



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA

LA RESPONSABILIDAD PENAL Y LOS FACTORES EN EL CASO DEL ACCIDENTE
AÉREO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ -2022

**Línea de investigación:
Procesos jurídicos y resolución de conflictos**

Tesis para optar el Título Profesional de Abogado

Autor

Lavan Paucar, Cesar Humberto

Asesor

Ambrosio Bejarano, Hugo Ramiro

ORCID: 000-0003-3796-2580

Jurado

Navas Rondon, Carlos Vicente

Sarmiento Albacetti, Gladys Yolanda

Vigil Farias, José

Lima - Perú

2025



LAVAN PAUCAR CESAR.docx

INFORME DE ORIGINALIDAD

26%

INDICE DE SIMILITUD

24%

FUENTES DE INTERNET

7%

PUBLICACIONES

11%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

- | | | |
|---|--|----|
| 1 | hdl.handle.net
Fuente de Internet | 3% |
| 2 | cdn.www.gob.pe
Fuente de Internet | 2% |
| 3 | diarioelgobierno.pe
Fuente de Internet | 2% |
| 4 | Submitted to Universidad Nacional Federico Villarreal
Trabajo del estudiante | 1% |
| 5 | repositorio.unfv.edu.pe
Fuente de Internet | 1% |
| 6 | repositorio.uladecch.edu.pe
Fuente de Internet | 1% |
| 7 | repositorio.ucv.edu.pe
Fuente de Internet | 1% |
| 8 | tesis.pucp.edu.pe
Fuente de Internet | 1% |
| 9 | repositorio.uwiener.edu.pe
Fuente de Internet | |



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA

LA RESPONSABILIDAD PENAL Y LOS FACTORES EN EL CASO DEL ACCIDENTE
AÉREO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ -2022

Línea de investigación:
Procesos Jurídicos y resolución de conflictos
Tesis para optar el Título Profesional de Abogado

Autor:
Lavan Paucar, Cesar Humberto

Asesor(a)
Ambrosio Bejarano, Hugo Ramiro
ORCID: 000-0003-3796-2580

Jurado:
Navas Rondon, Carlos Vicente
Sarmiento Albacetti, Gladys Yolanda
Vigil Farias, José

Lima – Perú
2025

Dedicatoria

A mi familia por su apoyo incondicional, por la educación y
valores inculcados en mí.

A mis amigos, por las lecciones de vida aprendidas en el
camino.

A todas aquellas personas que dedican sus vidas a la
búsqueda de la verdad y la justicia.

Agradecimiento

A mi asesor, Doctor Hugo Ambrosio Bejarano, por las indicaciones brindadas y su guía paciente en la realización de esta investigación

A los especialistas en derecho que colaboraron con la ejecución de las entrevistas aplicadas.

A la Universidad Nacional Federico Villarreal por su continuo compromiso en la formación de profesionales integrales, con pensamiento crítico y que impulsan la investigación.

INDICE

Resumen.....	5
Abstract.....	6
I. INTRODUCCIÓN.....	7
1.1 Descripción y formulación del problema.....	7
1.2 Antecedentes	9
1.3 Objetivos	14
1.4 Justificación	15
II. MARCO TEORICO.....	17
2.1. Bases teóricas sobre el tema de investigación	17
III. MÉTODO	51
3.1 Tipo de investigación.....	51
3.2 Ámbito temporal y espacial	52
3.3 Variables	52
3.4 Población y muestra.....	53
3.5 Instrumentos.....	53
3.6 Procedimientos.....	54
3.7 Análisis de datos	54
IV. RESULTADOS	55
4.1 Análisis del Informe N° 008-2022 de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación	55
4.2 Entrevista a Abogados penalistas y Fiscales.....	56
V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	71
5.1. Con relación al objetivo general	71
5.2 Con relación al primer objetivo específico	72
5.3 Con relación al segundo objetivo específico	72
5.4 Con relación al tercer objetivo específico.....	73
5.5 Con relación al cuarto objetivo específico.....	74
VI. CONCLUSIONES	75
VII. RECOMENDACIONES	77
VIII. BIBLIOGRAFÍA	79
IX. ANEXOS	89
ANEXO A: Matriz de Consistencia.....	89
ANEXO B: Instrumento de recolección de datos	91
ANEXO C: ENTREVISTAS	100

Resumen

La presente tesis tuvo como objeto analizar los factores de la responsabilidad penal en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 y las dos categorías trabajadas fueron la responsabilidad penal y los factores del accidente mencionado. En lo que respecta a la metodología, se utilizó en la investigación un enfoque cualitativo, fue de tipo básico y con un nivel descriptivo. Como instrumento se utilizó el análisis documental de la doctrina y del informe 008-2022 de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación del Perú, así como la guía de entrevistas a especialistas en derecho penal. Al finalizar la investigación, se concluyó principalmente que los factores humanos en el mencionado accidente pueden conducir a la imputación de un delito debido a las omisiones de las empresas investigadas, mientras que los factores ambientales o técnicos no ejercieron mayor influencia en el desenlace del mismo.

Palabras claves: responsabilidad penal, factores de accidente aéreo, imputación objetiva, indemnización

Abstract

The purpose of this thesis was to analyze the factors of criminal liability in the accident at Jorge Chávez International Airport on November 18, 2022, and the two analyzed categories were criminal liability and the factors of the aforementioned accident. Regarding the methodology, a qualitative approach was used in the research, it was of a basic type and with a descriptive level. The documentary analysis of the doctrine and report 008-2022 of the Peruvian Aviation Accident Investigation Commission, as well as the interview guide for criminal law specialists, were used as research instruments. At the end of the investigation, it was concluded that human factors in the aforementioned accident could lead to the accusation of a crime due to the omissions by the companies under investigation, while environmental or technical factors did not have a major influence on the outcome of the accident.

Keywords: criminal liability, aviation accident factors, objective imputation, compensation

I. INTRODUCCIÓN

1.1 Descripción y formulación del problema

En el mundo entero hay accidentes aéreos en los que se encuentran involucradas personas a las que no se les ha dado la debida responsabilidad penal del caso. Como se detalla en el informe de la Administración Federal de Aviación (2023), el accidente aéreo ocurrido en el año 2002 en Alemania donde colisionaron dos aeronaves en vuelo se atribuye a fallas organizacionales, ya que las regulaciones sobre el sistema anticolisión a bordo de la aeronave eran incompletas y ambiguas; asimismo, se atribuye al error humano, ya que al momento del accidente se encontraba un solo controlador de tránsito aéreo trabajando en su puesto, mientras que el otro tomaba un descanso. Si bien la empresa SkyGuide, encargada de controlar el espacio aéreo donde ocurrió el accidente, se declaró responsable, y el controlador aéreo que se encontraba en servicio fue víctima de homicidio, no se detallan las consecuencias para el controlador de tránsito aéreo que se encontraba tomando un descanso y que dejó solo a su compañero, pudiéndose representar la situación de riesgo, que finalmente se concretó en accidente.

En América Latina también se ha investigado los accidentes aéreos como en el caso de Queiroz et al. (2022), quienes hallaron que la crisis en el sector aeronáutico de Brasil en el 2007 se caracterizó por retrasos, overbooking, sobrecarga de aeropuertos, sistemas de monitoreo del flujo de aeronaves, y sobre todo dos accidentes graves, en donde se atribuye responsabilidad a los factores humanos, fallas estructurales, presiones productivas y organizativas. En este estudio, concluyen los autores que “los errores humanos son en realidad el resultado de una serie de errores más profundos a nivel de la organización del trabajo” (p. 31).

En el Perú, la doctora Solari (2023) nos indica que el error de la persona se debe a diferentes motivos, entre las que se encuentra la violación deliberada y no intencional de los procedimientos, o también de las injerencias organizacionales de un sector gerencial que afecta el vuelo.

El caso del accidente en el aeropuerto internacional Jorge Chavez del 18 de noviembre de 2022 conmocionó al país debido a las muertes que produjo: en el caso de los bomberos Nicolás Santa Gadea, Ángel Torres y Manuel Villanueva que iban en el vehículo Rescate R3 del SSEI-LAP que colisionó con la aeronave Airbus A320, en donde los pilotos finalmente ocasionaron la muerte de estos, y cuya investigación de los hechos quedó plasmada en el informe N° 008-2022 de la Comisión de Investigación de Accidentes Aéreos. El problema específico que en este estudio se analizará es la responsabilidad penal en el accidente del aeropuerto Jorge Chavez en noviembre del 2022.

Esta situación se debió a que la Comisión de Investigación de Accidentes Aéreos, al presentar informes, no está entre sus atribuciones indicar los responsables del accidente, solo relatar los hechos conforme a la verdad y antecedentes del accidente dentro del aeropuerto Jorge Chávez y los involucrados. Asimismo, cabe mencionar que si bien se sabe por medios de prensa escrita que el caso está siendo investigado por el Tercer Despacho de la Quinta Fiscalía Provincial Penal Corporativa del Callao, esta información solo está reservada para las partes en la investigación.

Si esta situación continúa, se estaría afectando la adecuada imputación de un hecho delictivo, ya que no se delimita la responsabilidad penal adecuada a cada persona. Es por ello

que en este estudio se pretende dar mayor conocimiento para que en, en caso de que se investigue y persiga un hecho similar, el Ministerio Público adecúe de manera correcta el hecho.

1.1.1 Problema general

¿Cuáles son los factores de la responsabilidad penal en el caso del accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

1.1.2 Problemas específicos

PE1. ¿Cuáles son los factores ambientales en el caso del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 que configuran un delito de responsabilidad penal?

PE2. ¿Cuáles son los factores humanos que conllevan a la imputación de un delito en el caso del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

PE3. ¿Cuáles son los factores técnicos que generan indemnización por la responsabilidad penal en el caso del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

1.2 Antecedentes

1.2.1 A nivel internacional

El doctor Muñoz (2019) en su trabajo de investigación para optar por el grado de Doctor en Psicología por la Universidad Complutense de Madrid propone analizar el rol esencial del uso del pensamiento creativo o divergente para nuevas soluciones en la resolución de emergencias aéreas. En este caso la población escogida fue 16 tripulaciones militares en un simulador de vuelo. El autor utilizó un enfoque cuantitativo y un diseño experimental con

cuestionarios como instrumento. Esta investigación dio como resultado que la generación de conductas creativas ante situaciones rutinarias o de baja peligrosidad resulta nociva, ya que una resolución exitosa de estas situaciones requiere el cumplimiento estricto de los procedimientos regulares de vuelo. Mientras que las ideas creativas son más útiles en situaciones de alta peligrosidad y son favorecidas por la experiencia de la tripulación para una coordinación explícita e implícita.

El doctor Ettaoussi (2014) en su tesis para optar por el grado de Doctor en Derecho Internacional por la Universidad Carlos III de Madrid, se dedica a estudiar los accidentes aéreos, la prevención y la seguridad operacional, la investigación técnica y judicial en otros países, las responsabilidades de los agentes en el ámbito aeronáutico, la evaluación de estas responsabilidades por parte de la justicia, así como la cuantificación de las indemnizaciones, autoría y sanción de los involucrados en accidentes. Se utilizó un enfoque cualitativo de diseño descriptivo, analizando la legislación española y francesa en materia aeronáutica. Se obtuvo como resultado que las deficiencias en seguridad aérea siguen generando accidentes y víctimas, que las indemnizaciones llegan a ser injustas y que deberían emplearse las teorías indemnizatorias del derecho laboral. Concluye también que la OACI debe reorganizarse para que las disposiciones que emiten no sean simples recomendaciones, sino normas imperativas.

La investigación realizada por Queiroz et al. (2022) en Chile reúne a un grupo de profesionales en áreas como la ingeniería y la psicología y tiene el objetivo de entender la influencia del error humano y el factor organizacional cuando sucede un accidente particularmente en el sector aeronáutico. Para ello, emplearon un método cualitativo de enfoque descriptivo, analizando accidentes aéreos. Como conclusiones determinaron que el

factor humano es la parte más elemental debido a su flexibilidad ante las circunstancias, su influencia en la toma de decisiones y demás procesos cognitivos.

La investigación de Canal y Vernaza (2018) publicada en el repositorio de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá, tiene como objetivo establecer la regulación internacional que pueda aplicarse a los accidentes aéreos internacionales de aerolíneas privadas, para lo cual analizarán casos de accidentes para poder explicar cómo funciona el régimen de responsabilidad civil aérea internacional. Emplearon un método cualitativo de enfoque descriptivo y el diseño de investigación corresponde al de estudio de caso. Entre los resultados de la investigación proponen que la actividad aérea internacional debería tener un cuerpo normativo unificado para poder regular temas como los derechos de los pasajeros y deberes del transportador, con el objetivo de esclarecer conceptos al ejecutar un juicio de responsabilidad civil.

El trabajo de Omosebi et al. (2023) publicado en el Multidisciplinary Digital Publishing Institute (MDPI) tiene como objetivo principal investigar las causas que contribuyen a los incidentes de tipo incursión en pista en los aeropuertos de Estados Unidos. Emplearon un método cuantitativo de enfoque explicativo analizando datos de 30 aeropuertos estadounidenses en el periodo 2002-2020 para hallar la relación entre los incidentes de incursión en pista y las características de los aeropuertos estudiados. Como instrumentos se utilizó datos de incusiones en pista, datos de operaciones aéreas y datos de geometría de pistas y calles de rodaje. Los resultados de la investigación sostienen que los aeropuertos con configuraciones complejas y numerosos puntos de intersección tienen mayor riesgo y una tasa alta de incusiones en pista. Asimismo, recomiendan el uso de tecnologías como las luces de

estado de la pista (RWSL) para mitigar el riesgo de incursión en pista proveniente de los puntos críticos.

1.2.2 A nivel nacional

Los autores Arones y Tafur (2024) en su trabajo para obtener el grado de Magister en Gobierno y Políticas Públicas por la Pontificia Universidad Católica del Perú nos describen la realidad problemática de que existe una deficiente labor de investigación de accidentes de aviación civil realizados por la Policía Nacional del Perú en donde estén involucradas aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general, por lo que considera en sus objetivos determinar qué tan deficiente es esta labor, teniendo como población las investigaciones desde el año 2003 hasta el 31 de julio del 2023 a nivel nacional. Por ello, los autores emplearon un método descriptivo y elaboraron un proyecto factible de mejoras para el problema propuesto. Los instrumentos utilizados fueron informes de investigación policial, actas, resoluciones, providencias fiscales, y entrevistas a expertos. Como resultados obtuvo que la Policía Nacional realiza una deficiente investigación en accidentes aéreos debido a que no tiene conocimientos en investigación de accidentes aéreos, así como no tienen experiencia en el campo aeronáutico. Ante ello, proponen los autores un proyecto de innovación consistente en modificar el reglamento de la Ley de la PNP para agregar una función a la División de Seguridad Aérea de la DIRAVPOL (Dirección de aviación de la Policía Nacional del Perú) con la finalidad de que se encargue de la investigación y denuncia de los accidentes de aviación civil a nivel nacional, quienes a su vez deberán conformar un equipo denominado JIAAC (Junta de Investigación de Accidentes Aéreos Civiles). Además, proponen la formulación de una guía de procedimientos para la JIAAC mencionada y un Manual de Investigación de Accidentes de Aviación Civil para fines de consulta metodológica.

La doctora Solari (2023) en su tesis para optar por el grado de Doctora en Medicina por la Universidad San Martín de Porres plantea como objetivo en su investigación evaluar el error humano asociado a accidentes e incidentes de aviación en la Dirección de Aviación de la Policía Nacional del Perú. Como población de estudio tuvo a los accidentes de aviación en la DIVRAPOL desde enero de 2011 a diciembre de 2018. La autora utilizó un enfoque cuantitativo en un diseño observacional de alcance correlacional y los instrumentos consistieron en expedientes de accidentes e incidentes graves ocurridos entre 2011 y 2018. Esta investigación dio como resultados una asociación significativa del error humano a accidentes/incidentes de aviación en la Dirección de Aviación de la Policía Nacional del Perú, debido a actos inseguros condiciones previas y supervisión insegura.

La autora Vilcas (2023) en su tesis para optar por el título profesional de Licenciada en Administración por la Universidad Nacional Federico Villarreal nos propone como objetivo brindar un aporte a la normativa de la Dirección General de Aeronáutica Civil en lo que respecta a aeronaves controladas a distancia y la prevención de colisiones. Para ello, empleó un método descriptivo con un enfoque cualitativo y el instrumento fue la Norma Técnica Complementaria 001-2015 del MTC. Su investigación dio como resultado la propuesta de modificación de dicha norma para garantizar la seguridad operacional para los usuarios del espacio aéreo, mediante mayor rigurosidad en la selección de profesionales que operen el tipo de aeronaves materia de estudio.

La magister Caso (2020), en su tesis para optar por el grado de Magister en Derecho Penal por la Universidad Nacional Federico Villarreal esgrime como objetivo determinar cuáles son los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, en el periodo 2018. Para ello,

empleó un método descriptivo-explicativo con un enfoque mixto y el instrumento utilizado fueron el análisis documental de fuentes relativas al dolo eventual y encuestas realizadas a efectivos policiales de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú. La investigación dio como resultado que, para aplicar el dolo eventual en los delitos de tránsito, habría que analizar los indicadores fácticos que contribuyen antes, durante y después del accidente, entre ellos factores de conducta y de circunstancia. Además, en nuestra jurisprudencia señala que el conductor actúa con dolo eventual debido a factores como la actitud temeraria, desprecio por la vida, representación y aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro.

El autor Amau (2023) en su tesis para optar por el grado de Magister en Derecho Penal y Procesal Penal por la Universidad Cesar Vallejo indica que el objetivo principal de su estudio analizar cómo incide la imputación objetiva al principio de lesividad en accidentes de tránsito por conducir vehículos motorizados sin SOAT en la provincia de Cusco en 2022. El autor empleó un enfoque cualitativo de tipo aplicada y los instrumentos fueron el análisis de casos, expedientes, sentencias, entre otros documentos referidos a los accidentes de tránsito sin SOAT y encuestas realizadas a abogados, fiscales y jueces que hayan llevado procesos de accidentes de tránsito sin SOAT. Entre sus resultados se halló que en la imputación objetiva actual no se garantiza el principio de lesividad. Ya que el sujeto activo no tuvo la diligencia de tener el SOAT como reparación mínima para el daño a la víctima, no puede ser tratado con la misma lesividad, pues el peligro que esto significa para la ciudadanía es mucho mayor.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Analizar los factores de la responsabilidad penal en el caso del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022.

1.3.2 Objetivos específicos

Demostrar si los factores ambientales del caso del accidente Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 configuran un delito de responsabilidad penal.

Determinar si los factores humanos en el caso del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 conllevan a la imputación de un delito de responsabilidad penal.

Demostrar si los factores técnicos en el caso del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – 2022 generan indemnización por responsabilidad penal.

1.4 Justificación

1.4.1 Justificación teórica

Este trabajo tiene una justificación teórica, porque a pesar de que existen investigaciones sobre la responsabilidad penal, no se han encontrado estudios específicos del caso de este accidente. Por lo tanto, esta investigación está llenando un vacío en el conocimiento teórico sobre este caso y ayuda de este modo a comprender los factores de casos similares que puedan ocurrir en el futuro. La teoría detrás de accidentes en el sector aeronáutico se debe investigar con especial atención en diversos factores y medidas de naturaleza técnica para que pueda realizarse un estudio cabal de los casos posteriores.

1.4.2 Justificación legal

La justificación legal de esta tesis reside en que, de ocurrir un caso similar en el futuro se puede acudir a la presente investigación a fin de que sirva de guía o referencia para dirigir correctamente la imputación. El objeto de esta actividad reside en que el Ministerio Público pueda agilizar la investigación para determinar oportunamente a el responsable o responsables

penalmente para estos casos que contienen hechos y pericias que deben realizarse en lugares de alta seguridad como lo es un aeropuerto.

1.4.3 Justificación social

La justificación social se encuentra en que interesa a la sociedad que no se persiga a cualquier ciudadano por un crimen que no ha cometido o que no corresponde dentro de sus atribuciones prevenir o evitar. Además, la sociedad espera del estado una adecuada persecución de los hechos presuntamente delictivos, para que así se pueda administrar justicia correctamente.

1.4.4 Justificación práctica

La justificación práctica se explica en virtud a que gracias a la presente investigación se ayudaría a precisar la imputación hacia los implicados. Este hecho repercute en la administración estatal, puesto que se lograría ahorrar recursos materiales y humanos para el Estado.

1.4.5 Justificación investigativa

Por otro lado, hay una justificación investigativa que significa que este estudio servirá de base a otros profesionales de la investigación que deseen profundizar en el tema de accidentes o incidentes en el sector aeronáutico, sus factores y la subsecuente responsabilidad penal que pueda surgir para los implicados.

II. MARCO TEORICO

2.1. Bases teóricas sobre el tema de investigación

2.1.1 Responsabilidad penal

2.1.1.1 Teoría del fin de las penas

Zúñiga (2018) justifica la sanción penal como un medio para resolver la tensión entre el individuo y la sociedad, favoreciendo la socialización del infractor y buscando la paz social y el bienestar general. Esto se logra conciliando los derechos individuales con la soberanía del Estado, limitando la intervención en la libertad personal solo cuando sea necesario para garantizar el bienestar social y la protección de los derechos fundamentales. Estas restricciones son excepcionales, es decir solo aparecen cuando hay un interés social mayor, por ello el autor mencionado nos habla de la justificación a través de la capacidad para evitar mayor daño que el que produciría la restricción del derecho fundamental en cuestión (pp.74-75).

2.1.1.2 Teorías absolutas o retribucionistas de la pena

Conforme a lo señalado por Villavicencio (2017), esta teoría, también llamada clásica o retributiva, parte de valores absolutos al considerar que el sentido y el fundamento de la pena es solo la justicia, por ello dice además que la pena consiste en retribución por un delito cometido, es decir, provocarle un mal al individuo que ha delinquido para así compensar el mal que ha causado (p. 47)

Al respecto Peña (2017), nos dice que cuando se imponen penas iguales al mal cometido se aplicarían de forma desproporcionada, y en consecuencia el Estado perdería legitimidad ante el colectivo. Es aquí donde reside la mayor crítica hacia la teoría retributiva es criticada dado que no garantiza que el condenado no vuelva a delinquir cuando sea liberado (p. 238).

2.1.1.3 Teorías relativas de las penas

Estas teorías, también conocidas como teorías utilitarias, se contraponen a las teorías absolutas en cuanto a su enfoque sobre la pena y su propósito. Mientras que las teorías absolutas perciben la pena como un fin en sí mismo, un castigo que responde a la gravedad de la infracción cometida y que busca reparar un daño o satisfacer una demanda moral o jurídica de justicia, las teorías utilitarias interpretan la pena desde una perspectiva funcional. Según este enfoque, la pena tiene una finalidad concreta y útil: prevenir y evitar la comisión de nuevos delitos en el futuro. Este objetivo permite establecer una relación directa entre la norma penal y los valores y principios que fundamentan la convivencia social, alejándose de una visión meramente represiva que busca someter a las personas.

El propósito central de estas teorías es, entonces, la resocialización del delincuente, entendiéndose esta como un proceso por el cual el infractor es reintegrado a la sociedad como un ciudadano capaz de respetar las normas y derechos fundamentales. Para ello, se emplean diversos instrumentos como la terapia psicológica, la formación laboral, la reeducación en valores éticos y cívicos, entre otros. Desde esta perspectiva, la pena no se concibe únicamente como un castigo sino como una oportunidad para transformar al infractor y, con ello, proteger a la sociedad en su conjunto.

En este sentido, Cerezo (2006) señala que las teorías de la prevención confieren a la pena el objetivo de anticiparse a la comisión de futuros delitos, con la finalidad de proteger ciertos intereses sociales esenciales. Según esta visión, la pena actúa como un instrumento orientado al futuro, pues busca prevenir y evitar nuevos actos delictivos, en contraste con las teorías retributivas que se concentran en castigar las acciones pasadas (p. 81).

Ahora bien, dentro de estas teorías utilitarias, se distingue entre prevención general y prevención especial, cada una con características y objetivos específicos. La prevención general está dirigida a la colectividad, es decir, no tiene como destinatario a un individuo en particular, sino a la sociedad en su conjunto. Su finalidad es generar un impacto colectivo que refuerce el respeto y la vigencia de las normas penales, promoviendo una conciencia generalizada acerca de la importancia de respetar los derechos fundamentales. Esta forma de prevención se subdivide a su vez en positiva y negativa.

La prevención general positiva se centra en reforzar la legitimidad y la vigencia de las normas jurídicas a través de mecanismos que fomenten la aceptación de estas normas como indispensables para la vida en comunidad. Por ejemplo, campañas de concientización sobre las consecuencias del delito o la educación en valores pueden contribuir a que la sociedad perciba el derecho penal no como un instrumento represivo, sino como una herramienta para garantizar el orden y la justicia.

Por otro lado, la prevención general negativa busca disuadir la comisión de delitos mediante la coacción o intimidación. Este enfoque implica el uso de penas severas que actúan como un mecanismo de advertencia para la sociedad, dejando claro que quienes vulneren las normas serán sancionados de manera ejemplar. Un ejemplo de este enfoque es la imposición de la cadena perpetua, cuyo objetivo principal es generar un efecto disuasorio en la colectividad, previniendo así la comisión de delitos graves al advertir las severas consecuencias de tales acciones.

En contraste, la prevención especial se enfoca exclusivamente en el individuo que ha cometido el delito. Su propósito es evitar que el delincuente reincida mediante su rehabilitación

y resocialización. Desde esta perspectiva, el infractor es tratado de manera similar a un paciente en terapia, con la intención de modificar su conducta y facilitar su reintegración a la sociedad.

Este enfoque pone énfasis en las medidas personalizadas que atienden las necesidades específicas del infractor, como programas de terapia psicológica, actividades educativas, formación laboral y otras herramientas que promuevan un cambio real en su comportamiento. Bramont (2008) destaca que la prevención especial es crucial en tanto que busca neutralizar el riesgo de reincidencia y transformar al delincuente en un ciudadano que pueda convivir pacíficamente dentro del orden social.

2.1.1.4. Teorías Eclécticas

Esta teoría busca lograr una conciliación entre las teorías retributivas y las utilitarias previamente analizadas, integrando sus principios fundamentales para construir una visión más equilibrada y completa sobre la finalidad de la pena. En esencia, esta propuesta reconoce que la pena no solo debe responder al delito cometido mediante una retribución justa, sino que también debe cumplir un propósito preventivo y funcional que contribuya a la protección de la sociedad y la preservación de los bienes jurídicos esenciales.

Desde una perspectiva conservadora, esta teoría pone énfasis en la idea de retribución justa como fundamento principal, entendiendo que la pena debe estar directamente relacionada con la gravedad de la culpa del infractor y la naturaleza del delito cometido. En este enfoque, los fines preventivos, como la resocialización o la disuasión, pasan a ocupar un rol secundario o complementario, sirviendo como medios para reforzar la función principal de la pena, que es la reparación de la justicia frente a la violación de la norma.

Por otro lado, desde una posición progresista, esta teoría invierte los papeles otorgados a la retribución y a la prevención. En este caso, la prioridad recae sobre la defensa y protección de los bienes jurídicos, como la vida, la seguridad y el orden social, mientras que la retribución opera como un mecanismo limitante. Es decir, la retribución se utiliza para establecer un límite razonable y proporcional a la pena, evitando que esta sea excesiva o arbitraria y asegurando que se respete la dignidad del infractor. De esta manera, se busca prevenir que el castigo se convierta en un medio desmedido de represión, garantizando que la sanción sea proporcional al daño causado y acorde con los principios de justicia. (Cerezo, 2006)

Bramont (2008) complementa esta visión al señalar que ambas teorías contienen elementos legítimos y válidos que pueden combinarse para desarrollar una teoría unificadora y comprensiva. Este enfoque integrador combina conceptos de retribución, prevención general y prevención especial, permitiendo que la pena cumpla una pluralidad de funciones. Por un lado, retribuye la culpabilidad del delincuente, es decir, responde de manera justa al acto ilícito cometido, reconociendo el principio de proporcionalidad entre el delito y la sanción. Por otro lado, incorpora un componente preventivo al buscar reducir la incidencia de nuevos delitos, tanto a nivel individual (prevención especial) como colectivo (prevención general).

El resultado de esta síntesis es una pena que no se limita a un único propósito, sino que asume una función multifacética que responde tanto al pasado como al futuro. Por un lado, sanciona el delito ya cometido, restaurando el orden jurídico y satisfaciendo la necesidad social de justicia; por otro, contribuye a la seguridad futura al prevenir la reincidencia del infractor y disuadir a potenciales transgresores. Este enfoque pluralista permite que la pena cumpla con las expectativas de una sociedad que demanda tanto justicia como seguridad, sin descuidar los principios de proporcionalidad y respeto a los derechos fundamentales.

2.1.1.5 Teoría del delito

Villavicencio (2017) explica que existen diversos sistemas que han tratado de definir el concepto de delito, los cuales han evolucionado con el objetivo de superar las limitaciones y carencias identificadas en modelos anteriores. Entre estos sistemas, el bipartito ocupa un lugar relevante al establecer una distinción fundamental entre el sujeto y el objeto del delito.

En el sistema bipartito, el sujeto del delito es quien realiza el hecho ilícito y, para ser considerado tal, debe cumplir con ciertos requisitos de idoneidad. En este sentido, solo una persona imputable, es decir, alguien que posea la capacidad legal y mental para ser responsable de sus actos, puede ser considerada sujeto de un delito. Este enfoque implica un análisis detallado de las características personales del autor, tales como su capacidad de entender la naturaleza de sus acciones y la posibilidad de actuar de acuerdo con esa comprensión. Por otro lado, el objeto del delito se refiere al hecho cometido por el sujeto, en el cual se analiza la causalidad, es decir, la conexión directa entre la acción del autor y el resultado ilícito que se busca sancionar.

En este sistema, la antijuricidad no es vista como un elemento independiente del delito, sino como una esencia inherente al mismo. Esta antijuricidad surge de la confluencia de los elementos objetivo y subjetivo. El elemento objetivo se refiere a las características externas del hecho, como la conducta observable y el daño causado, mientras que el elemento subjetivo considera las intenciones, motivaciones y conocimientos del autor al momento de realizar la acción. De este modo, el sistema bipartito busca integrar ambos aspectos en una visión unificada del delito, destacando la importancia de analizar tanto el acto como las condiciones del autor para comprender plenamente la naturaleza del hecho ilícito.

Por otro lado, la doctora Chang (s.f.) señala que las teorías tripartitas representan un avance significativo en la forma de conceptualizar el delito, al dividirlo en tres elementos esenciales: la tipicidad, la antijuricidad y la culpabilidad. Esta diferenciación permite un análisis más detallado y sistemático del delito, asegurando que cada componente sea evaluado de manera independiente y rigurosa.

La tipicidad, en este contexto, implica que la acción realizada debe estar específicamente descrita en un tipo penal previamente establecido por la ley. Esto asegura el principio de legalidad, que exige que no haya delito ni pena sin una norma que los determine previamente. La antijuricidad, por su parte, se refiere a que la acción debe ser contraria al derecho, es decir, que no solo encaje en el tipo penal, sino que también carezca de justificaciones legales que puedan excluir su carácter ilícito, como la legítima defensa o el estado de necesidad. Finalmente, la culpabilidad se relaciona con la capacidad de imputabilidad del autor del delito, evaluando si este poseía las condiciones mentales, morales y legales para ser considerado responsable de sus actos.

Este sistema tripartito aporta un mayor grado de claridad y precisión en la definición del delito, ya que permite un análisis estructurado que no solo identifica las conductas ilícitas, sino que también examina las circunstancias y las condiciones personales del infractor. Además, proporciona una base sólida para garantizar que las sanciones penales sean aplicadas de manera justa y proporcional, respetando los derechos fundamentales de los individuos y los principios del derecho penal moderno.

2.1.1.6 Elementos del delito

Como lo señalan Peña y Almanza (2010) los elementos del delito son aquellas características interdependientes para conceptualizar el delito. Así, la teoría general del delito se ha dividido en: 1) Acción, 2) Tipicidad, 3) Antijuricidad y 4) culpabilidad.

2.1.1.7 Acción y omisión

De acuerdo con Valderrama (2021), señalo la definición de acción de Welzel como la acción consciente que conlleva un movimiento que genera cambios en el exterior, con la posibilidad de transgredir la normativa. Asimismo, este autor nos menciona la definición del maestro Juarez Tavarez como la acción consciente y expresada por la realidad humana empírica. Con ello, podemos decir que se trata de la conducta deseada y expresada en la realidad y que producirá consecuencias externas, como podría ser violar una norma.

Ahora bien, Peña y Almanza (2010) nos hablan de las condiciones de ausencia de la acción como:

A. Fuerza irresistible. entendida como la fuerza que impide al sujeto moverse o dejarse de mover, por ello produce que este se dirija sin la capacidad de controlar sus actos. (p.104)

B. Acto reflejo. Se le conoce así a aquellos movimientos provenientes de los procesos automáticos del sistema nervioso y no responden a la voluntad de la persona. (p.107)

C. Estado de inconsciencia. Causado por situaciones de sueño, hipnotismo o sonambulismo en los que el sujeto cuando realiza la acción no es plenamente consciente. (p.107)

D. Impresión paralizante. Se define como la incapacidad de actuar debido a la paralización del sujeto, ya sea por una fuerte impresión física o psíquica. (p.108)

E. Estado de necesidad. También llamado legítima defensa, se caracteriza por la ausencia de la fase interna de la acción, es decir, el deseo de defenderse no se piensa, solo se expresa debido al instinto de supervivencia en todo ser humano. (p.108)

En el caso de la omisión, la RAE la define como “delito o falta consistente en la abstención de una actuación que constituye un deber legal” (p.1) Además, el catedrático Reategui (2013) explica que “el injusto de la omisión consiste en hacer algo distinto a la prestación deseable obligada en principio por una norma preceptiva” (p.3) En el derecho penal, podemos distinguir dos clases de omisión: propia e impropia.

2.1.1.7.1 La omisión propia. La omisión propia nos habla de delitos de mera desobediencia al deber jurídico, es decir, el ciudadano tiene una posición de deber, aunque no se trata de una tutela confiada exclusivamente a él, sino de bienes jurídicos que interesan a toda la sociedad (Reátegui, 2013, p.4). Se trata de exigencias comunes a cualquier ciudadano que forma parte del Estado (Valderrama, 2021, p. 8). Para definirlo, Mir (2006) nos dice que la omisión pura tiene la siguiente estructura: situación típica, ausencia de acción y la capacidad para realizar dicha acción.

2.1.1.7.2 La omisión impropia. También conocida como la comisión por omisión contiene un deber jurídico específico llamado deber garante. En este caso, el sujeto activo tiene el deber de actuar para que no se produzca cierta consecuencia (Reátegui, 2013). Es así que con la figura de la omisión impropia, se castiga aquellas conductas omisivas que no evitan que se produzca un delito y bajo las condiciones de que el sujeto activo tenga el deber jurídico de impedirlo y que la omisión se corresponda con la realización del tipo penal. La primera condición mencionada hace referencia a la posición de garantía, que puede estar fundamentada

por asumir el dominio del riesgo, o por la atribución de una función especial. En el caso de asumir el dominio del riesgo, nos encontramos ante los delitos de dominio, en donde se castiga a la persona por organizarse de forma que genera riesgo a terceros. Mientras que la atribución del rol especial se vincula a los delitos de infracción del deber. La segunda condición se le llama también cláusula de correspondencia, y se traduce en la exigencia de que en la omisión estén presentes de forma idéntica los elementos objetivos y subjetivos del tipo penal en caso de una realización activa. Con ello, nos referimos a que debe contener los elementos de la imputación objetiva y el elemento subjetivo, es decir, el dolo o culpa. (Garcia, 2012)

2.1.1.8 Tipicidad

Peña y Almanza (2010) nos explican el concepto de tipicidad como la relación entre el acto cometido por el individuo y el tipo penal definido en el ordenamiento jurídico. Este concepto esencial en el Derecho Penal implica que la conducta humana debe ajustarse de manera precisa a la descripción de las conductas punibles que el código penal compila. Es decir, cuando se dice que un acto es "típico", se hace referencia a que dicho acto se corresponde con las acciones que el legislador ha considerado delictivas y ha establecido en la normativa penal.

Sin embargo, para que un acto se considere un delito, esta adecuación debe ser completa y no parcial. En otras palabras, no basta con que el comportamiento del sujeto se asemeje parcialmente a lo que el tipo penal describe; debe cumplir con todos los elementos que ese tipo incluye. Por ejemplo, el tipo penal de homicidio no solo requiere la muerte de una persona, sino también una serie de circunstancias relacionadas con la intención, la manera en que se produce la muerte, y otros aspectos relevantes que deben estar presentes para que se configure el delito de manera íntegra.

El concepto de tipicidad no es exclusivo de la descripción objetiva de los actos; también involucra una dimensión subjetiva. Esta dimensión se refiere a los elementos internos del sujeto, es decir, los aspectos psicológicos y mentales que guían la conducta del individuo en el momento de la comisión del acto. Estos elementos subjetivos son clave porque determinan si el sujeto actuó de manera consciente, voluntaria y con la intención adecuada para que su acción sea considerada delictiva según la ley.

Por ejemplo, en el caso de un delito como el robo, es esencial probar que el autor del acto tenía la intención de apropiarse de lo ajeno con ánimo de lucro. El tipo penal no solo describe el acto físico (por ejemplo, la sustracción de un objeto), sino que también establece que dicha sustracción debe haber sido realizada con una intención específica, como el dolo o el conocimiento de que lo que se está haciendo es ilícito.

La tipicidad subjetiva, entonces, se refiere a los aspectos mentales del sujeto, que son fundamentales para poder calificar su acción como delictiva. El código penal prevé distintas figuras según el estado de ánimo del agente en el momento de cometer el hecho. Por ejemplo, se puede actuar con dolo, es decir, con la intención consciente de causar un daño o cometer una infracción, o en algunos casos, el agente puede actuar de manera imprudente o negligente, sin intención directa de causar un daño, pero de tal forma que, debido a su comportamiento, se configura igualmente un delito.

De esta manera, los elementos subjetivos de la tipicidad se centran en la intención, el conocimiento y la voluntad del sujeto, y estos deben ser demostrados en el proceso penal

mediante pruebas que corroboren cómo actuó el agente y cuál era su estado mental al momento de cometer el delito.

Por su parte, los elementos normativos se circunscriben a las actividades del legislador cuando describe comportamientos que deban ser considerados delitos, o las actividades del juez que examina los hechos para adecuarlos al tipo penal.

Asimismo, se cuenta con los elementos objetivos, referidos a los tipos penales presentes en la parte especial del código penal donde se describen objetivamente los procesos para la responsabilidad criminal. También están los elementos constitutivos: los sujetos activo y pasivo, conducta y objetos, tanto material como jurídico – entendidos estos últimos como la persona o cosa sobre quien recae el daño y el interés jurídicamente tutelado, respectivamente.

2.1.1.9 Antijuricidad

Este concepto se refiere al acto voluntario que contradice la norma penal, y por ser un juicio de valor objetivo, evalúa si la acción típica vulnera bienes jurídicos protegidos por el ordenamiento. Por ello, podemos afirmar que la tipicidad es un indicio de la antijuricidad; sin embargo, también hay que considerar que existen acciones típicas, pero no antijurídicas, pues encontramos preceptos permisivos como pueden ser la legítima defensa o el estado de necesidad, y que por tanto no constituyan delito. Además, podemos observarlo como una herramienta para determinar si el ordenamiento autoriza ciertas conductas específicas, ya que la teoría de la antijuricidad examina las condiciones para que un hecho típico no resulte reprochable jurídicamente. (Peña y Almanza, 2010)

2.1.1.10 Culpabilidad

La culpabilidad es aquella situación de la persona imputable y responsable donde pudo haber dirigido su conducta de cierta forma y no lo hizo, en consecuencia, se le impone una pena. Podemos decir que hay una vinculación de causalidad ética y psicológica entre sujeto y conducta. Es un elemento fundamental para determinar la pena, toda vez que tiene como función establecer el grado de responsabilidad subjetiva del sujeto. Para ello, se concentra en la acción de la persona mas no en quién es, puesto que el derecho penal promueve la igualdad formal al adecuar la sanción a las circunstancias individuales del transgresor, refiriéndose al grado de participación subjetiva del hecho.

En este orden de ideas, la culpabilidad funge de criterio graduable para la proporcionalidad y personalización de la pena. Además, la culpabilidad tiene como fundamento material a la función motivadora de la norma penal, entendiéndola como que esta solo se dirige hacia los sujetos capaces de ajustar su conducta a las exigencias del ordenamiento jurídico, es decir, que al momento de actuar, podían entender la ilicitud de su acción y omitir realizarla. En ello se basa el reproche personal, pues pudiendo actuar conforme al ordenamiento, el sujeto elige no hacerlo. (Peña y Almanza, 2010)

2.1.1.11 Homicidio

2.1.1.11.1 Homicidio doloso. En relación con este delito, Prado (2017) refiere que se puede admitir diferentes variantes; sin embargo, de forma concisa podemos decir que consiste en toda conducta dirigida a privar de la vida a otra persona dolosamente. Por su parte, Peña (2015) nos dice que la modalidad base de este delito es la acción de matar por parte del autor, y ello ocurre de forma objetiva cuando las funciones cerebrales del sujeto pasivo dejan de

existir, mientras que de forma subjetiva se habla del dolo directo o eventual, que involucra que el autor dirija su conducta conociendo el riesgo y concretado en el resultado lesivo.

2.1.1.12 Homicidio culposo. Tipificado en el artículo 11 del código penal, se describe la punibilidad de ocasionar la muerte por una acción u omisión producto de la negligencia, imprudencia o impericia. Es decir, el resultado ilícito se le imputa al actor por no considerar las circunstancias y riesgos de su actividad sobre otros. (Prado, 2017)

Al respecto, el profesor Donna (2011) nos dice que el bien jurídico protegido es efectivamente la vida humana y se traduce en la existencia de todo ser humano y por consiguiente es el objeto en la acción delictiva. El sujeto activo puede ser cualquier persona en el caso de homicidio por acción, ya que en caso de que fuere por omisión, solo puede ser sujeto activo aquel en posición de garante. Además, el tipo objetivo se encuentra en la acción de matar y el resultado de muerte de otra persona, con la condición de encontrarse en una relación de imputación objetiva.

Por lo que concierne al tipo subjetivo, este autor nos comenta que se trata de un delito doloso, es decir que el autor debe saber que su acción produce la muerte de otro, en tanto que la antijuricidad establece que la acción ilícita de matar se desvanece en casos justificados, como la legítima defensa; la culpabilidad no aplica para los casos de inimputabilidad o de error de prohibición invencible.

2.1.1.12 Imputación objetiva

El profesor Jakobs considera que es una “teoría del significado del comportamiento” (como se citó en Medina, 2010, p.2) y nos dice también que esta teoría se encarga de determinar la vertiente objetiva y general de una acción imputable.

Por su parte, Roxin (1997) encontró que la imputación objetiva presupone la realización de un peligro, que se encuentre en el tipo penal, que sea creado por el autor y no involucre el riesgo permitido. Asimismo, señala este autor que se debe comprobar que hay una conexión entre el sujeto y el resultado, que el segundo es obra del primero. Lo importante del tipo objetivo en la Parte General según Roxin es aclarar las características de la relación entre sujeto activo y resultado, para que se pueda imputar este último como acción del sujeto. Resalta entonces el deber de comprobación de que el resultado es obra del autor. Roxin denomina imputación al tipo objetivo a la confirmación de los requisitos del ilícito.

Por su parte, Zaffaroni nos habla de los roles sociales que argumentaba Jakobs y que ayudan a definir la imputación objetiva, dado que estos roles de forma abstracta son intrascendentes, pero se asumirán siempre en circunstancias concretas (como se citó en Tisnado, 2006) y tendrán así efecto sobre la imputación, por el hecho de delimitar cual es el rol de un camarero por ejemplo en cuanto a servir comida o si se extendiera a vigilar no servir comida en mal estado.

De igual manera, el doctor Caro (2024) nos dice que se trata de una herramienta normativa que funciona como filtro jurídico. Sirve para conocer los alcances del tipo objetivo de un delito determinado, mas no para ampliar los límites de un tipo objetivo. Al respecto, el

abogado Tisnado (2006) señala que este tipo viene a ser la adecuación típica de una acción y no un quebranto de los deberes especiales.

2.1.1.13 Ne bis in idem

El Tribunal Constitucional ha señalado que el principio "Ne Bis in Ídem" tiene una dimensión sustantiva y procesal. En su aspecto material, se refiere a la imposibilidad de que una persona reciba dos sanciones por la misma infracción, ya que esto implicaría un abuso del poder sancionador y sería incompatible con las garantías del Estado de Derecho. Este principio garantiza que una persona no sea castigada más de una vez por el mismo hecho, y su aplicación requiere que se cumplan tres requisitos: identidad del sujeto, identidad del hecho e identidad del fundamento. (Tribunal Constitucional, 2002, fundamento 19)

En cuanto al primer requisito, el Tribunal Constitucional señala que la persona física a la cual se le persigue deba ser necesariamente la misma (Tribunal constitucional, 2010, fundamento 25). Respecto al segundo requisito sobre la identidad de los hechos o también llamado identidad objetiva, el TC ha señalado que se trata de los hechos que dieron apertura a la investigación, es decir, la misma conducta material (Tribunal constitucional, 2010, fundamento 26). El tercer y último requisito es la identidad del fundamento o tambien llamado identidad de la causa de persecución, donde el TC nos indica que es motor de los delitos aparentemente efectuados por el demandado y referidos a bienes de la administración pública (Tribunal constitucional, 2010, fundamento 31).

2.1.1.14 Autoría y Participación

Los conceptos de autor se dividen en tres teorías: unitaria, extensiva y restrictiva:

Díaz y García (2008) presentan varias posturas teóricas sobre la autoría en el ámbito del Derecho penal, señalando que la teoría unitaria propone que cualquier persona que intervenga en un hecho delictivo debe ser considerada autor, sin hacer distinción entre los distintos grados de participación. Según esta teoría, tanto el principal ejecutor del delito como aquellos que de alguna manera influyen en su comisión son igualmente responsables.

Sin embargo, esta concepción ha sido objeto de críticas, pues se considera que no respeta los principios fundamentales del Derecho penal en un Estado de Derecho, que requiere de una diferenciación más clara entre aquellos que cometen el delito y quienes, de alguna manera, colaboran o participan en él sin asumir la misma responsabilidad directa. Este enfoque se percibe como una simplificación excesiva, que no toma en cuenta la importancia de los distintos grados de culpabilidad y responsabilidad en los procesos penales.

Por su parte, la teoría extensiva, aunque parte de la misma premisa que la teoría unitaria —es decir, que todo aquel que interviene en la comisión de un delito debe ser considerado autor—, admite una cierta flexibilidad al reconocer que la participación en el delito puede tener un carácter accesorio.

No obstante, este planteamiento es también contradictorio, ya que, al intentar incorporar la idea de la participación como accesorio, no logra una clara distinción entre autoría y participación, lo que genera confusión sobre el alcance de la responsabilidad de cada individuo involucrado en el ilícito. Esta teoría diluye las fronteras entre autor y partícipe, pero no ofrece una solución satisfactoria sobre cómo tratar la responsabilidad de las personas con distintos niveles de intervención en el hecho delictivo.

Finalmente, la teoría restrictiva es la que establece una distinción clara entre autores y partícipes, señalando que se puede castigar a personas distintas del autor principal, pero que su responsabilidad es necesariamente accesoria. En este enfoque, el autor es quien tiene un control directo sobre la ejecución del delito, mientras que los partícipes son aquellos cuya intervención, aunque relevante, no constituye la acción principal del crimen. Este modelo resulta ser más coherente con los principios fundamentales del Derecho penal, ya que permite una distribución más equitativa y detallada de la responsabilidad, considerando las diferentes formas de implicación en un delito.

En esta línea de pensamiento, Villavicencio (2017) complementa esta visión al definir al autor como aquella persona que ejerce el dominio de la realidad en el contexto de la comisión de un delito. Según su concepto, el autor es quien tiene poder sobre los acontecimientos y puede influir de manera significativa en su desarrollo. Este dominio de la realidad implica una capacidad de control tal que le permite modificar o dirigir el curso de los hechos en función de sus decisiones, lo que otorga al autor una responsabilidad mayor en el resultado del delito. Así, la noción de autoría no solo se basa en la ejecución material del delito, sino en el poder efectivo sobre el evento delictivo, lo que le confiere una posición privilegiada dentro de la estructura de la responsabilidad penal.

2.1.1.14.1 Autoría inmediata. Se da cuando la persona realiza la acción típica y tiene todo el dominio del hecho, es decir, realiza el delito sin necesidad de la intervención de otros. La doctrina ha aceptado principalmente tres divisiones: La autoría mediata por coacción sucede cuando el autor utiliza la violencia contra el intermediario, para que este ejecute la acción y se realice la conducta típica. La autoría mediata por error existe cuando el autor induce a un error en el intermediario, así este desconoce los elementos de la realidad y realiza la acción típica

querida por el autor. La autoría mediata con intermediarios responsables tiene la característica de que tanto el hombre deatrás como el ejecutor tienen dominio del hecho; sin embargo, es el autor quien tiene el rol central y el dominio de la realización del delito. (Segunda sala penal transitoria de Áncash, 2017)

2.1.1.14.2 Autoría mediata. Consiste en que el sujeto realice el hecho típico por medio de otra persona que sirve de instrumento. Además, establece la condición de constatar que la persona que actúa por medio de otra es la que determina el hecho (Díaz y García, 2008).

Por su parte, Villavicencio (2017) opta por la denominación de persona interpuesta o intermediario en lugar de instrumento, con el objeto de no prejuzgar el conocimiento o voluntad de este con respecto al hecho delictivo. Este autor nos dice el intermediario es lo característico de la autoría mediata, toda vez que este no tiene dominio del hecho, ya que el rol dominante es del mandante.

2.1.1.14.3 Coautoría. Se da cuando el dominio del hecho es común a varios sujetos, toda vez que toman parte en la ejecución del crimen a través de la división del trabajo; sin embargo, en esta división cada sujeto aporta una parte significativa de forma tal que sin ella, habría fracasado la ejecución del delito. Por ello, se tienen los requisitos de la decisión común y realización común. (Villavicencio, 2017)

2.1.1.14.4 Participación. La participación es la contribución dolosa en un delito doloso ajeno, no tienen la categoría de autores ya que su actuar es dependiente del autor. El partícipe no tiene dominio del hecho y no lesiona el bien jurídico, pero contribuye justamente a la puesta en peligro de este. (Villavicencio, 2017)

2.1.1.15 El tercero civilmente responsable

Al respecto, el Primer Juzgado Nacional de Investigación Preparatoria (2018) nos muestra el concepto del tercero civilmente responsable —elaborado a partir de los trabajos de Cesar San Martin y Pablo Sanchez— como aquel sujeto procesal que interviene en el proceso penal debido a que ostenta algun vínculo con el imputado y la consecuencia será de contribuir al pago de reparación civil como responsable solidario si aquel y los partícipes fueran condenados.

El doctor San Martin (2020) consideraba la presencia de dos requisitos para la responsabilidad civil indirecta: primero, una relación jurídica o de hecho en donde el infractor penal está bajo la dependencia del supuesto responsable civil, y segundo, que el delito esté contenido entre las funciones asignadas al infractor penal.

2.1.1.16 La responsabilidad penal

A modo de concepto, se puede decir que la responsabilidad penal es la responsabilidad o deber frente a una infracción realizada y de asumir la culpa de la pena.

Al respecto, Mantilla (2010) señala que la responsabilidad penal es “el compromiso que le cabe a una persona por la realización de una conducta punible” (p.70) Este autor continúa diciendo que bajo esta definición, el estado ejerce el ius puniendi sobre aquel que infringe la ley penal, declarándose antes su responsabilidad con respecto a cierto comportamiento delictivo.

Cabe mencionar que el ius puniendi, tal como lo señala el Tribunal Constitucional, es la potestad que se transluce en la vertiente de coerción normativa, así como objeto de regulación. (Hurtado 2005, como se citó en el Expediente N°00033-2007-PI/TC, p.26)

2.1.1.17 Clases de pena

2.1.1.17.1 Privativa de libertad. Se encuentra en nuestro Código Penal, en el artículo 29, refiriéndose que esta pena restringe la libertad ambulatoria del detenido, de forma temporal o perpétua.

2.1.1.17.2 Restrictiva de la libertad. como lo indica Rosas (s.f.) “son penas que restringen los derechos de libre tránsito y permanencia en el territorio nacional de los condenados.” (p. 5) Asimismo, el Código Penal en su artículo 30 señala que la pena restrictiva de libertad significa la expulsión del país y se aplica a extranjeros una vez cumplida la pena o la concesión de un beneficio penitenciario.

2.1.1.17.3 Limitativa de derechos. este tipo de sanciones “limitan el ejercicio de determinados derechos económicos, políticos y civiles, así como el disfrute total del tiempo libre” (Rosas, s.f, p. 6). Pueden ser: prestar servicios a la comunidad, limitación de días libres, y la inhabilitación. Con respecto a la pena de inhabilitación, cabe mencionar lo establecido por la Corte en el Acuerdo Plenario N° 2-2008/CJ-116, referido a que la misma viene a ser una suspensión o incapacitación de algún derecho de índole civil, profesional, económico o político. Por medio de la misma, se genera una sanción a quien infracciona un deber inherente a su cargo o profesión.

2.1.1.17.4 Multa. Buscar que el cumplible pague un importe de día multa, el cual se efectúa en atención a su renta, remuneración, entre otros. (Rosas, s.f,)

2.1.1.18 Tipicidad subjetiva

2.1.1.18.1 Dolo. Como señala Mir (2008), distingue tres niveles de dolo. El típico, que solamente requiere de conocer y la voluntad del hecho; el dolor respecto al hecho típico y el dolo completo, que sumado a la voluntad, necesita un conocimiento de lo ilegal del acto. Asimismo, este autor nos dice que las tres clases de dolo son:

A. Dolo directo de primer grado. En esta clase, el actor busca la realización del crimen, y no se tiene en cuenta si está seguro o estima posible que se produzca el delito, o si el delito es un medio para otros fines, sigue habiendo dolo de primer grado. (p.261)

B. Dolo directo de segundo grado. El actor no busca la realización del hecho; sin embargo, sabe que su conducta producirá un delito. El delito en este caso se le representa como una consecuencia necesaria. (p. 262)

C. Dolo eventual. Aquí al actor se le representa como un resultado posible que su conducta conducirá a un delito (p. 262). Por su parte, Villavicencio (2017) nos dice que el autor determina que el riesgo de la realización del tipo es relativamente alta, y aún así, se conforma o resigna a la posible ocurrencia del resultado. Mientras que la culpa consciente sucede cuando “el sujeto confía en que el delito no se producirá” (pp. 372-373)

2.1.1.18.2 Culpa. En el delito imprudente o culposo, el autor no desea cometer el hecho típico, pero lo termina realizando por transgredir una norma de cuidado. (Mir, 2008)

A. Culpa consciente. Existe cuando se advierte la posibilidad de causar una lesión, no se desea causarla, pero aun así se realiza el hecho.

B. Culpa inconsciente. En este caso no se desea lesionar un bien jurídico y tampoco se prevé la posibilidad de que se provoque daño, es decir, no se advierte el peligro.

2.1.1.19 Indemnización

El artículo 92 del Código Penal establece que la reparación civil se determina junto con la pena y debe ser efectiva durante la condena. El artículo 93 detalla que la reparación civil puede incluir la restitución del bien o su valor y la indemnización por daños y perjuicios.

En jurisprudencia, se reconoce que, aunque la víctima no tiene derecho a imponer penas, sí tiene derecho a ser compensada por los daños ocasionados por el delito. La reparación del daño se considera una consecuencia integral del ilícito, además de la sanción penal. Así, la comisión de un delito puede generar responsabilidad civil, y en esos casos, el monto de la reparación debe determinarse dentro del proceso penal.

En términos doctrinarios, se resalta el concepto de acción civil derivada del delito, la cual puede ejercerse en el ámbito penal con el objetivo de obtener la reparación de los daños ocasionados por la conducta ilícita. Esta acción se fundamenta en el principio de que el delito no solo afecta el orden público, sino que también constituye una fuente de obligaciones civiles al vulnerar derechos subjetivos o intereses privados protegidos. De este modo, la reparación del daño se erige como un mecanismo para restituir el equilibrio alterado por el delito y garantizar que la víctima reciba justicia en el plano patrimonial y moral.

2.1.1.19.1 Daño. Se entiende al daño civil como los efectos negativos que acarrea la lesión de un bien jurídico protegido, y esto puede ocasionar daños patrimoniales y no patrimoniales. (Acuerdo Plenario N° 6-2006/CJ-116).

A. Daño moral. El Código Civil peruano, en su artículo 1984, establece que la indemnización por daño moral debe determinarse considerando tanto la magnitud del perjuicio como el impacto sufrido por la víctima o su familia. Este tipo de daño, a diferencia del patrimonial, no está vinculado directamente con bienes materiales, sino con derechos de la

personalidad y valores emocionales que, aunque no tengan una representación económica inmediata, pueden generar consecuencias negativas tanto espirituales como económicas.

Según la doctrina, el daño moral es entendido como un menoscabo en el ámbito afectivo y personal, que afecta valores fundamentales de la persona. Por ejemplo, Osterling lo describe como un perjuicio no patrimonial relacionado con aspectos espirituales o emocionales, que pueden o no tener repercusiones económicas pero que están profundamente arraigados en los derechos inherentes a la personalidad y la dignidad humana.

Otros autores aportan distintas perspectivas. Leon Barandiarán lo define como una perturbación emocional o psicológica que genera malestar, angustia o desazón, incluso en situaciones que no necesariamente derivan de una responsabilidad civil, como podrían ser experiencias afectivas no correspondidas. Este enfoque pone de manifiesto la amplitud del daño moral y su capacidad para abarcar diversas situaciones que alteran la estabilidad emocional de las personas.

De manera complementaria, Valderrama caracteriza el daño moral como una alteración desfavorable del estado anímico de una persona, que afecta su capacidad de entender, querer o sentir, modificando su bienestar previo al hecho dañino. Esta definición enfatiza la conexión entre el hecho lesivo y su impacto en el equilibrio emocional y psicológico del afectado, subrayando que la indemnización busca compensar este tipo de perjuicio no tangible.

El maestro Fernandez (2008) nos dice que el daño a la persona conlleva a la reparación de las consecuencias que produce en la totalidad del ser humano como unidad psicosomática basada en su libertad. Por consiguiente, se repara tanto los daños ocasionados al cuerpo como a la psique, y los daños al ejercicio de la libertad. En este orden de ideas, este autor considera

que el daño a la persona es todo daño que perjudica en el ámbito psicológico o moral, perturba el equilibrio espiritual, deteriora la mente, interfiere en la intimidad, lesioná el honor, menoscaba el prestigio y atenta contra la salud; en general, todas estas hipótesis que afectan la esfera personal deben resarcirse a pesar de no ser cuantificable.

B. Daño emergente. el daño emergente es la reducción en el patrimonio que tiene la víctima como consecuencia del delito en contra suya, se debe medir este menoscabo con base en el valor común del mercado y corresponde tanto a la destrucción como a la disminución del valor del bien. También se incluye dentro del daño emergente los gastos que hubiera ocasionado el hecho lesivo, cuya probanza es sencilla pues es fácilmente cuantificable. (Ágreda, 2019)

C. Lucro cesante. Se trata de la ganancia que la víctima de a de percibir a causa del delito, sin que nos adentremos en la especulación económica o una simple expectativa de ganancia, pues se requiere que haya causalidad y certeza, como podría ser también un cálculo realizado con proyección estadística. Se debe ser mas cuidadoso para los límites en el lucro cesante para evitar conjeturas, a través de juicios de valor y una reconstrucción hipotética prudente de lo que pudiera haber ocurrido. (Ágreda, 2019)

2.1.2. Accidente aéreo

2.1.2.1 Definición

El anexo 13 de la OACI sobre investigación de accidentes e incidentes de aviación establece que un accidente es un acontecimiento vinculado a la operación de una aeronave que ocurre en el lapso desde que una persona entra a bordo de la aeronave —con intenciones de volar— hasta que todas las personas desembarcan. En caso fuera una aeronave no tripulada, ocurre desde que la aeronave se encuentra lista a desplazarse para volar hasta que se detiene y se apagan sus sistemas. Durante este suceso una persona sufre lesiones mortales o graves, la aeronave sufre daño estructural, o esta desaparece o es inaccesible. (OACI, 2010, p. 19)

En cuanto a las lesiones mortales o graves, deben ser a consecuencia de encontrarse en la aeronave, por contacto directo con cualquier parte de esta, o por exposición al aire expulsado de un motor. No entra en esta categoría el caso de que las lesiones se las haya causado una persona a sí misma, por causas naturales, o las que haya causado un tercero. Tampoco constituye lesión mortal o grave para estos fines, algun pasajero clandestino oculto en áreas no destinadas a pasajeros y tripulación. Las lesiones mortales incluyen todas las muertes a causa de las lesiones sufridas durante el accidente; sin embargo, el mismo documento de la OACI señala que por temas de uniformidad estadística, la lesión mortal es aquella que ocasiona la muerte dentro de los 30 días a partir del accidente. (OACI, 2010) La lesión grave es cualquier lesión sufrida por el accidente y contiene a las siguientes circunstancias:

- A) Necesita hospitalizar por más de 48 horas en los siguiente 7 días desde generada la lesión.
- B) Se genera alguna fractura.
- C) Se genere una laceración que ocasiones alguna hemorragia.
- D) Se presente algún daño a órganos
- E) Se generen quemaduras de 2° a 3°.
- F) Imputable al contacto con sustancias que infecten, o con la exposición a radiación

(OACI, 2010, p. 20)

2.1.2.2 *La cadena de seguridad y cadena del error*

2.1.2.2.1 Cadena de seguridad. El vuelo seguro de una aeronave es el resultado del correcto funcionamiento de cada eslabón de la cadena de seguridad. Para que una aeronave vuele, se debe al resultado de la colaboración entre varias personas, realizando diferentes tareas, pero todas enfocadas a un mismo objetivo: la operación segura de una aeronave en el aire. Esta colaboración es llamada la cadena de seguridad que viene desde el diseño correcto de una aeronave para que obtenga un certificado de apto para volar. Una vez certificado, se

agregan eslabones a la cadena de seguridad como el personal de mantenimiento, entrenamiento de los tripulantes, despachadores de vuelo, entre otros. Los últimos eslabones corresponden a los pilotos y los controladores de tránsito aéreo, pues ambos se encargan de dirigir la aeronave a su destino de manera segura. (Echeverri, 2010)

2.1.2.2 Cadena del error. Es la antítesis de la cadena de seguridad, pues ocurre cuando alguno de los eslabones falla, ya sea por equivocación, complacencia, estrés, distracciones o por costumbres no sigue los procedimientos regulares. Como puede observarse, hay varios factores que influyen y conllevan a un accidente de aviación, de ahí se puede decir que un accidente resulta de una secuencia de fallas que atraviesan las barreras de defensa y empieza incluso desde antes de que la aeronave empezara el vuelo, fallas que el piloto finalmente no pudo corregir. (Echeverri, 2010)

2.1.2.3 Factores generadores de accidentes

2.1.2.3.1 El hombre. Es el factor principal en la mayoría de los accidentes, y con frecuencia se atribuye a error del piloto o la tripulación de vuelo por los siguientes factores: 1) Mala toma de decisiones, que se debe a la incapacidad de distinguir la solución correcta a un problema; 2) Mala conciencia situacional, entendiendo la conciencia situacional como la percepción precisa de la situación, comprenderla, anticiparla y tomar la decisión; 3) Ausencia de Manejo de recursos de tripulación (CRM), pues evita accidentes y mejora el rendimiento de la tripulación por medio de la coordinación enfatizando la comunicación, el trabajo en equipo, manejo de carga laboral, conciencia situacional y liderazgo; y 4) Desorientación espacial, entendida como la percepción incorrecta de la posición, actitud o movimiento de una persona con respecto al entorno. (Echeverri, 2010)

2.1.2.3.2 La aeronave. Tal como lo describe la OACI (2010), viene a ser la máquina que se mantiene en la atmósfera por reacciones del aire Como señala Echeverri (2010), la maquina hoy en día ya no se contempla como un factor de riesgo alto, pero hay que recordar que todo defecto de fábrica de una aeronave que ocasione un accidente apunta como responsable al fabricante y no a la diligencia del piloto (p. 93)

2.1.2.3.3 El medio. este concepto se circunscribe generalmente a la meteorología, aunque puede ser un medio artificial o inmaterial, como por ejemplo edificios, procedimientos en cada aeródromo o el idioma. (Echeverri, 2010, p. 93)

2.1.2.4 Clasificación de accidentes aéreos

2.1.2.4.1 Colisión en el aire. Es una categoría con poca ocurrencia, pero catastrófica y sucede al impactar dos aeronaves en vuelo (IATA, 2024)

2.1.2.4.2 Incursión en pista. Es cualquier situación en un aeródromo que tenga que ver con la inadecuada presencia de una aeronave o persona en zona cuidada y que se encuentre destinada para aterrizar o despegar. (OACI, 2016)

2.1.2.4.3 Vuelo controlado hacia el terreno. Situación donde una aeronave, la cual funciona apropiadamente y está bajo el control de una tripulación calificada, colisiona inadvertidamente contra el terreno, el agua o algún obstáculo. En estos casos, con frecuencia los pilotos no están conscientes del peligro hasta que es inminente. (OACI, 2023)

2.1.2.5 Factores contribuyentes a incusiones en pista

Como lo señala la OACI (2007) en su Manual sobre la prevención de incusiones en la pista, estas se pueden provocar por diversos factores, como:

2.1.2.5.1 Falla en las comunicaciones. Podemos encontrar diversos casos. Entre algunos que podemos mencionar, se encuentran las transmisiones bloqueadas ya sea total o parcial. Asimismo, se tiene la inadecuada colación de una instrucción del piloto o quien se encuentre conduciendo el auto. Por otra parte, también se encuentra el conductor que no entiende de manera idónea las instrucciones generadas por el controlador.

2.1.2.5.2 Factores respecto al piloto. Incumplimiento involuntario de autorizaciones de control de tránsito aéreo, por falla de comunicaciones o pérdida de conciencia situacional. Entre otros factores que podemos encontrar, se mencionan las que siguen:

- a) indicaciones generadas por los controladores en el rodamiento de la aeronave.
- b) Acciones de obligatorio cumplimiento efectuados por los pilotos con la vista viendo hacia el inferior, lo que dificulta la conciencia.
- c) Modificaciones generadas en último término y generadas por ATC en las rutas.
- d) Indicaciones o señales.
- e) Entre otros.

2.1.2.5.3 Factores respecto al controlador de tránsito aéreo. Se da en los casos a continuación:

- a) Fallar en identificar una aeronave.
- b) fallas en la comunicación.
- c) Reducido tiempo para generar una reacción por motivos de capacitaciones.
- d) que el controlador no se encargue de verificar que la colación del piloto se encuentre en conformidad con la autorización.
- e) Perder conciencia sobre la aeronave, el cierre de una pista, entre otros.

2.1.2.5.4 Factores respecto a conductores. Los conductores de vehículos contribuyen a las incusiones en pista al:

- a) No haber generado o recibido una autorización para el ingreso.
- b) Problemas con la comunicación.
- c) No tener costumbre con el aeródromo.
- d) No mantener equipos adecuados de radiotelefonía.
- e) Ausencia de mapas para ser usados como referencia.
- f) Entre otros.

2.1.2.5.5 Factores de diseño de aeródromos. El diseño de aeródromos también juega un papel crucial en este tipo de accidentes, por lo general con respecto al número de cruces de pista y configuración de aeródromo:

- a) la dificultad de la estructura del aeropuerto.
- b) Deficiencia en la limitación de las pistas paralelas.
- c) Entre otros (pp. 18-21)

2.1.2.6 Investigación de accidentes de aviación

2.1.2.6.1. La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA). es el órgano perteneciente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargado de investigar todo accidente aéreo, con el objetivo de establecer sus causas y medidas para que no se repitan. (Ley 27261, art. 154)

2.1.2.6.2 Anexo Técnico Investigación de accidentes e incidentes de aviación.

Aprobado por Resolución Ministerial 125-2017-MTC/01.02, este documento contiene normas que provienen del anexo 13 de la OACI y se aplica a todas las investigaciones de accidentes o incidentes de aviación en el territorio del Perú, tiene como responsable de investigar al Ministerio de Transportes a través de la CIAA, comisión que determinará si los resultados de una posible investigación serán relevantes para la seguridad de las operaciones aéreas y de ser

procedente, dicha comisión iniciará las acciones para instaurar la investigación, y nombrará un Investigador encargado.

2.1.2.6.3 Anexo 13 de OACI — Investigación de accidentes e incidentes de aviación. Este documento es parte de las normas y prácticas recomendadas de la OACI y describe cómo se determinan los Estados participantes en la investigación de accidentes, así como el proceso para la emisión de un Informe Preliminar de investigación de accidentes y un Informe Final una vez concluida la investigación. Este documento señala que la única misión del estudio de accidentes viene a ser prevenir posibles nuevos accidentes. En ese sentido, su función no vienen a ser la determinación de culpabilidad.

2.1.2.7 Causas del accidente materia de investigación

Como causa, se refiere que la cadena de eventos se efectuó por una ausencia de planeación conjunta. Asimismo, tiene que ver con una coordinación inadecuada, así como la ausencia en el uso de la comunicación y la fraseología normatizada por OACI.

2.1.2.8 Factores humanos en el accidente materia de investigación

2.1.2.8.1 CORPAC. Es el proveedor de los servicios de tránsito aéreo en el Perú, delegada esa función por la DGAC, dado que el artículo 9 literal j de la ley 27261 — Ley de aeronáutica Civil, señala entre las funciones de la DGAC operar, establecer y mantener la ayuda en la navegación y control de tránsito aéreo, manteniéndose la capacidad de delegación.

2.1.2.8.2 LAP. Lima Airport Partners es el actual explotador del aeropuerto internacional Jorge Chávez. Como explotador se designa a aquella persona a quien se le brinda la explotación comercial de un aeródromo (MTC, 2018). En este caso LAP y el estado peruano suscribieron un contrato de concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto por un periodo de 30 años. (OSITRAN, 2020)

2.1.2.8.3 Fallas activas. Los actos u omisiones cometidos por el personal involucrado en el manejo de vehículos, aeronaves u otros medios de transporte, como pilotos, controladores de tráfico, mecánicos o conductores, pueden generar efectos adversos inmediatos, es decir, resultados negativos o peligrosos derivados de un error o falta de acción en su responsabilidad. Estas acciones o omisiones tienen un impacto directo y son clave en el análisis de accidentes en ámbitos como la aviación o el transporte terrestre, donde la precisión y la coordinación son cruciales para evitar incidentes (OACI, 2011).

En este caso específico, se pone de manifiesto la omisión del conductor del vehículo, quien no solicitó la autorización necesaria para ingresar a la pista durante un ejercicio que formaba parte de un tiempo de respuesta simulado, lo que fue un factor contribuyente al accidente. Además, según el informe de la CIAA (2023), el Controlador de Superficie observó la situación a través de binoculares y notificó al Supervisor General de Rescate del SSEI-LAP sobre la presencia de los vehículos de rescate en la calle de rodaje QUEBEC. Sin embargo, al revisar los videos y audios del incidente, se evidencia que el Supervisor General de Rescate del SSEI-LAP no efectuó ninguna corrección ni aclaración respecto a la ruta real por la que se desplazaba el convoy de rescate, la cual, en realidad, era la calle VSR4. Este detalle demuestra una falta de comunicación y supervisión que podría haber evitado la confusión y, posiblemente, el accidente.

2.1.2.8.4 Condiciones latentes. Se entienden como las "condiciones presentes en el sistema antes del accidente, evidenciadas por factores desencadenantes" (OACI, 2011). En el caso investigado, aunque se realizaron coordinaciones telefónicas entre el especialista aeronáutico de LAP, encargada del aeropuerto y el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI), y el Coordinador General de Torre CORPAC para acordar el horario del

ejercicio, se evidenció que el supervisor de turno no estaba al tanto del ejercicio de tiempo de respuesta, según las transcripciones de la conversación (CIAA, 2023).

2.1.2.9 Consecuencias del accidente materia de investigación

2.1.2.9.1 Víctimas. Según la CIAA (2023), los Certificados de Necropsia N° 403-2022 y 404-2022 del Ministerio Público Instituto de Medicina Legal del Callao indican que los Bomberos Aeronáuticos Conductor y del Asiento Posterior del Vehículo de Rescate R3 del SSEI-LAP fallecieron por traumatismo corporal múltiple y daño multiorgánico, mientras que el Bombero Aeronáutico Copiloto, tras sufrir lesiones graves y estar en estado reservado, falleció el 17 de junio de 2023.

En otra línea, de los 102 personas, 9 pasajeros sufrieron lesiones graves y 92 lesiones menores. Hasta la fecha de publicado el informe final 008-2022 de la CIAA, la empresa LATAM venía asumiendo las terapias de 5 pasajeros. (CIAA, 2023)

2.1.2.10 Términos

- ACTUACIÓN HUMANA. Capacidad y limitación de la persona que influyen sobre la seguridad de las operaciones (OACI, 2016)
- AERÓDROMO. Espacio geográfico de tierra o agua encaminada para la salida, llegada y movimiento de las aeronaves. (OACI, 2016)
- AERÓDROMO CONTROLADO. Aquel lugar donde se facilita el control de tránsito aéreo. (OACI, 2016)
- AERONAVE. Máquina que, por reacciones del aire, puede mantenerse en la atmósfera (OACI, 2016)
- ÁREA DE MANIOBRAS. Se utiliza para despegar, aterrizar y rodar las aeronaves, sin considerar las plataformas. (OACI, 2016)

- ÁREA DE MOVIMIENTO. Se utiliza para despegar, aterrizar y rodar las aeronaves (OACI, 2016)
- AUTORIDAD ATS COMPETENTE. Autoridad encomendada por el Estado y que proporciona servicios de tránsito aéreo. (OACI, 2016)
- AUTORIZACIÓN DEL CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO. Funciona para que una aeronave se mantenga en situaciones especificadas por una dependencia de control. (OACI, 2016)
- CALLE DE RODAJE. Vía generada para rodar aeronaves y encaminada a brindar enlace entre partes del aeródromo (OACI, 2016).
- CONCIENCIA SITUACIONAL. Es un esquema mental y ser consciente de eventos, personas, interacciones, entre otros, que tengan repercusión sobre la evolución de las funciones humanas. Saber lo que sucede y actuar en base a ello. (OACI, 2010)
- DEPENDENCIA DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO. Se puede referir a un centro de control, a una dependencia o una torre igual de control. (OACI, 2016)
- LÍMITE DE AUTORIZACIÓN. Sitio que limita la autorización a una aeronave. (OACI, 2016)
- PILOTO AL MANDO. Se designa por el explotador, así como por quien es propietario. (OACI, 2016)
- PISTA. “Lugar en forma de rectángulo que sirve para aterrizar y despegar” (OACI, 2016, p. 34).
- PLATAFORMA. Lugar que funciona para dar espacio a las aeronaves para embarcar o desembarcar.
- SERVICIO DE CONTROL. Buscar evitar colisiones ya sea por aeronaves o en el campo de maniobras, manteniendo ordenado el movimiento aéreo (OACI, 2016)

III. MÉTODO

3.1 Tipo de investigación

3.1.1 Enfoque de la investigación

En el marco de esta investigación, se ha optado por utilizar un enfoque cualitativo de tipo básico, lo cual permite un proceso flexible y adaptativo a lo largo de toda la investigación. Este enfoque es especialmente útil ya que facilita la formulación de preguntas e hipótesis en diversas etapas del proceso, ya sea antes, durante o después de la recolección y análisis de datos. El enfoque cualitativo se caracteriza por la inclusión de una amplia variedad de concepciones, perspectivas y metodologías, lo que enriquece el análisis y permite obtener una comprensión más compleja de los temas investigados.

Se utiliza una combinación de técnicas y estudios que no se limitan a la recopilación de datos numéricos, sino que se centran en aspectos más subjetivos y contextuales, como entrevistas, grupos focales, observaciones y análisis de contenido. Este tipo de investigación es ideal para abordar fenómenos que no pueden ser completamente explicados mediante estadísticas o mediciones objetivas, ya que permite explorar y descubrir los elementos subyacentes que configuran la realidad social o psicológica de los sujetos de estudio.

Uno de los beneficios más significativos del enfoque cualitativo es su capacidad para perfeccionar las preguntas de investigación a medida que se avanza en el estudio. A través de un proceso iterativo de recolección y análisis de datos, las preguntas iniciales pueden modificarse o enriquecerse para reflejar mejor las complejidades del tema investigado. En este sentido, como señala Sampieri (2014), este enfoque es particularmente adecuado cuando se busca comprender fenómenos complejos desde una perspectiva holística y se necesita un proceso flexible y dinámico que permita ajustar los objetivos de la investigación en función de los hallazgos obtenidos.

3.1.2 Nivel de la investigación

La presente investigación es descriptiva debido a que se considera al fenómeno estudiado, en este caso el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, sus componentes, para también proceder con la definición de variables y conceptos. Asimismo, el alcance explicativo de la investigación se encuentra en determinar las causas del fenómeno estudiado, para así generar un entendimiento general.

3.2 Ámbito temporal y espacial

3.2.1 Ámbito temporal

Esta investigación se realizará entre los meses de noviembre y diciembre del 2024.

3.2.2 Ámbito espacial

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Callao

3.3 Variables

Debido al enfoque cualitativo del presente estudio, se trabajará con la denominación de categorías, correspondientes a la responsabilidad penal y el accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de noviembre 2022.

Tabla 1

Matriz de categorización

Categorías	Concepto	Subcategorías
	Se define como aquella obligación que	Delito
Responsabilidad penal	tiene una persona de responder ante una infracción cometida y de padecer	Imputación Indemnización

Accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de noviembre 2022	la pena positivizada en el texto que la reprime Accidente aéreo calificado como colisión en la pista entre el vuelo 2213 de la empresa LATAM y el vehículo de rescate R3 del SSEI-LAP ocurrido el 18 de noviembre de 2022	Factores ambientales Factores humanos Factores técnicos
--	--	---

Nota: Elaboración propia

3.4 Población y muestra

- La población en este estudio ha contenido a todos los abogados colegiados del colegio de abogados del Callao
- La muestra obtenida son 8 abogados penalistas

3.5 Instrumentos

En la presente investigación como primer instrumento se tiene a la documentación que se recolectó, estudió y analizó para obtener información de diversas fuentes bibliográficas como libros y artículos que contuvieran el tema tratado en la investigación. Entre dichos documentos figura principalmente el Informe final N° 008-2022 de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación del Perú, en tanto la responsabilidad penal abarca un amplio espectro de conceptos a estudiar, se destaca las teorías del fin de la pena, los elementos del delito, el homicidio, la acción y omisión, imputación objetiva, tipicidad subjetiva y el daño. Además, como segundo instrumento tenemos a la guía de entrevista, gracias a la cual se pudo recabar información de parte de los especialistas en el tema investigado.

3.6 Procedimientos

En primer lugar, se tendrá que recurrir a la página web del MTC para obtener el expediente del accidente del aeropuerto internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022. Después se tendrá que revisar la información para determinar los factores principales del accidente. Además, se revisará el expediente del MTC para ver las funciones de las personas involucradas de Corpac y de los bomberos. Acto seguido se va a revisar la doctrina para dilucidar la responsabilidad penal de los actores de este accidente. Asimismo, se obtendrá y analizará la información de las entrevistas con los especialistas que laboren en Corpac y los abogados pertinentes. Y finalmente, a criterio personal, se responderá el objetivo relacionado con el grado de responsabilidad que tiene cada uno de los actores del accidente.

3.7 Análisis de datos

Para la realización de la presente investigación, el análisis de datos consistió en la interpretación de la siguiente información: a) el Informe final N° 008-2022 de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación del Perú, b) Los libros y artículos de derecho penal desarrollados por autores nacionales e internacionales y iii) Las entrevistas realizadas a especialistas en Control de Tránsito Aéreo y Abogados.

IV. RESULTADOS

4.1 Análisis del Informe N° 008-2022 de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación

Se estableció como Causa del accidente:

Esta cadena de eventos se originó por la falta de un planeamiento conjunto; una coordinación deficiente; y el no empleo de comunicación y fraseología normalizada por OACI. (CIAA, 2023, p. 8)

Minutos antes del accidente, se observa que el Supervisor General de Rescate del SSEI-LAP no realizó la colación correcta, es decir repetir o rectificar la información recibida del controlador de tránsito aéreo en Superficie, dado que este observó por los binoculares y le comunicó a dicho Supervisor, que los tenían a la vista en la calle de rodaje QUEBEC. Sin embargo, conforme se aprecia en las imágenes y relatos del informe, puede evidenciarse que el Supervisor General de Rescate no realizó colación o rectificación sobre la ruta en que realmente se desplazaba el convoy, la cual era la VSR4, una vía paralela a la Quebec.

Además, las comunicaciones radiotelefónicas de coordinación entre el Supervisor General y el Supervisor de Equipos de Rescate del SSEI-LAP, con el Supervisor de Guardia y el Controlador de Superficie de la Torre CORPAC no mencionaron explícitamente la vía de servicio vehicular VSR4, la cual conecta la nueva Estación de Bomberos Aeronáuticos con la actual Pista RWY16L-34R y con la nueva Pista RWY16R-34L.

Asimismo, se puede comentar la falta de capacitación por parte de los bomberos víctimas en el accidente, ya que a la fecha del siniestro el programa de capacitación y entrenamiento SSEI-RESCATE RESC.G.1 de LAP no se había dictado. (CIAA, 2022, p.96)

4.2 Entrevista a Abogados penalistas y Fiscales

Los resultados que se presentan a continuación provienen de la entrevista que consta de diez preguntas formuladas con base en los objetivos de esta investigación.

Con respecto al Objetivo General de analizar los factores de la responsabilidad penal en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, se formularon las siguientes interrogantes:

En la primera pregunta, ¿Considera usted que el Ministerio Público ha analizado el factor humano en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, teniendo en cuenta que decidió formalizar la investigación por homicidio culposo contra gerentes y supervisores de LAP y Corpac, aparte de los controladores?

El Fiscal adjunto al provincial Carlos Pacora Chinga, respondió que el Ministerio Público sí ha tomado en cuenta el rol de todos los agentes participantes en los eventos del accidente materia de estudio y la justificación se encuentra en la sospecha reveladora para que dicha institución pueda formalizar la investigación preparatoria.

El Fiscal provincial Eler Rojas Mas considera que sí se ha analizado el factor humano para que el Ministerio Público haya decidido formalizar la investigación

El Fiscal adjunto al provincial Santiago Guerrero Huaranga respondió que el Ministerio Público ha efectuado las debidas pericias para poder incorporar al proceso a los presuntos responsables, por ello sí se ha analizado el factor humano.

El Fiscal provincial Pedro Ramos Villón considera que el análisis del factor humano se debe dar en el transcurso de la investigación y no antes de ella.

La Fiscal adjunta al superior penal Manuela Paucar Gonzales respondió que el Ministerio Público no debió dirigir la investigación contra los controladores de tránsito aéreo ya que los bomberos debieron tener un control de su personal una vez que ingresaron al aeropuerto.

La Fiscal adjunta al provincial Lourdes Collahua Tello considera que el Ministerio Público sí ha tomado en cuenta el rol del factor humano para investigar el accidente.

La Fiscal adjunta al provincial provisional Nora Vásquez Paucar señaló que el Ministerio Público no ha analizado completamente los factores humanos del accidente, puesto que la investigación se centró inadecuadamente en los controladores de tránsito aéreo, debiendo incidir en la actividad del personal de bomberos de LAP.

El abogado Julio Inga Torres señaló que el motivo de la inclusión por parte del Ministerio Público de los investigados en el caso del accidente responde a que hay responsabilidad en niveles de jerarquía, tanto de gerentes y supervisores como de los controladores.

El abogado Luciano López Velásquez sostiene que el Ministerio Público no ha considerado el factor humano con respecto a los bomberos, debido a que se trata de un descuido en la aplicación de la prevención en el trabajo.

La abogada Katty Garay Cervantes afirma que el Ministerio Público sí se ha analizado el factor humano como un factor de contribución al resultado del accidente, dado que LAP, como administradora del aeropuerto, y Corpac, como responsable del control de las operaciones aéreas, tenían roles fundamentales en garantizar la seguridad.

En la segunda pregunta, ¿Considera usted que el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 genera responsabilidad penal?

El Fiscal adjunto al provincial Carlos Pacora Chinga, considera que existe responsabilidad penal debido a que se han perdido vidas en el accidente, y es un bien jurídico constitucional.

El Fiscal provincial Eler Rojas Mas considera que sí existe responsabilidad penal en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022.

El Fiscal adjunto al provincial Santiago Guerrero Huaranga señala responsabilidad penal de la empresa Corpac por la negligencia de no tener una buena comunicación para el ingreso a la pista.

El Fiscal provincial Pedro Ramos Villón remarca que una negligencia que ocasiona víctimas, de por sí acarrea una responsabilidad penal.

La Fiscal adjunta al superior penal Manuela Paucar Gonzales no considera una responsabilidad penal, solo civil, debido a que el daño ocasionado en este caso la muerte debe repararlo mediante una indemnización.

La Fiscal adjunta al provincial Lourdes Collahua Tello señala que el daño de las pérdidas humanas es irreparable y los responsables deben asumir las sanciones penales que se les impongan.

La Fiscal adjunta al provincial provisional Nora Vásquez Paucar no contempla fundamento alguno para imputar responsabilidad penal, pues en la vía civil puede repararse el daño ocasionado por el accidente.

El abogado Julio Inga Torres considera que el resultado lesivo determina la probabilidad de responsabilidad de los investigados y que se evidencia en actos y omisiones tipificados, y por ende punibles.

El abogado Luciano López Velásquez afirma que el accidente no genera responsabilidad, en cambio sí responsabilidad civil, funcional y laboral.

La abogada Katty Garay Cervantes señala que sí se genera responsabilidad penal en este caso, dado que para imputar un delito culposo se debe demostrar inobservancia de un deber objetivo de cuidado, y añade que los funcionarios de LAP y de Corpac habrían infringido deberes esenciales asociados a la gestión y supervisión de operaciones aeroportuarias.

Ahora, respecto del Primer Objetivo Específico sobre demostrar si los factores ambientales del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - 2022 configuran un delito de responsabilidad penal

En la tercera pregunta, ¿Considera usted que hay factores ambientales que influyeron en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

El Fiscal adjunto al provincial Carlos Pacora Chinga, habiendo considerado la información que circula por los medios públicamente, no opina que haya influencia de factores ambientales ya que no registra que hubiera fenómenos meteorológicos que afectasen el rendimiento de los involucrados en el accidente.

El Fiscal provincial Eler Rojas Mas no contempla factores ambientales que hubieran influido en el accidente.

El Fiscal adjunto al provincial Santiago Guerrero Huaranga no señala que hubiera factores ambientales por cuanto la tripulación había coordinado el despegue de manera correcta.

El Fiscal provincial Pedro Ramos Villón señala que no hubo mayor injerencia del factor climático en el accidente.

La Fiscal adjunta al superior penal Manuela Paucar Gonzales considera factores externos como el lenguaje técnico de los controladores o la correcta capacitación de los bomberos.

La Fiscal adjunta al provincial Lourdes Collahua Tello asevera que los factores ambientales no influyeron en el accidente suscitado el día de los hechos.

La Fiscal adjunta al provincial provisional Nora Vásquez Paucar señala que no hubo mayor influencia del factor ambiental en el accidente.

El abogado Julio Inga Torres señala que, de haber ocurrido algún fenómeno que obstaculizara la visibilidad, la tecnología que se maneja en las instalaciones del aeropuerto permitirían de todas formas un correcto tránsito, por ende el factor ambiental queda relegado.

El abogado Luciano López Velásquez no considera que hubiera factores ambientales que influyeran en el resultado del accidente.

La abogada Katty Garay Cervantes, a raíz de los hechos difundidos en medios de comunicación, no considera que el factor ambiental fuera determinante en el accidente.

En la cuarta pregunta, ¿Considera usted que se debería investigar el delito de homicidio en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

El Fiscal adjunto al provincial, Carlos Pacora Chinga, opina que es adecuada la tipificación de homicidio en este caso pues se vulnera el derecho a la vida.

El Fiscal provincial Eler Rojas Mas señala que se debe investigar el delito de homicidio culposo agravado.

El Fiscal adjunto al provincial Santiago Guerrero Huaranga sí considera que se debe investigar el delito de homicidio en este caso debido a las muertes ocasionadas e indica como presunto delito el homicidio culposo agravado.

El Fiscal provincial Pedro Ramos Villón afirma que sí se debe investigar el caso bajo el presunto delito de homicidio.

La Fiscal adjunta al superior penal Manuela Paucar Gonzales al considerar los elementos del delito como típico, antijurídico, culpable y punible señala que la culpabilidad no se va a poder acreditar ya que los denunciados no tendrían la condición de autores pues en realidad quien produjo el resultado muerte fue el piloto del avión que colisionó.

La Fiscal adjunta al provincial Lourdes Collahua Tello indica que sí se debe investigar el delito de homicidio debido a las vidas perdidas.

La Fiscal adjunta al provincial provisional Nora Vásquez Paucar considera que no procede la investigación por el delito de homicidio debido a que la culpabilidad no está acreditada y la muerte de los bomberos por el impacto del avión constituye fuerza irresistible.

El abogado Julio Inga Torres considera que bajo el alcance del homicidio culposo, ocurre la infracción al deber de cuidado y que no existe dolo.

El abogado Luciano López Velásquez no contempla que se investigue el homicidio para este caso, sino en el ámbito administrativo por negligencia y falta de concentración en funciones laborales.

La abogada Katty Garay Cervantes señala que sí se puede investigar por delito de homicidio culposo, y por tanto es posible de esclarecimiento para determinar a los responsables de este resultado lesivo.

Sobre el Segundo Objetivo Específico que consistió en determinar si los factores humanos del accidente aéreo del aeropuerto internacional Jorge Chávez – 2022 conllevan a la imputación de un delito.

En la quinta pregunta, ¿Considera usted que habría algún tipo de omisión en los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

El Fiscal adjunto al provincial Carlos Pacora Chinga señala que hay omisión por parte de los participantes de los hechos investigados.

El Fiscal provincial Eler Rojas Mas considera que hay omisión por parte de aquellos obligados a evitar el riesgo de producirse la colisión.

El Fiscal adjunto al provincial Santiago Guerrero Huaranga considera que sí habría indicios del delito de omisión de funciones por parte de Corpac, reafirmando su posición de la negligencia de los empleados en la torre de control.

El Fiscal provincial Pedro Ramos Villón propone una visión objetiva centrándose en la responsabilidad de quienes tenían a cargo la orientación de los bomberos fallecidos, así como de quienes dirigían a los pilotos.

La Fiscal adjunta al superior penal Manuela Paucar Gonzales señala que la omisión en este caso es por parte de los bomberos y su supervisor, quien debió tomar todas las precauciones a fin de evitar el accidente.

La Fiscal adjunta al provincial Lourdes Collahua Tello considera que sí hubo omisiones por parte de los involucrados en el accidente.

La Fiscal adjunta al provincial provisional Nora Vásquez Paucar propone que la omisión existe y fue por parte de los bomberos y el encargado del ejercicio que los condujo a la pista, pues este debió realizar las coordinaciones para prevenir el accidente.

El abogado Julio Inga Torres resaltó que en virtud a los videos y audios que mostraron al público los medios periodísticos, si hay evidencias de negligencia por omisión en funciones.

El abogado Luciano López Velásquez señala que no hubo omisión debido a que esta ocurre cuando se deja de actuar si uno ve que se va a producir el peligro y en el accidente ocurrió falta de coordinación con consecuencias fatales.

La abogada Katty Garay Cervantes asevera que se podría imputar una forma de omisión impropia, para determinar la responsabilidad penal de los funcionarios de LAP y Corpac, siempre que se acredite que tenían una posición de garante.

En la sexta pregunta, ¿Cuál es la norma que podría señalar la responsabilidad de un trabajador de Corpac respecto de sus funciones?

El Fiscal adjunto al provincial Carlos Pacora Chinga señala el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, y remarca la importancia de la investigación penal por la lesión al bien jurídico de la vida.

El Fiscal provincial Eler Rojas Mas mencionó el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, asimismo que concurre la responsabilidad penal.

El Fiscal adjunto al provincial Santiago Guerrero Huaranga respondió que la norma para señalar la responsabilidad del personal aeronáutico es el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas.

El Fiscal provincial Pedro Ramos Villón considera correcta la investigación por homicidio culposo, y que la responsabilidad administrativa no exonera de la responsabilidad penal.

La Fiscal adjunta al superior penal Manuela Paucar Gonzales señaló el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas como norma para establecer responsabilidad del personal aeronáutico.

La Fiscal adjunta al provincial Lourdes Collahua Tello mencionó el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas como norma para sancionar administrativamente a los trabajadores de Corpac.

La Fiscal adjunta al provincial provisional Nora Vásquez Paucar respondió que la norma para encontrar la responsabilidad administrativa del personal aeronáutico es el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas.

El abogado Julio Inga Torres señala que los trabajadores de Corpac se sujetan a las normas internas del MTC, pero las infracciones penales se sujetan a las reglas del código penal.

El abogado Luciano López Velásquez señala el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, y propone también aplicar la Ley de Seguridad y salud en el trabajo – Ley 29783.

La abogada Katty Garay Cervantes respondió que las reglas objetivas de cuidado están en sus normas de carácter reglamentario, así como también las que pudo haber emitido el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En la séptima pregunta, ¿Considera usted que se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 en contra de los controladores de tránsito aéreo (Corpac) o el supervisor del equipo de rescate (LAP)?

El Fiscal adjunto al provincial Carlos Pacora Chinga considera que sí hay elementos probatorios para determinar objetivamente la responsabilidad para ambos involucrados.

El Fiscal provincial Eler Rojas Mas asevera que LAP tendría responsabilidad por los hechos del accidente

El Fiscal adjunto al provincial Santiago Guerrero Huaranga afirma que sí se puede imputar de manera objetiva hechos como el incumplimiento de protocolos por parte de las empresas investigadas.

El Fiscal provincial Pedro Ramos Villón no se adelanta a afirmar la imputación objetiva respecto a los hechos del accidente, y está a la expectativa de los resultados de la respectiva investigación fiscal.

La Fiscal adjunta al superior penal Manuela Paucar Gonzales considera que no se puede imputar de manera objetiva porque el homicidio es un delito de resultado y requiere que se verifique un nexo de causalidad entre el comportamiento del sujeto activo y la producción del resultado muerte.

La Fiscal adjunta al provincial Lourdes Collahua Tello asevera que existen elementos probatorios en la etapa de investigación preliminar y preparatoria que ayuden a determinar la responsabilidad de los controladores de tránsito aéreo y los que pudieran resultar responsables.

La Fiscal adjunta al provincial provisional Nora Vásquez Paucar afirma que no se configura la imputación objetiva, pues hace falta un nexo causal entre la conducta del sujeto activo y el resultado de muerte, ello no puede acreditarse de manera concluyente para los trabajadores de Corpac.

El abogado Julio Inga Torres advierte que primero se debe demostrar el incumplimiento de funciones entre ellas, la falta de coordinación con el equipo de bomberos o el exceso de confianza en la rutina laboral.

El abogado Luciano López Velásquez considera que sí se puede imputar objetivamente los hechos del accidente pero dentro de las normas administrativas, mediante sanciones e inhabilitaciones.

La abogada Katty Garay Cervantes afirma que se puede imputar objetivamente en contra de los controladores de tránsito aéreo (Corpac) y el supervisor del equipo de rescate (LAP), basándose en el incumplimiento de sus deberes objetivos de cuidado.

En la octava pregunta, ¿Qué grado de autoría o participación considera usted que habría para los investigados en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

El Fiscal adjunto al provincial Carlos Pacora Chinga no considera que se pueda determinar el grado de autoría o participación de los involucrados sin el acceso propio a los elementos probatorios del Ministerio Público.

El Fiscal provincial Eler Rojas Mas menciona la existencia de autores directos en los investigados del accidente.

El Fiscal adjunto al provincial Santiago Guerrero Huaranga determinó que la autoría es directa para los responsables del accidente.

El Fiscal provincial Pedro Ramos Villón considera a los involucrados en calidad de coautores.

La Fiscal adjunta al superior penal Manuela Paucar Gonzales no contempla ningún tipo de autoría ni participación porque no se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente.

La Fiscal adjunta al provincial Lourdes Collahua Tello no adelanta opinión respecto al grado de autoría o participación en los hechos del accidente, y espera los resultados de las investigaciones correspondientes.

La Fiscal adjunta al provincial provisional Nora Vásquez Paucar no observa ningún grado de autoría o participación ya que no se establece un vínculo causal entre sus conductas y el resultado del accidente.

El abogado Julio Inga Torres determinó que existe coautoría, porque habría codominio del hecho por la inacción del deber de cada trabajador.

El abogado Luciano López Velásquez no considera que se pueda hablar de autoría ya que no hubo predisposición o el dominio de voluntad de afectar bienes jurídicos.

La abogada Katty Garay Cervantes indica que todos los investigados podrían responder a título de autores si se demuestra que su omisión o negligencia fue directamente responsable del accidente.

Sobre el Tercer Objetivo Específico que consistió en demostrar si los factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – 2022 generan indemnización por responsabilidad penal.

En la novena pregunta, ¿Considera usted que existen factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 que generan indemnización?

El Fiscal adjunto al provincial Carlos Pacora Chinga opina que, de probarse la omisión o responsabilidad de los investigados, corresponde una indemnización.

El Fiscal provincial Eler Rojas Mas sostiene que las empresas involucradas, al no cumplir protocolos, cabe la posibilidad de indemnización.

El Fiscal adjunto al provincial Santiago Guerrero Huaranga sostiene que, en base a los informes que analizan las causales del accidente, no ha podido observar factores técnicos que influyeran en el accidente.

El Fiscal provincial Pedro Ramos Villón señala que tanto el avión como el vehículo de los bomberos no tenían ningún defecto en su funcionamiento.

La Fiscal adjunta al superior penal Manuela Paucar Gonzales señala que de haber factores técnicos, ello es el nexo causal que se vincula al pago de la reparación civil.

La Fiscal adjunta al provincial Lourdes Collahua Tello considera que sí cabe una indemnización luego de que se compruebe la responsabilidad penal en el accidente.

La Fiscal adjunta al provincial provisional Nora Vásquez Paucar señala los factores técnicos como el hecho de que el vehículo de rescate accidentado no contaba con equipo de radiocomunicaciones directa con la torre de control, y solo seguía las instrucciones del jefe de bomberos encargado del ejercicio, quien sí tenía comunicación con la Torre.

El abogado Julio Inga Torres indica que tendría que demostrarse que los trabajadores de Corpac no tenían los recursos técnicos para avizorar el riesgo o que los equipos de los bomberos no eran óptimos, sin embargo ello no implica que se deje de lado la responsabilidad penal a los investigados.

El abogado Luciano López Velásquez señala como posibles factores técnicos los hábitos de trabajo inadecuados, así como la falta de comunicación y orientación entre trabajadores de Corpac y LAP.

La abogada Katty Garay Cervantes indica la falta de comunicación entre los funcionarios de LAP y Corpac como factor técnico

En la décima pregunta, ¿Considera usted que algún tercero civil es responsable por los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

El Fiscal adjunto al provincial de Lima centro, Carlos Pacora Chinga, afirma que debido la complejidad operativa en el aeropuerto Jorge Chávez, sí debe haber un tercero civil

responsable que sea considerado de forma solidaria para el pago de las indemnizaciones por las perdidas humanas en el accidente.

El Fiscal provincial Eler Rojas Mas considera tanto a Corpac como LAP los terceros civil responsables.

El Fiscal adjunto al provincial Santiago Guerrero Huaranga considera que al existir una relación de subordinación de los trabajadores de Corpac respecto a la empresa, esta última debe ser considerada como tercero civil responsable.

El Fiscal provincial Pedro Ramos Villón indica a los empleadores de las personas que cometieron el ilícito como los terceros civil responsables.

La Fiscal adjunta al superior penal Manuela Paucar Gonzales considera que el gerente de la empresa empleadora de los bomberos fallecidos, es decir LAP podría bien ser el tercero civilmente responsable.

La Fiscal adjunta al provincial Lourdes Collahua Tello señala que si debe haber tercero civilmente responsable por ser una investigación que involucra a la empresa Corpac.

La Fiscal adjunta al provincial provisional Nora Vásquez Paucar considera que el gerente de LAP es el tercero civilmente responsable, pues es la mayor autoridad en la empresa que provee el servicio de extinción de incendios SSEI-LAP.

El abogado Julio Inga Torres afirma que las empresas LAP y Corpac son terceros civilmente responsables, por ser los empleadores de los trabajadores involucrados en el accidente.

El abogado Luciano López Velásquez señala a la empresa Corpac como la que debe cubrir reparación civil e indemnización por daños y perjuicios.

La abogada Katty Garay Cervantes considera que tanto LAP como Corpac son responsables como terceros civiles en los hechos del accidente, debido a su calidad de

administradores y controladores del aeropuerto y las operaciones aéreas, pues tenían la obligación de implementar protocolos de seguridad y medidas adecuadas para prevenir eventos como este.

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

5.1. Con relación al objetivo general

Con respecto a la primera pregunta, ¿Considera usted que el Ministerio Público ha analizado el factor humano en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, teniendo en cuenta que decidió formalizar la investigación por homicidio culposo contra gerentes y supervisores de LAP y Corpac, aparte de los controladores?

Se denota que existen opiniones divididas por parte de los fiscales penales y abogados entrevistados, una parte considera que el Ministerio Público no ha considerado bien el factor humano en el accidente puesto que no debió dirigir la investigación en contra de los controladores de tránsito aéreo y en contra de Corpac en general, toda vez que la entidad que suministra el servicio de extinción de incendios, es decir, LAP debió tener control de su personal al ingresar estos a la pista activa. El otro grupo de entrevistados concuerda en que el factor humano sí se ha considerado debido a que en una investigación se incluye a todos aquellos que tuvieron relación con el hecho y que tanto los trabajadores como gerentes y supervisores tienen un grado de responsabilidad.

En la segunda pregunta, ¿Considera usted que el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 genera responsabilidad penal?

Los fiscales entrevistados también tuvieron diferentes respuestas, debido a que un grupo considera que el daño ocasionado en el accidente materia de investigación solo debe ser atendido en la vía civil; mientras que el otro grupo de fiscales y abogados considera que el hecho de que se hayan perdido vidas humanas y se sospeche de una negligencia ameritan que este caso se desarrolle en el ámbito penal.

5.2 Con relación al primer objetivo específico

En la tercera pregunta, ¿Considera usted que hay factores ambientales que influyeron en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Los fiscales penales y abogados de manera unánime descartan la influencia de factores ambientales, debido a la información obtenida de los medios periodísticos y la naturaleza del accidente, pues este ocurrió en tierra en la pista de aterrizaje.

En la cuarta pregunta, ¿Considera usted que se debería investigar el delito de homicidio en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Un grupo de fiscales respondió que el delito de homicidio no se puede investigar porque la culpabilidad no se puede acreditar. Por el contrario, otro grupo de fiscales y abogados coincidió en que el delito de homicidio debe investigarse por las pérdidas humanas.

5.3 Con relación al segundo objetivo específico

En la quinta pregunta, ¿Considera usted que habría algún tipo de omisión en los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Los fiscales y abogados entrevistados consideran que sí existe omisión en este caso, ya que la información divulgada por los medios menciona diferentes personas con diferentes cargos, los fiscales consideran que la omisión debe evaluarse desde la función que corresponde a cada participante del hecho.

En la sexta pregunta, ¿Cuál es la norma que podría señalar la responsabilidad de un trabajador de Corpac respecto de sus funciones?

Los fiscales y abogados entrevistados tienen conocimiento de que existe un reglamento de infracción y sanciones en el sector aeronáutico. Sin embargo, hay un consenso respecto a que las sanciones administrativas y penales son complementarias.

5.4 Con relación al tercer objetivo específico

En la séptima pregunta, ¿Considera usted que se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

En esta pregunta un grupo de fiscales contesta que habría que esperar los resultados de la investigación fiscal en curso, mientras que otro afirma que, de haber pruebas suficientes, sí se puede imputar objetivamente los hechos del accidente. En tanto que otro sector considera que para el caso de los controladores de tránsito aéreo se necesitaría un nexo de causalidad para imputarles de manera objetiva los hechos del accidente. Los abogados señalan que se debe demostrar el incumplimiento de funciones.

En la octava pregunta, ¿Qué grado de autoría o participación considera usted que habría para los investigados en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Un grupo de fiscales y abogados resaltó la importancia de las pruebas para definir la participación de los involucrados en el accidente, mientras que otro sector se inclina por la autoría directa o la coautoría. Además, siguiendo la respuesta anterior, otro grupo de fiscales no considera participación o autoría para este caso.

5.5 Con relación al cuarto objetivo específico

En la novena pregunta, ¿Considera usted que existen factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 que generan indemnización?

Los fiscales y abogados entrevistados no consideran que hubiera factores técnicos en el sentido del estado óptimo de los vehículos y el avión previo al accidente. Pero sí se resalta que de haber responsabilidad, se genera indemnización, en especial por parte de las empresas involucradas.

En la décima pregunta, ¿Considera usted que algún tercero civil es responsable por los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Los fiscales y abogados entrevistados coinciden en que sí existe la posibilidad de incluir a un tercero civil responsable, y que serían las empresas involucradas Corpac y LAP; sin embargo, hace falta que la investigación fiscal siga su curso para determinar cual empresa tiene responsabilidad penal.

VI. CONCLUSIONES

6.1 Se reconoce la importancia de analizar todos los factores en el caso del accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de 2022 ya que el Ministerio Público, al ser el titular de la acción penal, tiene como deber dirigir una investigación cabal de los hechos. Para ello, se debe considerar el antecedente investigado por los órganos competentes que detallan los hechos del día del accidente y señala la incursión en pista por parte del camión de bomberos, así como la falta de coordinación entre dependencias de LAP y Corpac, siendo las empresas empleadoras de los servicios de extinción de incendios y de controladores de tránsito aéreo, respectivamente.

6.2 Se determinó que no existen factores ambientales que contribuyeran al accidente, toda vez que este tipo de factores involucra la presencia de fenómenos meteorológicos significativos que pudieran afectar la seguridad del vuelo, y en este caso el accidente ocurrió en tierra durante la carrera de despegue del avión. Sin embargo, al haber un resultado de muerte es apropiado que se investigue el delito de homicidio.

6.3 Se demostró que el factor humano en el accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez 2022 sí puede conducir a la imputación de un delito de responsabilidad penal toda vez que se encontró que había omisiones por parte de los investigados en los hechos del accidente. Podemos decir que hay hechos para imputar de manera objetiva puesto que el Jefe del SSEI-LAP y el Supervisor General de Rescate de los bomberos quebrantaron su rol al ser los principales coordinadores del ejercicio que provocó el accidente, puesto que en ninguna de las comunicaciones radiotelefónicas entre el Supervisor General y el Supervisor de Equipos de Rescate del SSEI-LAP, con el Supervisor de Guardia y

el Controlador de Superficie de la Torre CORPAC, se mencionó la vía de servicio vehicular que iba a utilizarse para el ejercicio de tiempo de respuesta.

6.4 Se concluye que no existen factores técnicos que contribuyeran al accidente, debido a que el estado de los vehículos y el avión del accidente eran óptimos de acuerdo con el informe de la CIAA revisado. Por otro lado, la decisión del Ministerio Público de incorporar a LAP como tercer civil responsables en la investigación de accidente, consideramos que es acertada, por los motivos ya expuestos que ultimadamente alcanzan a la persona jurídica de LAP y que ha de responder por el daño ocasionado producto del accidente.

VII. RECOMENDACIONES

7.1 Con el objetivo de prevenir futuros accidentes de esta naturaleza, se debe reforzar la capacitación del personal aeronáutico que labora en Corpac y LAP, así como la comunicación y correcta coordinación entre trabajadores de ambas empresas mediante la capacitación mutua. Esto incluye el uso de la fraseología aeronáutica normalizada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el empleo del idioma inglés aeronáutico normalizado en los aeropuertos internacionales para mejorar la conciencia situacional.

7.2 Es necesario que se actualicen los protocolos de seguridad en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez brindando especial atención a la prevención de incursiones en pista, así como evaluar restricciones en la visibilidad y limitar físicamente a los pilotos y conductores de vehículos que ingresen a las pistas por equivocación, procurando una configuración lógica de las calles de rodaje y pistas que sea intuitiva y lógica. Esto es responsabilidad del explotador de aeródromo debido al diseño y ubicación de su infraestructura.

7.3 La seguridad del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez debe seguir los estándares establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), especialmente observando las disposiciones del DOC 9870 “Manual sobre la prevención de incursiones en la pista” en lo que refiere a la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional.

7.4 Se recomienda que los reguladores nacionales, en este caso el MTC, otorguen prioridad a la reducción del riesgo de incursiones en pista mediante equipos de seguridad operacional en los aeropuertos, así como campañas de sensibilización periódicas para personal operativo. Además, se deben certificar los aeródromos según el Anexo 14 de OACI, referido

al diseño y operaciones de los mismos. Asimismo, es deber de los reguladores publicar y notificar las divergencias normativas y promover las mejores prácticas para reforzar estrategias efectivas de prevención.

VIII. BIBLIOGRAFÍA

Administración Federal de Aviacion (2023). Bashkirian Airlines Flight 2937, RA-85816 *DHL Flight* 611, A9C-DHL.

https://www.faa.gov/lessons_learned/transport_airplane/accidents/RA-85816

Ágreda, J. (2019). Algunas consideraciones sobre la responsabilidad del empleador ante daños causados al trabajador. *Themis*, 75, 165-186.

<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/themis/article/download/21985/21391/>

Amau, H. (2023). *Imputación objetiva y principio de lesividad en accidentes de tránsito por conducir vehículos motorizados sin SOAT*, Cusco, 2022. [Tesis de magister, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio institucional de la Universidad Cesar Vallejo.

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/127850/Amau_QHE-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Arones, O. y Tafur, L. (2024). *Deficiente labor de investigación de los accidentes de aviación civil que viene realizando la Policía Nacional del Perú, desde el año 2003 hasta el 31 de julio del 2023, a nivel nacional, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú*. [Tesis de magister, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio institucional de la Pontificia Universidad Católica del Perú. <http://hdl.handle.net/20.500.12404/28731>

Asociación Internacional de Transporte Aéreo -IATA (2024). Mid-air Collision.

<https://www.iata.org/en/programs/safety/operational-safety/midair-collision/>

Bramont-Arias, L. (2008). *Manual de Derecho Penal Parte General*. (4ta ed.) EDDILI.

Canal, M. y Vernaza, C. (2018). *Análisis práctico de seis casos para acercarse a un entendimiento del régimen de la responsabilidad civil de las aerolíneas privadas por accidentes aéreos internacionales*. Pontificia Universidad Javeriana.
<https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/37802>

Caso, Y. (2020). *El dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018*. [Tesis de magister, Universidad Nacional Federico Villarreal]. Repositorio institucional de la Universidad Nacional Federico Villarreal.

Cerezo, J. (2006). *Curso de Derecho Penal Español. Parte General* (8º edición). Reppertor.
<https://proyectozero24.com/wp-content/uploads/2021/09/Mir-Puig-2006-Derecho-Penal.-Parte-General.pdf>

Chang, G. (2011). *La determinación judicial de la reparación civil en el proceso penal. Estudios críticos del Derecho Penal Peruano*. Gaceta Jurídica.
<https://es.scribd.com/document/270054938/Estudios-Criticos-Del-Derecho-Penal-Peruano>

Chang, R. (s.f.). *Teoría General del Delito*. [Diapositiva de PowerPoint]. Escuela del Ministerio Público.
https://www.mpfn.gob.pe/escuela/contenido/actividades/docs/3762_1_chang.pdf

Comisión de Investigación de Accidentes Aéreos. (2023) Informe final N°008-2022.

Corte Suprema de Justicia de la República (2008). Acuerdo Plenario N° 2-2008/CJ-116.

<https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/ba80dd804075b9e5b66ff699ab657107/Acuerdo+Plenario+2-2008.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ba80dd804075b9e5b66ff699ab657107>

Corte Suprema de Justicia de la República (2006). Acuerdo Plenario N° 6-2006/CJ-116.

https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/0a39d4804075baccb72ff799ab657107/acuerdo_plenario_06-2006_CJ_116.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=0a39d4804075baccb72ff799ab657107

Corte Suprema de Justicia de la República. Segunda sala penal transitoria de Áncash. R.N. N°

211-2015. <https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2018/02/Tipos-de-autor%C3%ADA-mediata-R.N.-211-2015-%C3%81ncash.pdf>

(D.C. Caro, comunicación personal, 20 de junio de 2024)

Díaz y García Conledo, M. (2008). Autoría y participación. *Revista De Estudios De La Justicia*, (10), pp. 13–61.

Donna, E. (2011) *Derecho Penal Parte Especial* Tomo I. Rubinzel Culzoni

Echeverri, I. (2010). *Responsabilidad civil por accidentes e incidentes aéreos*. Universidad de Antioquia.

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

Repositorio institucional de la Universidad Carlos III de Madrid. <https://e-archivo.uc3m.es/rest/api/core/bitstreams/b96ee8b7-ef2a-4d99-b701-155428ca47fc/content>

Expediente N° 02098-2010-PA/TC. Fundamento 6.
<https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2011/02098-2010-AA.html>

Expediente N°1628-2003-AA/TC. <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2004/01628-2003-AA.pdf>

Expediente N.º 2050-2002-AA/TC

Expediente N.º 01887-2010-PHC/TC

Fernandez, C. (2008). El “derecho de daños” en el umbral de un nuevo milenio. *Revista Justicia y Derecho*, 1 (1). <https://justiciayderecho.org.pe/revista1/articulos/elderecho.pdf>

Garcia, P. (2012). *Derecho penal. Parte general*. (2da ed.). Jurista editores.

Gaviria, V. (2005, 24-26 de agosto). *Responsabilidad civil y responsabilidad penal* [Ponencia].

XXVII Jornadas Internacionales de Derecho Penal, Bogotá, Colombia.

<https://dialnet.unrioja.es/descarga/articulo/5312307.pdf>

Giraldo, C. (23 de abril de 2024) *LAP y Corpac son incorporados como terceros civiles*

responsables en caso de fatal accidente del aeropuerto Jorge Chávez. Infobae.

Jakobs, G. (1997). *Derecho Penal Parte General.* 2^a ed. (trad. De Cuello Contreras y Serrano

González de Murillo), Marcial Pons

Leon, A.(s.f.). *Tipos De Sanciones Administrativas.* GLV asesoría jurídica.

<https://glv.com.pe/2021/05/10/tipos-de-sanciones-administrativas/>

Mantilla, R. (2010). Sobre la responsabilidad penal. *Temas Socio-Jurídicos.* 28(59), pp. 67-86.

<https://revistas.unab.edu.co/index.php/sociojuridico/article/view/1352/1318>

Medina, J. (2010). La teoría de la imputación objetiva en el sistema funcional del derecho

penal. *Gaceta Penal & Procesal Penal,* 14, 55-76.

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. (2017). *Guía práctica sobre el procedimiento administrativo sancionador.*

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2018). Regulaciones Aeronáuticas del Perú.

RAP 139.

Mir, S. (2006). *Derecho penal. Parte general.* (8va ed.) Reppertor. <https://proyectozero24.com/wp-content/uploads/2021/09/Mir-Puig-2006-Derecho-Penal.-Parte-General.pdf>

Muñoz, D. (2019). *La creatividad como componente de la gestión de recursos de la tripulación (C.R.M.) y su influencia en la prevención de los accidentes aéreos.* [Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid]. Repositorio institucional de la Universidad Complutense de Madrid. <https://docta.ucm.es/rest/api/core/bitstreams/6de51605-2124-4464-9e1c-58803e4681c2/content>

Muñoz, F. (2000). *Derecho Penal Parte General.* (4ta. Ed.). Lo Blanch.

Omosebi, O., Azimi, M., Olowokere, D., Wanyan, Y., Zhao, Q., y Qi, Y. (2023). Investigating runway incursion incidents at United States airports. *Future Transportation*, 3(4), 1209–1222. <https://doi.org/10.3390/futuretransp3040066>

Organización de Aviación Civil Internacional -OACI (2007). *Manual de prevención de incusiones en la pista.*

Organización de Aviación Civil Internacional -OACI (2010). *Anexo 13 Investigación de accidentes e incidentes de aviación.*

Organización de Aviación Civil Internacional -OACI (2011). *Conceptos básicos sobre seguridad operacional.* [Diapositiva de PowerPoint].

[https://www.icao.int/SAM/Documents/2011/WILDHA.11/01_LR_Conceptos%20B%C3%A1sicos%20Sobre%20Seguridad%20Operacional%20\(SMS\).pdf](https://www.icao.int/SAM/Documents/2011/WILDHA.11/01_LR_Conceptos%20B%C3%A1sicos%20Sobre%20Seguridad%20Operacional%20(SMS).pdf)

Organización de Aviación Civil Internacional -OACI (2016). Procedimientos para los servicios de Navegación Aérea- Gestión del Tránsito Aéreo.

Organización de Aviación Civil Internacional -OACI (2023). RASG-AFI Controlled Flight Into Terrain (CFIT) Workshop. [Diapositiva de PowerPoint].
<https://www.icao.int/WACAF/Documents/Meetings/2023/CFIT%20Workshop%20Nigeria%209-11%20October%202023/CFIT%20Workshop%20PPT%20-%20ICAO%20Regulatory%20Provisions%20on%20CFIT%20and%20SEIs%20to%20mitigate%20its%20related%20risks%20-%20Kebba%20Lamin%20Jammeh.pdf>

OSITRAN. (2020). INFORME DE DESEMPEÑO Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Osterling, F. (1988). Las obligaciones. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/181810>

Peña, O. y Almanza, F. (2010). *Teoría del delito: manual práctico para su aplicación en la teoría del caso*. APECC

Peña Cabrera, R. (2017). *Derecho Penal. Parte General*. Tomo I (6ta edición). IDEMSA

Poder Judicial. Primer Juzgado Nacional de Investigación Preparatoria. (2018). Expediente N° 46-2017-58-5201-JR-PE-01. https://static.legis.pe/wp-content/uploads/2018/12/Incorporaci%C3%B3n-de-tercero-civil-Legis.pe_.pdf

Poma, F. (2012). La reparación civil por daño moral en los delitos de peligro concreto. *Revista Oficial del Poder Judicial*. Año 6-7 (8-9), 95-117. <https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/c467898047544a3cbe9dff6da8fa37d8/6.+Poma+Valdivieso.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=c467898047544a3cbe9dff6da8fa37d8>

Prado, V. (2017). *Derecho penal parte especial*. Fondo editorial de Pontificia Universidad Católica del Perú.

Peña Cabrera, A. (2015). *Curso elemental de Derecho Penal Parte Especial I*. Ediciones Legales E.I.R.L.

Queiroz-Henrique,C., Queiroz-Limeira, G., Martins-Ferreira, R., Mujica, F. y Bolis, I. (2022). ANÁLISIS DE ACCIDENTES DESDE LA PERSPECTIVA DE LA ERGONOMÍA: EL CASO DEL VUELO TAM JJ-3054. *Ergonomía, Investigación y Desarrollo*, 4(1), 2022, pp. 23-34. <https://doi.org/10.29393/EID4-2AACI50002>

Reátegui, J. (2013). *La autoría y participación delitos de omisión e imputación objetiva*. [Diapositiva de PowerPoint]. Escuela del Ministerio Público. https://www.mpfn.gob.pe/escuela/contenido/actividades/docs/2915_la_autoria.pdf

Rosas, M. (s.f.). Sanciones penales en el sistema jurídico peruano.
[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/7620EFA610E504C205257D270070381F/\\$FILE/06ROSAS.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/7620EFA610E504C205257D270070381F/$FILE/06ROSAS.pdf)

Roxin, C. (1997). *Derecho Penal Parte General* Tomo I. 1era ed. (trad. Luzon Peña, Diaz y García Conledo, Javier de Vicente Remesal). Civitas

San Martin, C. (2020). *Derecho Procesal Lecciones*. Cenales. <https://blog.idra.pe/wp-content/uploads/2022/07/Derecho-Procesal-Penal-Lecciones-CESAR-SAN-Martin-CASTRO.pdf>

Solari, M. (2023). *Error humano asociado a accidentes e incidentes aéreos de la Dirección de Aviación de la Policía Nacional del Perú 2011-2018*. [Tesis doctoral, Universidad San Martín de Porres]. Repositorio institucional de la Universidad San Martín de Porres.

Tapia, B. (2022). Daño moral. Aproximaciones a partir de la doctrina procesal. *Vox Juris*, 40 (1), 21-46. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8074478.pdf>

Tisnado, L. (2006). En busca de los presupuestos normativos de la imputación objetiva.
<https://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2006/11/doctrina31060.pdf>

Valderrama, D. (2021). Acción y omisión en la teoría del delito. <https://lpderecho.pe/accion-omision-teoria-delito/>

Vélez, G. (2008). La imputación objetiva: fundamento y consecuencias dogmáticas a partir de las concepciones funcionalistas de Roxin y Jakobs.
https://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/articulos/a_20080527_35.pdf

Villavicencio, F. (2017). *Derecho Penal parte general*. (8va reimpresión). Ediciones Jurídicas Grijley.

Zarzosa, C. (1993). *Derecho Penal Parte General*. Bolivia: Editorial Fondo de Fomento a la Cultura.

Zúñiga, L. (2018). Dogmática funcionalista y política criminal: una propuesta fundada en los derechos humanos. *Derecho PUCP*, (81), 47-92.
<http://www.scielo.org.pe/pdf/derecho/n81/a02n81.pdf>

IX. ANEXOS

ANEXO A: Matriz de Consistencia

TITULO: LA RESPONSABILIDAD PENAL Y LOS FACTORES EN EL ACCIDENTE AÉREO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ -2022

AUTOR: LAVAN PAUCAR CESAR HUMBERTO

PROBLEMA	OBJETIVOS	CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	METODOLOGÍA
Problema Principal	Objetivo principal	Accidente aéreo Jorge Chavez 2022	Factores ambientales	Enfoque de la investigación: En la presente investigación se ha utilizado el enfoque cualitativo de tipo básico, ya que no se ha empleado encuestas o estadísticas.
¿Cuáles son los factores de la responsabilidad penal en el accidente aéreo del aeropuerto internacional Jorge Chávez – 2022?	Determinar la responsabilidad penal en el accidente aéreo del aeropuerto internacional Jorge Chávez – 2022		Factores Humanos	
Problemas secundarios	Objetivos secundarios		Factores Técnicos	Nivel de investigación: Es de carácter explicativo pues la investigación se encuentra en determinar las causas del fenómeno estudiado, para así generar un entendimiento general
¿Cómo es que los factores ambientales del accidente en el accidente aéreo del aeropuerto internacional Jorge Chávez – 2022 configuran un delito de responsabilidad penal?	Demostrar si factores ambientales del accidente del aeropuerto internacional Jorge Chávez – 2022 configuran un delito de responsabilidad penal	Responsabilidad penal	Delito	
¿Cuáles son los factores humanos en el accidente aéreo del aeropuerto	Determinar si los factores humanos del accidente aéreo del aeropuerto			

internacional Jorge Chávez – 2022 que conllevan a la imputación de un delito en el accidente?	internacional Jorge Chávez – 2022 conllevan a la imputación de un delito		
¿Cómo los factores técnicos generan indemnización la responsabilidad penal del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - 2022?	Demostrar cómo los factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – 2022 generan indemnización	Imputación Indemnización	Participantes: Fiscales, y abogados especializados en derecho penal Instrumentos: Análisis documental y guía de entrevista

ANEXO B: Instrumento de recolección de datos**GUIA DE ENTREVISTA**

TÍTULO: La responsabilidad penal y los factores en el accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez 2022

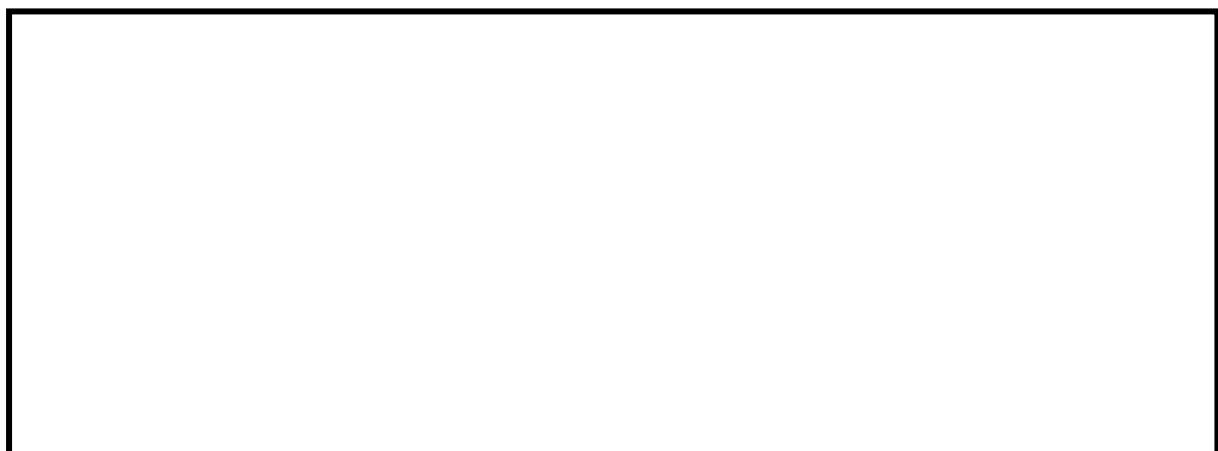
INDICACIONES: Este instrumento tiene como fin obtener su posición respecto al tema de investigación, en tal sentido, se agradece responder estas interrogantes.

Entrevistado:

Cargo:

Institución:

1. ¿Considera usted que el Ministerio Público ha analizado el factor humano en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, teniendo en cuenta que decidió formalizar la investigación por homicidio culposo contra gerentes y supervisores de LAP y Corpac, aparte de los controladores?



2. ¿Considera usted que el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 genera responsabilidad penal?

3. ¿Considera usted que hay factores ambientales que influyeron en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

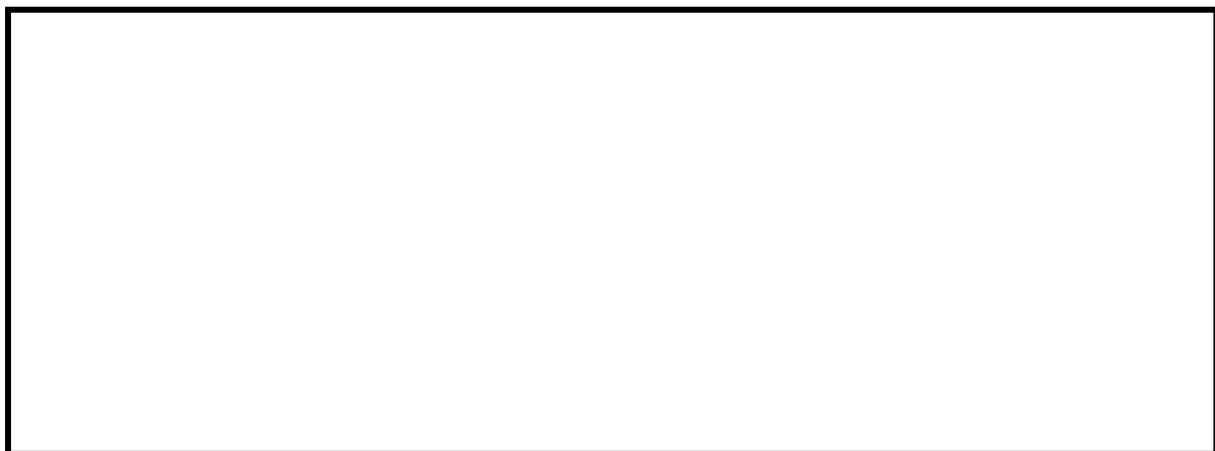
4. ¿Considera usted que se debería investigar el delito de homicidio en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

5. ¿Considera usted que habría algún tipo de omisión en los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

6. ¿Cuál es la norma que podría señalar la responsabilidad de un trabajador de Corpac respecto de sus funciones?



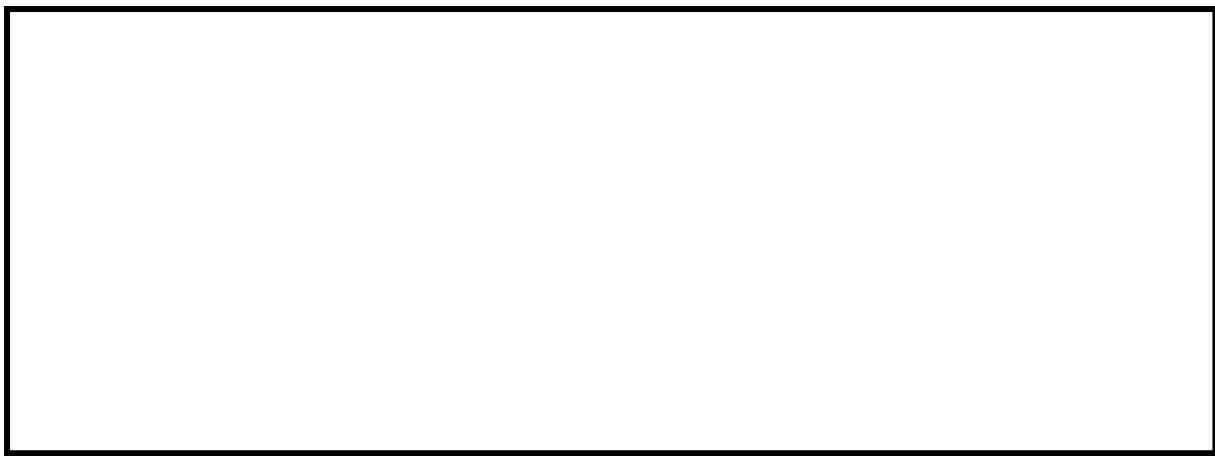
7. ¿Considera usted que se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 en contra de los controladores de tránsito aéreo (Corpac) o el supervisor del equipo de rescate (LAP)?



8. ¿Qué grado de autoría o participación considera usted que habría para los investigados en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?



9. ¿Considera usted que existen factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 que generan indemnización?



10. ¿Considera usted que algún tercero civil es responsable por los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

A large, empty rectangular box with a black border, intended for the respondent's answer to question 10.A large, empty rectangular box with a black border, intended for the signature of the interviewee.

FIRMA DEL ENTREVISTADO

FICHAS DE VALIDACION



Universidad Nacional
Federico Villarreal

UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLARREAL
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE
INVESTIGACIÓN
 Juicio de experto

I. DATOS GENERALES

- | | |
|---|-----------------------------------|
| 1.1 APELLIDOS Y NOMBRES | PAUCAR GONZALES, MANUELA NORIA |
| 1.2 GRADO ACADÉMICO | DOCTORA EN DERECHOS FUNDAMENTALES |
| 1.3 INSTITUCIÓN QUE LABORA | MINISTERIO PÚBLICO |
| 1.4 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN | LA RESPONSABILIDAD PENAL Y LOS |
| FACTORES EN EL ACCIDENTE AÉREO DEL AEROPUERTO | |
| INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ -2022 | |
| 1.5 AUTOR DEL INSTRUMENTO | CESAR HUMBERTO LAVAN PAUCAR |
| 1.6 GRADO ACADÉMICO | BACHILLER EN DERECHO |
| 1.7 NOMBRE DEL INSTRUMENTO | GUÍA DE ENTREVISTA |
| 1.8 CRITERIOS DE APLICABILIDAD | |
| a) De 01 a 09: (No válido, reformular) | c) De 12 a 15: (Válido, mejorar) |
| b) De 10 a 12: (No válido, modificar) | d) De 15 a 18: (Válido, precisar) |
| | e) De 18 a 20: (Válido, aplicar) |

II. ASPECTOS A EVALUAR:

INDICADORES DE EVALUACION DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS CUALITATIVOS CUANTITATIVOS	Deficiente (01-09)	Regular (10-12)	Bueno (12-15)	Muy Bueno (15-18)	Excelente (18-20)
		01	02	03	04	05
1. CLARIDAD	Está formado con lenguaje apropiado					20
2. OBETIVIDAD	Está expresado en conductas observables					20
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología					20
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización y lógica					20
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad					20
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para evaluar los aspectos de estudio					20
7. CONSISTENCIA	Basado en el aspecto teórico práctico y del tema de estudio					20
8. COHERENCIA	Entre las variables y dimensiones					20
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del estudio					20
10. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas para la investigación y construcción de teorías					20
Sub Total						200
Total						200

VALORACION CUANTITATIVA (total x0.4)

80

VALORACION CUALITATIVA

.....

OPINION DE APLICABILIDAD

.....

Lugar y Fecha: 17/09/2024



I. DATOS GENERALES

1.1 APELLIDOS Y NOMBRES

VARGAS APARI JOSE ANTONIO
MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA
ESTUDIO JURÍDICO

1.2 GRADO ACADÉMICO

1.3 INSTITUCIÓN QUE LABORA

1.4 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN

LA RESPONSABILIDAD PENAL Y LOS
FACTORES EN EL ACCIDENTE AÉREO DEL AEROPUERTO

INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ -2022

1.5 AUTOR DEL INSTRUMENTO

CESAR HUMBERTO LAVAN PAUCAR

1.6 GRADO ACADÉMICO

BACHILLER EN DERECHO

1.7 NOMBRE DEL INSTRUMENTO

GUÍA DE ENTREVISTA

1.8 CRITERIOS DE APLICABILIDAD

- a) De 01 a 09: (No válido, reformular)
- b) De 10 a 12: (No válido, modificar)
- c) De 12 a 15: (Válido, mejorar)
- d) De 15 a 18: (Válido, precisar)
- e) De 18 a 20: (Válido, aplicar)

II. ASPECTOS A EVALUAR:

INDICADORES DE EVALUACION DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS CUALITATIVOS CUANTITATIVOS	Deficiente (01-09)	Regular (10-12)	Bueno (12-15)	Muy Bueno (15-18)	Excelente (18-20)
		01	02	03	04	05
1. CLARIDAD	Está formado con lenguaje apropiado					19
2. OBETIVIDAD	Está expresado en conductas observables					19
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología					19
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización y lógica					19
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad					19
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para evaluar los aspectos de estudio					19
7. CONSISTENCIA	Basado en el aspecto teórico práctico y del tema de estudio					19
8. COHERENCIA	Entre las variables y dimensiones					19
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del estudio					19
10. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas para la investigación y construcción de teorías					19
Sub Total						190
Total						190

VALORACION CUANTITATIVA (total x0.4)

76.....

VALORACION CUALITATIVA

.....

OPINION DE APLICABILIDAD

.....

Lugar y Fecha: LIMA, 10-12-2024

Mg. José Vargas Apari
Maestro en Gestión Pública



UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLARREAL
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE
INVESTIGACIÓN
Juicio de experto

I. DATOS GENERALES

1.1 APELLIDOS Y NOMBRES

Rodríguez Villan, Pedro Victor
DOCTOR EN DERECHO

1.2 GRADO ACADÉMICO

MÁSTER EN DERECHO

1.3 INSTITUCIÓN QUE LABORA

MINISTERIO PÚBLICO

1.4 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN LA RESPONSABILIDAD PENAL Y LOS
FACTORES EN EL ACCIDENTE AÉREO DEL AEROPUERTO
INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ -2022

1.5 AUTOR DEL INSTRUMENTO

CESAR HUMBERTO LAVAN PAUCAR

1.6 GRADO ACADÉMICO

BACHILLER EN DERECHO

1.7 NOMBRE DEL INSTRUMENTO

GUÍA DE ENTREVISTA

1.8 CRITERIOS DE APLICABILIDAD

- a) De 01 a 09: (No válido,
reformular)
- b) De 10 a 12: (No válido,
modificar)
- c) De 12 a 15: (Válido, mejorar)
- d) De 15 a 18: (Válido, precisar)
- e) De 18 a 20: (Válido, aplicar)

II. ASPECTOS A EVALUAR:

INDICADORES DE EVALUACION DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS CUALITATIVOS CUANTITATIVOS	Deficiente (01-09)	Regular (10-12)	Bueno (12-15)	Muy Bueno (15-18)	Excelente (18-20)
		01	02	03	04	05
1. CLARIDAD	Está formado con lenguaje apropiado					19
2. OBETIVIDAD	Está expresado en conductas observables					18
3. ACTUALIDAD	Adequado al avance de la ciencia y tecnología					19
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización y lógica					19
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad					16
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para evaluar los aspectos de estudio					19
7. CONSISTENCIA	Basado en el aspecto teórico práctico y del tema de estudio					19
8. COHERENCIA	Entre las variables y dimensiones					19
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del estudio					19
10. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas para la investigación y construcción de teorías					19
Sub Total						188
Total						188

VALORACION CUANTITATIVA (total x0.4)

75-2

VALORACION CUALITATIVA

OPINION DE APLICABILIDAD

Lugar y Fecha: Lima, 13-12-24-

ANEXO C: ENTREVISTAS**GUIA DE ENTREVISTA**

TÍTULO: La responsabilidad penal y los factores en el accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez 2022

INDICACIONES: Este instrumento tiene como fin obtener su posición respecto al tema de investigación, en tal sentido, se agradece responder estas interrogantes.

Entrevistado: CARLOS JONATHAN PACORA CHINGA

Cargo: FISCAL ADJUNTO PROVINCIAL DE LIMA CENTRO

Institución: MINISTERIO PUBLICO-FISCALIA DE LA NACION

- 1. ¿Considera usted que el Ministerio Público ha analizado el factor humano en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, teniendo en cuenta que decidió formalizar la investigación por homicidio culposo contra gerentes y supervisores de LAP y Corpac, aparte de los controladores?**

Considero que si se ha tomado en cuenta el rol que cumplían todos los agentes que participaron de manera directa en el desarrollo de las actividades que propiciaron el fatídico accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, y esta acción debe estar jurídicamente justificada por el Ministerio Público quien debe de tener un nivel de “sospecha reveladora” para poder realizar la formalización de investigación preparatoria.

- 2. ¿Considera usted que el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 genera responsabilidad penal?**

Definitivamente, puesto que de los hechos suscitados se puede apreciar el daño ocasionado al mayor bien jurídico que protege nuestra constitución, como es el derecho a la vida; es por ello que, ante la vulneración de este derecho fundamental, la presente investigación debe ser abordada desde el aspecto penal con la finalidad de poder determinar las responsabilidades y sanciones punitivas que sean necesarias.

3. ¿Considera usted que hay factores ambientales que influyeron en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

De acuerdo a lo conocido públicamente, se ha podido observar que no existe algún tipo de factor ambiental que haya podido contribuir en el desarrollo del accidente suscitado en el Aeropuerto Jorge Chávez; por el contrario se tiene claro que no había, exceso de calor, no había lluvia, el cielo estaba despejado, no existía ningún tipo de precipitación que pueda reducir las facultades de los pilotos del avión y de la unidad bomberil, menos aun que limite el rango visual de los trabajadores de CORPAC, y los supervisores de la LAP.

4. ¿Considera usted que se debería investigar el delito de homicidio en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Claro que si, resulta adecuado la tipificación del presente delito, puesto que es el que se encarga de tipificar las conductas que vulneran el derecho a la vida.

5. ¿Considera usted que habría algún tipo de omisión en los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

En mi opinión y de acuerdo a la información vertida en los medios de comunicación, considero que si ha existido algún tipo de omisión por parte de los participantes en el hecho investigado.

6. ¿Cuál es la norma que podría señalar la responsabilidad de un trabajador de Corpac respecto de sus funciones?

Esta entidad también cuenta con una norma para sancionar administrativamente a sus trabajadores, el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas.

Como ya he venido indicando, si bien existen sanciones que pueden imponerse al personal participante de CORPAC por el incumplimiento de sus funciones o por cumplirlas defectuosamente, estas no son impedimento para que se les pueda sancionar punitivamente, puesto que ha existido una lesión de uno de los bienes jurídicos más importantes como lo es "La Vida".

7. ¿Considera usted que se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 en contra de los controladores de tránsito aéreo (Corpac) o el supervisor del equipo de rescate (LAP)?

Considero que si existen elementos probatorios que durante la etapa de investigación preliminar y preparatoria ayuden a determinar de manera objetiva la responsabilidad de los controladores de tránsito aéreo o del supervisor de rescate, se les debe de imputar la comisión del hecho delictivo que se viene investigando.

8. ¿Qué grado de autoría o participación considera usted que habría para los investigados en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

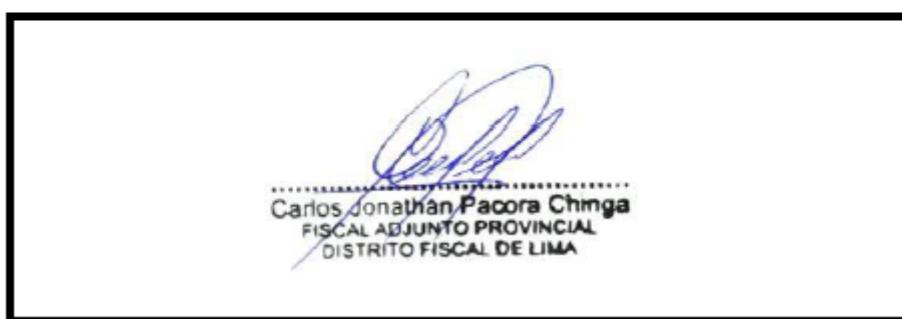
No podemos determinar el grado de autoría o participación de los involucrados, sin poder tener acceso a los diversos elementos probatorios que tiene el Ministerio Público, pero si consideramos que existen responsables penales del hecho ocurrido el 18 de noviembre de 2022.

- 9. ¿Considera usted que existen factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 que generan indemnización?**

Creo que, si se logra probar algún tipo de omisión o responsabilidad de los actores del accidente, definitivamente se pues solicitar una indemnización.

- 10. ¿Considera usted que algún tercero civil es responsable por los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?**

Considero que por el nivel de complejidad que se maneja en el aeropuerto Jorge Chávez, debe existir tercero civil responsable, el cual sea considerado de manera solidaria en el pago de las indemnizaciones que se puedan promediar por la perdida de las vidas de los bomberos del accidente del 18 de noviembre de 2022 ocurrido en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.



FIRMA DEL ENTREVISTADO

GUIA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La responsabilidad penal y los factores en el accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez 2022

INDICACIONES: Este instrumento tiene como fin obtener su posición respecto al tema de investigación, en tal sentido, se agradece responder estas interrogantes.

Entrevistado:

Cargo:

Institución:

1. ¿Considera usted que el Ministerio Público ha analizado el factor humano en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, teniendo en cuenta que decidió formalizar la investigación por homicidio culposo contra gerentes y supervisores de LAP y Corpac, aparte de los controladores?

Respuesta: Considero que el Ministerio Público si ha considerado el factor humano para decidir formalizar la investigación por homicidio culposo.

2. ¿Considera usted que el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 genera responsabilidad penal?

Respuesta.-Considero que si genera responsabilidad penal.

3. ¿Considera usted que hay factores ambientales que influyeron en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Respuesta.- Considero que no hay factores ambientales que hayan influido en el accidente.

4. ¿Considera usted que se debería investigar el delito de homicidio en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Respuesta.- Considero que se debería investigar el delito de homicidio culposo agravado.

5. ¿Considera usted que habría algún tipo de omisión en los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Respuesta.- Considero que hubo omisiones en el accidente, de quienes tenían la obligación de evitar el riesgo de producción de un resultado punible, no habría existido señalización de evacuación, ni extintores.

6. ¿Cuál es la norma que podría señalar la responsabilidad de un trabajador de Corpac respecto de sus funciones?

Esta entidad también cuenta con una norma para sancionar administrativamente a sus trabajadores, el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas.

Respuesta.- Aparte de la Ley 29783- Ley de Seguridad y Salud en el trabajo, también concurre la responsabilidad penal conducta que estaría tipificada Homicidio Culposo Agravado y otros, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas.

7. ¿Considera usted que se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 en contra de los controladores de tránsito aéreo (Corpac) o el supervisor del equipo de rescate (LAP)?

Respuesta.- Considero que LAP, si tendría responsabilidad, como tercero civil responsable.

8. ¿Qué grado de autoría o participación considera usted que habría para los investigados en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Respuesta. Por la noticia se pudo percibir la existencia de autores directos

9. ¿Considera usted que existen factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 que generan indemnización?

Respuesta.- Desde mi punto de vista las empresas involucradas no habrían cumplido los protocolos, siendo así existe la posibilidad de una indemnización.

10. ¿Considera usted que algún tercero civil es responsable por los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Respuesta.- Considero que LAP y Corpac, serían los terceros civil responsables.



Elmer Rojas MAS
Fiscal Provincial FPTID
DNI: 09783385

FIRMA DEL ENTREVISTADO

GUIA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La responsabilidad penal y los factores en el accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez 2022

INDICACIONES: Este instrumento tiene como fin obtener su posición respecto al tema de investigación, en tal sentido, se agradece responder estas interrogantes.

Entrevistado: PEDRO VÍCTOR RAMOS VILLÓN

Cargo: FISCAL PROVINCIAL

Institución: MINISTERIO PÚBLICO

1. ¿Considera usted que el Ministerio Público ha analizado el factor humano en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, teniendo en cuenta que decidió formalizar la investigación por homicidio culposo contra gerentes y supervisores de LAP y Corpac, aparte de los controladores?

RESPUESTA: En toda investigación es necesario determinar la participación de quienes estuvieron en contacto o tuvieron relación con el hecho a investigar, por ello es que el análisis del factor humano se debe dar en el transcurso de la investigación y no con anterioridad a la misma.

2. ¿Considera usted que el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 genera responsabilidad penal?

RESPUESTA: Lo que considero es que existe personal responsable de orientar a quienes van a utilizar las pistas de aterrizaje y demás instalaciones, por lo que dicho personal debe estar atento a cualquier circunstancia que pueda alterar el funcionamiento, atención que debe estar dirigida a evitar este tipo de sucesos luctuosos; recordando que una negligencia que ocasiona víctimas, de por si acarrea una responsabilidad penal.

3. ¿Considera usted que hay factores ambientales que influyeron en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

RESPUESTA: Estando a la información periodística brindada, especialmente a lo visualizado en las noticias, se tiene que no hubo mayor injerencia del factor climático; salvo que las noticias hayan sido inexactas.

4. ¿Considera usted que se debería investigar el delito de homicidio en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

RESPUESTA: Como lo dije al responder la segunda pregunta, si hubo negligencia con resultado muerte, entonces debe investigarse ese delito en tal modalidad.

5. ¿Considera usted que habría algún tipo de omisión en los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

RESPUESTA: Más que considerarlo subjetivamente, hay que verlo objetivamente desde la perspectiva de la responsabilidad de quienes tenían a cargo la orientación de los bomberos fallecidos para ingresar a la pista de aterrizaje, así como de los que dirigían a los pilotos del avión para desplazarse sin inconvenientes.

6. ¿Cuál es la norma que podría señalar la responsabilidad de un trabajador de Corpac respecto de sus funciones?

RESPUESTA: A mi parecer y estando a que pudo existir negligencia, lo lógico sería investigar por el delito de homicidio culposo; recordando que la responsabilidad administrativa no exonera de la responsabilidad penal.

7. ¿Considera usted que se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 en contra de los controladores de tránsito aéreo (Corpac) o el supervisor del equipo de rescate (LAP)?

RESPUESTA: Considerar ello, sería afirmar algo sin investigación previa. Por ello es que debe estarse a los resultados de la respectiva investigación fiscal.

8. ¿Qué grado de autoría o participación considera usted que habría para los investigados en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

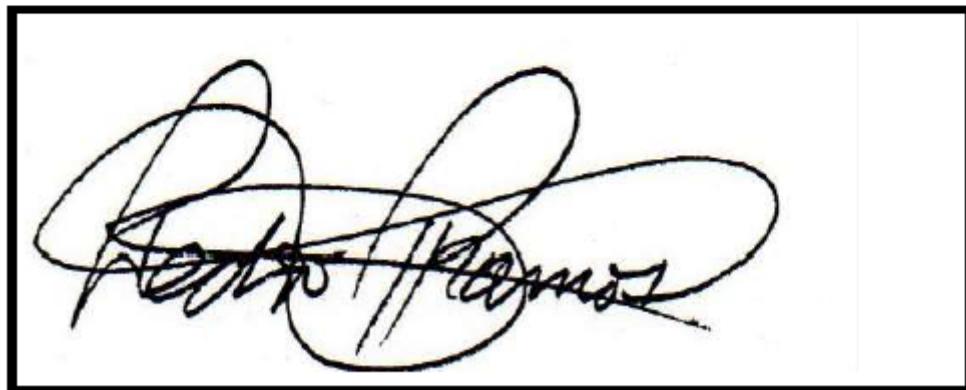
RESPUESTA: En caso de demostrarse su negligencia, responderían en calidad de coautores.

9. ¿Considera usted que existen factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 que generan indemnización?

RESPUESTA: De acuerdo a lo vertido en los medios de comunicación, se tiene que tanto el avión como el vehículo de los bomberos no tenían ningún defecto en su funcionamiento.

10. ¿Considera usted que algún tercero civil es responsable por los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

RESPUESTA: La determinación del tercero civilmente responsable debe darse en la investigación fiscal, cuando se establezca quién o quiénes son los empleadores de las personas que cometieron tal hecho ilícito.



FIRMA DEL ENTREVISTADO

GUIA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La responsabilidad penal y los factores en el accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez 2022

INDICACIONES: Este instrumento tiene como fin obtener su posición respecto al tema de investigación, en tal sentido, se agradece responder estas interrogantes.

Entrevistado: MANUELA NORA PAUCAR GONZALES

Cargo: FISCAL ADJUNTA SUPERIOR PENAL TITULAR

Institución: MINISTERIO PUBLICO

1. ¿Considera usted que el Ministerio Público ha analizado todos los factores en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

NO, EL MINISTERIO PUBLICO NO HA DEBIDO DIRIGIR LA INVESTIGACION CONTRA LOS CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO Y OTROS PUES, LOS BOMBEROS DEBIERON TENER UN CONTROL DE SU PERSONAL UNA VEZ QUE INGRESARON AL AEROPUERTO QUE DE POR SI ES ZONA DE RIESGO Y EL JEFE DE BOMBEROS UNA VEZ QUE LLEGO AL AEROPUERTO, DEBIO ACERCARSE PERSONALMENTE A COORDINAR CON EL ENCARGADO A FIN DE QUE LOS GUIEN PERSONALMENTE HACIA EL LUGAR DE

DESTINO, ESTA ACCIÓN DEFINITIVAMENTE HUBIESE EVITADO EL RESULTADO DE MUERTE.

2. ¿Considera usted que el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 genera responsabilidad penal?

NO PENAL, SOLO CIVIL, PUES QUIEN OCASIONA UN DAÑO EN ESTE CASO LA MUERTE DEBE REPARARLO EN ESTE CASO CORRESPONDE UNA INDEMNIZACION.

3. ¿Considera usted que hay factores ambientales que influyeron en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

EN REALIDAD HAY MUCHOS FACTORES EXTERNOS QUE PUEDEN INFLUIR COMO EL LENGUAJE TECNICO QUE USAN LOS CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO EL CUAL NO ES CONOCIDO POR TODOS LOS USUARIOS DEL SERVICIO, LOS BOMBEROS DEBIERON ESTAR CAPACITADOS A SOLICITUD DE SU ENTIDAD ANTES DE INGRESAR A REALIZAR LAS LABORES DENTRO DEL AEROPUERTO

4. ¿Considera usted que se debería investigar el delito de homicidio en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

NO, PUES EL DELITO ES UNA CONDUCTA TIPICA, ANTIJURIDICA CULPABLE Y PUNIBLE Y DEBE CUMPLIRSE TODOS SUS ELEMENTOS Y CONSIDERO QUE LA CULPABILIDAD NO SE VA A PODER ACREDITAR Y ESTE COMPONENTE DE LA TEORIA DEL DELITO ES FUNDAMENTAL Y SE DEFINE COMO EL JUICIO DE REPROCHE QUE EL ESTADO HACE AL AUTOR DE UN HECHO ANTIJURÍDICO Y LOS DENUNCIADOS NO TENDRIAN LA CONDICION DE AUTORES PUES EN

REALIDAD QUIEN PRODUJO EL RESULTADO MUERTE FUE EL PILOTO DEL AVION QUE COLISIONÓ, PERO DEBIDO A LA FUERZA FISICA IRRESISTIBLE NO PUDO EVITAR EL IMPACTO CON LOS VEHICULOS DE LOS BOMBEROS

5. ¿Considera usted que habría algún tipo de omisión en los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

NO, LA OMISION ES POR PARTE DE LOS BOMBEROS Y LA PERSONA QUE LOS DIRIGIA, DEBIO TOMAR TODAS LAS PRECAUCIONES A FIN DE EVITAR EL ACCIDENTE

6. ¿Cuál es la norma que podría señalar la responsabilidad de un trabajador de Corpac respecto de sus funciones?

EL REGLAMENTO DE INFRACCIONES Y SANCIONES AERONÁUTICAS.

7. ¿Considera usted que se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

NO PORQUE EL HOMICIDIO ES UN DELITO DE RESULTADO Y REQUIERE ANALIZAR Y VERIFICAR UN NEXO DE CAUSALIDAD ENTRE EL COMPORTAMIENTO DEL SUJETO ACTIVO (TRABAJADORES DE CORPAC) Y LA PRODUCCIÓN DEL RESULTADO MUERTE, PUES PARA SUBSUMIR UNA CONDUCTA A UN TIPO LEGAL ES NECESARIO COMPROBAR LA RELACIÓN EXISTENTE ENTRE ESA CONDUCTA Y EL RESULTADO MUERTE DE LOS BOMBEROS, A ESTO SE DENOMINA EL JUICIO NORMATIVO DE LA IMPUTACIÓN OBJETIVA.

8. ¿Qué grado de autoría o participación considera usted que habría para los investigados en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

NINGÚN TIPO DE AUTORÍA NI PARTICIPACIÓN PORQUE CONSIDERO NO SE PODRÍA IMPUTAR DE MANERA OBJETIVA LOS HECHOS DEL ACCIDENTE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ DEL 18 DE NOVIEMBRE DE 2022

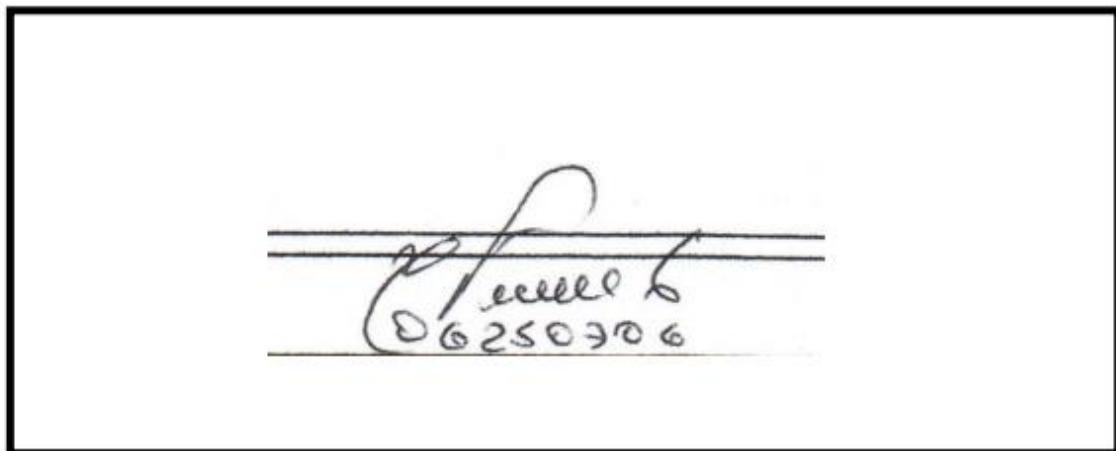
9. ¿Considera usted que existen factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 que generan indemnización?

SI EXISTIERAN FACTORES TÉCNICOS EN EL ACCIDENTE, ELLO ES EL NEXO CAUSAL QUE LOS VINCULA PARA EFECTOS DEL PAGO DE REPARACIÓN CIVIL

10. ¿Considera usted que algún tercero civil es responsable por los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

EN LOS CASOS DE ACCIDENTES DE TRANSITO TERRESTRE, EL PROPIO REGLAMENTO DE TRANSITO ESTABLECE QUE EL TERCERO CIVIL RESPONSABLE ES EL PROPIETARIO DEL VEHÍCULO. EN ESE SENTIDO, HACIENDO UNA ANALOGÍA, EL GERENTE DE LA EMPRESA EMPLEADORA DE LOS BOMBEROS FALLECIDOS PODRÍA BIEN SER EL TERCERO CIVILMENTE RESPONSABLE.

SI EN REGLAMENTO DE TRANSITO AÉREO SE ESTABLECE ALGO
SIMILAR DE HECHO EL PROPIETARIO DEL AVIÓN SERÍA EL TERCERO
CIVIL RESPONSABLE



FIRMA DEL ENTREVISTADO

GUIA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La responsabilidad penal y los factores en el accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez 2022

INDICACIONES: Este instrumento tiene como fin obtener su posición respecto al tema de investigación, en tal sentido, se agradece responder estas interrogantes.

Entrevistado: LOURDES COLLAHUA TELLO

Cargo: FISCAL ADJUNTO PROVINCIAL DE LIMA

Institución: MINISTERIO PUBLICO – FISCALIA DE LA NACION

1. ¿Considera usted que el Ministerio Público ha analizado el factor humano en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, teniendo en cuenta que decidió formalizar la investigación por homicidio culposo contra gerentes y supervisores de LAP y Corpac, aparte de los controladores?

Considero que si tomo en cuenta el rol que cumplieron en el Accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez del 18 de Noviembre del año 2022.

2. ¿Considera usted que el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 genera responsabilidad penal?

Efectivamente, el daño que se ocasiono en las perdidas de vidas humanas es irreparable y los responsables de tal hecho deben asumir las sanciones penales que se les impongan.

3. ¿Considera usted que hay factores ambientales que influyeron en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Al parecer de acuerdo a las investigaciones realizadas no influyeron en el accidente suscitado el dia de los hechos.

4. ¿Considera usted que se debería investigar el delito de homicidio en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Efectivamente se debería investigar por el delito de Homicidio tipificándolo como corresponde ante tantas vidas irreparables

5. ¿Considera usted que habría algún tipo de omisión en los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Así es, de acuerdo a las informaciones recabadas e investigaciones realizadas si hubieron omisiones en las diligencias que posteriormente fueron aflorando.

6. ¿Cuál es la norma que podría señalar la responsabilidad de un trabajador de Corpac respecto de sus funciones?

Esta entidad también cuenta con una norma para sancionar administrativamente a sus trabajadores, el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas en el incumplimiento de sus funciones o negligencia en sus funciones puesto que ha raíz de ello hubieron perdidas humanas.

7. ¿Considera usted que se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 en contra de los controladores de tránsito aéreo (Corpac) o el supervisor del equipo de rescate (LAP)?

Considero que si existen elementos probatorios en la etapa de investigación preliminar y preparatoria. Que ayuden a determinar la responsabilidad de los controladores de transito Aereo y los que pudieran resultar responsables

8. ¿Qué grado de autoría o participación considera usted que habría para los investigados en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

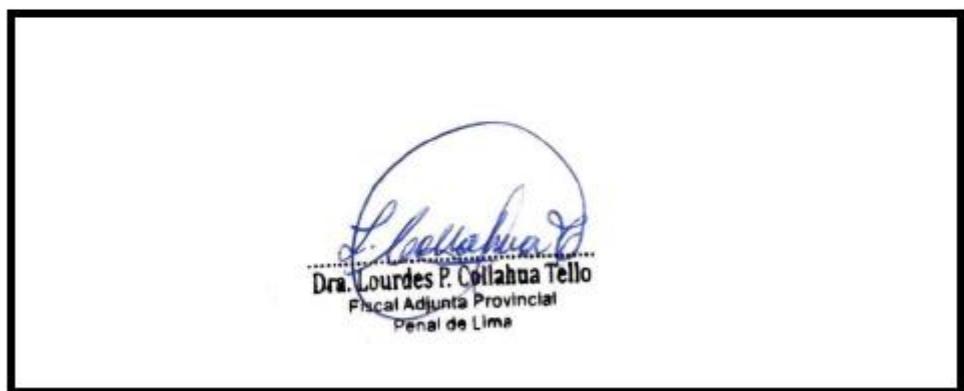
El grado de Autoria o participación se determinara de acuerdo a las investigaciones objetivas y transparentes en el Accidente de Transito el dia de los hechos.

9. ¿Considera usted que existen factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 que generan indemnización?

Efectivamente, de acuerdo a las investigaciones se determinaran la responsabilidad penal de los participantes en el hecho penal investigado y posterior indemnización.

10. ¿Considera usted que algún tercero civil es responsable por los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Debe existir un tercero civilmente responsable por ser una investigación que involucra a la Empresa CORPAC y otros que son responsables del hecho suscitado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez el 18 de noviembre de 2022, donde se perdieron vidas humanas.



FIRMA DEL ENTREVISTADO

GUIA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La responsabilidad penal y los factores en el accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez 2022

INDICACIONES: Este instrumento tiene como fin obtener su posición respecto al tema de investigación, en tal sentido, se agradece responder estas interrogantes.

Entrevistado : Santiago Guerrero Huaranga

Cargo : Fiscal Adjunto Provincial de Segunda Fiscalía Penal de Leoncio Prado

Institución : Ministerio Público Distrito Fiscal Huánuco

1. ¿Considera usted que el Ministerio Público ha analizado el factor humano en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, teniendo en cuenta que decidió formalizar la investigación por homicidio culposo contra gerentes y supervisores de LAP y Corpac, aparte de los controladores?

Como es sabido el Ministerio Público del distrito Fiscal del Callao, al momento de evaluar las presuntas responsabilidades de las personas o instituciones involucradas e iniciar las investigaciones, previamente tuvo que tener en cuenta las pericias técnicas para poder incorporar al proceso a los presuntos responsables del accidente, solicitando revisar lo torre de Corpac, declaraciones de las personas para esclarecer la presunta descoordinación que habría producido la colisión entre los vehículos participes del hecho, descartándose el factor humano q haya influenciado en el accidentado del 18 de noviembre de 2022.

2. ¿Considera usted que el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 genera responsabilidad penal?

Si, por cuanto la colisión ha generado entre la aeronave de LATAM, con el camión de bomberos ocasionado en dicho aeropuerto, generó responsabilidad penal en la Empresa de CORPAC, por la negligencia de sus trabajadores al no haber tenido una buena comunicación para la autorización de ingreso a la pista de vuelo, por lo que, al haberse generado su inobservancia a la regla de profesión, estos incurren en responsabilidad penal y sean juzgado por el delito de homicidio culposo.

3. ¿Considera usted que hay factores ambientales que influyeron en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

No, por cuanto la tripulación a despegar había efectuado las coordinaciones de despegue y que su inicio de este es cuando un vehículo fue observado desplazándose hacia la pista de vuelo, lo que posteriormente causo la colisión con la aeronave.

4. ¿Considera usted que se debería investigar el delito de homicidio en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Si, porque el accidente del 18 de noviembre de 2022, en el aeropuerto Jorge Chávez, dejó como consecuencia tres muertos y el presunto delito a juzgar es homicidio culposo agravado, contra los responsables de la torre de control del citado aeropuerto y los que resulten responsables, por haber incumplido el deber de cuidado y las inobservancias a las reglas de la profesión.

5. ¿Considera usted que habría algún tipo de omisión en los hechos del accidente del Aeropuerto

Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Si, creemos que habría indicios del delito de omisión de funciones, que recaería en Corpac, porque desde un instante hemos sostenido que hubo negligencia en los empleados de la torre de control del aeropuerto y que posiblemente también se hayan advertido fallas en el sistema de aterrizaje del aeropuerto, además, Corpac, ha sabido reconocer que hubo fallas en su sistema y que se debió a un corto circuito ocurrido en el cableado subterráneo que se sitúa bajo la pista de aterrizaje del aeropuerto y que no se le da mantenimiento hace más de 10 años.

6. ¿Cuál es la norma que podría señalar la responsabilidad de un trabajador de Corpac respecto de sus funciones?

Esta entidad también cuenta con una norma para sancionar administrativamente a sus trabajadores, el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas.

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) es la entidad que aplica las sanciones administrativas que establece el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas: La DGAC es la autoridad aeronáutica civil que se encarga de regular, autorizar, registrar, controlar, fiscalizar y sancionar el uso y operaciones de aeronaves. La DGAC también otorga, convalida y renueva los certificados de idoneidad técnica del personal y material aeronáutico. El Director General de Aeronáutica Civil es la autoridad que determina la existencia o no de responsabilidad administrativa y emite la Resolución Directoral que establece la sanción

7. ¿Considera usted qué se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 en contra de los controladores de tránsito aéreo (Corpac) o el supervisor del equipo de rescate (LAP)

Si, porque el accidente ocasionado en el aeropuerto producto de la colisión de la aeronave de LATAM con el vehículo de rescate de los bomberos aeronáuticos, se debió a las presuntas negligencias de los trabajadores de la torre de control de Corpac, al no haberse cumplido con el protocolo de pedir autorización para ingresar a la pista, lo que ocasionó un incendio parcial, y el deceso de tres bomberos

8. ¿Qué grado de autoría o participación considera usted que habría para los investigados en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

La fiscalía provincial penal de turno tendría que haber formalizado denuncia penal contra los presuntos responsables del accidente ocurrido el 18 de noviembre de 2022, en el aeropuerto Jorge Chávez, es por el delito de homicidio culposo agravado a título de autor.

9. ¿Considera usted que existen factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 que generan indemnización?

No, porque los informes respectivos señalan que las causales que podrían haber causado el accidente del 18 de noviembre de 2022, en dicho aeropuerto, se ha debido al factor humano, por cuanto existió una falta de preponderancia en conjunto, no hubo una planificación adecuada, entre Corpac y las entidades responsables del manejo que hayan incidido y contribuido al accidente, lo cual "hubiera permitido analizar y disponer las acciones de mejora en todos los aspectos encontrados, como base para la óptima ejecución del 2do ETR" del 18 de noviembre de ese año.

10. ¿Considera usted que algún tercero civil es responsable por los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Si, considero que sí, porque los trabajadores de la empresa de Corpac, que está involucrado en la

investigación del accidente y considerando que existiría una relación de subordinación, en tal sentido, considero que debe ser considerado tercero civil responsable por los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, para efectos de indemnizar a los deudos.

Santiago Guerrero Huarengu
FISCAL ADJUNTO PROSECUTOR
Segunda Fiscalía Provincial Penal
Corporativa - Línea Civil - Indulto

GUIA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La responsabilidad penal y los factores en el accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez 2022

INDICACIONES: Este instrumento tiene como fin obtener su posición respecto al tema de investigación, en tal sentido, se agradece responder estas interrogantes.

Entrevistado: JULIO CESAR INGA TORRES

Cargo: ABOGADO - MEDIO LIBRE DEL CALLAO

Institución: INPE

1. ¿Considera usted que el Ministerio Público ha analizado el factor humano en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, teniendo en cuenta que decidió formalizar la investigación por homicidio culposo contra gerentes y supervisores de LAP y Corpac, aparte de los controladores?

Considero que gerentes y supervisores igual tienen en mayor o menor medida responsabilidad como los controladores, a razón de la jerarquía y funciones de cada investigado que determinaron su inclusión en las investigaciones por parte del representante del Ministerio Público.

2. ¿Considera usted que el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 genera responsabilidad penal?

El resultado, en si determina la probabilidad de responsabilidad de los investigados, que de por sí, se evidencia actos y omisiones que se encuentran tipificadas en la norma penal y por lo tanto punibles; independientemente de las responsabilidades civiles y administrativas.

3. ¿Considera usted que hay factores ambientales que influyeron en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

No estoy muy enterado al respecto, pero no debe dejarse de lado el factor ambiental que pudo haber influido (pero no determinado), si es que se demuestra por ejemplo algún atisbo de neblina que no dejó observar a los controladores de la torre de control, sin embargo, dado el avance de la tecnología (radares y otros), quedaría relegado a un segundo plano.

4. ¿Considera usted que se debería investigar el delito de homicidio en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Creo sobre todo bajo el alcance del homicidio culposo, hay infracción al deber de cuidado, no hay dolo (no hay intención premeditada de causar ese efecto).

5. ¿Considera usted que habría algún tipo de omisión en los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Si, hay evidencias de que el personal comprendido en las investigaciones, a mérito de los videos y audios (y entiendo documentos de sus respectivas funciones) y declaraciones, que hubo negligencia por omisión en sus funciones que a posteriori causaron el resultado dañoso.

6. ¿Cuál es la norma que podría señalar la responsabilidad de un trabajador de Corpac respecto de sus funciones?

Como institución dependiente del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, se sujeta tanto a sus normas internas y aquellas que la faculta con normas generales, pero sobre ella ante infracción penal están sujetos a las reglas del Código Penal

7. ¿Considera usted que se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 en contra de los controladores de tránsito aéreo (Corpac) o el supervisor del equipo de rescate (LAP)?

Se tiene que demostrar el incumplimiento de sus funciones, la que generaron este hecho, pues ellos pudieron advertirlo (pero por aparente negligencia no lo hicieron), tal vez la falta de coordinación efectiva con el equipo de bomberos (víctimas) o el exceso de confianza en la rutina laboral, consecuentemente si hay indicios de responsabilidad penal.

8. ¿Qué grado de autoría o participación considera usted que habría para los investigados en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

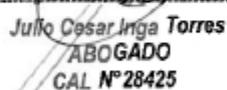
Entiendo que sería coautoría., bajo el contexto de que habría codominio del hecho sometido a la inacción del deber especial de cada trabajador.

9. ¿Considera usted que existen factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 que generan indemnización?

Probablemente, siempre que se demuestre que los trabajadores no tenían los recursos técnicos para avizorar el riesgo, y de igual forma considerar si la parte agravuada (bomberos) tenían carencia técnica (de la cual personalmente no lo creo), lo cual no exenta de responsabilidad penal a los investigados.

10. ¿Considera usted que algún tercero civil es responsable por los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Las empresas LAP y CORPAC evidentemente son terceros civilmente responsables, al ser empleadores de los trabajadores, y como lo menciono el Fiscal hay un grado de subordinación y subsecuente responsabilidad.



Julio Cesar Inga Torres
ABOGADO
CAL N° 28425

FIRMA DEL ENTREVISTADO

GUIA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La responsabilidad penal y los factores en el accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez 2022

INDICACIONES: Este instrumento tiene como fin obtener su posición respecto al tema de investigación, en tal sentido, se agradece responder estas interrogantes.

Entrevistado: *No es necesario volver a escribir*

Cargo: *Fiscal Adjunta Provincial Provisional*

Institución: *Ministerio Público*

1. ¿Considera usted que el Ministerio Público ha analizado el factor humano en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, teniendo en cuenta que decidió formalizar la investigación por homicidio culposo contra gerentes y supervisores de LAP y Corpac, aparte de los controladores?

Opino que el Ministerio Público no ha hecho un análisis integral de los factores humanos que originaron el accidente. Esta investigación se centró de manera inadecuada en los controladores de tránsito aéreo, cuando en realidad se debió enfocar en LAP y el jefe de los bomberos. Específicamente, este último el jefe de bomberos debió considerar la mala organización del ejercicio y decidir no ejecutarlo.

2. ¿Considera usted que el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 genera responsabilidad penal?

No pienso que haya fundamento para imputar responsabilidad penal en este caso, solo responsabilidad civil. Cualquier daño causado, como en este caso la pérdida de vidas humanas, debe ser reparado mediante una indemnización.

3. ¿Considera usted que hay factores ambientales que influyeron en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Dado los eventos relatados en noticieros y la naturaleza particular del accidente que fue en la misma pista, no considero que haya factores ambientales que incidan en los resultados del accidente que menciona.

4. ¿Considera usted que se debería investigar el delito de homicidio en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

En este caso, no procede la investigación por el delito de homicidio, ya que la culpabilidad no está acreditada, pues la muerte de los bomberos fue ocasionada por el impacto del avión y que escapaba del control de los pilotos a esa velocidad y se considera entonces fuerza irresistible.

5. ¿Considera usted que habría algún tipo de omisión en los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

La omisión fue por parte de los bomberos y el encargado del ejercicio que los condujo a la pista, quien debió realizar las coordinaciones y tomar medidas

6. ¿Cuál es la norma que podría señalar la responsabilidad de un trabajador de Corpac respecto de sus funciones?

La normativa aplicable sería el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, donde se encuentran las infracciones administrativas correspondientes para sancionar a los trabajadores de Corpac.

7. ¿Considera usted que se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 en contra de los controladores de tránsito aéreo (Corpac) o el supervisor del equipo de rescate (LAP)?

No se configura la imputación objetiva porque el delito de homicidio necesita un nexo causal claro entre la conducta del sujeto activo y el resultado de muerte. Este elemento no puede acreditarse de manera concluyente respecto a los trabajadores de CORPAC.

8. ¿Qué grado de autoría o participación considera usted que habría para los investigados en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

No se puede atribuir ningún tipo de autoría ni participación a los investigados, ya que no es posible establecer un vínculo causal directo entre sus conductas y el resultado del accidente.

INTERVIEWEE'S SIGNATURE

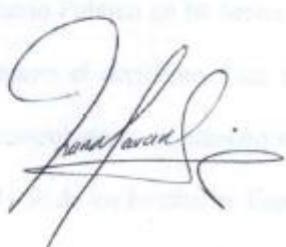
9. ¿Considera usted que existen factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 que generan indemnización?

Los factores técnicos podrían abarcar el hecho de que el camión de bomberos accidentado no contaba con equipo de radiocomunicaciones directa con la torre de control, y solo seguía las instrucciones del jefe de bomberos encargado del ejercicio, pues este sí tenía comunicación con la torre.

10. ¿Considera usted que algún tercero civil es responsable por los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

El gerente de LAP podría considerarse el tercero civil responsable ya que es la mayor autoridad de la empresa que provee del servicio de bomberos al aeropuerto.

Como socio en el despacho de abogados que representa a la familia de los fallecidos, queremos manifestar que en su calidad de abogados de defensa de nuestros hermanos, no tenemos la menor duda de que el accidente ocurrió en cumplimiento de su deber de resguardar la seguridad de los pasajeros y el personal de la aerolínea. Los abogados de la familia de los fallecidos, en su calidad de abogados de defensa, no tienen la menor duda de que el accidente ocurrió en cumplimiento de su deber de resguardar la seguridad de los pasajeros y el personal de la aerolínea.



FIRMA DEL ENTREVISTADO

GUIA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La responsabilidad penal y los factores en el accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez 2022

INDICACIONES: Este instrumento tiene como fin obtener su posición respecto al tema de investigación, en tal sentido, se agradece responder estas interrogantes.

Entrevistado: Luciano López Velásquez

Cargo: Abogado

Institución: Independiente

1. ¿Considera usted que el Ministerio Público ha analizado el factor humano en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, teniendo en cuenta que decidió formalizar la investigación por homicidio culposo contra gerentes y supervisores de LAP y Corpac, aparte de los controladores?

A mi criterio personal el Ministerio Público no analizó el factor humano en base a los bomberos que sufrieron dicho accidente, al parecer fue un error humano de parte de los bomberiles, fue un descuido en la aplicación de la prevención en el trabajo, falta de observación en la delimitación en que ellos debían estar resguardando la circulación del medio de transporte aéreo, por lo que el Ministerio Público no debería formalizar una investigación por homicidio culposo contra los gerente y supervisores de LAP y Corpac, sino una investigación administrativa y

que debería caer en amonestaciones funcionales y aplicar normas laborales que traigan como consecuencia hasta de despidos laborales e indemnizaciones a los deudos del accidente de parte de los trabajadores de Corpac implicados en el accidente y de Corpac como tercero civil responsable.

2. ¿Considera usted que el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 genera responsabilidad penal?

Considero que no genera responsabilidad penal, sino responsabilidad civil, funcional y laboral

3. ¿Considera usted que hay factores ambientales que influyeron en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Considero que no habían factores ambientales que influyeran en el accidente del Aeropuerto, ya que fue en horas del dia, por lo que se presume que fue negligencia de los bomberiles y de los trabajadores de Corpac

4. ¿Considera usted que se debería investigar el delito de homicidio en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Considero que no se debería investigar el accidente como homicidio, sino por negligencia y falta de concentración en sus funciones laborales.

5. ¿Considera usted que habría algún tipo de omisión en los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?
-

Considero que no hubo omisión en los hechos, debido a que la omisión es cuando dejas de actuar si vez que se va producir el peligro, en este caso el accidente, lo que hubo aquí es descoordinación con consecuencia fatal.

6. ¿Cuál es la norma que podría señalar la responsabilidad de un trabajador de Corpac respecto de sus funciones?

Esta entidad también cuenta con una norma para sancionar administrativamente a sus trabajadores, el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas

En este caso se debería aplicar la Ley de Seguridad y Salud en el trabajo, Ley N° 29783.

También se puede aplicar la Legislación Laboral – Ley N° 29479, aplicar las sanciones que están dentro de esta norma.

7. ¿Considera usted que se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 en contra de los controladores de tránsito aéreo (Corpac) o el supervisor del equipo de rescate (LAP)?

Se puede imputar de manera objetiva los hechos del accidente pero dentro de las normas administrativas, laborales y de salud, con sanciones e inhabilitaciones.

8. ¿Qué grado de autoría o participación considera usted que habría para los investigados en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

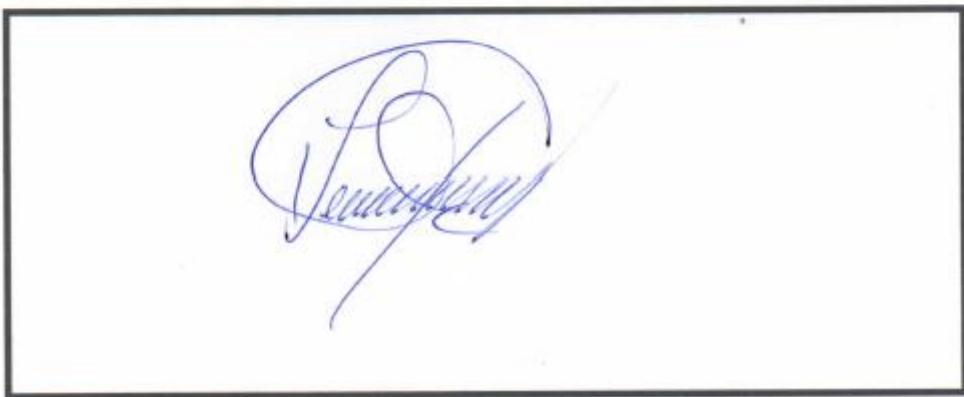
En este caso creo que no se puede hablar de autoría, ya que nadie a estado predisposto a cometer un delito, nadie ha tenido el dominio de voluntad de afectar a alguien ante el cuerpo y la salud.

9. ¿Considera usted que existen factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 que generan indemnización?

Factores técnicos claro que existieron, que podrían ser los hábitos de trabajo inadecuados, incorrectos por falta de comunicación y orientación de ambas partes trabajadores de Corpac, como trabajadores bomberiles

10. ¿Considera usted que algún tercero civil es responsable por los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Claro que existe un tercero civil responsable que es la empresa de Corpac, que tiene que cubrir con la reparación civil e indemnización por daños y perjuicios a los familiares de los causantes, que en este caso fueron tres.



FIRMA DEL ENTREVISTADO

GUIA DE ENTREVISTA

TÍTULO: La responsabilidad penal y los factores en el accidente aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez 2022

INDICACIONES: Este instrumento tiene como fin obtener su posición respecto al tema de investigación, en tal sentido, se agradece responder estas interrogantes.

Entrevistada: Katty Noely, Garay Cervantes

Cargo: Abogada CAH 4587

Institución: Ministerio Público

1. ¿Considera usted que el Ministerio Público ha analizado el factor humano en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022, teniendo en cuenta que decidió formalizar la investigación por homicidio culposo contra gerentes y supervisores de LAP y Corpac, aparte de los controladores?

Considero que sí se ha analizado el factor humano como un factor de contribución al resultado del accidente, dado que LAP, como administradora del aeropuerto, y Corpac, como responsable del control de las operaciones aéreas, tenían roles fundamentales en garantizar la seguridad. La falta de coordinación efectiva entre estas entidades o la ausencia de protocolos claros pudo haber creado un escenario donde se permitió la presencia simultánea de un avión y un vehículo en la misma pista, lo que derivó en el fatídico accidente.

2. ¿Considera usted que el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 genera responsabilidad penal?

Sí, se genera responsabilidad penal en este caso, dado que para imputar un delito culposo es necesario demostrar la inobservancia de un deber objetivo de cuidado. En este contexto, los funcionarios tanto de LAP como de Corpac habrían infringido deberes esenciales asociados a la gestión y supervisión de operaciones aeroportuarias, cuyo incumplimiento contribuyó al resultado trágico.

3. ¿Considera usted que hay factores ambientales que influyeron en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

De los hechos difundidos en los medios de comunicación, no se desprende que las condiciones climáticas hayan influido en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez el 18 de noviembre de 2022. No se han reportado situaciones como lluvia, neblina u otros fenómenos meteorológicos que dificultaran la comunicación o la coordinación entre los operadores. Sin embargo, se ha señalado como un posible factor el cansancio de los funcionarios de Corpac, lo que podría haber afectado su capacidad de atención, concentración y toma de decisiones en el desempeño de sus funciones. Este aspecto del factor humano merece especial análisis, ya que la fatiga laboral en un entorno de alta exigencia operativa puede generar errores que, combinados con posibles deficiencias en los protocolos de seguridad, contribuyen a incidentes de esta magnitud. Por tanto, aunque los factores ambientales tradicionales, como el clima, no parecen haber sido determinantes, el entorno operativo, junto con las condiciones laborales de los funcionarios, podría haber influido indirectamente en el accidente.

4. ¿Considera usted que se debería investigar el delito de homicidio en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Considero que sí, en la medida que se trata de un delito de homicidio culposo, que está tipificado en el Código Penal, por tanto es posible de esclarecimiento para determinar a los responsables de este resultado lesivo.

5. ¿Considera usted que habría algún tipo de omisión en los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Si podría imputarse una forma de omisión imprópria, para determinar la responsabilidad penal de los funcionarios de LAP y Corpac, siempre que se acredite que tenían una posición de garante, omitieron cumplir con su deber objetivo de cuidado y que esa omisión fue determinante para el resultado trágico.

6. ¿Cuál es la norma que podría señalar la responsabilidad de un trabajador de Corpac respecto de sus funciones?

Está claro que las reglas objetivas de cuidado están en sus normas de carácter reglamentario, así como también las que pudo haber emitido el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, lo cual será idóneo tener en cuenta para ver las funciones y roles en específico de cada funcionario que tuvo intervención el día de los hechos.

7. ¿Considera usted que se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de

2022 en contra de los controladores de tránsito aéreo (Corpac) o el supervisor del equipo de rescate (LAP)?

Considero que sí, porque se podría imputar de manera objetiva los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 en contra de los controladores de tránsito aéreo (Corpac) y el supervisor del equipo de rescate (LAP), basándonos en el incumplimiento de sus deberes objetivos de cuidado y la responsabilidad que recae sobre ellos debido a sus roles específicos dentro de la operación aeroportuaria.

8. ¿Qué grado de autoría o participación considera usted que habría para los investigados en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

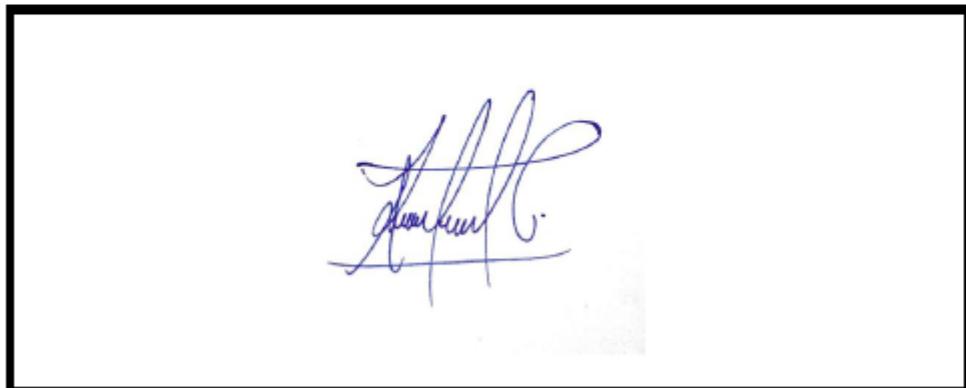
Dado que se trata de un delito culposo, todos los investigados podrían responder a título de autores si se demuestra que su omisión o negligencia fue directamente responsable del accidente. No cabe la figura de complicidad en este tipo de delito, ya que no se requiere de una intención común entre las partes para que ocurra el resultado.

9. ¿Considera usted que existen factores técnicos en el accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022 que generan indemnización?

Podría ser que sí, en lo elemental en la falta de comunicación entre los funcionarios de LAP y Corpac, que pudieron haber ocasionado el resultado.

10. ¿Considera usted que algún tercero civil es responsable por los hechos del accidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 18 de noviembre de 2022?

Sí, considero que tanto LAP como Corpac pueden ser responsables como terceros civiles en los hechos del accidente ocurrido en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez el 18 de noviembre de 2022. Esto se debe a que, en su calidad de administradores y controladores del aeropuerto y las operaciones aéreas, tenían la obligación de implementar protocolos de seguridad y medidas adecuadas para prevenir eventos como este.



FIRMA DEL ENTREVISTADO