

Proyecto de Ley de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil

[121/000010]



ESTUDIOS

Arrom Loscos, R. (2015). **Aproximación a la investigación técnica de accidentes ferroviarios; algunas cuestiones de interés procesal en relación a la investigación penal. *La Ley penal: revista de derecho penal, procesal y penitenciario*, 115**

revista de derecho penal, procesal y penitenciario, 115

El marco legal de la investigación técnica de accidentes ferroviarios presenta lagunas e imprecisiones que exigen el estudio detallado de una normativa que ha resultado ser, a raíz de las últimas reformas legales, un mal reflejo de la exhaustiva previsión legal existente en materia de accidentes aéreos. Su finalidad es doble: el esclarecimiento, desde la perspectiva de una investigación técnica y no punitiva, de las causas del accidente con el único objeto de efectuar las recomendaciones de seguridad que procedan para evitar que se produzcan sucesos de parecida naturaleza; y el articular el correspondiente proceso penal para depurar las responsabilidades que en este ámbito pudieran haber tenido lugar. En la articulación de ambas finalidades se plantean numerosas cuestiones problemáticas, como el tratamiento que se da a la llamada información sensible manejada por la autoridad técnica a los efectos de una eventual utilización de la misma en el proceso penal; o la virtualidad probatoria que en este contexto pudiera, en su caso, atribuirse al material procedente de la señalada investigación técnica, en especial, la declaración del posible imputado, y a la información contenida en los grabadores de imagen y sonido instalados en el tren.

Doudouh, Labib Ettaoussi (2014). **La investigación de los accidentes e incidentes aéreos y los procesos judiciales en Derecho comparado** [Tesis doctoral, Universidad Carlos III de Madrid]

El trabajo viene a complementar las obras que componen hasta hoy en día la biblioteca de derecho, especialidad derecho aéreo o derecho aeronáutico, una brújula jurídico legislativa que regula las siguientes materias: la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, la prevención y la seguridad aérea (operacional y policial), los agentes aeronáuticos y sus responsabilidades, el seguro y la cobertura de los riesgos de la aviación civil, y los procesos judiciales derivados de los desastres aéreos. La obra en su totalidad trata los accidentes e incidentes aéreos, la prevención, la seguridad operacional y policial, la investigación técnica y judicial, la determinación de los agentes aeronáuticos, el establecimiento de las responsabilidades, la evaluación de las mismas por parte de la justicia en términos económicos de cuantificar las indemnizaciones y en términos disciplinarios de culpabilizar y sancionar a los involucrados en estos catástrofes, Todo a los efectos de preparar una guía científico jurídica dedicada a la determinación de las fuentes reglamentarias que regulen las cuestiones relacionadas con el mundo de la aviación especialmente los accidentes aéreos, y de elaborar un trabajo armonioso para entender lo que atañe al fenómeno de los accidentes aéreos y las problemáticas derivadas de ellos. La investigación de los accidentes e incidentes aéreos realizada por las autoridades administrativas y técnicas trata de averiguar las causas probables a fin de prevenirlas en el futuro y de lograr la máxima seguridad operacional en la actividad aérea. Y la investigación de los accidentes e incidentes aéreos mediante las autoridades judiciales y en términos acusatorios trata de averiguar las diferentes responsabilidades de aquellos agentes que participan en la actividad aérea y en términos económicos establecer las indemnizaciones correspondientes a aquellas personas que han sufrido los daños derivados de dichos accidentes. De este doble tratamiento a la investigación de los accidentes y de los asuntos derivados de cada una, el trabajo se desarrolla en dos libros: Primero: la investigación técnica de los accidentes, incidentes aéreos y la seguridad aérea. Segundo: los procesos judiciales, las responsabilidades, las garantías y el seguro aéreo.

Ferrante, O. (2022). **How is ICAO Annex 13 evolving to contribute to air safety?** *ECACNEWS: European Civil Aviation Conference Magazine*, 75, 2-6

Accident investigations have been deep-rooted in the 1944 Chicago Convention since its inception, through Article 26. The Standards and Recommended Practices (SARPs) followed, through Annex 13 (the first version was released in 1951). To continuously improve civil aviation safety, ICAO Member States have had the obligation to investigate accidents (and later, serious incidents) wherever they occur in the world (including over the high seas) and to produce a Final Report to share lessons learnt with stakeholders, and to inform the general public. This article underlines key characteristics pertaining to Annex 13 and aviation safety. It first covers its international dimension, addressing socio-political crises both at international and national levels. Then it shows how Annex 13 has contributed to enhance air safety. Accidents have victims, and often result in pain, suffering, damage, loss and numerous challenges for those involved. Aircraft accident and incident investigation is a complex process and has often involved many stakeholders across different Member States. Throughout the years, Annex 13 has provided important guidance for independent and no-blame investigation with the sole objective of improving aviation safety, and it has helped to avoid many diplomatic issues. The ICAO Accident Investigation Panel (AIGP) has strived to address these challenges in a changing environment by reviewing Annex 13 and its related documentation in a timely manner in order to propose updates when necessary.

Gil Pernudo, J.A., Cuerno Rejado, C. y Arnaldo Valdés, R. M. (2021). **STAMP: El factor humano en la investigación de accidentes.** *Revista Española de Derecho Aeronáutico y Espacial*, 1, 153-166

En este artículo, se presentan los resultados obtenidos tras aplicar la metodología System-Theoretical Accident Model and Processes (STAMP) en accidentes e incidentes de aviación general en España. Para ello, se analiza un conjunto de estos accidentes e incidentes bajo el prisma de la metodología STAMP, con el fin de lograr nuevas aportaciones dentro de la investigación de accidentes de aviación general. Seguidamente, se presentan los fundamentos en los que se basa STAMP y la importancia del factor humano dentro de esta metodología. Una vez expuestos sus principios y analizados cien accidentes de aviación general en España, se concluye en qué formas el factor humano actúa como elemento de control tanto en la gestión del vuelo como en las labores de mantenimiento; y se identifican recomendaciones concretas para mejorar esos controles, fomentar la cultura de la seguridad y mejorar aspectos normativos relacionados.

Gómez Gómez, E.L., Parra Villamarín, J.E. y Vélez Mejía, J. (2020). **Apoyo a la investigación de accidentes aéreos con el uso de RPAS.** *Ciencia Y Poder Aéreo*, 15 (1), 24-38

Este documento presenta un estudio para la implementación de rpas (por sus siglas en inglés, Remotely Piloted Aircraft System) en la investigación de un accidente aéreo. El propósito del estudio es evaluar la pertinencia de la implementación de dicha tecnología como herramienta válida y oportuna para el equipo de investigadores de accidentes aéreos. Para ello se realiza una revisión técnica de las capacidades generales de los rpas y un análisis de Base Line.

Este análisis se hace partiendo de una clasificación por peso, que remite a los datos de performance de cada aeronave, contenida en sus fichas técnicas de fábrica. Fueron analizados rpas multirotor con sensores especializados para misiones específicas y también las regulaciones que permiten su implementación en la escena del accidente aéreo. Se comparan además, los procedimientos actuales con aquellos que incluirían la utilización de rpas en dicha escena. Para finalizar, se presta especial atención a la tecnología, clase de aeronave, sensórica, modos de operación, tiempo y costos.

Se concluye que la implementación de los rpas facilitaría la obtención de imágenes y otros datos en el lugar de los hechos. Esta tecnología, que evoluciona exponencialmente, podría ser incluida como una de las herramientas en la labor de un investigador de accidentes.

Panadero Pastrana, J. (2021). [Jesús Panadero, presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos. Entrevista. Rotación: revista mensual de la industria naval, marítima y pesquera](#), 591, 28-31

La concurrencia de diversos factores internos o externos puede hacer que los buques sufran importantes accidentes e incidentes que deben ser investigados. Jesús Panadero, presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) nos explica los procedimientos llevados a cabo por la entidad para esclarecer la causa y posibles soluciones de estos contratiempos.

Salom Parets, A. (2015). [La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil. Revista Aragonesa de Administración Pública](#), 45-46, 239-258

La composición de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil, (en adelante, CIAIAC), tiene gran relevancia; pues viene marcada por la independencia funcional de sus miembros y el prestigio y competencia profesional en el sector de la aviación civil. En este estudio se incide en dicha composición y en los cambios que ha experimentado con las recientes regulaciones europeas. Igualmente, en lo que se refiere a sus normas de funcionamiento, se analiza y se defiende la necesidad de aprobar una norma de funcionamiento propia que permita recoger las peculiaridades propias de este órgano.

Villa Caro, R. (2022). [El VDR: Equipo de apoyo para tareas de practica e investigación de accidentes en buques. Revista general de marina](#), 282, 285-304

Tal como indican las enmiendas a la regla 20 del capítulo V del Convenio SOLAS 74/88 (Safety of Life at Sea), todos los barcos de pasaje, y en general todos los buques mercantes de arque bruto superior a 3.000 GT, que realicen viajes internacionales están obligados a ir dotados de un equipo llamado VDR o RDT (Voyage Data Recorder o Registrador de Datos de la Travesía) para registrar los datos de las maniobras de los buques y así poder facilitar, entre otros fines, la investigación de posibles accidentes que puedan producirse.