

# **La incompatibilidad técnica de la investigación ICAO con el proceso judicial**



# **OBJETIVO**

- I. Conocer los Principios Jurídicos que sostienen el Sistema de Investigación ICAO;**
- II. Conocer las incompatibilidades técnicas del empleo, como medio de prueba, de la Investigación ICAO en procesos judiciales; y**
- III. Conocer la evolución de la jurisprudencia brasileña a respecto del empleo de las informaciones de seguridad por el Poder Judicial Brasileño.**

# GUIÓN

- **Los Principios Jurídicos del Inf. ICAO**
- **Las incompatibilidades de uso del Inf. ICAO como medio de prueba**
- **Estudio de casos concretos**
- **Precedentes judiciales pertinentes**



# INVESTIGACIÓN PREVENTIVA - ICAO



# **LA INVESTIGACIÓN ICAO**

*Investigación administrativa, encargada a la Autoridad Aeronáutica, con el objetivo exclusivo de prevenir nuevos accidentes, en absoluta neutralidad jurisdiccional frente a la imputación de responsabilidad civil, criminal y administrativa.*

**FINALIDAD EXCLUSIVA: prevenir nuevos accidentes**

# El Sistema de Investigación ICAO en el ámbito jurídico:

**Es un Microsistema jurídico, con  
competencias, reglas y normas  
propias.**

**Ej: Microsistema de consumidores - CDC**

# **Principios Jurídicos de la Investigación ICAO:**

***Principio de la Preservación de la Vida Humana***

***Principio de la Neutralidad Jurisdiccional y  
Administrativa***

***Principio de la Protección y Sigilo de Fuente***

***Principio de la Confianza***

***Principio de la Participación Voluntaria***

***Principio de la Máxima Eficacia Preventiva***

# Principios Jurídicos del SIPAER:

## ***Principio de la Preservación de la Vida Humana***

- Principio-base de mayor relevancia del Sistema de Investigación ICAO;
- Relacionado a la “Cláusula de Incolumidad del Transporte Aéreo”; y
- Fundamento para la prioridad investigativa del Sistema ICAO de investigación en relación a otras investigaciones.



## **PRIORIDAD DE ACCESO A LOS RESTOS:**

**Art. 89 – CBA**

**Conflictos Normativos (LICC):**

**CBA → Ley Especial**

## Siglo XXI: Gran estandarización flotas

- **Facilita capacitación/ mantenimiento**
- **Disminución costos**
  - Ej: GOL – 115 Boeing y 700 pilotos
  - Ej: AFA – 40 T-27 + EDA (Humo)

INFORMACIÓN

# **Ley Federal de Brasil**

## **La Investigación de accidentes**

### **Nueva Ley Aeronáutica – P\_Lei 2453-G/2007**

#### **Artículos 88 C; I; N; O; P; Q:**

- \* Sipaer prioridad expreso
- \* Los restos: acceso y custodia
- \* El acceso a las demás Autoridades: Autoridad de Coordinación Sipaer;
- \* “Salvage”: la restricción de la venta, lo libero Aut. Sipaer

**Prioridad de Investigación**

# **Ley Federal de Brasil**

## **La Investigación de accidentes**

### **Nueva Ley Aeronáutica – P\_Lei 2453-G/2007**

**Artículo 88- C. [...] y, a fin de objetivar la preservación de las vidas humanas, por intermedio de la seguridad del transporte aéreo, **tendrá procedencia sobre los procedimientos concomitantes o no de las demás investigaciones en el tocante al acceso y a la guardia de ítems de interés de la investigación.****

**Prioridad de Investigación**



# Prioridad de Investigación SIPAER





# Principios Jurídicos del SIPAER:

## *Principio de la Neutralidad Jurisdiccional y Administrativa*

- Principio-Instrumento;
- Asegura independencia y libertad a la investigación y al proceso de investigación: carencia de formalismo procesal; y
- Asegura el carácter especulativo de la Investigación ICAO, ya que permite que hipótesis y condiciones indirectas sean empleadas en la investigación.

# Convenio de Chicago

## Investigación de accidentes

### INVESTIGACIÓN

(Anexo 13)

#### Ítem 3.1

El **único objetivo** de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes.

**El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.**

# Convenio de Chicago

## Investigación de accidentes

### RECOMENDACIÓN DE SEGURIDAD

(Anexo 13)

#### Ítem 4

En su caso, indicar sucintamente las recomendaciones hechas **en pro de la prevención de accidentes** e de cualquier **medidas correctivas** consiguientes.

Recomendaciones de Seguridad →

No impone sanción, condena o pena a su Destinatario

# **Ley Federal de Brasil**

## **La Investigación de accidentes**

### **Nueva Ley Aeronáutica – P\_Lei 2453-G/2007**

**Artículo 86 – A. La investigación de accidentes e incidentes de aviación tiene por **objetivo único la prevención de otros accidentes e incidentes**, por medio de la identificación de los factores que hayan contribuido, directa o indirectamente, para la ocurrencia y de la emisión de recomendaciones de seguridad operacional.**

**Objetivo Único → La prevención de ACDT**

# Convenio de Chicago

## Investigación de accidentes

### Principios del SIPAER = Actuación del P Judicial

- Convenio de Chicago no crea impedimento para actuación del P Jud (Art. 5ª - XXXV CF/88);
- La Investigación SIPAER es la que no puede crear sanciones, bajo pena de perder su capacidad de prevención. (Principio de la Confianza ICAO)



# **Ley Federal de Brasil**

## **La Investigación de accidentes**

### **Nueva Ley Aeronáutica – P\_Lei 2453-G/2007**

**Artículo 88- B. La investigación Sipaer de un determinado accidente, incidente de aviación u ocurrencia de suelo **deberá desarrollarse de manera independiente de cualquier otra investigación sobre el mismo evento**, quedando prohibida la participación en estas de cualquier persona que esté participando o tenga participado de la primera.**

**Independência de Investigación**

# **Ley Federal de Brasil**

## **La Investigación de accidentes**

### **Nueva Ley Aeronáutica – P\_Lei 2453-G/2007**

**Artículo 88 - C. La investigación Sipaer no impedirá la instauración tampoco suplirá la necesidad de otras investigaciones, incluso para fines de prevención [...]**

**Neutralidad de Investigación**

# Acción de Anulación / Nulidad de la Investigación SIPAER



# Acción de Anulación / Nulidad de la Investigación SIPAER

## Empleo del Informe SIPAER como soporte probatorio en condena civil/penal

### Constitución Federal Brasileña

Principio de la amplia defensa y del contradictorio – Derecho Fundamental

*LV – a los justiciables, en proceso judicial o administrativo, y a los acusados en general son asegurados el contradictorio y amplia defensa, con los medios y recursos que les son inherentes;*

# **Acción de Anulación / Nulidad de la Investigación SIPAER**

## **Investigación SIPAER:**

**No hay litigio, No hay partes**

(procedimiento adm busca detectar condiciones inseguras)

**No hay acusación** – por lo tanto, no hay de qué defenderse

**Efectos de la Investigación** → no hay sanciones, pero emisión de Recomendaciones de Seg. de Vuelo (no obligatorios)

**Efectos en la esfera individual** → ocurren como resultado del uso incorrecto de la investigación SIPAER.



# **Principios Jurídicos del SIPAER:**

***Principio de la Protección y Sigilo de la Fuente***

***Principio de la Confianza***

***Principio de la Participación Voluntaria***

- Principios-Instrumento e interdependientes;
- Aseguran el FLUJO DE INFORMACIONES; y
- Aseguran mayor eficacia a las Recomendaciones, ya que acercan la investigación SIPAER a la verdad de los hechos, aunque por el uso de “pruebas” obtenidas de manera informal y sin las reglas procesuales generales.

# Protección de las Informaciones Voluntarias

**RELATÓRIO DE PERIGO** (CENIPA 08)

OS RELATOS DAS OCORRÊNCIAS OU DAS OBSERVAÇÕES AQUI APRESENTADAS TEM COMO ÚNICA FINALIDADE AUMENTAR A SEGURANÇA DE VÔO E DEVEM SER BASEADOS EM FATOS OU EXPERIÊNCIAS PESSOAIS QUE, EM SUA OPINIÃO, POSSAM CONTRIBUIR PARA EVITAR:

LOCAL: \_\_\_\_\_ DATA: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ HORA: \_\_\_\_\_

PESSOAL ENVOLVIDO E/OU ANV: \_\_\_\_\_

SITUAÇÃO:

\_\_\_\_\_  
NOME / POSTO, FUNÇÃO ASSINATURA

DO: \_\_\_\_\_  
AO: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

ENCAMPOU: \_\_\_\_\_  
ENCAMPOU POR: \_\_\_\_\_

OCCORRÊNCIA

DADOS GERAIS





# TRIÂNGULO DE HEINRICH (1931)



330

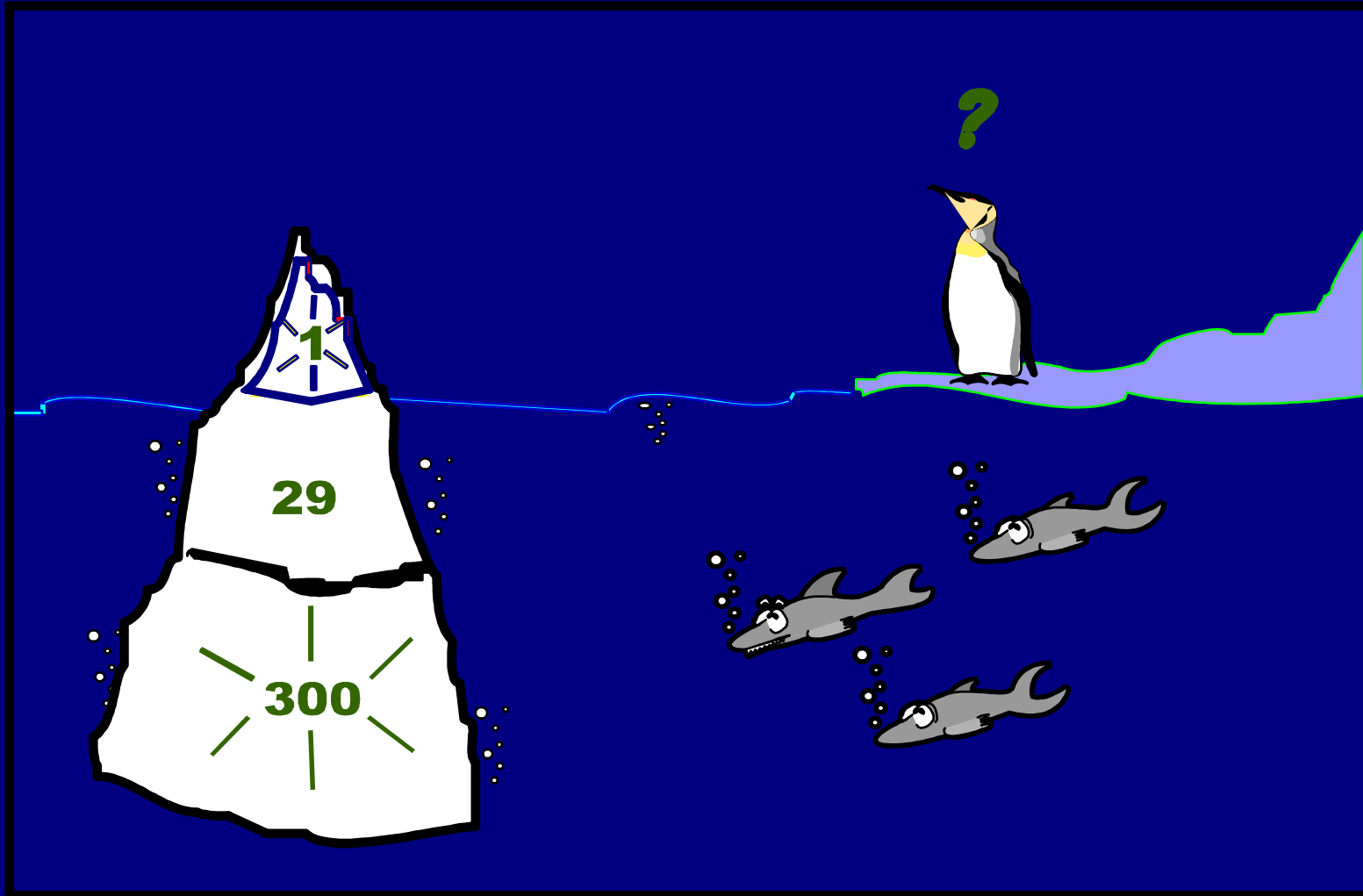
1  
ACCID.

29  
INCIDENTES

300  
SITUACIONES DE  
RIESGO



# TEORÍA DE HEINRICH





## RELATÓRIO DE PERIGO

CENIPA 08

OS RELATOS DAS OCORRÊNCIAS OU DAS OBSERVAÇÕES AQUI APRESENTADAS TÊM COMO ÚNICA FINALIDADE AUMENTAR A SEGURANÇA DE VÔO E DEVEM SER BASEADOS EM FATOS OU EXPERIÊNCIAS PESSOAIS QUE, EM SUA OPINIÃO, POSSAM CONTRIBUIR PARA EVITAR A

DADOS GERAIS

(ORGANIZAÇÃO) \_\_\_\_\_  
LOCAL: \_\_\_\_\_ DATA: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ HORA: \_\_\_\_\_  
PESSOAL ENVOLVIDO E/OU ANV.: \_\_\_\_\_

OCORRÊNCIA

SITUAÇÃO:

ENCAMINHAMENTO E/OU PROVIDÊNCIAS DO ELO SIPAER LOCAL

\_\_\_\_\_  
NOME / POSTO, FUNÇÃO

\_\_\_\_\_  
ASSINATURA

DO:

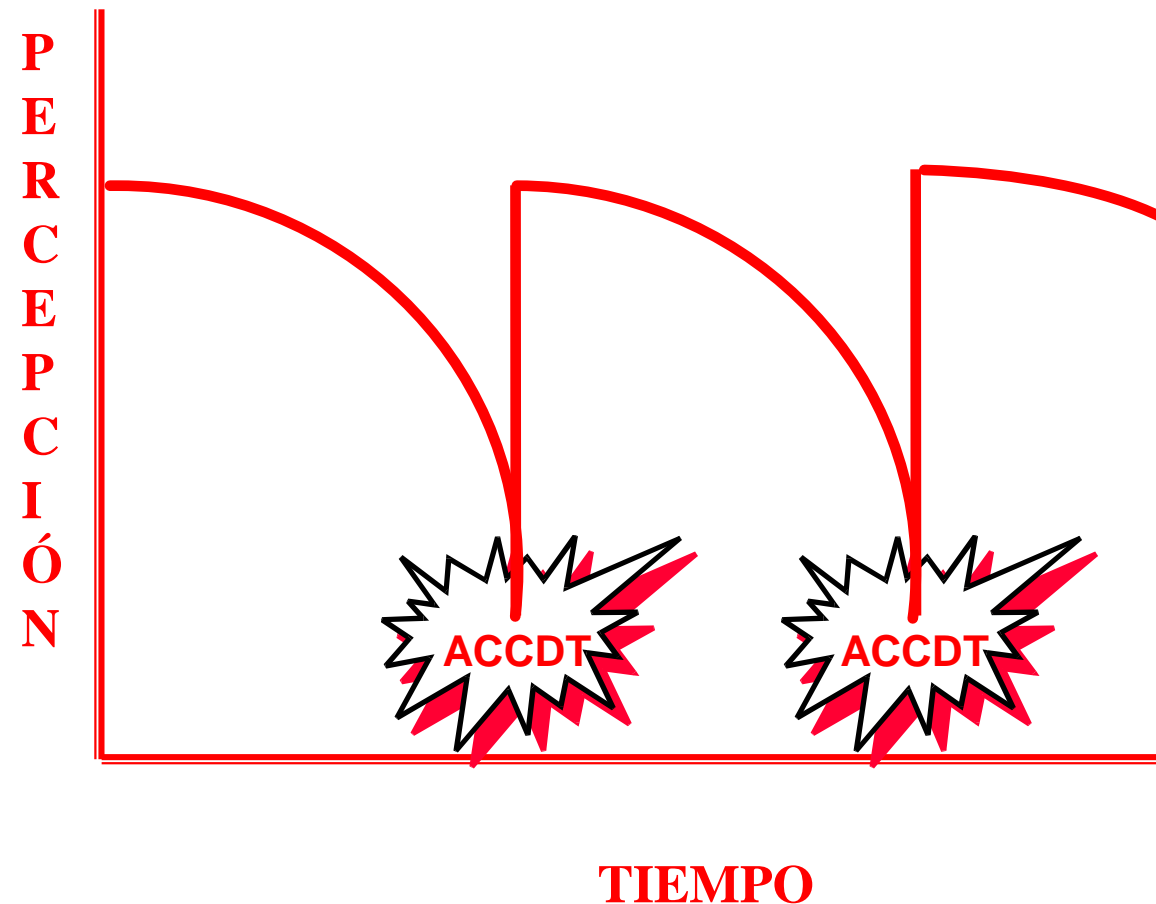
AO:

DATA: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_



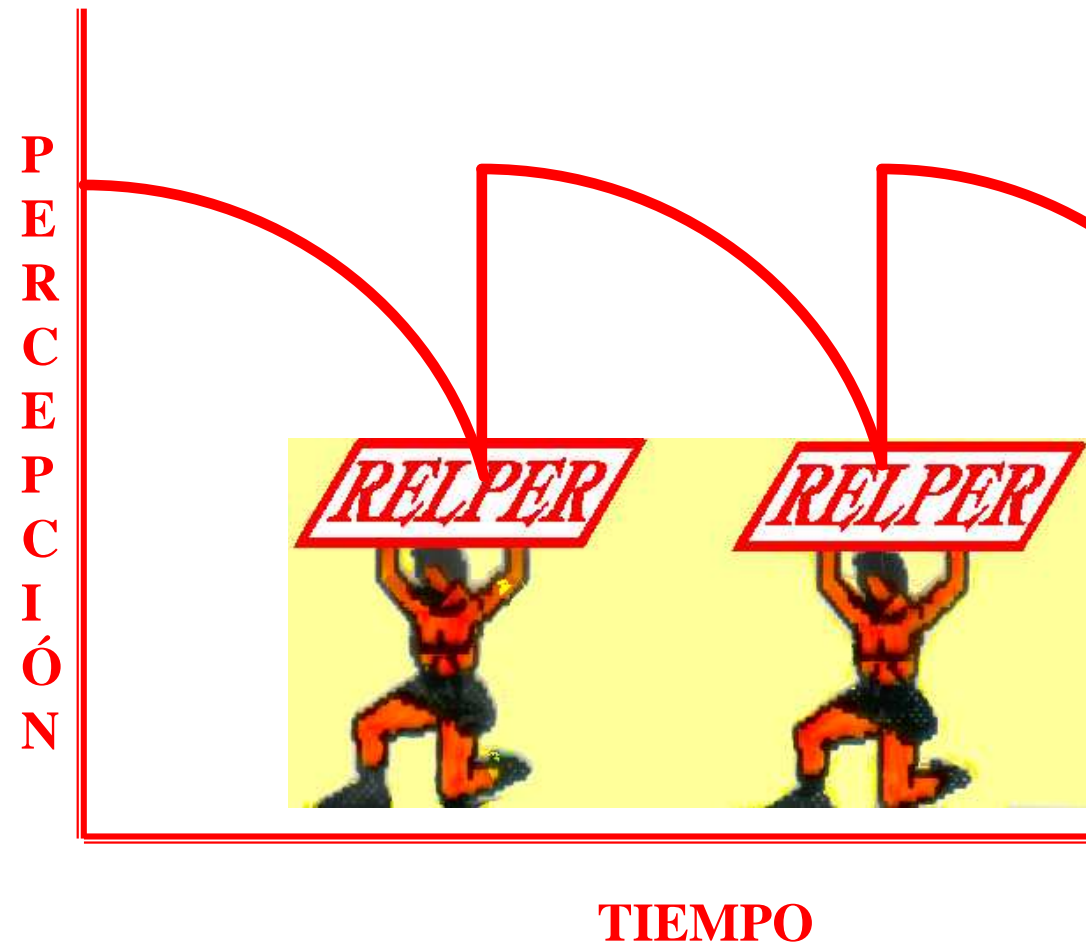
# BLOOD PRIORITY

## PRIORIDAD DE SANGRE



# BLOOD PRIORITY

## PRIORIDAD DE SANGRE



# ENTREVISTAS

- *Nemo tenetur se degetere*
- **Convenio de Chicago y Der. Natural**

## Anexo 13 – Item 5.12.1 – Nota 1

*“Si se divulga esa información, quizá no se vuelva ya en el futuro a facilitar abiertamente a los investigadores.*

*La falta de acceso a esa información, obstaculizaría el proceso de investigación y afectaría seriamente la seguridad de los vuelos.”*

## **NSCA 3-13 – INVESTIGACIÓN SIPAER – Norma Administrativa Brasileña**

**7.7 El Informe Final no sigue del contradictorio y de la amplia defensa, y no utiliza ningún procedimiento de prueba para la determinación de la responsabilidad civil o criminal; de acuerdo con el ítem 3.1 del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, homologada por el ordenamiento jurídico brasileño bajo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.**

## **NSCA 3-13 – INVESTIGACIÓN SIPAER – Norma Administrativa Brasileña**

### **Entrevista ≠ Testigo**

- A) Entrevistado no es obligado a manifestarse;
- B) Entrevistado no es contradicho;
- C) Informaciones no son adoptadas a término;
- D) Entrevistado puede proporcionar informaciones contra su propia persona, pero se le garante la neutralidad.

## Pruebas hechas en la Investigación ICAO

Entrevistas e Informaciones del *Safety Report* - efectos necesarios en el proceso judicial:

**Evidencia ilegal, que contamina el procedimiento de investigación ICAO, a causa de la violación de las reglas materiales del “debido proceso legal” - derecho fundamental.**

**Teoría de los frutos del árbol envenenada “*Fruits of the poisonous tree*”**

**Nota: Corte Suprema de los EUA: Caso *Silverthorne Lumber Co. vs. United States*, en 1920.**

# Protección a los Investigadores ICAO



# Investigador SIPAER: Testigo o Perito en Proceso Judicial

## NSCA 13-3 – Código de Ética SIPAER

### 3.8 Abstenerse de:

(...)

- j) Participar, en cualquier nivel de actuación, de procedimiento de investigación ajeno a lo del SIPAER, para un determinado accidente, incidente o ocurrencia de suelo, cuando se le designa a participar de la investigación del mismo hecho.

### 4 DEL SIGILO

(...)

- 4.4 EL OSV/OSO, ASV/ASO, Elemento Acreditado debe mantener sigilo profesional acerca de lo que puede saber en virtud de su función, incumbiéndole recusarse a deponer como testigo en proceso relativo a Accidente Aeronáutico, Incidente de Aviación o Ocurrencia de Suelo que investigó o que esté siendo investigado.



# Investigador SIPAER: Testigo

## Código de Proceso Penal:

**Art. 207.** Están prohibidas de declarar las personas que, a causa de función, ministerio, oficio o profesión, deberán mantener secreto, a menos que, desobligadas por la parte interesada, quieran dar su testigo.

## Código de Proceso Penal Militar (Redacción idéntica)

**Art. 355.** Están prohibidas de declarar las personas que, a causa de función, ministerio, oficio o profesión, deberán mantener secreto, a menos que, desobligadas por la parte interesada, quieran dar su testigo.

# Investigador SIPAER: Experto

## Código de Proceso Penal:

Art. 112. El juez, el órgano del Ministerio Público, los oficiantes o funcionarios de justicia y los expertos o intérpretes se abstendrán de servir en el proceso, cuando haya una **incompatibilidad o impedimento legal**, que tendrán que ser declarados en los autos. Si no hay la abstención, la incompatibilidad o impedimento podrá ser acusado por las partes, siguiéndose el proceso establecido para la excepción de sospecha.

**Art. 279. No podrán ser expertos:**

**[...]**

**II - los que han prestado testimonio en el proceso o opinado anteriormente sobre el objeto de la pericia;**

**Impedimento Legal + Impedimento Procesual**

# **Ley Federal de Brasil**

## **La Investigación de accidentes**

### **Nueva Ley Aeronáutica – P\_Lei 2453-G/2007**

**Art. 88-I: [...]**

**§ 4º Salvo en provecho de investigación Sipaer y de otras actividades de prevención, **será vedado al profesional del Sipaer revelar sus fuentes y respectivos contenidos**, se aplicando a él el dispuesto en el [...]**

**... “Negativa a declarar” → CPC e CPP**

**Las prohibiciones contra la participación de los  
profesionales de la OACI**

# Informaciones Fácticas



# Informaciones Fácticas

*Informaciones sin análisis valorativa, pero  
provenientes de la extracción de sistemas de registro  
o de informe técnico-científico*

- Informes de Ingeniería
- Transcripciones FDR, CVR
- Comunicación TWR
- Registros de vuelo

# Informaciones Fácticas

## Ejemplos:

- A) Informes de ingeniería que indiquen falla del tren de aterrizaje debido a la corrosión, lo que generó el accidente en el aterrizaje de la aeronave;
- B) Grabación de la TWR en que el controlador de vuelo permite aterrizaje de la aeronave, mientras otra todavía se encuentra en la pista;
- C) FDR que indica haber ocurrido decida del tren de aterrizaje en velocidad incompatible, fragilizando el sistema de aterrizaje.



# Uso de las Informaciones de Seguridad

## Convenio de Chicago de 1944 – Anexo 13, Adjunto E:

2.1 El único propósito de proteger la información sobre seguridad operacional del uso inapropiado es asegurar la continua disponibilidad a fin de poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas y mejorar la seguridad operacional de la aviación.

2.2 La protección de la información sobre seguridad operacional no tiene el propósito de interferir con la debida administración de la justicia en los Estados.

2.3 Las leyes y reglamentos nacionales que protegen la información sobre seguridad operacional deben garantizar un equilibrio entre la necesidad de proteger dicha información, a fin de mejorar la seguridad operacional de la aviación, y la de administrar debidamente la justicia.

# Uso de las Informaciones de Seguridad

- 1) Distinción entre Datos Fácticos x Análisis ICAO
- 2) ICAO: es necesario ponderar a la Administración de la Justicia x efectos adversos del empleo de las informaciones
- 3) Cláusula Pétreas: Principio de la de la no Alejabilidad de Acceso al P. Judicial (art. 37 – XXXV/ CF/88)

**Informaciones Fácticas**: Imprescindibles al proceso judicial y al “acceso al P Jud.”

**Análisis ICAO**: Incompatible con el Proceso Judicial

**Informaciones Voluntarias y Profesionales ICAO**: Protección para garantía de confianza

# Investigación ICAO y Acceso a Informaciones

**Datos Fácticos**



**Informes de Ingeniería  
Transcripciones FDR,  
CVR  
Comunicación TWR**

**Inf SIPAER**



**Estudio, basado en  
hechos, hipótesis  
condiciones indirectas.  
Entrevistas, *Safety  
Report*, y protección de  
los profesionales.**

# Ley Federal de Brasil

## La Investigación de accidentes

### Nueva Ley Aeronáutica – P\_Lei 2453-G/2007

Art. 88-I: [...]

§ 2º La fuente de informaciones de que trata el inciso III del caput y las análisis y conclusiones de la investigación Sipaer no serán utilizadas para fines probatorios en los procesos judiciales y procedimientos administrativos, y solamente serán fornecidas frente requisición judicial [...]

**Limitación de uso de Inv. ICAO**

# **Sigilo x Uso de Informaciones Fácticas**

## **Uso de “Piezas” en el proceso judicial**

- **Informes de ingeniería**
- **Transcripciones de datos y comunicaciones**
- **Informaciones fácticas del lugar del accidente**

**Poseen SIGILO  
(Convenio de Chicago, NSCA nº 3-6)**

**Se pueden utilizar en la investigación judicial  
(bajo pena de herir art. 5ª XXXV CF/88)**

# **Ley Federal de Brasil**

## **La Investigación de accidentes**

### **Nueva Ley Aeronáutica – P\_Lei 2453-G/2007**

**Artículo. 88-J. Las fuentes e informaciones Sipaer que tengan su uso permitido en investigación o en proceso judicial o procedimiento administrativo estarán protegidas por el sigilo procesual.**

**La información confidencial a la prevención de  
accidentes**



# Precedente - STJ

Mandato de Seguridad. Accidente Aéreo. Denegación por el Comandante de la Aeronáutica de pedido de vista da investigación, con extracción de copias, para instruir futuras acciones indemnizatorias. investigación **no finalizada**. **Sigilo imprescindible para la apuración. Prevalencia del interés público sobre el particular**. Ausencia de derecho líquido y correcto. Mandato de Seguridad denegado, perjudicado el agravo reglamentario.

(MS 12507/DF, Inf. Ministro JOSÉ DELGADO, Inf. p/ Sentencia Ministro TEORI ALBINO ZAVASCKI, PRIMEIRA SECCIÓN, juzgado en 22/04/2009, DJe 21/08/2009)

## Precedente – TRF-2

DIRECHO CONSTITUCIONAL Y ADMINISTRATIVO. APELACIÓN CÍVEL. CAUTELAR DE EXIBICIÓN DE DOCUMENTOS. ACCIDENTE AÉREO. INVESTIGACIÓN. ACCESO AL INFORME FINAL. SIGILO.

1. La sentencia aseguró a los familiares del piloto militar, muerto en accidente aéreo durante el vuelo técnico, en virtud cautelar de exhibición de documentos, acceso al informe final de la investigación, fundada en ausencia de necesidad de sigilo.

[...]

4. En accidentes aéreos, el SIPAER/CENIPA solamente fornece certificado resumido de las circunstancias de vuelo, obstando el acceso al informe final de investigación, orientada por la prevención de nuevos siniestros. **El interés en conocer determinados matices del hecho se circunscribe a los elementos posibles de difusión, como planes de vuelo, condiciones meteorológicas en ruta y los diálogos documentados por la caja negra, con excepción de la posibilidad de la exhibición, en cualquier demanda indemnizatoria futura, de otros elementos cuyo sigilo no esté restringido por la legislación y convenios internacionales**, y el objetivo de la postulación revelar su absoluta necesidad al juicio meritorio del procedimiento, a criterio del juicio.

5. Apelación parcialmente provista.

(APELRE 200451010135240, Jueza Federal NIZETE LOBATO CARMO, TRF2 - SEXTA CLASE ESPECIALIZADA, E-DJF2R - Fecha::03/04/2013)

# Principios jurídicos del SIPAER:

## *Principio de la Máxima Eficacia Preventiva*

- Principio-Instrumento;
- Cualquier hipótesis o condición insegura indirecta son objeto de análisis y con el mismo tratamiento que “hechos concretos”;
- Aplicación de la teoría “*conditio sine qua non*” sin los límites del derecho penal; y
- Limitación cognitiva del elemento subjetivo: exclusión de delitos dolosos.

# NSCA – 3-13/2014

## 2 FINALIDAD DE INVESTIGACIÓN

2.1.1 Las investigaciones de las cuales trata esta Norma tienen como única finalidad la prevención de accidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos graves e incidentes aeronáuticos, por medio de la identificación de los factores contribuyentes presentes, directa o indirectamente, en la ocurrencia investigada, y emisión de recomendaciones de seguridad que posibiliten una acción directa, o tomada de decisión, para eliminar aquellos factores, o disminuir sus consecuencias.

### MÉTODO →

**Detectar Factores Contribuyentes – “condiciones inseguras”**  
**Emitir Recomendaciones de Seguridad**

## **NSCA 3-13 – INVESTIGACIÓN SIPAER**

### **Norma Administrativa Brasileña**

**7.4 En algunas situaciones serán formuladas hipótesis, las cuales serán fundamentadas en dictámenes técnicos y soportadas por datos factuales.**

**7.6 El Informe Final no tiene como objetivo establecer el grado de contribución de cada factor en la investigación.**

# Ley Federal de Brasil

## La Investigación de accidentes

### Nueva Ley Aeronáutica – P\_Lei 2453-G/2007

Art. 88-A [...]

§ 1º La investigación Sipaer deberá considerar hechos, hipótesis y precedentes conocidos en la identificación de los posibles factores contribuyentes para la ocurrencia o el agravamiento de las consecuencias de accidentes de aviación [...].

**Elemento Especulativo da Inv. ICAO**



# INVESTIGACIÓN SIPAER

## Factor Humano

### Aspectos:

- Infraestructura
- Capacitación
- Organizacional

### Aspectos:

- Médico
- Psicológico

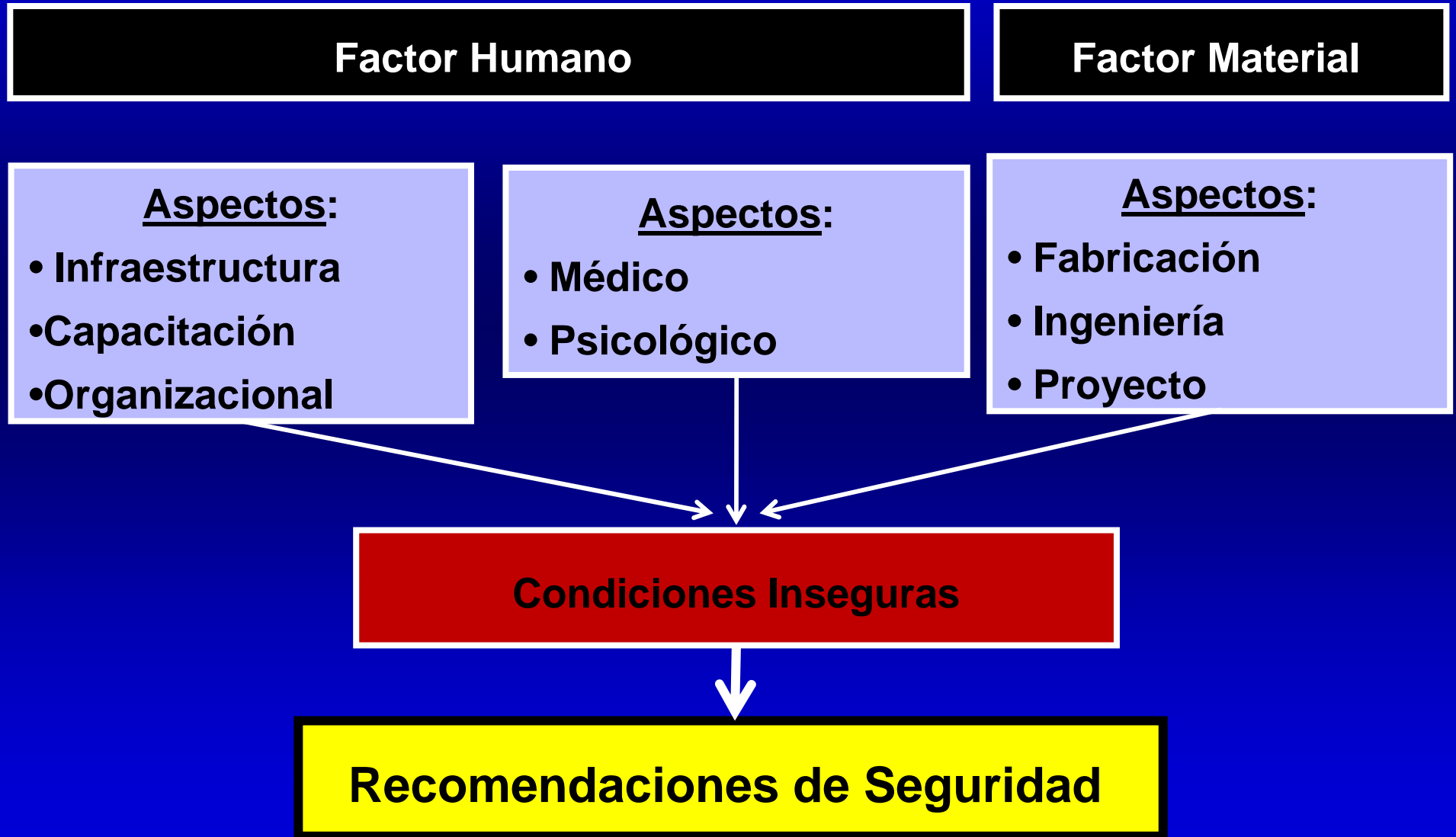
## Factor Material

### Aspectos:

- Fabricación
- Ingeniería
- Proyecto

Condiciones Inseguras

Recomendaciones de Seguridad



# Legislación Administrativa Interna

## Investigación de accidentes

**NSCA – 3-13/2014**

### Recomendación de Seguridad Operacional/Vuelo

(...) y de la emisión de Recomendaciones de Seguridad Operacional que posibiliten la acción directa o la tomada de decisiones para **eliminar aquellos factores o a minimizar sus consecuencias.** (...)

**Finalidad Preventiva: Eliminar o minimizar condiciones inseguras**

## Recomendación de Seguridad

- Destinatario da Recomendación: persona con mayor capacidad para dar cumplimiento y no “autor” del facto.

Ej: RSV al Director de la Empresa para adquirir simulador de vuelo

- Nexo Causal con el Resultado x “Estado de Arte”

Puede tener la finalidad de “Perfeccionar el Sistema de Aviación Civil”

Ej: RSV al DECEA para tipificar procedimiento de falla de comunicación

- No mantiene un nexo causal directa: Indirecto o Hipótesis

Ej: RSV al Director de operaciones para desarrollar conferencia sobre “prisa” (accidente con hipótesis)

# **Ley Federal de Brasil**

## **La Investigación de accidentes**

### **Nueva Ley Aeronáutica – P\_Lei 2453-G/2007**

**Artículo. 88-H. La investigación Sipaer de accidente de aviación será concluida con la emisión del informe final, documento que representa el pronunciamiento de la autoridad de investigación Sipaer sobre los posibles factores contribuyentes de determinado accidente de aviación y presenta **recomendaciones únicamente en provecho de la seguridad operacional de actividad aérea.****

**Recomendações de Segurança: el único propósito de prevenir**

# **NSCA 3-13 - INVESTIGACIÓN SIPAER**

## **Norma Administrativa Brasileña**

### **Advertencia**

**7.8 El uso de los informes para cualquier propósito que no lo de la prevención de futuros accidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos graves e incidentes aeronáuticos, podrá inducir las interpretaciones y conclusiones equivocadas.**



**RSV → PILOTO:**

**Examinar pista húmeda antes de aterrizar**

**RSV → INFRAERO:**

**Informar pista mojada en el ATIS**

# Nexo Causal



## Nexo Causal x Invest. ICAO

### ➤ Teoría del *conditio sine qua non*:

*En virtud de eso, se busca limitar el alcance de esa teoría, utilizándose otros institutos de estudio dogmático-penal, como, por ejemplo, el arrendamiento de del dolo y de la culpa en el tipo penal (...)*

➤ BITENCOURT, Cezar R. *Tratado de derecho penal*. 15 ed. São Paulo: Saraiva, 2010, v.1, p. 289.

### ➤ Principio de la Máxima Eficacia Preventiva: aplica *conditio sine qua non* sin los límites del derecho penal → culpa (previsibilidad) o dolo

➤ Ej: De la análisis de rendimiento aerodinámico, puede proporcionar la emisión de una recomendación del fabricante de la aeronave, para perfeccionar la aeronave, sin que se deduzca “previsibilidad del accidente”.



## Nexo Causal

### ➤ Investigación ICAO: Nexo Causal AMPLO

- Sin limitaciones subjetivas (adherencia a la conducta penal)
- Retrocede hasta la fabricación y concepción del producto
  - Ej: TAM 3054: RSV a la ANC (panel de alarma)

### ➤ Investigación Criminal: Nexo causal RESTRINGIDO

- Limitado por la adherencia al resultado - tener ciencia del resultado o previsibilidad
  - Ej: homicidio y fabricante de armas

# INVESTIGACIÓN ICAO

**Limitación Cognitiva del Elemento**

**Subjetivo**



zaroio.com

# HECHO ILICITO e Investigación ICAO



## Investigación SIPAER/ICAO y “Causa”

**ICAO: Busca encontrar cualesquiera condiciones inseguras que estén presentes en el caso concreto.**

Nunca presentará una **causa única**, ya que tal método evita que se encuentren todos los aspectos operacionales que podrían haber evitado el accidente – Sistema de Seguridad de Vuelo

**“Causa única”** → En la metodología SIPAER, solamente en ato ilícito doloso (dolo directo), con relación al nexo causal.

Ej: Suicidio piloto, fraude a seguros

# Hechos Ilícito Doloso e Incompatibilidad con el SIPAER

## Norma de Sistema NSCA 3-6, de 2008

5.8.5 Es responsabilidad del CENIPA:

- a) Encaminar la documentación, cuando sea necesaria, a la autoridad judicial competente o al Ministerio Público;
- b) Notificar la ANAC para providencias administrativas razonables, así como el Comando Operacional, cuando se refiere a la Aviación Militar;
- c) Decidir sobre el cierre o no de la investigación, teniendo en cuenta los beneficios para la prevención de nuevas ocurrencias aeronáuticas.

5.8.6 La investigación se encierra en el RAI o en el RP, cuando se observa nexo causal entre el ilícito y la ocurrencia.

# Ley Federal de Brasil

## La Investigación de accidentes

### Nueva Ley Aeronáutica – P\_Lei 2453-G/2007

Art. 88-A [...]

§ 2º La autoridad de investigación Sipaer podrá decidir **por no proceder la investigación Sipaer o interrumpirla**, si ya en marcha, en los casos en que se observe **acto ilícito doloso** relacionado a la causalidad de siniestro y en que la investigación **no traiga provechos a la prevención de nuevos accidentes** o incidentes de aviación, sin perjuicio de la comunicación a la autoridad policial competente

## Limitación Cognitiva del Elemento Subjetivo

# **Investigación SIPAER y Sinistros Culposos**

## ***Comportamientos culposos: Coautoría Colateral***

- \* Alta seguridad de la aviación: múltiples sistemas
- \* Actividad con participación de diversos interesados (control de vuelo, mantenimiento, operación)
- \* Accidentes aeronáuticos: debido a múltiples fallas

**→ Factores contribuyentes del sistema ICAO = conductas colaterales de conductas culposas.**

## Investigación SIPAER y “Culpa”

*La Investigación SIPAER/ICAO mantiene aspectos culposos, sin analizar la conciencia del resultado, el riesgo aceptado o mismo eventual intención de generar el resultado*

**“Dolo o Dolo Eventual”** → aspectos no analizados por la Investigación SIPAER

**“Culpa (sentido estricto)”** → único enfoque de la investigación, ya que compatible con su mitigación por Recomendaciones de Seg Vuelo.



# INVESTIGACIÓN SIPAER

## Limitación Cognitiva del Elemento Subjetivo

Investigación Criminal → Se utiliza, como un medio de prueba, la Investigación SIPAER/ICAO, difícilmente conseguirá visualizar conductas dolosas (especialmente dolo eventual)

Ej: GOL 1907 y TAM 3054

Efecto Adverso: denuncia crimen culposo, baja sanción → Prescripción o conversión sanción en restrictiva de derechos



**Sospecha de uso  
de alcohol en  
motor de gasolina**





**Grand  
probabilidad de  
compra de  
informe de TBO  
de motor**





**Fraude del registro de  
horas de vuelo**

**(¡más de 1.400 horas !!)**





**Falla de corrosión**  
**No cumplimiento AD**





**Pérdida de  
potencia después  
de la DEP**





**Terra encontrada en el  
interior del cilindro**

## **Método Investigativo ICAO**

- **Probabilidad, hipótesis** tiene alta relevancia para el SIPAER
- No pretende **cuantificar** cada “situación de inseguridad”
- **Declaraciones de testigos**: sin formalidad, voluntaria, bajo compromiso de uso exclusivo para prevención
- **Ampliación de la búsqueda de las causas**, nexo causal sin restricciones subjetivas de tipo penal
- **Limitación de análisis de la “culpa”**, nunca enfoca conductas dolosas, ya que son incompatibles con el tratamiento por Recomendaciones de Seg Vuelo.



	SIPAER	JUDICIAL
Objetivo	prevención	culpa/dolo/autoría/ materialidad
Instrucción	voluntaria / confianza	Contradictorio y amplia defensa
Método	No busca “causas”, pero <u>situaciones</u> <u>inseguras</u>	Busca de las causas – nexos causal
Conclusión	Recomendaciones	Responsabilidad civil y/o penal

# Efectos del uso Rel. SIPAER

## Empleo del Informe SIPAER como medio de prueba:

- Pérdida de confianza
- *nemo tenetur se detegere*
- Nexo causal deducido de Recomendaciones o hasta de hipótesis
- Condenación sostenida por “prueba pericial y testimonial” producida sin contradictorio y amplia defensa (imposibilidad de contradictorio diferido)
- Limitación investigativa a aspectos de la “culpa”, sin análisis de aspectos de dolo o dolo eventual.

**Gran Posibilidad de Imputación de responsabilidad  
civil y/o criminal →  
Sin fundamento causal adecuado**

# **Investigación SIPAER y Procesos Judiciales**

## **CASOS CONCRETOS**





## **RSV – Operaciones**

**No escalar piloto para el vuelo, cuando esté saliendo de “svc”.**

## **RSV – Mantenimiento**

**Aumentar cantidad de mecánicos / inspectores.**

# INFORME SIPAER/ICAO

No hubo “causa” exacta → Factor de mantenimiento x fatiga de mat.

Fines Prevención: emisión RSV capacitación y supervisión

MPM = interpretó RSV como culpa humana

Denuncia, proceso e juicio:

Lesión corporal Culpable + Daño Culposos

## STM (Apelación)

**“Rechazada, en su especie, la pretensión punitiva, por inexistencia de prueba suficiente para suportar la condenación.”**

**(STM – AP 48393-4, Min. José Sampaio Maia, 05.abr.2000.)**



**FAB 7102 / 7104**





**FAB 7102 / 7104**





# Informe SIPAER

Líder escuadrilla modificó briefing, durante el vuelo, por motivo desconocido.

Muerte de todos ocupantes de la ANV Líder (dificultó descubrir el MOTIVO)

Posible **caso fortuito**: actividad de riesgo (vuelo en formación bajo condiciones instrumento)

Rel SIPAER = **PROBABLE** FACTOR CONTRIBUYENTE

Factor Operacional / Humano

**RSV**: Cumplimiento de briefing y comunicación.

## Falla de Mantenimiento / Operación – EMB-110 – Bandeirante (1991)



# EMB-110 (Nov 1991)

## Recife – 1991

**Pérdida de potencia en la DEP – fuego en el motor  
– colisión con obstáculos (plaza) después del  
despegue – Checker DAC**

### **Muerte de 18 personas:**

**03 Tripulantes, 13 PAX y 02 residentes de la  
región**

# Inf. SIPAER = Condiciones Inseguras

## a) Mantenimiento deficiente: **FACTO - INFORME TÉCNICO**

Trinca estaba más allá del certificado (homologado)

## b) Deficiente instrucción: **HIPÓTESIS**

Posible contribución

RSV: DAC → Adecuar mejor actuación chequeador/Cmte

## c) Deficiente supervisión: **HIPÓTESIS**

Posible contribución en el caso concreto

RSV: DAC → implantar programa de capacitación mecánica

# Inf. SIPAER = Usado como Pericia en la Denuncia

- a) Mantenimiento deficiente: de la aeronave por parte de la Nordeste Líneas Aéreas, ya que no fueron observados los límites de grietas que presentaba la CT Vane Ring en virtud de las inspecciones, las nombradas HSI (Hot Section Inspection);
- b) Deficiente instrucción : operación de la aeronave por chequeador del DAC – **posible** retraso en la corrección de la proa;
- c) Deficiente supervisión: también por parte de la Nordeste Líneas Aéreas, que **no cumplió normas** de aviación determinadas de una inspección independiente de los servicios de mantenimiento realizados

**Inf. SIPAER = Utilizado como Pericia**

**ÚNICO FACTO EXISTENTE→**

**Trinca en la cámara de combustión  
superior a lo permitido  
(*homologado*) .**

**Inf. SIPAER = Utilizado como Pericia**

**HOMICÍDIO CULPOSO**

**(Nº 001.1992.002947-8 – TJ PE)**

**DENUNCIADOS: ¡¡¡Factores**  
**Contribuyentes del Inf SIPAER !!!**

**Jefe de Mantenimiento**

**Jefe de Inspectoría**

**Jefe de Operaciones**

**Adm General**

**Dir Presidente**

**Inf. SIPAER = Utilizado como Pericia**

## **Acción de Indemnización**

**(AC 123137 – TRF-5)**

**Responsabilidad Civil Unión Federal por Omisión**

**Había RSV direccionada al DAC**

- 1) Capacitación de la MNT de empresas**
- 2) Presencia Cmte en la cabina, cuando hay INSPAC**



**Inf. SIPAER = Utilizado como Perícia**

## **Acción de Indemnización**

**(AC 123137 – TRF-5)**

**Responsabilidade Civil União Federal por Omissão**

**Havia RSV direcionada ao DAC**

E, ao final do referido Relatório, o Ministério da Aeronáutica ainda acrescentou seção intitulada de “Recomendações”, dentre elas, algumas direcionadas, especificamente, ao DAC, órgão da União Federal responsável pela fiscalização e controle da aviação civil:

**Inf. SIPAER = Utilizado como Pericia**

**Acción de Indemnización**

**(AC 123137 – TRF-5)**

**Culpa Grave = Dolo**

**Indemnización Integral → CBA**

**Condenación → UNIÓN FEDERAL**



# Inf SIPAER y Culpa Grave

# **Bandeirante – Araçatuba 1983**



**Muerte: 2 Pilotos + 5 Pasajeros**  
**L C grave: 8 Pasajeros**

# Inf SIPAER

## Factor Operacional

### Análisis

#### 2.3.4 Meteorologia:

Havia chuva forte sobre o aeródromo, sendo que a visibilidade horizontal era bem reduzida. Quando da

**HECHO**

# Inf SIPAER

## Factor Humano

### Análisis

ronave que também tentava pousar. Esta situação deve ter gerado uma ansiedade "querer pousar", levando-os a aceitar os riscos de uma operação perigosa.

### Conclusión

#### 4. CONCLUSÃO

Fatores que contribuíram para o acidente:

Fator Humano - Deve ter contribuído o fator psicológico.

# HIPÓTESIS



# Precedentes de la Inadmisión del Inf SIPAER-ICAO como medio de prueba



# Super Lynx Marina



**Lesión Coporal leve  
Daño culposo**



# Superior Tribunal Militar - 2000

Tornou-se como dogma no meio militar, quando desses acidentes aeronáuticos, a instauração de Inquéritos Técnicos. Não com o objetivo de apurar responsabilidades criminais, mas fundamentalmente, para prevenir em situações futuras as causas do sinistro, mesmo porque os supostos autores ou responsáveis pelos acidentes, no caso os pilotos das aeronaves, dificilmente sobreviveram para elucidar os fatos.

Este tem sido o objetivo de instaurar-se inquéritos técnicos em acidentes aeronáuticos, no meio militar.

**No hirió la esencia del Inf Sipaer, pero proporcionó mayor evidencia probatoria a las pruebas y conclusiones del IPM, en virtud del carácter “especulativo” de la Investigación de Aut. Aer.**

**(STM - HC 33-545-5, Min. João Felipe de Lacerda Júnior, 16.ago.2000)**



**Bell 205**  
**Sierra de Cachimbo (SBCC)**  
**22/11/2002**

**Homicidio Culposo**  
**Lesión Corporal Culposa**  
**Daño Culposo**

# Superior Tribunal Militar - 2005

Destaque-se que a impetração funda-se basicamente no Relatório Final do Acidente, tecendo críticas à atuação do Ministério Público Militar, que teria fundado sua denúncia nessa peça exclusiva. Ocorre que, se referida peça tem fim meramente de orientação do comando, contendo **recomendações de segurança para evitar futuros acidentes**, por óbvio não serviria para fundar a denúncia, nem tampouco seu trancamento. A peça, ademais, não instrui o presente feito, de forma que a ela **não será feita mais nenhuma referência** neste voto.

**Desconsidero el valor probatorio del Inf SIPAER**

**(STM - HC 2005.01.034113-7, Min Flávio Flores da Cunha Bierrenbach, 16.dez.2005.)**

The background of the slide is a photograph of an airplane in flight, seen from a low angle, with a dark blue banner at the top and a yellow text box in the center.

Aeronave de la NO AR Líneas Aéreas  
Recife – 13 Set 2011

**NUEVO PARADIGMA:**

**Confrontación directa de la cuestión de  
incompatibilidad objetiva y técnica de la  
Investigación SIPAER/ICAO con el Proceso  
Judicial.**



Aeronave de la NO AR Líneas Aéreas  
Recife – 13 Set 2011

## DECISIÓN JUDICIAL – Justicia Federal

**Pedido Policía Federal y del Min. Público Federal:  
amplio acceso a las informaciones del CENIPA**

### Decisión de la Justicia Federal:

- **AMPLIO Acceso a datos fácticos, pero, con sigilo**
- **Limitación Inf Sipaer y Entrevistas**
- **Reconoció la Prioridad de Investigación SIPAER**

# Aeronave con Emb-314 – Natal (2011)



Foto: Canino  
[www.canindesoares.com](http://www.canindesoares.com)





Aeronave con Emb-314 – Natal (2011)

## DECISIÓN JUDICIAL – Justicia Militar Unión

**Solicitud de la Policía Federal para acceso a las  
informaciones del CENIPA**

### Decisión de la Justicia Militar de la Unión:

- Reconocimiento de la prioridad de Invest. SIPAER
- Decisión limitando el acceso a las informaciones fáticas (FDR, CVR ...)
- Exclusión informes SIPAER y entrevistas: presencia de hipótesis

## Aeronave con AS 350 – Itupiranga (2008)





Aeronave con AS 350 – Itupiranga (2008)

## **DECISIÓN JUDICIAL – Justicia Militar** **Estadual**

**Decisión de la Justicia Militar Estadual:**

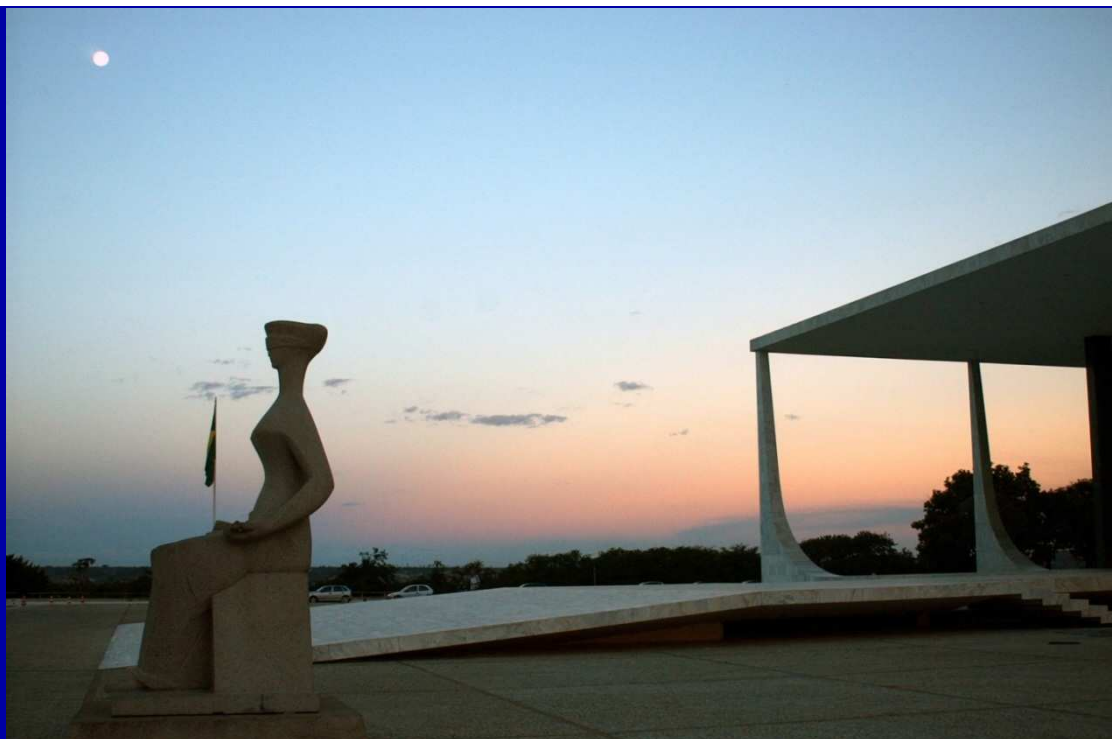
### **Desdoblamiento de la Investigación ICAO de los autos - incompatibilidad**

- Reconocimiento del sellado de empleo de la investigación ICAO en procesos judiciales
- Desdoblamiento del Informe Final CENIÁ de los autos criminales

## ***Poder Judicial posee un papel relevante en la Seguridad de Vuelo:***

- *Velar por la protección de las **informaciones SIPAER**;*
- *Procesar acciones de responsabilidad civil y criminal, empleando medios de prueba independientes, de manera a velar **por la neutralidad jurídica de la investigación SIPAER y mejor eficiencia probatoria.***





***A medida que el Poder Judicial garantiza la neutralidad jurídica a la investigación ICAO, mayor será la eficacia de la seguridad de vuelo prestada a los ciudadanos.***

***Mientras que, desarrollando una instrucción procesual autónoma, el Poder Judicial va a producir mejores decisiones de calidad técnica y con un mayor grado de justicia.***



**MARCELO HONORATO**  
**Juez Federal**  
**[marcelo.honorato@trf1.jus.br](mailto:marcelo.honorato@trf1.jus.br)**