver, procedimiento que solo puede ser realizada por el organismo que ostente funciones de Policía judicial; pero sucede que por múltiples razones como las expuestas, las autoridades judiciales tardan demasiado en hacerse presentes, por lo que la investigación técnica puede llegar a verse sino afectada, por lo menos torpedeada en su normal desarrollo.

Por otra parte, generalmente por su amplia cobertura la Policía Nacional siempre es la primera en llegar al lugar de los hechos y como donde quiera que no existan efectivos de Policía Judicial, la Policía Nacional esta facultada para cumplir tales funciones por vía de excepción; sin embargo sucede que en ocasiones también se presenta la Policía judicial, lo que de plano desplaza la participación de la Policía Nacional, pero quizás por razones de protagonismo o de celos profesionales, se presenta la colisión, al punto que haciéndose presente el organismo investigativo aeronáutico, no solo en un principio es desplazado, sino que además es obstruida su misión.

Previendo las circunstancias expresadas, es del caso que la ley le otorgue funciones especiales permanentes de policía judicial al nuevo ente investigativo aeronáutico, con las cuales además este organismo colaboraría efectivamente con la autoridad judicial, al realizar diligencias como la inspección de cadáver y mantendría una verdadera cadena de custodia en lo que respecta a las diligencias que deberá remitir a la autoridad judicial y a las propias de la investigación técnica, pues no habría intromisión de ningún organismo diferente al de investigación de accidentes; amén que se presenten elementos materiales probatorios o evidencias físicas que permitan entrever que se esta frente a la posible comisión de un hecho punible, caso en el cual deberán dar aviso a la autoridad judicial para lo de su competencia.

En lo atinente a la cadena de custodia se considera que es la columna vertebral de la investigación de cualquier índole; sea ella científica, criminal o técnica, pues el acervo probatorio recolectado estará libre de cualquier contaminación o

alteración, los cuales obviamente variarían los resultados del proceso investigativo, dificultando la búsqueda de la verdad o en el peor de los casos tergiversando los resultados finales de la misión investigativa.

ESTRUCTURA DE LA CADENA DE CUSTODIA:

- *(Limite inicial) Aseguramiento del lugar de los hechos*
- *Fijación del lugar de los hechos*
- *Observación, análisis y valoración del lugar de los hechos*
- *Elementos encontrados materia de prueba o evidencia*
- *Elemento requiere almacenamiento transitorio*
- *Almacenamiento transitorio*
- *Elemento requiere análisis*
- *Envió al laboratorio – Recepción y análisis en el laboratorio*
- *Envió al almacén de evidencias*
- *Recepción y custodia en el almacén de evidencias*
- *(Limite final) Presentación del elemento en diligencia. (9) (o ante la junta investigadora en tratándose de investigación técnica)*

OBSERVACIÓN, ANÁLISIS Y VALORACIÓN DEL LUGAR DE LOS HECHOS:

DEFINICION: Corresponde a las actividades metodológicas referentes al procesamiento del lugar de los hechos para llevar a cabo una eficaz investigación, dándole aplicación a los métodos de búsqueda de los elementos materia de prueba o evidencias físicas.

LIMITES: Aplica a la Policía Judicial asignada a la diligencia o a quien por vía excepcional haga sus veces, al lugar de los hechos, personas y lugares relacionados con la comisión de la presunta conducta punible. Se desarrolla durante la inspección del lugar del hecho, inspección de cadáver o inspecciones a lugares distintos al del hecho y, finaliza con el inicio del procedimiento de fijación del lugar de los hechos. (9) (subrayas fuera de texto).

Aunque este procedimiento técnico - científico hace referencia al nuevo proceso penal acusatorio, es perfectamente aplicable a la investigación técnica de accidentes aéreos, con la diferencia que en este tipo de investigaciones se buscan las causas de un siniestro aéreo, mientras que el proceso penal busca la posible comisión de un hecho punible y la consecuente represión del delito.

Así las cosas puede decirse que esas diferencias son de finalidad más no de procedimiento.

Es importante aclarar que el invertir de funciones de policía judicial al ente aeronáutico, aunque más que hacerlo es llamar las cosas por su nombre, pues como se ha manifestado en acápites que preceden, la mayoría de las actividades que realiza en el ejercicio de su función, son propias de la actividad de la policía judicial; así que al hacerlo simplemente se estaría clarificando su participación en la órbita jurídica nacional, respecto de si misma y de las autoridades judiciales.

Ahora bien, no puede perderse de vista que la premisa mayor del ente investigador es establecer causas y no buscar culpas o responsabilidades, por tanto debe existir una separación total entre investigación técnica e investigación judicial y sus consecuentes informes o reportes, lo que no significa que no puedan colaborarse mutuamente cuando las circunstancias así lo ameriten.

En el caso que en razón de sus funciones los investigadores aeronáuticos deban remitir o entregar algún reporte o sean requeridos por la autoridad judicial, será referido estrictamente al terreno judicial y así lo deberá entender la autoridad judicial, acatando el sigilo profesional que le asiste al órgano investigador; de tal suerte que nada que corresponda a la investigación técnica será ventilado con autoridad diferente a la de la industria aeronáutica. Ha de entenderse entonces que el sigilo o secreto profesional, además de ser una prerrogativa es una obligación legal en ambas direcciones, de quien lo ostenta como de quien esta vetado en conocerlo. Así pues este instituto jurídico se erige como otra base sólida de la presente estructura que propende por el otorgamiento de funciones de

policía judicial al nuevo ente investigativo, sin lesionar los cimientos de la investigación técnica, como es fundamentalmente su independencia.

EL SIGILO PROFESIONAL:

"La estructura del secreto ofrece un cuadro en el que destaca una persona que confía a un determinado profesional una información que no puede trascender por fuera de esa relación o que le permite conocer e inspeccionar su cuerpo, su mente o sus sentimientos más recónditos, todo lo cual se hace en razón de la función social que desempeña el profesional y a través de la cual se satisfacen variadas necesidades individuales. En el ámbito de la relación profesional, depositado el secreto o conocida la información o el dato por parte del profesional, el sujeto concernido adquiere el derecho a que se mantenga el sigilo y este derecho es oponible tanto frente al profesional como frente a las personas que conforman la audiencia excluida. Correlativamente, el profesional tiene frente al titular del dato o información confidencial, el deber de preservar el secreto. Como una proyección del derecho del titular del dato o información, al igual que como una concreción particular del interés objetivo y legítimo de una profesión en auspiciar un clima de confianza en las personas que constituyen el círculo de los usuarios de los servicios que dispensa, el profesional, a su turno, tiene el derecho de abstenerse de revelar las informaciones y datos que ingresan en el reducto de la discreción y la reserva."

"El derecho y el correlativo deber que se derivan de la prohibición de revelar el secreto profesional, tiene carácter formal en cuanto que, en principio, son indiferentes respecto a su contenido concreto. En realidad, lo comprendido por el secreto no es tan significativo desde el punto de vista jurídico como la necesidad de que permanezca oculto para los demás. Aquí se revela una faceta peculiar del secreto profesional y que consiste en servir de garantía funcional a otros derechos fundamentales, entre los que se destaca el derecho a la intimidad, a la honra, al buen nombre, a la información, a la libertad, etc..."

"... De otra parte, este nexo funcional, explica por qué las limitaciones que en un momento dado pueden revelarse legítimas y proporcionadas en relación con un derecho

fundamental, eventualmente pueden en una situación extrema repercutir sobre el propio ámbito del secreto profesional, inclusive restringiéndolo..."

"Determinados profesionales tienen la delicada tarea de ser recipiendarios de la confianza de las personas que ante ellas descubren su cuerpo o su alma, en vista de la necesidad de curación o búsqueda del verdadero yo. El profesionalismo, en estos casos, se identifica con el saber escuchar y observar, pero al mismo con el saber callar. De esta manera el profesional, según el código de deberes propio, concilia el interés general que significa su oficio con el interés particular de quien lo requiere. El médico, el sacerdote, el abogado, que se adentran en la vida íntima de las personas, se vuelven huéspedes de una casa que no les pertenece y deben, por tanto, lealtad a su señor." (10)

ESTRUCTURA DEL NUEVO ORGANO INVESTIGATIVO DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS:

El nuevo ente investigador por estar al servicio de la industria civil aeronáutica, la cual presta el servicio público de transporte, formará parte del Ministerio de Transportes, aunque con autonomía administrativa y presupuestal; circunstancias que le permitirán ostentar mayor respaldo institucional y al mismo tiempo actuar con independencia funcional para evitar conflictos de interés.

La entidad deberá estar conformada por una comisión representada por un presidente, un secretario, vocales y por supuesto un grupo de investigadores. Este cuerpo colegiado, deberá tener además de las funciones investigativas, consultivas en lo que refiere a su competencia.

El presidente, además de ostentar la representación del organismo, será el encargado de desarrollar los programas aprobados por la comisión.

(10) Sentencia C-264 de 1996 (Corte Constitucional)

El secretario, además de las labores propias de la función secretarial, actuará como jefe inmediato del grupo de investigadores, coordinando el curso de los procesos investigativos y aprobando sus resultados.

Los investigadores tendrán todas las facultades inherentes a los manuales de investigación y ostentarán plena autoridad en el ejercicio de sus funciones.

Todos los miembros del organismo investigativo, deberán poseer formación y experiencia en investigación y conocimientos específicos en aeronáutica.

Los investigadores deberán contar con un estatus que les permita tener libertad de acción necesaria para llevar a cabo una completa investigación técnica, sin ninguna clase de obstáculo.

La colaboración con la autoridad judicial, por parte del organismo investigador ha de ser irrestricta, pero así mismo deberá haber reciprocidad de tales autoridades, siempre en la búsqueda del entendimiento institucional. (11)

(11) Real Decreto 389/98 Regula accidentes e incidentes de aviación Civil

CONCLUSIÓN

El órgano encargado de la investigación de accidentes aéreos no solamente no es autónomo sino que además, no cuenta con funciones especiales de policía judicial, las cuales le permitirán no solo perfeccionar sus procesos investigativos, sino que además cuando fuere del caso podrían coadyuvar con las autoridades judiciales; siempre guardando su independencia y observando la debida reserva que demanda la compleja investigación técnico-aeronáutica, máxime si se tiene en cuenta que las mayores amenazas que enfrenta el sector aeronáutico, son de carácter exógeno (terrorismo transnacional).

De esta manera sería posible lograr mayor seguridad en la industria, pues es precisamente la finalidad de la investigación de accidentes aéreos.

Existen tantas instituciones y clases de investigaciones como actividades humanas pudieren existir, pero en la aviación civil colombiana, solo existe un organismo investigativo de accidentes aéreos que depende de la Secretaría de Seguridad Aérea de la Aeronáutica Civil, por lo que se dedican bajos recursos para la investigación de accidentes, la cual se ve afectada en su desarrollo normal (12), como quiera que la Aerocivil también tiene que dedicar recursos para sus otras de tantas funciones como máximo ente administrador del sector.

Es del caso seguir trayendo como ejemplo, por las razones ya enunciadas a los Estados Unidos de América, pues en tratándose de accidentes aéreos, pese a las directrices de la OACI (ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL), en el sentido de mantener la independencia de las investigaciones aéreas y sus resultados de los organismos judiciales e investigativos de los Estados, este país ha destacado grupos especiales del FBI que participan directamente de las investigaciones aéreas, justificando su participación en razones de seguridad nacional, especialmente después del 9-11.

En cuanto a Colombia la situación es bien particular, aunque la amenaza terrorista no tiene miramientos respecto de sus objetivos.

En igual forma el país no cuenta con un organismo investigativo y de seguridad que posea una infraestructura que le permita realizar una actividad similar a la del FBI y tampoco pretende apartarse de lo preceptuado por la OACI, en lo que refiere a la investigación de accidentes aéreos. De ahí que se proponga la clarificación de las funciones del organismo investigativo y su independencia, con la finalidad que se convierta en una estructura jurídica sólida y funcional que esté a la altura de los retos que le presenta el siglo que avanza.

Es posible la creación de un este autónomo que investigue los accidentes ocasionados a raíz de la actividad aérea en Colombia que no dependa de la Aerocivil? La respuesta se encuentra estructurada a lo largo del presente escrito, pero especialmente está contestada de manera afirmativa con la normatividad jurídica nacional que soporta el mismo, especialmente cuando el reciente modificado Reglamento Aeronáutico Colombiano deja entrever esa posibilidad.

REFERENCIAS

- ✓ CÓDIGO DE COMERCIO COLOMBIANO (Decreto 410 1971).
 Parte segunda, de la aeronáutica, capítulo IX
Investigación de Accidentes de Aviación
 Bogotá: Editorial Leyer.

- ✓ CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL (Ley 906 de 2004)
Policía Judicial
 Bogotá: Editorial Leyer.

- ✓ CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA (1991)
Derechos Fundamentales
 Bogotá: Editorial Temis.

- ✓ MANUAL DE POLICÍA JUDICIAL
 Bogotá: Fiscalía General de la Nación

- ✓ MANUAL DE PROCEDIMIENTO DEL SISTEMA DE CADENA DE
 CUSTODIA PARA EL SISTEMA PENAL ACUSATORIO (Resolución 0-6394
 FGN)
 Bogotá: FGN

- ✓ REGLAMENTO AERONAUTICO COLOMBIANO, PARTE 8
 (Modificado mediante Resolución 1071 de marzo 17 de 2008 UAEAC)
 Bogotá: UAEAC.

- ✓ REAL DECRETO 389/98, por el que se regula la investigación de los
 accidentes e incidentes de la aviación civil (España)

- ✓ SENTENCIA C-264 DE 1996 (Demanda de Inconstitucionalidad Artículos 37 y 38 Ley 23 de 1981).

Bogotá: Corte Constitucional.

- ✓ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
ANEXO 13 *Accidentes Aeronáuticos*

- ✓ REVISTA SEMANA, EDICIONES

1320 (*Esto huele mal 18/08/2007*)

1328 (*y dónde está el piloto 10/13/2007*)

1329 (*vuelo Retrasado 10/20/2007*)

- ✓ INTERNET

AERONAUTICA CIVIL, *Seguridad Aérea disponible*

http://www.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet

(consultada febrero de 2008)

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>

Aeropuertos Latinoamérica (consultada diciembre de 2007)

www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ (consultada abril de 2008)

<http://www.bea-fr.org/> (consultada abril de 2008)

www.nts.gov/ (consultada abril de 2008)