

Consideraciones jurídicas generales sobre los accidentes aéreos militares

Normativa aplicable e implicaciones económico-administrativas

MARTIN BRAVO NAVARRO
Coronel Auditor

CONSIDERACIONES JURIDICAS GENERALES

1. Concepto de aeronave militar

La Ley española de 21 de julio de 1960, aunque regula fundamentalmente la navegación aérea civil, establece algunos preceptos de aplicación a la aeronavegación militar y, entre ellos, el art. 14 que define a la aeronave militar como "la que tenga por misión la defensa nacional o esté mandada por un militar comisionado al efecto" y la Disposición Final Quinta declara de común aplicación al tráfico aéreo civil y militar, determinados preceptos de la propia Ley, entre los cuales es de señalar el art. 134 que encomienda a las Autoridades Aeronáuticas la investigación y determinación de responsabilidades en los casos de accidentes (1). Es de advertir, asimismo que, conforme al art. 6 de esta Ley, la aeronave de Estado (entre las que se incluye la aeronave militar) se considera territorio español cualquiera que sea el lugar o espacio en que se encuentre, con los consiguientes beneficios de extraterritorialidad, a efectos de exención de la Jurisdicción extranjera, aunque este principio habrá que entenderlo con las obligadas limitaciones que impone la soberanía extraña, cuestión a resolver —entretanto no se alcance un Estatuto internacional de la aeronave militar— por los Convenios bilaterales (v.gr.: España con los Estados Unidos) o multilaterales (O.T.A.N., Fuerzas de las NN.UU.) celebrados o a celebrar con otros países.

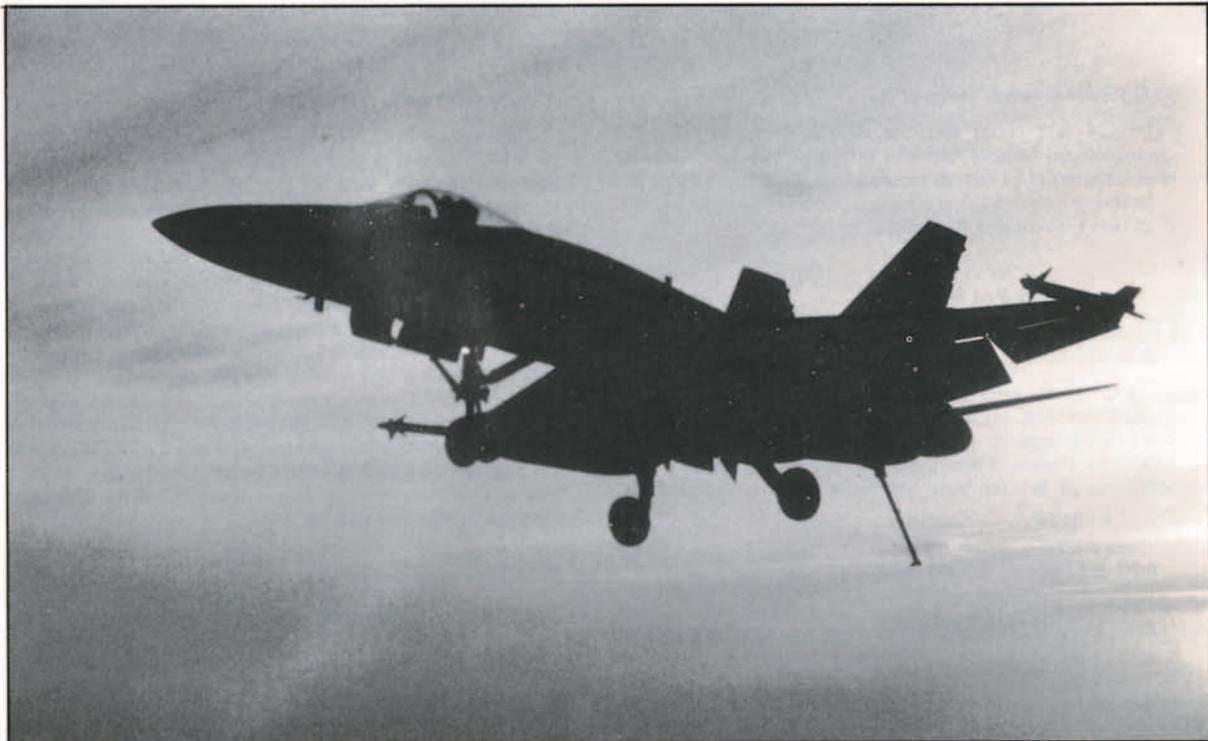
2. Concepto de accidente aéreo militar

Partiendo de la acepción gramatical del accidente, restringimos el concepto de accidente aéreo militar, teniendo en cuenta, en todo caso, las graves consecuencias ocasionadas (muerte, graves lesiones o daños en la propia aeronave, cargamento o terceros) y en este sentido lo definimos como "suceso o evento que sobreviene a una aeronave militar en el curso normal de su circulación y que ocasiona daños importantes en la propia aeronave o su cargamento, o muerte, graves lesiones o daños en la tripulación, pasajeros o terceros en superficie".

3. Investigación de las causas del accidente y determinación, en su caso, de responsabilidades

Aunque el accidente aéreo puede ser debido a una sola causa y ésta lo hubiera provocado instantáneamente (v.gr.: gravísima explosión de un artefacto colocado a bordo por terroristas) o siniestro debido a fuerza mayor (fenómeno de la naturaleza), de ordinario concurren diversos motivos. Asimismo, es de advertir, que incluso en el supuesto de accidente debido a una sola causa, claramente determinada, como es el fallo de tripulación, el evento puede producirse por un complejo de factores, como es la concurrencia de estados patológicos, (somáticos o psíquicos) que junto a la inexperiencia e impericia pueden condicionar el grado de responsabilidad e incluso exonerar de ésta a la tripulación.

(1) Debe entenderse que esta competencia se reserva al Ministerio de Defensa en lo que respecta a aeronaves militares y en punto a la exigencia de responsabilidades derivadas de la operación de estas aeronaves, habrá que distinguir entre las atribuciones gubernativas y disciplinarias que asisten a las Autoridades de dicho Departamento y las penales que corresponden a los órganos judiciales.



La mejor forma de paliar los cuantiosos daños que produce la pérdida de un moderno avión de combate, y aún más la valiosa vida del piloto, es resaltar, sobre todo, la importancia de las medidas de seguridad de vuelo en la prevención de accidentes.

Por otra parte, una adecuada ponderación de la responsabilidad del piloto, cuando su actuación concorra con otros motivos (v.gr.: circunstancias técnicas de la aeronave o de los servicios de ayuda y control) en la realización del accidente, obliga a depurar los hechos exhaustiva y minuciosamente, máxime porque de ordinario, aunque el accidente no se haya producido instantáneamente, el tiempo de que dispone aquél para adoptar la decisión oportuna o maniobra correcta es muy escaso.

De lo expuesto se justifica el hecho de que la Autoridad Aeronáutica a nivel nacional o internacional, (2) haya previsto la instrucción inmediata al accidente de una información "ad hoc" de carácter técnico, que, sin perjuicio de las actuaciones judiciales —a las que puede servir de apoyo documental—, tiene como finalidad fundamental esclarecer al máximo las causas del accidente y la obtención de datos y enseñanzas para la adopción en el futuro de medidas preventivas en evitación de accidentes similares.

Aunque, conforme se desprende de lo dicho, no tiene como finalidad la determinación de responsabilidades, la investigación reviste particular importancia en este sentido, por cuanto viene a aclarar si el accidente fue debido a fallo humano, defecto en la aeronave o en las ayudas a la navegación, circunstancias atmosféricas, fuerza mayor, caso fortuito o causa imponderables.

Por otra parte y aunque en forma sumaria, la información trata de reconstruir, en la medida de lo posible, los hechos, consignando al mismo tiempo en las actuaciones el estado de la aeronave, tripulación y personal y carga transportada, así como declaraciones de testigos, datos todos ellos que, en particular y en conjunto, tanto interés pueden tener para la ulterior investigación judicial.

La misión encomendada al informador es por lo demás de tal trascendencia que en la normativa nacional e internacional —como seguidamente veremos— se previene a las Autoridades presten todos los auxilios posibles, con la colaboración del personal técnico que fuere necesario y mantengan el lugar del accidente protegido, impidiendo se altere el estado de la aeronave y sus restos hasta tanto no se haya terminado la investigación.

(2) Así lo previene el art. 26 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, que recomienda a los Estados parte ajustar la investigación, en la medida de lo posible, a los procedimientos O.A.C.I., redactando, a tal fin, entre sus Anexos uno especialmente dedicado a "Encuestas de Accidentes de Aviación". (Anexo núm. 13).

NORMATIVA APLICABLE

1. Disposición de carácter general

Art. 134 de la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960: "corresponde a la Autoridad Aeronáutica la investigación y determinación de responsabilidades en los casos de accidentes".

Conforme a la disposición final quinta de la misma Ley, el referido art. 134 es aplicable a la navegación aérea militar.

2. Disposiciones específicas nacionales

— Sobre aeronaves militares españolas:

Orden 722/65 de 30 de marzo de 1965.

— Sobre aeronaves militares extranjeras:

Cap. I (art. 1 al 11) del Decreto de 12 de marzo de 1948 sobre investigación de accidentes y auxilio de aeronaves que se mantiene en vigor, conforme a lo dispuesto "a sensu contrario" en la disposición final del Decreto 950/74 de 28 de marzo sobre investigación técnica e investigación de accidentes.

— Sobre veleros:

Orden de 26 de enero de 1963 (B.O.A. núm. 46 de 29 de Enero).

— Sobre ultraligeros:

No hay nada previsto legalmente en relación con el particular que nos ocupa.

3. Disposiciones internacionales

Conforme a lo dispuesto en el art. 3 b) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, no es de aplicación lo previsto en el art. 26 de ese Convenio sobre investigación de accidentes de aeronaves privadas o comerciales ocurridos en Estado distinto al de matrícula.

No existe tampoco ninguna disposición específica internacional sobre accidentes de aeronaves militares, aunque algunos países (v.gr.: los integrantes de la OTAN) hayan convenido normas al respecto.

Las legislaciones nacionales (v.gr.: art. 6 de la española LNA) consideran a las aeronaves de Estado como territorio del propio Estado, lo cual pudiera presentar algún problema en relación con lo previsto en el Decreto de 12 de Marzo de 1948, antes citado, respecto a las aeronaves militares extranjeras.

— La Ley de 29 de abril de 1964 sobre energía nuclear contiene previsiones singulares, en lo que se refiere al aterrizaje o sobrevuelo en territorio espacial de aeronaves nucleares (arts. 69, 74 y 76 a 80); en todo caso, las aeronaves militares de un Estado no podrán volar o aterrizar en otro sin autorización especial de este último, conforme al art. 3 c) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

4. Accidentes de aeronaves militares de EE.UU.

El Convenio con los EE.UU. de fecha 1 de diciembre de 1988 (BOD. núm. 90 de 1989) establece en sus arts. 29 y 30 normas de cooperación entre las Autoridades españolas y las de los EE.UU. en cuanto a las operaciones de búsqueda, salvamento e investigación de accidentes de aeronave de acuerdo con la legislación española de navegación aérea, sin perjuicio de una investigación independiente de seguridad, de conformidad con las normas del Acuerdo normalizado de la OTAN 3531. De particular interés es el párrafo 3 del art. 29 en cuanto establece que las Autoridades españolas tendrán la responsabilidad de la seguridad exterior de las aeronaves accidentadas. A este fin las Fuerzas Armadas y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado serán las encargadas de la *protección de los restos* y seguridad en la zona y en el supuesto de que las Fuerzas de los EE.UU. fueran las primeras en llegar podrán asumir la protección de los restos hasta la llegada de las mencionadas Fuerzas españolas, prevención que se corresponde con la establecida en el art. 4 de la O.M. 722/65 respecto a la protección militar de la aeronave o sus restos hasta tanto no realice su cometido el investigador técnico, lo que viene a ratificar las atribuciones prioritarias de este último en tal supuesto.

5. Accidentes de aeronaves de países de la OTAN

Para los países signatarios rige el indicado Acuerdo STANAG 3531.

6. Normativa sobre ayuda y salvamento

— Ley de Navegación Aérea: arts. 134 y 141.

— D. de 17 de junio de 1955 mediante el que se crea el Servicio de Ayuda y Salvamento.

— Ley 60/62 de 14 de diciembre sobre Auxilio, Salvamento, Hallazgo y extracciones en el mar, Reglamento aprobado por D. 984/67 de 20 de abril.

— ACUERDO de 27.10.72 (BOE. núm. 115 de 14 de mayo de 1974) con FRANCIA e ITALIA, sobre organización de búsqueda y salvamento en el Mediterráneo occidental y zonas terrestres contiguas.

7. Normativa de carácter judicial, procesal y penal militar

El Código de Justicia, Militar de 1945 prevenía que en los supuestos de accidentes de aeronaves militares, tanto el Juez (art. 142) como el Fiscal (arts. 126 y 145) y Vocales de los Consejos de Guerra (art. 75) habrían de pertenecer a la Escala del Aire.

La función de los Jueces Militares (E.A.) es asumida ahora, con la nueva legislación por los Jueces Togados, (art. 53 de la Ley 4/87 de 15 de julio de la "Competencia y Organización de la Jurisdicción Militar") en cuyo artículo

De lo expuesto se deduce la suma importancia que reviste la información técnica en todo caso, por lo que no debiera ser limitada o cortada por vía judicial o gubernativa; por ello se hace sumamente necesaria la reforma de la Ley Procesal Militar 2/89 de 13 de abril, como así se ha propuesto para la Ley de Enjuiciamiento Criminal, en las conclusiones del informe redactado en diciembre de 1987 por la Comisión Interministerial para el estudio de la problemática de las actuaciones posteriores a los accidentes aéreos (3). En particular habrá que mantener al máximo

(3) En concreto las reformas propuestas por la Comisión, son:

— añadir como último párrafo del art. 338 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal el siguiente texto:

"En los casos de accidentes de aeronaves, el juez podrá acordar que los objetos que contribuyan a la identificación de las víctimas y los equipos o material pertenecientes a la aeronave que puedan aportar datos para la determinación de las causas del siniestro, permanezcan por el tiempo necesario en depósito y bajo la custodia del equipo técnico de investigación de accidentes aéreos interviniente, para que realicen sobre ellos las averiguaciones de su competencia".

— añadir como segundo párrafo del art. 353 de la misma Ley el siguiente texto:

"En los accidentes de aeronaves, el Juez facilitará en lo posible las actuaciones del equipo técnico de investigación de accidentes aéreos interviniente, pudiendo acordar que la identificación de víctimas y las autopsias se realicen en centros especializados o habilitados, a fin de que se lleven a cabo los exámenes y estudios necesarios para la investigación técnica".

115 se previene, no obstante, la designación de un Oficial para la instrucción del correspondiente atestado, cuyos pormenores se concretan en el art. 116 de la misma Ley.

Parece oportuno que, en razón a las cuestiones técnicas específicamente aeronáuticas que presentará, de ordinario, la instrucción de este atestado, debería correr a cargo de un Oficial de la Escala del Aire.

El texto de la nueva Ley 2/89 de 13 de abril, Procesal Militar, no contiene ninguna prevención específica, respecto a la instrucción de procedimiento en caso de accidentes de aeronaves militares, confirmando, en su art. 144 el nombramiento del Instructor de Atestado antes referido.

Por lo que respecta a tipificación de delitos aeronáuticos militares, cabe subsumir, como figuras culposas, las que se contemplan en los arts. 155, 159 (en relación con el 16) y 167 (en relación con los arts. 165 y 166) del nuevo Código Penal Militar, aprobado por la Ley 13/85 de 9 de diciembre, o dentro de los delitos contra los medios o recursos de la defensa nacional (arts. 57, 58 y 62 del mismo Código), lo cual es de sumo interés para resolver posibles cuestiones de competencia con la jurisdicción ordinaria, —sobre las que después volveremos— teniendo en cuenta, no obstante, y a efectos sancionadores, la nueva preceptiva (arts. 565, 586 bis y 600 del Código Penal, según la redacción de la Ley 3/89 de 21 de junio) respecto a la imprudencia común por cuanto que, conforme a esta nueva normativa, sólo se considera delictiva la imprudencia temeraria, abandonando la tipificación como delito de la imprudencia simple con infracción de reglamentos, criterio de posible aplicación por los Tribunales Militares, en su función punitiva, con arreglo a lo previsto en el art. 5 del Código Penal Militar ("las disposiciones del Código Penal serán aplicables a los delitos militares en cuanto lo permita su especial naturaleza y no se opongan a los preceptos del presente Código"), al margen de la normativa penal sobre la imprudencia aeronáutica, recogida en la Ley Penal Procesal de la navegación aérea de 24 de diciembre de 1964.

Sobre competencia y procedimiento

Los Capitanes Generales del Aire carecen de competencia alguna, en tiempo de paz tanto sobre los delitos aeronáuticos comunes como sobre los militares —salvo la facultad de interponer recurso de casación en determinados casos—, conforme a lo dispuesto en la Ley 4/87 de 15 de julio sobre Competencia y Organización de la Jurisdicción Militar, que dejó de atribuir a tales Autoridades las facultades que les concedía el Código de Justicia Militar de 1945, como antes señalábamos.

Se mantiene, no obstante, el problema de la determinación de la competencia de los nuevos Juzgados y Tribunales Militares creados por la Ley 9/88 de 21 de abril de Planta y Organización Territorial de la Jurisdicción Militar, en relación a determinados delitos, en especial de imprudencia o falta aeronáutica militar. El problema se suscita por cuanto que algunos jueces ordinarios pretenden asumir en todo caso y desde el primer momento el conocimiento de los hechos, aplicando, con una interpretación, a nuestro entender excesiva, los artículos 12 y 13 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, sin tener en cuenta los artículos 1, 2, 3, 115 y 116, 125 y 138 de la Ley Orgánica 4/87 de 15 de julio de la Competencia y Organización de la Jurisdicción Militar, de los que se

desprende que esta jurisdicción forma parte del Poder Judicial del Estado, le corresponde en exclusiva juzgar y hacer ejecutar lo juzgado en los asuntos de su competencia y reviste el carácter del Juez ordinario predeterminado por la Ley, según ha puesto de manifiesto la reciente sentencia del T.S. de 7 de julio de 1989 (BOE. núm. 231 del 26 de septiembre).

Por lo que respecta al procedimiento y organización, en tanto se mantenga la competencia de la Jurisdicción Militar, serán las normas dictadas para ésta las que determinen los trámites a seguir. En relación con estos particulares, hay que advertir que ni en la referida Ley 4/87 de 15 de julio, ni en la reciente Ley Procesal Militar 2/89 de 13 de abril, se contiene previsión alguna específica para el nombramiento de personal de la Escala del Aire, respecto a procedimientos aéreos como antes apuntamos.

Asimismo, con referencia a este apartado, es de señalar que el art. 10, regla quinta de la reciente Ley Procesal Militar, establece que "la competencia para conocer de los delitos o faltas penales cometidos a bordo de buque militar o en aeronave militar, corresponderá al Juez Togado o Tribunal Militar Territorial de la demarcación o territorio a que pertenezca el Ejército o Unidad Orgánica de la que dependa el buque o aeronave".

B. Normativa sobre régimen jurídico disciplinario

Si el vigente Código Penal Militar abunda en figuras delictivas relacionadas con aeronaves, además de las tipificadas como especialmente aeronáuticas en su Título VII, conforme antes advertíamos, no aparece a lo largo de todo el articulado de la Ley 12/85 de 27 de noviembre del Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas, la menor referencia a la aeronave o al personal aeronáutico ni dentro de las faltas leves (art. 8) ni de las graves (art. 9), lo que plantea el problema de la aplicación de algunas infracciones recogidas en el Texto Legal que, por su generalidad, pudieran cometerse en la Navegación Aérea. Entendemos, no obstante, que no cabe extender en ningún caso, las faltas graves de negligencia tipificadas en los núms. 1 y 4 del art. 9 a la negligencia o imprudencia propiamente aeronáutica, dada la especificidad de lo aeronáutico.

A nuestro juicio, sin embargo, estimamos de aplicación a lo aeronáutico militar, el tipo genérico establecido para las faltas leves en el art. 8, núm. 33, por cuanto que este precepto contiene todas aquellas infracciones que no estando castigadas por otro concepto, "consistan en la infracción u olvido de alguno de los deberes que señalan las Reales Ordenanzas", entre lo que hay que incluir, obviamente, los que se determinan en el Título III de las del Aire y más en concreto, en su Título IV que se refiere especialmente al Comandante de la aeronave.

Ninguna duda existe tampoco, en lo que se refiere a la competencia y procedimiento para la investigación y sanción, de las faltas leves disciplinarias que puedan considerarse aeronáuticas por cuanto que la referida Ley Disciplinaria contiene normas claras y completas en relación con estos particulares. Llamamos, no obstante, la atención sobre la omisión de facultades del Comandante de aeronave, para sancionar a bordo facultades que se conceden a los Comandantes de buques de la Armada en el art. 31 de la Ley Disciplinaria.

las facultades de los investigadores para la obtención de datos técnicos del accidente y muy especialmente en orden a los que puedan servir de base para la ulterior adopción de medidas respecto a la Seguridad de Vuelo, finalidad fundamental de la información.

En relación con su misión investigadora hay que advertir, no obstante, que el Instructor no deberá tomar declaraciones al personal aeronáutico que pudieran implicar responsabilidad alguna contra el declarante, pues ello supondría vulnerar, al menos en la legislación española, las garantías establecidas en el art. 24 de la Constitución. En este sentido restrictivo del contenido de la información, cabría advertir también que, en algunos casos, (v.gr.: secreto de la operación de la aeronave siniestrada, carga o armamento especial, ensayo de prototipos, sean o no causantes por sí solos o concurrentes con otras causas de accidente) pudiera reservarse exclusivamente al Mando Militar el conocimiento de determinados datos y conclusiones de la investigación.

Digamos, por último, que en defecto de procedimiento judicial, los resultados de la investigación, no sólo sirven para su finalidad específica (prevención de otros accidentes) sino que pueden servir también de apoyo documental para acciones disciplinarias o a efectos económico-administrativos, e incluso para la iniciación del expediente que haya de instruirse para la declaración de responsabilidad civil del Estado o resarcimiento por daños a terceros producidos

por el accidente, en aplicación del art. 40 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado.

Por otra parte, y ya desde el punto de vista jurídico-penal, el Tribunal sentenciador, el enjuiciar el hecho penal aeronáutico-militar, deberá intentar captar sus matices, relieves y peculiaridades, sin dejarse arrastrar por una visión abstracta o generalizada del hecho criminológico común, máxime cuando haya de enjuiciar conductas o actuaciones en relación con maniobras o vuelos arriesgados, que vienen exigidos o al menos en buena parte condicionados, en determinadas operaciones aeronáuticos-militares (4).

IMPLICACIONES ECONOMICO-ADMINISTRATIVAS ESPECIALES Y OTRAS DISTINCIONES

Desde los albores de la Aeronáutica Militar, el accidente aéreo tuvo un tratamiento jurídico especial a efectos económico-administrativos, en favor de los accidentados en acto de servicio y sus causahabientes y otras distinciones en favor de los primeros. La Historia posterior hasta nuestros días no hizo sino confirmar esta singularidad (5).

Implicaciones económico-administrativas

Los especiales derechos económicos que se reconocen a los militares accidentados (sean o no profesionales) en acto de servicio aeronáutico, con lesiones que causen inutilidad física, vienen reconocidos como pensión extraordinaria por el R.D. Legislativo 670/87 de 30 de abril. Asimismo esta disposición concede pensiones extraordinarias a los causahabientes del accidentado (pensiones de viudedad, orfandad y en favor de los padres) por muerte o desaparición del causante en acto de servicio (6).

La pensión se reconoce en favor del causante o sus herederos, cualquiera que hubiere sido el tiempo de servicio prestado por el primero.

(4) En relación con este particular, es de advertir que, si de suyo, la imprudencia, en general puede manifestarse en muy diversos grados de culpabilidad, de difícil precisión y valoración (imprudencia temeraria, simple con o sin infracción de reglamentos, imprevisión, impericia, inexperiencia, leve error de cálculo), tal determinación se complica cuando se trata de accidentes de aeronaves militares por la concurrencia de factores específicos aeronáuticos (velocidad, complejidad técnica, meteorología, responsabilidad de los centros de control) y militares (vuelos a baja cota, de experimentación, operaciones militares, acrobacia, etc.) lo que en consecuencia demanda un amplio y prudente arbitrio judicial, en estos supuestos.

(5) Limitando nuestra atención a los primeros tiempos de la Aeronáutica Militar, hacemos notar la Ley de 27 de noviembre de 1912 que consideró como acto de servicio en campaña, los realizados por el Servicio de Aeronáutica, con los consiguientes beneficios que correspondían a los heridos o fallecidos en tal situación.

La R.O.C. de 26 de diciembre de 1917 otorgó la gratificación de aerodrómo a los jefes y oficiales heridos en accidente de aviación hasta su total recuperación.

La R.O.C. de 17 de abril de 1918 dispuso que los jefes y oficiales de Aviación que fallecieron por accidente aéreo, se inscribirían en los cuadros de honor de sus respectivas Armas, Cuerpos e Institutos.

(6) En lo que respecta a la pensión extraordinaria por fallecimiento en acto de servicio del causante, la legislación de clases pasivas (art. 34 del Reglamento aprobado por D. 1599/72 de 15 de junio) establece —conforme a la nueva redacción dada al antedicho precepto por el R.D. 1647/77 de 17 de junio— tres tipos de actuaciones a cumplimentar por los Jefes de Cuerpo o Unidad del accidentado:

— dar cuenta inmediata del fallecimiento o desaparición de los causantes a los familiares a fin de que estos puedan formular la petición de pensión en los plazos fijados por la Ley.

— procurar que, con la posible urgencia, se verifique la inscripción en el Registro Civil correspondiente de la defunción de los causantes, para que pueda acompañarse, oportunamente, la correspondiente certificación a los expedientes de pensión.

— expedir certificación acreditativa de la fecha y circunstancias en que ocurrió la muerte o desaparición, en relación a las expresadas en el núm. 1 del art. 34 de la Ley de 13 de abril de 1972.

A tales certificaciones se unirá, en su caso, testimonio de particulares y de la resolución recaída en las Diligencias Previas o Causa instruidas por los mismos hechos.

En relación con la incapacitación en acto de servicio, es de advertir que con la extinción del Benemérito Cuerpo de Mutilados de Guerra por la Patria, en virtud de la Disposición Final Sexta de la Ley 17/89 reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, quedan sin efecto los ascensos y devengos correspondientes que venían disfrutando los caballeros mutilados en acto de servicio, en virtud del art. 26 en relación con el 19 y disposición adicional de la Ley 5/76 de 11 de marzo que regulaba aquel Cuerpo, así como otras distinciones que les reconocía esta última Ley, si bien con la nueva normativa, (la citada disposición final sexta de la Ley 17/89 en relación con la disposición común séptima de la Ley 5/76) se prevé el reconocimiento de determinadas prerrogativas y beneficios de carácter honorífico, así como prestaciones asistenciales.

Distinciones honoríficas

MEDALLA DE SUFRIMIENTOS POR LA PATRIA

El régimen jurídico de esta Recompensa aparece recogido en el Reglamento aprobado por D. 24/75 de 23 de agosto, en cuyo art. 3 se previene su otorgamiento como recompensa de paz y "representará la honrosa distinción del personal civil o militarizado que, en acto de servicio, fuera víctima de accidente", en las *condiciones* que el propio Reglamento establece *tanto respecto a la víctima y lesiones* (éstas deberán haberse producido sin mengua ni quebranto del honor militar, calificadas de pronóstico "grave" o 30 días de curación como mínimo, siendo indispensable que no medie impericia ni imprudencia por parte del herido o lesionado) *como en relación al acto de servicio* (deberá éste implicar un riesgo destacado que convierta al servicio en meritorio; que ese riesgo sea específico militar y no común o habitual y que el hecho afrontado sea un mérito que haga acreedor a la recompensa).

Pueden ostentar también la recompensa: la viuda y en concurrencia con ella una serie de familiares (madre, padre, hija mayor de edad, restantes hijas por orden de edad y por último el

NORMATIVA EN RELACION AL NOMBRAMIENTO DEL INSTRUCTOR DE ATESTADOS E INVESTIGADORES DE SEGURIDAD EN LOS CASOS DE ACCIDENTE DE AERONAVES MILITARES

1. Disposición de alcance general.

Art. 115 de la Ley Orgánica 4/1987, de 15 de julio, de la Competencia y Organización de la Jurisdicción Militar:

Los Oficiales Generales y Oficiales que se señalan en los números 2 al 5 del art. 19 de la Ley Orgánica de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas, y los Jefes de Unidad independiente, Fuerzas destacadas, aisladas o con atribuciones militares sobre un territorio, tan pronto como tengan conocimiento de la comisión de un delito de la competencia de la jurisdicción militar, perpetrado por quien les esté subordinado o cometido en el lugar o demarcación de sus atribuciones, deberán comunicarlo por el medio más rápido posible al Jefe Togado Militar competente y nombrar a un Oficial a sus órdenes, asistido de Secretario, para que incoe el correspondiente atestado. Ello sin perjuicio de las facultades disciplinarias que puedan ejercer.

2. Disposiciones Específicas

a) Aeronaves militares españolas

El art. 5 de la Orden 722/65, de 30 de marzo (BOA núm. 41) establece que tan pronto como se produzca una anomalía de las indicadas anteriormente, el Oficial de Seguridad de Vuelo de la Base a cuya demarcación a estos efectos, corresponda el lugar del accidente, o donde se haya advertido la anomalía, se trasladará al lugar del hecho, a fin de investigar lo sucedido, con la única finalidad de obtener conclusiones para tomar medidas conducentes a impedir en lo sucesivo otros accidentes debidos a causas similares, adelantando, por teléfono o teléfono, a la Comisión de Seguridad de Vuelo, las posibles causas del hecho ocurrido.

b) Aeronaves militares extranjeras

— El art. 29, núm. 2 del Convenio entre España y los EE.UU. de 1 de

diciembre de 1988 establece que en caso de accidentes en territorio español que afecten a aeronaves operadas por las Fuerzas de los Estados Unidos de América, se llevarán a cabo una investigación de accidentes de aeronaves de acuerdo con la legislación española de navegación aérea y una investigación independiente de seguridad en materia de accidentes de conformidad con las normas del Acuerdo normalizado de la OTAN 3531.

— El Acuerdo STANAG 3531 FS (Edición 5) sobre investigación de accidentes aéreos en los que estén implicados dos o más Estados de la OTAN, establece en su núm. 4 que cada nación implicada puede participar en una investigación combinada o dirigir su propia investigación de seguridad de accidentes independiente, a su discreción. En el art. 10 se determina que las Autoridades Militares de la nación en que ocurra el accidente:

a. Prestarán toda la ayuda necesaria a los heridos y trasladarán las víctimas.

b. Proporcionarán un médico, preferiblemente diplomado en medicina aeronáutica, para iniciar cualquier investigación necesaria de acuerdo con el STANAG 3318 y posteriormente si fuera necesario, ayudar al miembro médico o asesor al Comité de Investigación de Seguridad del Accidente.

c. Solicitarán a las Autoridades locales o nacionales que mantengan el lugar del accidente protegido o intacto hasta que el Comité de Investigación de Seguridad del Accidente asignado haya trasladado los restos del accidente o haya aceptado la responsabilidad de guardarlos.

— Por último, y en lo que respecta a accidentes de otras aeronaves militares extranjeras (que no sean de EE.UU. o de Estados que no pertenezcan a la OTAN) debe tenerse en cuenta lo previsto en los arts. 1 a 11 del Decreto de 12 de Marzo de 1948 (en vigor conforme a la disposición final del Decreto 959/74 de 28 de marzo) en particular el art. 8 que determina que el Delegado de la Autoridad Aeronáutica llamado a instruir la información sumaria indicada en el art. 4 será un miembro del Estado Mayor del Aire.

hijo mayor de edad). La pensión o indemnización que, en su caso, pudiera corresponder a la Medalla se abonará a los herederos legales del causante.

El derecho a solicitar la Recompensa caduca a los 3 años de curación o, en su caso, de haber ocurrido el hecho.

ASCENSOS HONORIFICOS

Aparecen regulados en la Ley 81/80 de 30 de diciembre. La Disposición Adicional 4.^a de esta Ley prevé la obtención de este ascenso, a título póstumo, estableciéndose que si el fallecimiento se produjera en acto de servicio, no será necesario reunir alguno de los requisitos señalados en el art. 2 para la concesión de tal distinción.

El procedimiento a seguir aparece recogido en la O.M. núm. 16/82 de 11 de febrero del Ministerio de Defensa, estableciéndose, para el supuesto de ascenso honorífico a título póstumo por fallecimiento en acto de servicio, la tramitación de oficio y con carácter urgente "a fin de que su concesión coincida con la disposición que publique la baja del fallecido" (art. 5) debiendo la propuesta partir del correspondiente Cuartel General y dirigirse a la Subsecretaría de Defensa. ■