

# PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

## Escuela de Posgrado



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

Trabajo de Investigación para obtener el grado académico de  
Maestro en Gobierno y Políticas Públicas

que presentan:

*Oscar Arones Canova*  
*Luis Alberto Tafur Roque*

Asesor:

*Juan Carlos Rivero Isla*

Lima, 2024

## Informe de Similitud

Yo, Juan Carlos Rivero Isla, docente de la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor del Trabajo de Investigación titulado 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, de los autores Luis Alberto Tafur Roque y Oscar Arones Canova; dejo constancia de lo siguiente:

-El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 20%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software Turnitin el 06/05/2024.

-He revisado con detalle dicho reporte y el Trabajo de Investigación y no se advierte indicios de plagio.

-Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 20 de Junio de 2024

Apellidos y nombres del asesor / de la asesora: <u>Juan Carlos Rivero Isla</u>	
DNI: 44042779	Firma:
ORCID: 0000-0002-1315-7184	

## RESUMEN

En el desarrollo de las actividades aéreas que vienen realizando las aeronaves que ejecutan la categoría de vuelo denominada “aviación civil en el Perú”, existe la posibilidad de que ocurra un accidente de aviación, el cual puede ocasionar muertes o lesiones a las personas, así como daños al equipo.

En este contexto, cuando ocurren estos tipos de siniestros, la ley de aeronáutica civil peruana establece que, estos eventos deben ser investigados, desde el punto de vista aeronáutico, por una junta que se forma para tal efecto, el cual se denomina “Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA)”. Las indagaciones que realizan estas juntas se efectúan desde el punto de vista de la seguridad operacional y solo buscan establecer las causas de dicho desastre, con la finalidad de emitir las recomendaciones del caso a fin de que no vuelvan a ocurrir accidentes con causas similares y no son de carácter punitivo, es decir no buscan determinar responsabilidades penales, civiles o administrativas.

Ahora, esta misma ley de aeronáutica civil establece que, las autoridades policiales o judiciales del Perú, pueden iniciar investigaciones independientes a las investigaciones que realizan estas juntas, en vista que son de carácter público. Por esta razón, cuando vienen ocurriendo accidentes de esta naturaleza en el Perú, en donde se hayan producido muertes o sean de gran trascendencia, así como por las circunstancias del suceso, han hecho presumir que se ha cometido un delito doloso o culposo, el Ministerio Público (MP) viene iniciando investigaciones paralelas, encargándole a cualquier unidad de la PNP a nivel nacional para que realice las investigaciones preliminares del caso. Esto en vista que la legislación policial no contempla que unidad debe de investigar. Sin importarle al MP si estas unidades policiales se encuentran capacitadas o tienen experiencia para investigar estos tipos de siniestros.

Entonces, y debido a que, el personal policial que, por disposición fiscal, viene investigando estos accidentes, desconocen de los procedimientos correctos de investigación que existen para tal efecto, así como no tienen experiencia en el campo aeronáutico, no vienen realizando las diligencias preliminares de investigación, en forma correcta y lo más prontamente posible, en forma simultánea y paralela a la investigación que realiza la CIAA. Indicándose que se vuelve crítico debido a que, estas diligencias deben ser realizadas en forma correcta, por personal policial con conocimiento en la materia y lo más prontamente posible, en forma paralela y simultánea a la investigación que realiza la CIAA. A fin de que no exista el riesgo de que puedan ser borradas las evidencias o huellas del delito, si lo hubiera, con la finalidad de poder llegar a la verdad de los hechos y poder esclarecer las causas o circunstancias del mismo y de ser el caso establecer las responsabilidades administrativas, civiles o penales de los presuntos infractores.

Entonces, se llega a la conclusión, producto de la indagación realizada, que se viene presentando el problema público que es materia de este proyecto de innovación, el cual se denomina “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, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú”.

Por consiguiente y para mitigar o minimizar el problema público materia del presente. Los investigadores han llegado a la conclusión que la solución se daría con la implementación de un paquete de intervenciones, los cuales son:

- Modificación del Artículo 20 del Reglamento de la Ley de la PNP, para incrementar la función de investigación de estos tipos de accidentes a nivel nacional a la División de Seguridad Aérea (DIVSEGAER) de la Dirección de Aviación Policial (DIRAVPOL)
- Formulación de una Guía de procedimientos, a fin de que sirva de instrumento normativo, con la finalidad de que establezca las funciones y procedimientos a seguir de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) de la DIRAVPOL.

- Formulación de un Manual de Investigación de Accidentes de Aviación Civil a fin de que sirva de consulta metodológica para investigar estos tipos de accidentes.

## ABSTRACT

In the development of the aerial activities carried out by the aircraft that carry out the category of flight called “civil aviation in Peru”, there is the possibility of an aviation accident occurring, which can cause death or injury to people, as well as such as damage to equipment.

In this context, when these types of accidents occur, the Peruvian civil aviation law establishes that these events must be investigated, from an aeronautical point of view, by a board that is formed for this purpose, which is called the “Commission of Aviation Accident Investigation (CIAA)”. The investigations carried out by these boards are carried out from the point of view of operational safety and only seek to establish the causes of that disaster, with the purpose of issuing the appropriate recommendations so that accidents with similar causes do not occur again. They are not punitive in nature, that is, they do not seek to determine criminal, civil or administrative responsibilities.

Now, this same civil aviation law establishes that the police or judicial authorities of Peru can initiate investigations independent of the investigations carried out by these boards, given that they are public in nature. For this reason, when accidents of this nature occur in Peru, where deaths have occurred or are of great significance, as well as the circumstances of the event, it has been presumed that an intentional or culpable crime has been committed, the Ministry Publico (MP) has been initiating parallel investigations, entrusting any PNP unit nationwide to carry out preliminary investigations of the case. This is given that police legislation does not contemplate which unit should investigate. The MP does not care if these police units are trained or have experience to investigate these types of accidents.

Then, and because the police personnel who, by fiscal provision, have been investigating these accidents, are unaware of the correct investigation procedures that exist for this

purpose, as well as they do not have experience in the aeronautical field, they have not been carrying out the preliminary procedures. investigation, correctly and as promptly as possible, simultaneously and parallel to the investigation carried out by the CIAA. Indicating that it becomes critical because these procedures must be carried out correctly, by police personnel with knowledge of the matter and as promptly as possible, in parallel and simultaneous to the investigation carried out by the CIAA. So that there is no risk that the evidence or traces of the crime may be erased, if any, in order to be able to reach the truth of the facts and be able to clarify the causes or circumstances of the crime and, if applicable, establish the administrative, civil or criminal responsibilities of the alleged offenders.

Then, the conclusion is reached, as a result of the investigation carried out, that the public problem that is the subject of this innovation project is being presented, which is called "Deficient investigation work of civil aviation accidents that the National Police of Perú has been carrying out, from 2003 to July 31, 2023, where aircraft that carry out commercial aviation and general aviation in Peru are involved.

Consequently, and to mitigate or minimize the public problem that is the subject of the present. The researchers have come to the conclusion that the solution would come with the implementation of a package of interventions, which are:

- Modification of Article 20 of the Regulations of the PNP Law, to increase the investigation function of these types of accidents at the national level to the Air Safety Division (DIVSEGAER) of the Police Aviation Directorate (DIRAVPOL)
- Formulation of a Procedures Guide, in order to serve as a regulatory instrument, with the purpose of establishing the functions and procedures to be followed by the Civil Aviation Accident Investigation Board (JIAAC) of the DIRAVPOL.
- Formulation of a Civil Aviation Accident Investigation Manual to serve as a methodological consultation to investigate these types of accidents.

## ÍNDICE

	Pág
Informe de similitud	ii
Resumen	iii
Abstract	v
Índice	vii
Índice de tablas	ix
Introducción	1
Capítulo I Definición y descripción del problema	3
1.1 Redacción formal del problema	3
1.2 Marco conceptual del problema	11
1.3 Arquitectura del problema	12
1.4 Marco institucional y normativo del problema	16
1.4.1 Marco Institucional	16
1.4.2 Marco normativo	16
Capitulo II Causas del problema	18
2.1 Marco teórico sobre las causas del problema	18
2.2 Causas del problema	24
Capitulo III Diseño del prototipo	32
3.1 Desafío de innovación	32
3.2 Experiencias previas para hacer frente al Desafío de innovación	33
3.2.1 Generación de ideas	35

3.2.2 Agrupación de ideas	37
3.3 Proceso de conceptualización y prototipado	40
3.3.1 Proceso de conceptualización de la nueva idea	40
3.4 Concepto y prototipo final de innovación	43
3.4.1 Concepto final de innovación	43
3.4.2 Prototipo de alta resolución	47
Capítulo IV Análisis de deseabilidad, factibilidad y viabilidad del prototipo	49
4.1 Análisis de deseabilidad	49
4.2 Análisis de factibilidad	51
4.3 Análisis de viabilidad	53
CONCLUSIONES	56
BIBLIOGRAFÍA	59
ANEXOS	
Anexo 01: Descripción de los tres problemas públicos identificados, así como la identificación del problema público seleccionado.	61
Anexo 02: Matriz de consistencia del diseño de investigación sobre la arquitectura del problema público.	62
Anexo 03: Matriz de consistencia del marco teórico causal	66
Anexo 04: Matriz de consistencia del análisis causal del problema público.	67
Anexo 05: Lista de personas entrevistadas	68
Anexo 06: Matriz de análisis de entrevistas	69
Anexo 07: Entrevistas realizadas	93
Anexo 08: Hoja de recomendación Nro. 001-2023-ENFPP-PNP	176
Anexo 09: Proyecto de Guía de Procedimientos para las juntas de investigación de accidentes de aviación civil de la Dirección de Aviación Policial.	180
Anexo 10: Proyecto de Manual de Investigación de Accidentes de	

## Índice de tablas

Tabla Nro. 01	accidentes aéreos con mayores consecuencias fatales en el Perú.	5
Tabla Nro. 02	accidentes aéreos 2022-2023.	20
Tabla Nro. 03	árbol de problemas	31
Tabla Nro. 04	jerarquización de causas	32
Tabla Nro. 05	generación de ideas.	35
Tabla Nro. 06	agrupación de ideas.	38
Tabla Nro. 07	priorización de ideas	39
Tabla Nro. 08	conceptualización de la nueva idea.	40
Tabla Nro. 09	concepto final de innovación.	43
Tabla Nro. 10.	categorización del nivel de deseabilidad	51

## INTRODUCCION

La aviación civil en el Perú, viene a ser el conjunto de actividades aéreas, las cuales son realizadas por las empresas y/o líneas aéreas peruanas, las mismas que llevan a cabo, aviación comercial y/o aviación general, excluyéndose de estas, a las actividades aeronáuticas realizadas por la aviación militar y aviación policial. Toda actividad de aviación, está expuesta a peligros, los cuales vienen a ser aquellas condiciones inherentes a las actividades aéreas que pueden generar accidentes o incidentes, así como pueden contribuir al mismo.

En este contexto, los accidentes de aviación civil, son aquellos sucesos catastróficos, cometidos generalmente en forma culposa, en donde participa una aeronave civil y que puede ocasionar la muerte o lesiones de personas, así como daños a los equipos.

En el Perú, de acuerdo a lo establecido en la legislación aeronáutica peruana, cuando ocurre un accidente de este tipo, este es investigado, exclusivamente desde el punto de vista aeronáutico, por la CIAA, el cual es nombrado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (MTC). Esta comisión tiene como único objetivo de investigación, determinar las causas del accidente, para emitir las recomendaciones del caso, con la finalidad de que no vuelvan a ocurrir accidentes con las mismas causas. Haciéndose hincapié que, las investigaciones que realizan estas juntas no tienen como finalidad, determinar responsabilidades desde el punto de vista penal, civil o administrativo.

Ahora, esta legislación aeronáutica también establece que, las investigaciones que realizan estas Juntas, son independientes de las investigaciones que pueden realizar las autoridades policiales o judiciales en el Perú. De manera que, cuando vienen ocurriendo accidentes de esta naturaleza en el Perú, donde se hayan producido muertes o sean de gran trascendencia, y las circunstancias del suceso han hecho presumir la presunta comisión de un delito doloso o culposo, el MP viene iniciando las investigaciones del caso, solicitándole a cualquier unidad de la PNP a nivel nacional, dependiendo donde haya ocurrido el siniestro, la realización de las diligencias preliminares de investigación. Esto en vista que la legislación policial no contempla que unidad de la PNP debe de investigar estos accidentes. Sin importarle al MP si esta unidad policial se encuentra capacitada para realizar estas investigaciones o si tiene experiencia para hacerlo.

En este orden de ideas, en el cumplimiento de la disposición fiscal, el personal policial que participa en dichas investigaciones, tiene poco o nulo conocimiento en investigación de accidentes aéreos, esto debido a que no se encuentran debidamente capacitados en investigaciones de este tipo, así como no tienen experiencia en el campo aeronáutico. Argumentándose que se vuelve crítico debido a que, estas diligencias deben ser realizadas en forma correcta, por personal policial con conocimiento en la materia y lo más prontamente posible, en forma paralela y simultánea a la investigación que realiza la CIAA. A fin de que no exista el riesgo de que puedan ser borradas las evidencias o huellas del delito, si lo hubiera, con la finalidad de poder llegar a la verdad de los hechos y poder esclarecer las causas o circunstancias del mismo y de ser el caso establecer las responsabilidades administrativas, civiles o penales de los presuntos infractores.

Por consiguiente, se llega a la conclusión que, se viene presentando el problema público materia del presente, el cual se denomina “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.

En este sentido, en el Capítulo I se describe la definición y descripción del problema, en el cual se sustenta la existencia del problema público, materia de investigación. En el Capítulo II se presenta las varias causas directas e indirectas que dan origen y mantienen la existencia del problema público. El Capítulo III está relacionado al diseño del prototipado, así como el prototipo de alta resolución, esto para mitigar o reducir el problema público y por último en el Capítulo IV se define el análisis de deseabilidad, factibilidad y viabilidad. Finalizando, se explican las conclusiones a las que se han arribado.

# CAPITULO I

## DEFINICION Y DESCRIPCION DEL PROBLEMA.

### 1.1. Redacción formal del problema

La aviación civil en el Perú, viene a ser el conjunto de actividades aéreas, vinculadas al empleo de aeronaves de naturaleza civil, las mismas que realizan vuelos de aviación comercial y aviación en general. Estas actividades aéreas, están reguladas por normas, tanto internacionales como nacionales que emiten para tal efecto la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Toda actividad de aviación está expuesta a peligros, los cuales vienen a ser aquellas condiciones capaces de ocasionar un accidente o incidente o contribuir al mismo.

En este contexto, un accidente de aviación viene a ser un suceso de naturaleza catastrófica, en el cual participa una aeronave y puede ocurrir en tierra o en vuelo. Es considerado desde el momento en que un ser humano entra a una aeronave con la finalidad de ejecutar un vuelo y el momento en que todas las personas hayan desembarcado de la misma (artículo 302 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú-Ley 27261). Asimismo, señala que esta acción ocasiona muertes o lesiones a la tripulación o a cualquier persona por hallarse en la aeronave o por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, así como la destrucción total o parcial de la aeronave o produce daños a la misma.

Los accidentes de aviación por lo general se producen de forma culposa, debido a un error humano, siendo este el principal factor que se tiene en cuenta, cuando se realizan las investigaciones correspondientes para establecer la causa determinante de un accidente aéreo. En el Perú, cuando ocurre un accidente de este tipo en donde haya participado una aeronave de naturaleza civil, el artículo Nro. 154.1 de la Ley 27261 Ley de Aeronáutica Civil, establece que dicho evento catastrófico es investigado, desde el punto de vista aeronáutico, por la CIAA. Dicha comisión es independiente de la DGAC, pero depende del MTC. Está conformada por CINCO (05) miembros debidamente capacitados, pudiéndose

considerar la inclusión de personal adicional especializado, si la situación lo requiere.

La investigación de un accidente de aviación es de **carácter público** y toda indagación que realiza la CIIA tiene como único objetivo llegar a establecer cuáles fueron las causas que originó dicho accidente aéreo, esto con la finalidad de emitir las recomendaciones correspondientes a fin de que no vuelvan a ocurrir en el futuro accidentes con causas similares. Indicándose que dicha investigación no está orientada a establecer culpas o **responsabilidades de tipo penal, civil o administrativo** y es independiente de todo procedimiento de investigación que puedan realizar las autoridades judiciales o policiales peruanas, quienes efectúan su investigación de manera independiente al que realiza dicha CIIA. (artículo Nro. 154.1 de la Ley 27261 Ley de Aeronáutica Civil).

En este contexto, y sobre lo arriba mencionado se indica que, en nuestro país, las autoridades competentes para realizar investigaciones por la presunta comisión de delitos, ya sea dolosos o culposos, y por ende investigar un accidente de aviación civil de manera independiente a las investigaciones realizadas por la CIIA, son:

1. Ministerio Público (MP): Dicha institución del estado se encarga de conducir desde el inicio, las investigaciones del caso, ante la ocurrencia de un delito. Es el titular de la acción penal y tiene el deber de la carga de la prueba. Asimismo, controla jurídicamente los actos de investigación que realiza la PNP. (D.L Nro. 957- código Procesal Penal-CPP)
2. Policía Nacional del Perú (PNP): Dicha institución estatal, de conformidad al D.L Nro. 1267- Ley de la PNP- tiene como una de sus funciones, realizar las labores de investigación policial, ya sea por iniciativa propia o por disposición fiscal, en concordancia con el CPP u otras leyes de la materia. Deduciéndose de esto que la PNP tiene competencia para realizar una investigación cuando ocurra un accidente de aviación en donde lleguen a participar aeronaves de naturaleza civil si así lo dispone el MP en calidad de titular de la acción penal (CPP D.L 957)

En el Perú, desde el año 2003 hasta el 31 de julio del 2023, han ocurrido un total de 67 accidentes aéreos que han ocasionado muertes o lesiones, así como daños al equipo. En este orden de ideas, los accidentes de aviación civil, que han generado mayores consecuencias fatales, son los que se muestran en el siguiente cuadro:

Tabla N.ro. 01 accidentes aéreos con mayores consecuencias fatales en el Perú.

Fecha y lugar del accidente	Características Del accidente	Número de fallecidos	Causas del accidente según la CIIA	Existencia de investigación policial y/o fiscal
09 de enero del 2003, en el cerro Collorque, cerca de Chachapoyas	Un avión Fokker de la empresa TANS impacto con el cerro mientras se acercaba al aeropuerto de la ciudad.	04 tripulantes y 46 pasajeros	Complacencia y falta de comunicación efectiva de la tripulación. La tripulación se confió y no siguió los procedimientos establecidos. Asimismo, se determinó que el ambiente laboral no era bueno.	Existió investigación policial y fiscal, pero fue archivada.
23 de agosto del 2005, en Pucallpa.	Un avión Boeing 737-244 de la empresa TANS PERU, impacto contra el suelo mientras se encontraba en aproximación al aeropuerto de Pucallpa	40 personas	Error de la tripulación al no seguir los procedimientos de vuelo por malas condiciones meteorológicas.	Existió investigación policial y fiscal, pero fue archivada.
09 de abril del 2008, en Ica.	Un avión Cessna U 206C se estrelló contra una vivienda cuando se encontraba aproximándose al aeropuerto de Nazca.	05 personas	Falta de combustible en el motor ocasiono que este se apagara en vuelo	No existió investigación policial ni fiscal
07 de abril del 2013, en la zona de Curaray, cerca del río Arabela, Distrito de Napo, Provincia de Maynas, Loreto.	Un helicóptero MI-17 de la empresa HELIPAC se estrelló contra el suelo antes de llegar a su destino.	13 personas	Fallas mecánicas que ocasionó que, la aeronave explotara en vuelo, rompiéndose en pedazos.	No existió investigación policial ni fiscal.

04 de febrero del 2022, cerca al aeródromo María Reiche en Nazca.	Una aeronave Cessna 207, se estrelló contra el suelo, explotando, inmediatamente después del despegue.	07 fallecidos	Falla mecánica que ocasionó que el motor se apagara en vuelo	La fiscalía dispuso que la Comisaría de turismo de Nazca realice la investigación.
18 de noviembre del 2022, en la pista de aterrizaje de Lima (AIJCH)	Colisión en tierra, entre un avión de la empresa LATAM y un vehículo bombero, al momento que la aeronave se disponía a despegar	Tres bomberos muertos.	Falla de coordinación entre el personal de CORPAC y personal de Lima Airport Partners. Se indica que este informe final de la CIAA a la fecha se encuentra objeto de apelación por LAP.	La fiscalía dispuso que la División de Investigación de Accidentes de Tránsito-PNP (DIVPIAT) sea responsable de la investigación.
28 de julio del 2023, en el mar de Huanchaco, departamento de Trujillo	Una aeronave Cessna 172 de la empresa de aviación Juan Bielovucic, cayó al mar de Huanchaco	01 muerto y 03 desaparecidos		La fiscalía viene realizando personalmente la investigación en coordinación con la MGP.

Fuente: adaptado de Aviación Safety Network

Especial atención merece las controversias suscitadas a raíz de la conclusión a que ha arribado la CIAA, respecto a la investigación efectuada con relación al accidente de aviación ocurrido el 18 de noviembre del 2022, derivado de la colisión de un avión de la línea aérea comercial LATAM con un vehículo automotor que cumplía las funciones de unidad bomberil en el aeropuerto internacional Jorge Chávez, producto del cual fallecieron los tres bomberos del camión. Al respecto, el informe final de dicha comisión ha indicado que el hecho se debió a una falla de coordinación entre el personal de CORPAC que cumplía servicios en la torre de control y personal de Lima Airport Partners (LAP), no precisando mayores detalles del hecho y ocultando algunos sucesos relevantes. (Informe Final accidente de aviación N°008-2022 CIAA de 23SET2023).

En tal sentido, a la fecha, LAP, ha presentado un recurso de apelación para anular dicho informe final, esto debido a que indican que no se ha hecho una buena investigación y que hay deficiencias en la determinación de las verdaderas causas que ocasionaron el accidente. Señalan que el análisis no es preciso y que la transcripción de los audios de las conversaciones efectuadas entre personal de CORPAC, de servicio en la torre de control y los bomberos que se encontraban

en el camión que colisionó con el avión, están incompletas y no siguen una secuencia cronológica que hace que no se pueda ver el contexto de la coordinación. Concluyendo LAP que la CIAA ha mentido en su informe final. (comunicado Lima Airport Partners 30OCT2023)

En este contexto, y respecto a los audios cortados indicados por LAP, es menester indicar que, a un año del accidente, ha aparecido un video que ha captado todo lo que sucedió en la torre de control momentos antes y después del accidente. En dicho video, se aprecia que los operadores de CORPAC responsables del tránsito aéreo, momentos previos al accidente, se encuentran cansados, con sueño y cumplen sus funciones en forma irresponsable y que el supervisor de tránsito aéreo si tuvo conocimiento de que el camión bomberil deseaba ingresar a la pista de aterrizaje y no le comunicó esta información al controlador respectivo para que adopte las acciones del caso. Indicándose aquí que esta descoordinación fue la causa determinante del accidente.

Más grave aún, es lo que muestra el video respecto a lo que ocurre en la torre de control momentos después del accidente. En este se aprecia que posterior al siniestro, todos los responsables del hecho, acuerdan entre sí, en no decir lo que verdaderamente ha ocurrido, lo que significa que, con estas conductas, se estaría configurando el delito de encubrimiento.

En una entrevista realizada al abogado Luis LAMAS PUCCIO, este penalista ha señalado que, las conductas mostradas por estos operadores de CORPAC no solo constituyen actos negligentes, sino hasta cierto punto constituyen conductas dolosas. Concluyendo dicho abogado que los comportamientos de los operadores de CORPAC se encuadrarían dentro de las figuras delictivas de homicidio doloso y encubrimiento. Asimismo, indica que, estas responsabilidades penales alcanzarían no solo a dichos operadores en forma individual, sino también a CORPAC como ente corporativo encargado de las funciones de estos.

Ahora, investigar un accidente aéreo no es lo mismo que investigar otros tipos de accidentes, ya que los accidentes aeronáuticos son muy complejos de investigar, debido a que tienen características de ocurrencia distintas. A saber, un investigador de accidentes de aviación tiene que haber realizado el curso de

investigación de accidentes aéreos, así como tener experiencia y conocimientos en el campo aeronáutico tales como: principios generales de funcionamiento de las aeronaves, limitaciones y performance de estas, aerodinámica de vuelo, meteorología de aviación, fraseología aeronáutica entre otros. Indicándose aquí que tanto la capacitación en estos tipos de investigaciones, así como la experiencia en aviación solo se obtienen cuando se ha laborado en unidades de aviación, ya sea en la aviación civil como en la militar o policial, en vista que estos cursos no son dictados en otras unidades académicas ajenas a la aviación.

A la fecha, existen muchos motivos que vienen ocasionando el problema público materia del presente proyecto de innovación, siendo entre estos los siguientes:

1. El poco o nulo conocimiento en investigación de accidentes de aviación de parte del personal policial interviniente. Esto en razón a que la Fiscalía le viene designando a cualquier unidad de la PNP a nivel nacional para que investigue, dependiendo de donde haya ocurrido el hecho. (ver tabla Nro. 01)
2. La no participación del personal especializado de la Dirección de Aviación Policial (DIRAVPOL) en la realización de las diligencias preliminares de investigación.
3. La no ejecución de las diligencias urgentes e imprescindibles en el lugar del accidente de parte del personal policial interviniente para el esclarecimiento de los hechos.
4. La demora en la entrega del informe final de la CIAA a la PNP.
5. La falta de cooperación de la CIAA con la PNP y el MP.
6. La dificultad para llegar al lugar donde ha ocurrido el accidente, sobre todo si este ha ocurrido en zonas remotas o inhóspitas.
7. La falta de presupuesto necesario, la presión política, mediática y de los medios de comunicación, entre otros.

Sobre los motivos arriba mencionados, también es necesario indicar que, se presenta otra causa y es que existe un vacío en la legislación de la PNP, ya que esta no establece cual es la unidad policial que tiene como función, la investigación de este tipo de siniestros en el Perú. Motivo por el cual, el MP le viene designando a cualquier unidad policial, dependiendo del lugar donde haya ocurrido el suceso, a fin de que realice las diligencias preliminares e investigaciones correspondientes, sin interesarle si esa unidad policial cuenta con personal especializado para investigar estos tipos de accidentes, así como si tienen experiencia en el campo aeronáutico. Para mayor ejemplo se menciona los accidentes detallados en la Tabla Nro. 01, del año 2022 y 2023. Siendo los sgtes:

1. Accidente aéreo ocurrido el 18 de noviembre del 2022. Aquí el MP le encargó a la DIVPIAT PNP, que realice las investigaciones preliminares correspondientes, a pesar que esta unidad especializada no tiene tácitamente establecido en la normativa policial, la función de investigación de accidentes aéreos a nivel nacional. Aquí se indica que consultado telefónicamente el Jefe de la DIVPIAT PNP, este ha indicado que, a la fecha de la entrevista, esta unidad policial no había formulado algún informe al respecto para el MP y que solo estaba esperando el informe final de la CIAA para pronunciarse.
2. Accidente aéreo del 04 de febrero del 2022, en el departamento de Ica, donde un avión se estrelló cerca al aeródromo María Reiche en Nazca, falleciendo un total de 7 personas. En esta ocasión la Fiscalía dispuso que la Comisaria de turismo de Nazca realice la investigación policial. También se indica aquí que, consultado telefónicamente el jefe de la Comisaria de turismo de NAZCA, este ha indicado que, a la fecha de la entrevista, esta unidad policial no había formulado algún informe al respecto para el MP y que solo estaba esperando el informe final de la CIAA para pronunciarse.
3. Accidente de aviación ocurrido el día 28 de julio del 2023 en el mar de Huanchaco del departamento de Trujillo. Una avioneta Cessna 172 de la empresa de aviación Juan Bielovucic, cayó al mar, falleciendo 01 pasajero

y 03 se encuentran desaparecidos. Según la DIVINCRI PNP de Trujillo, el MP viene realizando la investigación con apoyo de la Marina de Guerra del Perú. En este contexto, dicho Jefe de la DIVINCRI PNP TRUJILLO, ha indicado que, la PNP a la fecha de la consulta telefónica, no había formulado algún documento para el MP, tampoco no había realizado algún acto de investigación al respecto.

Sobre lo arriba indicado, es menester precisar que la DIRAVPOL, es la única unidad especializada de aviación de la PNP, que actualmente cuenta con personal policial altamente capacitado, con experiencia en aeronáutica obtenida a lo largo de su carrera profesional e implementada con diferentes cursos de capacitación y especialización en investigación de accidentes aéreos. Sin embargo, no se le ha establecido, por normativa policial, la función de la investigación de estos tipos de accidentes a nivel nacional. En este sentido el Artículo Nro. 20 del D.S Nro. 026-2017.IN Reglamento del D.L. Nro. 1267 Ley de la PNP, señala que la DIRAVPOL PNP, a través de la DIVSEGAER, solo tiene como función la de “establecer las causas de los accidentes de naturaleza policial, a fin de realizar las acciones correctivas necesarias y evitar que se repitan”.

En consecuencia, y debido a las múltiples causas mencionadas anteriormente, se puede establecer que, la PNP viene realizando una deficiente labor de investigación de los accidentes de aviación civil en donde estén involucradas aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú. Pero de todas estas, la causa que más afecta a este problema es que el personal policial que participa en dichas investigaciones, tiene poco o nulo conocimiento en investigación de accidentes aéreos, esto debido a que no se encuentran debidamente capacitados en investigaciones de este tipo, así como no tienen experiencia en el campo aeronáutico. Argumentándose que esta causa se vuelve crítica debido a que, cuando ocurre un accidente de esta clase y el Ministerio Público le dispone a la PNP que realice las diligencias preliminares de investigación. Estas deben ser realizadas en forma correcta, por personal policial especializado y lo más prontamente posible, en forma paralela y simultánea a la investigación que realiza la CIAA. A fin de que no exista el riesgo de que puedan

ser borradas las evidencias o huellas del delito, si lo hubiera, con la finalidad de poder llegar a la verdad de los hechos y poder esclarecer las causas o circunstancias del mismo y de ser el caso establecer las responsabilidades administrativas, civiles o penales de los presuntos infractores.

## 1.2 Marco conceptual del problema

Con el propósito de centrarnos dentro del contexto de la problemática esbozada líneas arriba, la cual lleva como título “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 de 2023, a nivel nacional, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú”, es preciso definir ciertos conceptos que van a ser de utilidad en la resolución del problema materia de estudio. Los cuales son:

Aeronave. - Una aeronave es aquel vehículo aéreo con o sin motor, tripulado que gracias a sus características aerodinámicas le permite desplazarse por el aire.

Aeronave civil. - Una aeronave civil es aquel vehículo aéreo con motor y tripulado que realiza actividades de aviación comercial, es decir realiza transporte de pasajeros y carga. Dichas aeronaves se encuentran bajo el control y regulación de las normas aeronáuticas civiles que rigen a cada país, así como las normas aeronáuticas dadas para tal efecto por la OACI.

Accidente de aviación civil. - Viene a ser un acontecimiento inesperado, en donde participa una aeronave civil, no previsto y que provoca muerte o lesiones a las personas o daños a la estructura de la aeronave y es considerado desde el momento en que una persona ya sea tripulación o pasajero aborda una aeronave, hasta el momento que todos hayan desembarcado de la misma.

Tripulación. - Se denomina tripulación al conjunto de personas que tienen como finalidad la conducción de la aeronave para el cumplimiento de la misión, comprenden entre otros al piloto, copiloto, ingeniero de vuelo, mecánico a bordo, artillero, etc. Para la realización de un vuelo, en una aeronave en particular, es necesario que la tripulación se encuentre completa y que hayan cumplido con los requisitos que las normas aeronáuticas exigen para ello tales como: Se encuentren

habilitadas para el tipo de aeronave a volar, hayan pasado su examen médico de vuelo, se encuentren vigentes entre otros.

Organización de Aviación civil Internacional. - La OACI es una agencia encargada de regular mediante normas la aviación civil a nivel mundial. Depende de la Organización de las Naciones Unidas, fue creada en 1944. Es dirigida por un consejo cuya sede se encuentra en Montreal, Canadá.

Carácter público. - Es una expresión que alude a un vínculo jurídico entre dos o más personas, de los cuales se producen deberes y derechos, y que se rigen por las normas del derecho público. Se dice que una conducta que constituye delito tiene carácter público cuando es perseguible de oficio, con independencia de la voluntad de los investigados. Los delitos públicos pueden ser denunciados por cualquier persona o institución que llegue a tener conocimiento de ellos.

Responsabilidades de tipo penal, civil o administrativo. – Son las consecuencias jurídicas derivadas de la comisión de un hecho, cometido por un sujeto y que es contrario al orden jurídico, y que se encuentra tipificado como infracción en una ley, ya sea de carácter administrativo, civil o penal. En este contexto, dicho hecho tiene que ser antijurídico; además de sancionable. Las responsabilidades penales se concretan a través de la imposición de una pena, por un juez, y pueden ser privativa de libertad, privativa de otros derechos, o una multa pecuniaria.

### 1.3. Arquitectura del problema

Habiéndose realizado los pasos descritos en los numerales precedentes, se ha procedido a elaborar la arquitectura del problema, el cual se encuentra detallado en la denominada “matriz de consistencia” que forma parte de los anexos del presente proyecto de innovación. En este contexto se ha establecido CUATRO (04) dimensiones. Siendo las siguientes:

Dimensión 01: Magnitud del problema relacionado a la 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.

En esta dimensión se establece que, actualmente la PNP viene realizando este tipo de investigaciones, a nivel nacional, en forma deficiente. Esto debido a múltiples factores siendo entre estos los siguientes: 1.- El poco o nulo conocimiento en investigación de accidentes de aviación de parte del personal policial interviniente 2.- La no participación del personal especializado de la DIRAVPOL en la realización de las diligencias preliminares de investigación. 3.- La no ejecución de las diligencias urgentes e imprescindibles en el lugar del accidente de parte del personal policial interviniente para el esclarecimiento de los hechos. 4.- La demora en la entrega del informe final de la CIAA a la PNP. 5.- La falta de cooperación de la CIAA con la PNP y el MP. 6.- La dificultad para llegar al lugar donde ha ocurrido el accidente, sobre todo si este ha ocurrido en zonas remotas o inhóspitas. 7.- La falta de presupuesto necesario, así como la presión política, mediática y de los medios de comunicación, entre otros.

En este contexto, de las múltiples causas identificadas que inciden en la existencia del problema público materia del presente, se ha llegado a establecer que, la causa que se considera más importantes es: Que el personal policial que participa en dichas investigaciones, tiene poco o nulo conocimiento en investigación de accidentes aéreos, esto debido a que no se encuentran debidamente capacitados en investigaciones de este tipo, así como no tienen experiencia en el campo aeronáutico. Motivo por el cual, las diligencias preliminares de investigación e investigaciones correspondientes, no vienen siendo realizadas correctamente y lo más prontamente posible, en forma simultánea y paralela a la investigación que realiza la CIAA. Ocasionalmente el riesgo que puedan ser borradas las evidencias o huellas del delito, si lo hubiera, con la finalidad de poder llegar a la verdad de los hechos y poder esclarecer las causas o circunstancias del mismo y de ser el caso establecer las responsabilidades administrativas, civiles o penales de los presuntos infractores.

Dimensión 02: Procedimientos 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 involucradas aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú.

En esta dimensión se establece que, los procedimientos de investigación de los accidentes de aviación civil que viene realizando la PNP a nivel nacional en donde estén involucradas aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, no se encuentran debidamente establecidos en algún documento de carácter normativo. Motivo por el cual no se encuentran estandarizados. Indicándose que, a la fecha, el personal policial interviniente solo viene aplicando el método general de investigación policial y el manual de investigación de homicidios y muertes sospechosas de criminalidad o en su defecto aplican procedimientos en base a su criterio y experiencia, los cuales no son los correctos. Afirmándose que estas investigaciones son limitadas y muy sesgadas, ya que el personal policial que lo realiza, al no estar capacitados ni tener conocimiento para investigar estos tipos de accidentes, no siguen los procedimientos correctos de investigación establecidos en las normas aeronáuticas, así como en los procedimientos establecidos por la DIRAVPOL.

Entonces, cuando se suscita un accidente aéreo de naturaleza civil, en donde se produzca muertos o heridos, el MP, inicia de oficio las investigaciones correspondientes, solicitándole a la PNP que efectúe las investigaciones preliminares. Pero es el caso que, debido a que las unidades policiales que son designadas para tal efecto, no tienen conocimientos y experiencia para investigar este tipo de accidentes, prácticamente solo esperan el resultado del Informe Final que emite la CIAA, para pronunciarse y no hacen ningún tipo de investigaciones de manera independiente, paralela y simultánea. Lo que ocasiona que, estas unidades policiales, no puedan determinar si los hechos materia del accidente constituyen delito, debido a la limitada recopilación de la información, indicios y actos de investigación relevantes que le permitan incoar el proceso penal.

Sobre el particular, es menester indicar que la DIRAVPOL, a la fecha, cuenta con una guía de procedimientos para investigar accidentes aéreos con aeronaves de matrícula policial, la cual es realizada por personal policial de esa unidad, los

mismos que tienen conocimientos para investigar estos tipos de siniestros, así como tienen experiencia en el campo aeronáutico.

Dimensión 03: Actores en el proceso de investigación de los accidentes de aviación civil que viene realizando la PNP, desde el año 2003 hasta el 31 de julio de 2023, a nivel nacional, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú. En este contexto, los actores que participan en el proceso de investigación de accidentes de aviación civil son:

- PNP, a través de diversas unidades policiales designadas por el MP. No existiendo predictibilidad, ya que el Ministerio Público de acuerdo al lugar donde ha ocurrido el accidente aéreo, a las circunstancias y a la magnitud, así como a su criterio, designa a cualquier unidad policial, para que realice las labores de investigación policial.
- CIAA, desde el punto de vista aeronáutico, es la encargada de realizar las investigaciones de accidentes de aviación civil. Esta es nombrada por el MTC.
- MP, quien, al tomar conocimiento de estos tipos de accidentes, donde se hayan producido muertes o sean de gran connotación y las circunstancias del evento, hacen presumir la presunta comisión de un hecho ilícito, dispone el inicio de las investigaciones preliminares correspondientes a la PNP para llegar a la verdad de los hechos.

Dimensión 04: Marco legal que actualmente viene utilizando la PNP, desde el año 2003 hasta el 31 de julio de 2023, a nivel nacional, en el proceso de investigación de accidentes de aviación, de naturaleza civil, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú. En este contexto el marco legal que viene utilizando la PNP son:

- D.L Nro. 957 nuevo código procesal penal.
- D.L Nro. 1267 ley de la Policía Nacional del Perú.

- D.S Nro. 026-2017-IN Reglamento del decreto legislativo Nro. 1267 ley de la Policía Nacional del Perú.
- Manuales operativos de procedimientos de investigación policial.

#### 1.4 Marco institucional y normativo relacionado con el problema

##### 1.4.1 Marco Institucional

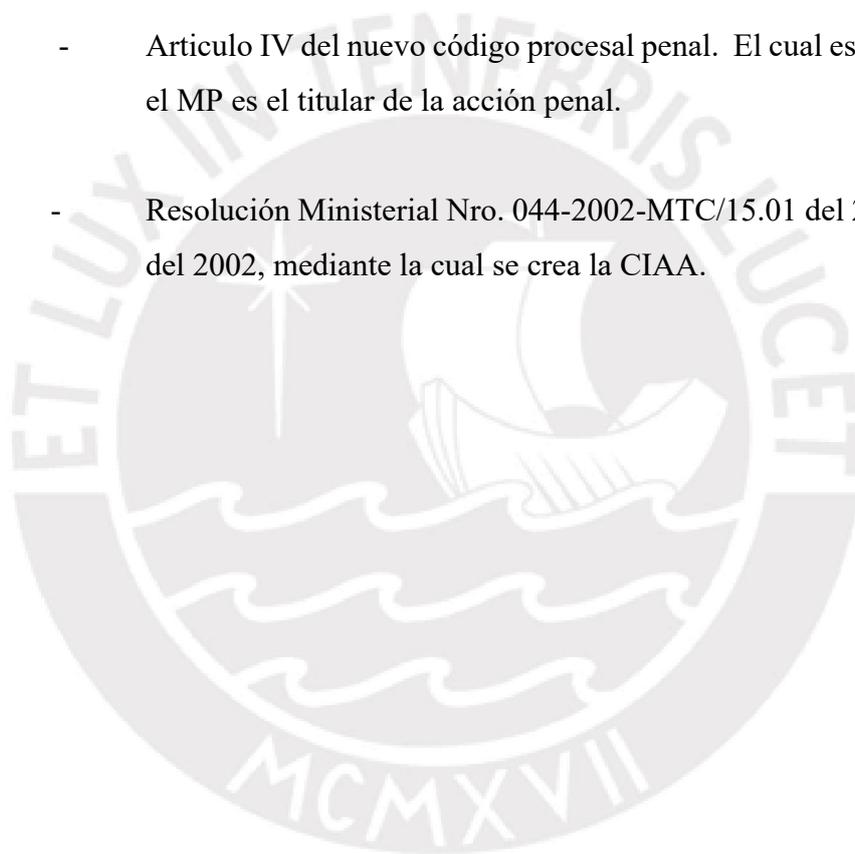
La PNP es una institución estatal que, de conformidad al Artículo 166 de la carta magna, tiene como finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno. Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad. Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y del privado. Previene, investiga y combate la delincuencia y vigila y controla las fronteras. Asimismo, la institución policial cuenta con su ley Nro. 1267, aprobada mediante Decreto Legislativo, denominado “Ley de la Policía Nacional del Perú. En dicha normativa, se establece que la PNP tiene como funciones, entre otros lo siguiente:

- Realizar las funciones de investigación policial, por iniciativa propia o bajo la conducción jurídica del fiscal, en concordancia con el nuevo código procesal penal y las leyes de la materia.

##### 1.4.2 Marco normativo

- Ley de la PNP, aprobada mediante D.L. Nro. 1267 y su reglamento aprobado mediante D.S. Nro. 026-2017-IN, los cuales establecen la estructura y funciones de las diversas unidades de la PNP.
- Ley de Aeronáutica Civil (Ley Nro. 27261) y su Reglamento (D.S. Nro. 050-2001-MTC) el cual define que es un accidente de aviación.

- Artículo 191 del Reglamento de la Ley de la PNP, el cual establece que la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito es la unidad encargada de investigar los accidentes de tránsito a nivel nacional.
- Artículo 20 del Reglamento de la Ley de la PNP, el cual establece que la DIVSEGAER DIRAVPOL es la unidad encargada de investigar los accidentes aéreos cuando participan aeronaves de la PNP.
- Artículo IV del nuevo código procesal penal. El cual establece que el MP es el titular de la acción penal.
- Resolución Ministerial Nro. 044-2002-MTC/15.01 del 23 de enero del 2002, mediante la cual se crea la CIAA.



## CAPITULO II

### CAUSAS DEL PROBLEMA

#### 2.1. Marco teórico sobre las causas del problema

En este capítulo se presentan las causas que fueron identificadas mediante la revisión de la literatura científica, respecto del problema público de la “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 involucradas aeronaves que realizan Aviación Comercial y Aviación General en el Perú.

Una de las vías para las investigaciones de esta naturaleza se realiza a través de la CIAA. Mediante esta investigación se intenta averiguar cuáles han sido las causas que lo provocaron, no como fin último, sino como medio para evitar que se vuelvan a repetir, en ningún momento tiene la intención de determinar la culpa o responsabilidad. Nadal (2014).

Por otro lado, se puede observar la existencia de otro procedimiento de investigación en los casos de accidentes aéreos, que busca establecer las posibles consecuencias y responsabilidades penales de los involucrados. Los procedimientos que realizan son bastante particulares debido a la peculiar naturaleza de estos tipos de accidentes, que no guarda relación con otros procedimientos administrativos previstos en nuestro ordenamiento, lo que hace que no le sean aplicables muchos de los medios utilizados para la investigación propiamente dicha.

La marcada diferencia de objetivos entre la investigación técnica que realiza la CIAA y la investigación penal a cargo del MP y PNP, pueden generar conflictos o contradicciones entre ellas. La falta de articulación o cooperación entre las autoridades técnicas y las autoridades judiciales, pueden dificultar el acceso a las evidencias, los testimonios y los peritajes necesarios para sustentar la denuncia penal. De no establecerse adecuadamente la responsabilidad de investigar estos

accidentes de aviación a un órgano especializado de la PNP, conllevaría a la impunidad de los involucrados.

La ausencia de un marco normativo para investigar accidentes aéreos genera que, ante dicho evento, la Fiscalía designe a su libre albedrío la unidad policial responsable de la investigación. Tal como se viene produciendo en los últimos años, en Lima como en provincias y se ha tratado en el capítulo anterior. Esta situación es perjudicial para la institución, ya que una deficiente investigación genera insatisfacción en las víctimas, los familiares y la sociedad.

Estos inconvenientes pueden afectar el proceso de denuncia penal por accidentes de aviación comercial o general, al generar demoras, obstáculos, inconsistencias o impunidad que puedan impedir el acceso a la justicia.

En el Perú, desde el año 2003 a la fecha se suscitaron un aproximado de 67 accidentes de aviación de diferentes magnitudes, que ocasionaron la muerte de más de 200 personas y cuantiosos daños materiales. (Aviación Safety Network y [portal.mtc.gob.pe](http://portal.mtc.gob.pe)).

Actualmente, la frecuencia de los accidentes de aviación en nuestro país es muy alta, casi cada año podemos contar con accidentes de aviación, solamente los 2 últimos años, se han producido 7 accidentes e incidentes con 15 fallecidos y 126 heridos, en donde se encuentran involucrados varios operadores de aeronaves Regulaciones Aeronáuticas Peruanas (RAP) 135 y RAP 121, aeródromos RAP314 y el servicio de control de tránsito aéreo RAP311, como en el último accidente en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), así como las escuelas de aviación bajo la RAP141. (Regulaciones Aeronáuticas del Perú-MTC).

Tabla Nro. 02 accidentes aéreos 2022-2023.

fecha	lugar	aeronave	Resultado del accidente	Pasajeros y tripulación	# muertos	# heridos	Informe preliminar (30 días)	Informe final (1 año)
04/02/22	Nazca	C207	En sobrevuelos sobre líneas sufre paro de motor y se precipita a tierra	5+2	7	0	No tiene	No tiene
20/09/22	El estrecho	BAe32 bimotor	Efectuó una excursión de pista (RE) en su vuelo de Estrecho a Iquitos, se impacta con terraplén a 50 metros fuera de la pista	15+2	1	9 (6 graves)	No tiene	No tiene
23/10/22	San lorenzo-loreto	Cessna 208 <u>caravan</u>	Aterrizaje de emergencia por parada de motor en vuelo a 15 millas de san loreto en zona pantanosa	10+2	0	12	No tiene	No tiene
18/11/22	Callao	A-320	Al momento del despegue impacta con vehículo de rescate que ingreso a pista (RI)	102+6	3	107 (leves)	No tiene	Culminado cuestionable
03/12/23	Jeberos- Alto Amazonas	C-172G	Al momento de aterrizaje perdió el control de la aeronave (LOC) cayendo a 10 metros de pista	1	0	1	No tiene	No tiene
25/07/23	Tarapoto	B-737-300	Falla en motor izquierdo, se realiza aterrizaje de emergencia	130+6	0	0		
28/07/23	Trujillo	C-172	Al momento de aterrizaje aparentemente falla el motor y se precipita al mar	2+2	4	0	No tiene	No tiene

El impacto de estos accidentes está demostrando que nuestro sistema de aviación civil está sumamente deteriorado ya que solo vemos la “punta del iceberg” que son los accidentes, pero debajo de esto, existen miles de problemas que contribuyeron a estos accidentes y que, si no se corrigen apropiadamente, se podría incluso incrementar la frecuencia de los accidentes y aumentar el número de muertos por estas razones. Los últimos accidentes aéreos ocurridos estos últimos años, nos han dado nuevamente una campanada de alerta acerca de lo que pasa en nuestro sistema de aviación, y realmente es preocupante.

De acuerdo al Informe policial N.º 025-2022-COMASGEN CO-DIRNOS-PNP/DIRTTSV-DIVPIAT relacionado al proceso de investigación del accidente aéreo suscitado el 18 de noviembre de 2022, la Fiscalía, dispuso que la Policía Nacional a través de la UPIAT Callao asuma la investigación en sede policial del presente suceso, pero no con las mismas características de un accidente de tránsito de vehículos motorizados que se desplazan en la vía pública, sino como un hecho atípico y como parte de su apoyo y colaboración al MP en la investigación de estos hechos, a fin de que se pueda individualizar e identificar los verdaderos responsables. Asimismo, se recomienda que deberá contar con el informe final que emita la CIAA para que sus conclusiones sean incorporadas en el informe final.

De acuerdo a lo consultado al jefe de la DIVINCRI PNP Trujillo y Comisario de la comisaria de turismo de Nazca, las investigaciones que se vienen realizando con relación a los accidentes aéreos suscitados en las ciudades de Huamachuco y Nazca, donde fallecieron un total de 11 personas, vienen siendo realizadas por personal que no cuenta con la especialidad de aviación.

En ese sentido, es necesario señalar que la persecución penal de los accidentes de aviación responde a un interés general de la población y responde a una buena administración de justicia. Por ello, es indispensable que los efectivos policiales encargados de investigar accidentes aéreos cuenten con la experiencia y habilidades necesarias en el campo de la aeronáutica, así como experiencia y conocimiento en las prácticas, procedimientos y técnicas de IAA. Asimismo, es prudente resaltar que la separación de los procedimientos de investigación, implica que cada una debe desarrollarse conforme a sus propias reglas y principios.

Flores (2021), señala que la Normatividad Aeronáutica observa normas absolutas para prevenir accidentes aéreos. Sin embargo, los accidentes de aviación en nuestro país no tienden a disminuir, debido a que su ejecución no se aplica con severidad por algunos operadores.

Por ello, se hace necesario, contar con un marco normativo institucional que señale taxativamente quienes son las unidades policiales responsables de investigar los accidentes de aviación en forma articulada y en apoyo al Ministerio Público, de tal manera que los documentos formulados por parte del equipo de investigación cuenten con la legalidad necesaria y sirva de sustento en la decisión fiscal y judicial.

Ettaoussi (2014) en su tesis doctoral denominada “La Investigación de los Accidentes e Incidentes Aéreos y los procesos judiciales en Derecho Comparado en España” menciona que la iniciación de un procedimiento de investigación judicial, generó una transformación de las causas técnicas de los accidentes, que en muchas ocasiones eran falsas o erróneas. En otras palabras, se observa la existencia de la preeminencia de la investigación en materia judicial, en

comparación a la técnica. Situación que ha logrado establecer las verdaderas recomendaciones de seguridad tanto operacional como policial.

Flores (2021) en su tesis denominada “la normatividad aeronáutica y los accidentes de aviación civil en el Perú entre los años 1995 al 2019” plantea el siguiente supuesto jurídico; “Existe un mayor desconocimiento y/o aplicación de la normatividad aeronáutica por parte de los operadores aéreos de los aeropuertos nacionales, en relación con los operadores aéreos de los aeropuertos internacionales en el Perú”

De acuerdo a lo opinado por nuestros especialistas en aviación, una normativa débil puede generar lo siguiente:

- Puede limitar la calidad del procedimiento de investigación policial, al no establecer claramente las funciones, los procedimientos y los requisitos que debe cumplir el personal policial.
- Puede afectar la coordinación, la cooperación y la complementariedad entre la PNP y la Fiscalía, al no regular adecuadamente las competencias de cada entidad en la investigación preliminar del delito.
- Puede generar vacíos, contradicciones o confusiones legales que puedan ser aprovechados por los presuntos responsables de los delitos o faltas para evadir su responsabilidad penal o civil, o por las víctimas para cuestionar la actuación policial.

De acuerdo a lo opinado por nuestros especialistas en aviación, una deficiente investigación puede provocar lo siguiente:

- Puede impedir el esclarecimiento de las causas, las responsabilidades y las consecuencias de los accidentes de aviación, lo que puede favorecer la impunidad de los posibles infractores o delincuentes.
- Puede dificultar la adopción de medidas sancionatorias para encontrar a los verdaderos responsables de los accidentes de aviación.

- Una deficiente investigación puede generar desconfianza, temor y ansiedad en los pasajeros que hacen uso de las aeronaves como medio de transporte aéreo, lo que puede disminuir la demanda y el desarrollo de este sector económico.

La DIRAVPOL, cuenta con personal policial de pilotos y mecánicos expertos, especializados y calificados en aviación aeronáutica, muchos de ellos con amplia experiencia en investigación de accidentes aéreos. Sería conveniente que la investigación que se realiza en las instancias judiciales y policiales, cuenten con una investigación apropiada, basada en criterios determinados, incluso con rigor científico. De ser así, podría evitarse errores en las investigaciones iniciales o durante el proceso, que en algunos casos son objeto de apelación por los sujetos bajo investigación que haciendo uso de su derecho pueden llevar a la anulación de todo un proceso, “cayéndose” el proceso por la incompetencia del personal interviniente o por errores en la investigación del accidente de aviación. (Juntas de Investigación de accidentes-DIVSEGAER)

Sin embargo, tal como señalan los expertos, desde que fue creada la aviación policial en el año de 1984, y formados y especializados los pilotos y tripulantes aéreos, no han participado de ninguna investigación de accidentes de aviación comercial y aviación general. Primero, por no existir una normativa que señala a la unidad responsable de investigar accidentes de aviación civil. Segundo, por no estar considerado en la normativa institucional como órgano de investigación y tercero, porque el Ministerio público desconoce la labor que realiza esta unidad policial.

## 2.2. Causas del problema

Posterior de haberse realizado la arquitectura del problema y el proceso de levantamiento de datos a través de las herramientas de recojo de información, así como al haberse realizado el análisis causal. De los múltiples motivos que vienen ocasionando el problema público materia del presente proyecto de innovación, se han identificado tres causas principales, que explican la existencia del problema público denominado “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. Los cuales se detallan a continuación:

Causa Nro. 01: No se encuentra precisado dentro del marco normativo policial, cual es la unidad especializada de la PNP que tenga como función, la investigación de los accidentes de aviación civil en el Perú.

De acuerdo a la información recolectada, los entrevistados indicaron que, actualmente el único marco normativo que existe, desde el punto de vista aeronáutico, para investigar un accidente de aviación civil, es la Ley de la Aeronáutica civil y su Reglamento, el cual establece cuales son las funciones y responsabilidades de la CIAA, no existiendo otra norma al respecto. En este sentido indicaron que, esta ley solo tiene como fin, investigar un accidente para establecer sus causas a fin de evitar de que vuelvan a ocurrir accidentes con causas similares, no siendo de carácter punitivo, es decir no buscan establecer responsabilidades de tipo administrativo, civil o penal.

Con relación a la PNP, los expertos aeronáuticos policiales entrevistados indicaron que, existe un vacío en las normativas policiales, especialmente en el DS. Nro. 026-2017.IN Reglamento del D.L. Nro. 1267 Ley de la PNP, ya que no establece taxativamente, cual es la unidad policial que, tenga como función de oficio la investigación de estos tipos de accidentes en el Perú. Sin ello, no se puede establecer la existencia de medios probatorios suficientes para que constituya delito. Esperando solo que el MP en calidad de titular de la acción

penal, inicie dicha investigación, que, en la práctica, en la mayoría de veces no se da. En este aspecto, los expertos aeronáuticos policiales indicaron que la DIRAVPOL cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo la investigación de los accidentes de aviación civil en el país. Indicando que a esta unidad de aviación le falta una norma legal y el equipamiento adecuado para llevar a cabo estas investigaciones.

Los expertos investigadores policiales indicaron que, la PNP cuenta con normas suficientes en materia de investigación del delito, pero materia de investigación de accidentes de aviación, la normativa es insuficiente, generando precedentes negativos, ya que la defensa de los imputados podría argumentar la falta de experiencia del personal policial y fiscal en la investigación de este tipo de muertes. Los expertos aeronáuticos policiales y civiles indicaron que una débil normativa puede ocasionar lo siguiente: 1.- El no esclarecimiento de las causas, 2.- la no determinación de responsabilidades y las consecuencias de los accidentes de aviación, lo cual generaría que vuelvan a ocurrir. 3.- Puede generar impunidad de los posibles infractores y vulneración de los derechos de las víctimas y sus familiares. 4.- Puede dificultar la adopción de medidas correctivas, preventivas y sancionatorias para evitar la repetición de los accidentes de aviación, lo que puede afectar la seguridad operacional y la calidad del servicio del transporte aéreo. Por último, también indicaron que puede generar desconfianza, temor y ansiedad en los pasajeros que utilizan el transporte aéreo, lo que puede disminuir la demanda y el desarrollo de este sector económico.

En este contexto, los expertos aeronáuticos policiales entrevistados indicaron que, para solucionar esta deficiente labor de investigación, se debería considerar en todo caso que la DIRAVPOL se encargue de investigar estos tipos de accidentes, ya que cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado, o en su defecto, se debería de formar un equipo multidisciplinario para este tipo de investigaciones, sugiriendo además que, este equipo deba de contar con la participación de personal especializado policial y expertos en investigación de accidentes aéreos.

Causa Nro. 02: Designación de parte del Ministerio Público a fin de que cualquier unidad policial a nivel nacional, se encargue de la investigación de estos tipos de accidentes de naturaleza compleja.

De las entrevistas realizadas, se ha establecido que actualmente la Fiscalía, dependiendo del lugar donde ha ocurrido el siniestro, viene disponiendo que cualquier unidad policial a nivel nacional se encargue de la investigación de estos tipos de accidentes en el Perú. Sin tener en cuenta, si dicha unidad policial encargada de realizar las investigaciones correspondientes cuenta con personal policial capacitado en la materia. Generando, en la práctica, que el personal policial que investiga, no realice las diligencias necesarias, urgentes e imprescindibles en forma paralela y simultánea a las investigaciones que realiza la CIAA. Esperando solo el resultado del informe final que emite esta comisión para pronunciarse policialmente.

Otros inconvenientes que mencionaron los entrevistados, respecto a que el MP desconoce de como investigar estos accidentes complejos son: 1.- No se pide todas las pericias criminalísticas que amerita el caso en particular. 2.- La diferencia entre los objetivos y los procedimientos de la investigación técnica y la investigación penal que pueden generar conflictos o contradicciones. 3.- La demora en la entrega del informe final de la CIAA que puede retrasar el inicio o el avance de la investigación penal. 4.- La falta de coordinación o cooperación entre las autoridades técnicas y las autoridades judiciales que pueden dificultar el acceso a las evidencias y los peritajes necesarios para sustentar la denuncia penal. 5.-La impunidad o la falta de sanción efectiva de los responsables de los delitos cometidos producto de un accidente de aviación civil. 6.- La dificultad para llegar al lugar donde ha ocurrido el accidente, claro si este ha ocurrido en zonas inhóspitas y por último indican la falta de presupuesto necesario. Los expertos investigadores aeronáuticos civiles indicaron que otros inconvenientes son: Las intromisiones, la falta de transparencia, la falta de independencia, la presión política, la presión de la prensa, falta de disponibilidad de recursos humanos, financieros, materiales y tecnológicos. Asimismo, señalan que otros inconvenientes son: el acceso limitado o negado a documentación que pudiese estar en manos de los responsables.

Los entrevistados, mencionaron que este tipo de investigaciones deben ser realizadas por personal policial especializado en aviación, con experiencia en el campo de la aeronáutica y en investigación de accidentes aéreos, ya que estos tipos de investigaciones son diferentes al resto de investigaciones que realizan otras unidades policiales. En este contexto indicaron que un investigador de accidentes aéreos debe tener conocimientos de: Principios físicos y técnicos que rigen el vuelo y el funcionamiento de las aeronaves, los factores humanos que influyen en los pilotos, los factores ambientales y condiciones meteorológicas, las técnicas de análisis e interpretación de datos, de preferencia ser piloto de helicópteros o aviones, que tengan cursos de prevención e investigación de accidentes aéreos etc.

Los expertos investigadores policiales también indicaron que el investigador de accidentes aéreos debe tener experiencia en investigación criminal y criminalística. Culminando, los expertos aeronáuticos policiales y civiles indicaron que la DIRAVPOL debería de investigar estos tipos de accidentes ya que, si está en capacidad de hacerlo, esto debido a que cuenta con personal capacitado en investigación de accidentes de aviación y con experiencia en el campo aeronáutico.

Los entrevistados, coinciden en afirmar que, el MP dirige la investigación del delito y que tanto el MP como la PNP tienen que realizar un trabajo articulado para investigar los accidentes de aviación civil en el país, pero en la práctica, ambas instituciones, no tienen conocimientos y experiencia para investigar estos tipos de siniestros.

Los especialistas aeronáuticos consultados indicaron que, actualmente las FFAA y la PNP, tienen escuelas de formación, en donde especializan a su personal en investigación de accidentes aéreos. Motivo por el cual tienen personal capacitado a nivel nacional e internacional, que pueden realizar exitosamente investigaciones de accidentes de aviación civil.

Asimismo, los expertos aeronáuticos policiales indicaron que, el personal especializado en investigación criminal, criminalística e investigación de accidentes de tránsito no tienen conocimientos en investigar accidentes aéreos por

lo que, para investigar este tipo de accidentes, se debe conformar un equipo multidisciplinario en donde participe personal policial de la DIRAVPOL, ya que es una unidad de aviación de la PNP con conocimiento y experiencia en investigación de este tipo de accidentes.

Por último, de las informaciones recolectadas, los entrevistados coinciden en afirmar que, a la fecha, no existe un protocolo interinstitucional entre la PNP, el MP, la CIAA y la DGAC, para investigar estos accidentes. En este contexto, señalaron que, al no haber dicho protocolo, el MP, cuando inicia este tipo de investigaciones, le dispone a cualquier unidad policial a nivel nacional para que efectúe las diligencias preliminares correspondientes y debido a que en muchas ocasiones son las denominadas comisarias las que son designadas, estas al no tener conocimiento en investigación de accidentes de aviación, no lo realizan adecuadamente. Indicando aquí, los expertos aeronáuticos policiales que la DIRAVPOL cuando ocurre un accidente de aviación con aeronaves policiales, si realiza las diligencias necesarias e imprescindibles del caso. pero estas investigaciones no son para establecer responsabilidades penales.

Asimismo, sugirieron que, debería de crearse dicho protocolo de actuación interinstitucional, en donde se establezca cual es la unidad policial o unidades policiales encargadas de investigar este tipo de accidentes de aviación. Opinando que una de las unidades policiales que debería estar contemplada en dicho protocolo es la DIRAVPOL, por ser una unidad policial de aviación, que cuenta con personal policial con experiencia en el campo aeronáutico y con conocimiento en investigación de accidentes aéreos. Asimismo, indicaron que, la DIRAVPOL a la fecha cuenta con una guía de procedimientos y formatos para investigar los accidentes de aviación con aeronaves policiales.

Causa Nro. 03: Falta de conocimientos, en procedimientos de investigación de accidentes de aviación, del personal policial que actualmente viene realizando este tipo de investigaciones a nivel nacional.

Al respecto, los entrevistados indicaron que el personal policial que actualmente vienen realizando las investigaciones de accidentes de aviación civil, no cuentan

con la experiencia debida, así como tienen un total desconocimiento de la legislación aeronáutica. Es decir, sus investigaciones no cumplen con los procedimientos correctos de como investigar un accidente de aviación, desconociendo, dicho personal, el aporte que podría brindar la DIRAVPOL.

Los entrevistados coinciden en que el problema más importante que se presenta para investigar los accidentes de aviación es cuando el personal que lo realiza no está capacitado para hacerlo o no tiene experiencia, así como no cuenta con el apoyo profesional y técnico en materia de accidentes de aviación.

Asimismo señalan que otros problemas importantes son: la falta de notificación oportuna y completa de los accidentes de aviación por parte de las autoridades competentes o de los operadores aéreos, la dificultad para acceder al lugar del accidente, especialmente si ocurren en zonas remotas, inhóspitas o en condiciones adversas, la alteración, contaminación o pérdida de evidencias, registros o testimonios que puedan ser relevantes para la investigación, la interferencia o presión de otras autoridades o intereses que puedan afectar la independencia, objetividad o imparcialidad de la investigación, la falta de recursos humanos, técnicos y financieros. Asimismo, reiteran que para evitar que una investigación no se realice adecuadamente, estas deben ser realizadas por personal capacitado, siguiendo las normas aeronáuticas internacionales y nacionales.

En síntesis, el personal de investigación criminal u otras unidades policiales, cuando son designados para investigar este tipo de accidentes, solo vienen aplicando el método general de investigación criminal por muertes violentas para investigar este tipo de accidentes. Esta situación origina un proceso de investigación sesgado, sobre todo al tomar equivocadamente como referencia el resultado final que emite la CIAA para pronunciarse.

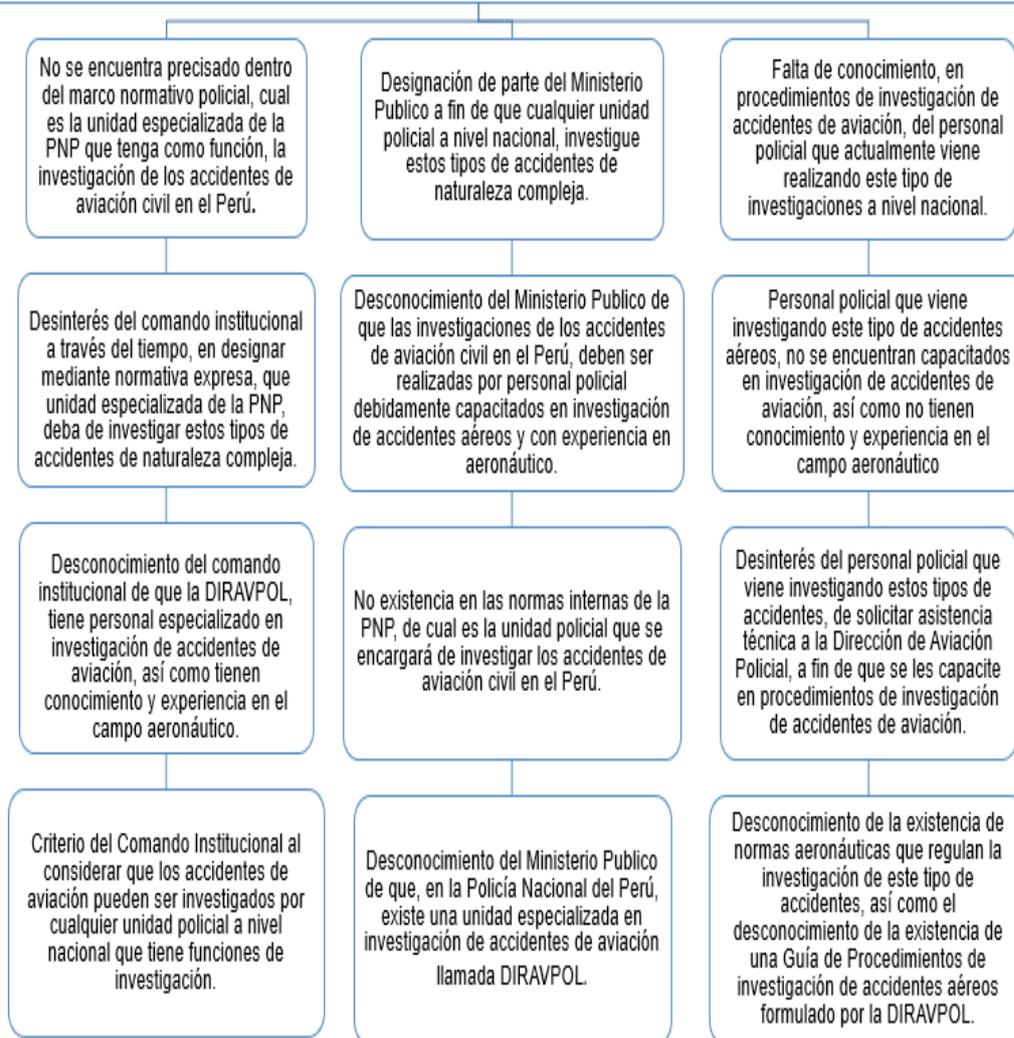
Los expertos investigadores policiales indicaron que, las unidades policiales que podrían realizar las diligencias urgentes e imprescindibles para reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento del hecho delictivo, en caso de un accidente de aviación, sería la unidad de homicidios de la DIRINCRI, pero otras unidades policiales no.

En definitiva, para explicar mejor los factores causales del problema publico denominado “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” se formula el siguiente árbol de problemas con sus respectivas causas y sub causas.



Tabla N.ro. 03 Árbol de problemas

"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"



CAPITULO III  
DISEÑO DEL PROTOTIPO

3.1 Desafío de innovación

Posterior de haberse identificado las TRES (03) causas del problema público materia de la presente investigación. Se ha procedido a jerarquizar sus causas directas, las mismas que se han efectuado a través de la tabla que se muestra a continuación:

Tabla N.ro. 04 jerarquización de causas

Causas	Dimensión 1: nivel de impacto en el problema	Dimensión 2: Posibilidades de modificación por parte de la organización	Dimensión 3: Se encuentra en el ámbito normativo de la organización desde el cual pretendo generar la intervención	Total
No se encuentra precisado dentro del marco normativo policial, cual es la unidad especializada de la PNP que tenga como función, la Investigación de Accidentes de Aviación Civil en el Perú.	3	3	2	8
Designación de parte del Ministerio Público a fin de que cualquier unidad policial a nivel nacional, investigue estos tipos de accidentes de naturaleza compleja.	2	3	2	7
Falta de conocimiento, en procedimientos de investigación de accidentes de esta naturaleza, del personal policial que actualmente viene realizando este tipo de investigaciones.	2	3	2	7

Por lo tanto y en base al análisis del cuadro arriba indicado, se llega a establecer que, todas las causas directas se encuentran dentro de las posibilidades de modificación dentro de la organización y se encuentran en el ámbito normativo de la organización desde la cual se pretende generar la intervención. Pero es el caso que la causa directa que ha tenido el mayor impacto en el problema y por consiguiente es la que ha obtenido el máximo puntaje, es la siguiente:

“No se encuentra precisado dentro del marco normativo policial, cual es la unidad especializada de la PNP que tenga como función, la investigación de los accidentes de aviación civil en el Perú”. Motivo por el cual, es la causa seleccionada para aplicar el desafío de innovación.

Por consiguiente, el desafío de innovación que se plantea es el siguiente:

“Como podemos fortalecer el marco normativo policial, a fin de que precise que unidad especializada de la PNP, tenga como función, la investigación de los accidentes de aviación civil a nivel nacional, esto con la finalidad de que se pueda llegar a establecer las responsabilidades penales, civiles o administrativas de los infractores, si es que lo hubiera, ya que actualmente estas investigaciones policiales, vienen siendo realizadas en forma deficiente.

### 3.2 Experiencias previas para hacer frente al desafío de innovación

Experiencia de España.

Consultado con el jefe de la Policía de la “Guardia Civil” de Barcelona-España, en setiembre de 2023, indicó que actualmente las investigaciones por accidentes de aviación, vienen siendo realizadas por la Policía Judicial de España, conjuntamente con el Juez. En este contexto indicó que el Juez como encargado de la investigación, es el que dispone la participación de unidades especiales de investigación de accidentes aéreos para poder establecer las verdaderas causas de un accidente de aviación, desde el punto de vista punitivo. El último caso investigado fue el ocurrido en el aeropuerto de Madrid-España, el año 2008, donde murieron un total de 154 pasajeros. Asimismo, señala que tuvieron un papel preponderante en el proceso investigador y el resultado de las responsabilidades de los responsables.

Experiencia de Colombia

En una entrevista con el teniente coronel de la PNC Alexander ROMERO CORREA jefe de vigilancia y seguridad ciudadana de la Aviación de la PNC, en

junio de 2022, señala que el personal de esta unidad, brinda el apoyo técnico cuando se presenta un accidente de aviación civil, ya que también cuentan con la experiencia necesaria para investigar accidentes aéreos dentro de su propia institución. El trabajo articulado entre el organismo técnico de investigación de la fiscalía, la policía judicial y la aviación policial viene dando buenos resultados. Asimismo, indica que dichas investigaciones se unen con la formulada por la comisión responsable del proceso de investigación del ministerio de transporte de su país, la cual es indispensable para establecer a los verdaderos responsables del accidente.

#### Experiencia nacional.

Entrevistado el jefe de la DIVSEGAER DIRAVPOL, El jefe de Homicidios de la DININCRI PNP, personal especializado en investigación de accidentes de tránsito y expertos en aviación, en agosto de 2023, señalaron que debería de existir una unidad policial con competencia para investigar accidentes aéreos y debido a la complejidad de la investigación, debería de existir un equipo multidisciplinario para investigar este tipo de accidentes. Asimismo, algunos señalan que, para desempeñarse como investigador de accidentes aéreos en el Perú, se requiere tener conocimiento especializado y profesional en el campo de la aeronáutica, así como experiencia y conocimiento en las prácticas, procedimientos y técnicas de IAA. Si no se realiza una investigación eficiente, el resultado será la falta de sanción efectiva a los responsables, que puede provocar impunidad y desincentivar la presentación de denuncias penales o generar insatisfacción en las víctimas, los familiares y la sociedad.

La Policía Nacional es el actor principal en el Plan Multisectorial de seguridad ciudadana al 2030. Este proyecto toma como referencia este plan y se alinea a la base para el fortalecimiento y la modernización de la Policía Nacional del Perú, así como al Plan Estratégico de capacidades al 2030 “Mariano Santos Mateo”.

### 3.2.1 Generación de ideas

Con la finalidad de eliminar o mitigar el desafío de innovación planteado anteriormente, se han generado muchas ideas, las cuales han sido obtenidas de diversos actores, especialmente de los usuarios finales tales como: Expertos aeronáuticos policiales y civiles, así como expertos investigadores policiales. En este contexto las ideas proporcionadas se mencionan a continuación:

Tabla Nro. 05 generación de ideas.

Nombre de la idea	Descripción de la idea	Fuente o autor de la idea
Mejorar el D.S. 026-2017-IN.	Mejorar el marco normativo policial, a fin de que establezca que la DIRAVPOL, se encargue de investigar y denunciar estos tipos de accidentes, así como la implementación de una Guía de procedimientos que determine que órgano de la DIRAVPOL, se encargará de investigar estos siniestros, así como las funciones y procedimientos a seguir para investigar estos tipos de eventos.	Expertos aeronáuticos policiales
Creación de un equipo multidisciplinario.	Creación de dicho equipo, el cual se denominará Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) de la DIRAVPOL para realizar este tipo de investigaciones. En este orden de ideas, se indica que se podrá convocar a otras unidades especializadas, expertos y especialistas en aviación cuando lo considere conveniente para el logro de sus objetivos.	Expertos aeronáuticos policiales
Mejorar el D.S. 026-2017-IN	Presentación de una hoja de recomendación para modificar el marco normativo policial a fin de que establezca que la DIVPIAT PNP investigue y denuncie estos tipos de accidentes, previa capacitación.	Expertos aeronáuticos policiales

Mejoramiento de la Ley de Aeronáutica Civil	Presentación de una hoja de recomendación con la finalidad de modificar la Ley de Aeronáutica Civil, en lo relacionado a los integrantes de la CIAA. Proponiendo que sean integrantes de dicha junta: Personal policial de la DIRAVPOL y personal del MP.	Expertos aeronáuticos Civiles
Realización de cursos de capacitación presencial	Creación de cursos de capacitación denominados “Cursos de Investigación de Accidentes de Aviación” a nivel de la ESFOCON PNP, a fin de que se capacite a personal de la DIVPIAT PNP en la investigación de este tipo de accidentes, esto con la finalidad de que esta unidad de Transito investigue y denuncie los accidentes de aviación civil	Expertos investigadores policiales
Realización de cursos de capacitación presencial	Creación de cursos de capacitación a nivel de la ESFOCON PNP en investigación policial, a fin de que se capacite a personal de la DIRAVPOL en procedimientos de investigación policial para que se encargue de investigar y denunciar los accidentes aéreos de naturaleza civil.	Expertos investigadores policiales
Cambios en la malla curricular en la etapa de formación policial	Efectuar cambios en la malla curricular en la Escuelas de Oficiales y Técnico Superiores a fin de que se implemente en la etapa de formación el curso de investigación de accidentes aéreos.	Expertos investigadores policiales
Contratación de asesores de aviación.	Efectuar contrataciones de personal CAS, especialistas en la materia, a fin de que laboren con personal de la DIVPIAT PNP en la investigación de estos tipos de accidentes, así como en la denuncia correspondiente.	Expertos investigadores policiales
Creación de protocolos	Creación de un protocolo de actuación interinstitucional entre la PNP, MP y MTC para realizar este tipo de investigaciones.	Expertos investigadores policiales
Creación de una División en la PNP.	Modificación de la estructura orgánica de la PNP, con la finalidad de crear una División encargada de investigar estos tipos de accidentes.	Expertos investigadores policiales.

Formulación de una Guía de Procedimientos	Formulación de una guía de procedimientos que establezca los procedimientos a seguir para investigar estos tipos de accidentes y posterior denuncia al órgano competente.	Expertos aeronáuticos policiales
Realización de cursos de capacitación virtual.	Creación de cursos de capacitación virtual en investigación de accidentes de aviación, a fin de que se capacite a la totalidad de efectivos policiales, a nivel nacional, en este tipo de investigación. Esto con la finalidad de que las unidades policiales a nivel nacional estén en la capacidad de poder realizar este tipo de investigaciones de manera profesional y denunciarlos al órgano correspondiente.	Expertos Investigadores policiales
Formulación de un Manual de Investigación de Accidentes Aéreos.	Formulación de parte de la DIRAVPOL de un Manual de Investigación de Accidentes Aéreos, a fin de que sirva de consulta metodológica para investigar estos tipos de accidentes.	Expertos aeronáuticos policiales.
Creación de una especialidad funcional en la PNP	Modificar las especialidades existentes en la PNP, con la finalidad de crear la especialidad de investigación de accidentes de aviación, equivalente a la de investigación criminal	Expertos Aeronáuticos policiales
Elaboración de convenios con la Fuerza Aérea Peruana	Realización de convenios interinstitucionales con la Fuerza Aérea Peruana a fin de que personal FAP expertos investigadores aeronáuticos asesoren al personal de investigadores policiales en la PNP.	Expertos aeronáuticos civiles

### 3.2.2 Agrupación de ideas

Posterior a la lluvia de ideas mencionadas anteriormente, se ha procedido a filtrarlas, es decir se han eliminado aquellas que, a criterio de los investigadores, no han intentado eliminar o reducir el desafío de innovación planteado anteriormente, así como se han eliminado aquellas que no han sido novedosas o interesantes. En este contexto se ha procedido

a agruparlas en ideas de carácter normativas, de instrucción y procedimentales, conforme a siguiente detalle:

Tabla Nro. 06 agrupación de ideas.

Nombre de la idea	Descripción de la idea	Fuente o autor de la idea
Idea Nro. 01 Normativas	<p>Mejorar el marco normativo policial, a fin de que establezca que la DIRAVPOL, se encargue de investigar y denunciar estos tipos de accidentes, así como la implementación de una Guía de procedimientos que determine que órgano de la DIRAVPOL, se encargará de investigar estos siniestros, así como las funciones y procedimientos a seguir para investigar estos tipos de eventos.</p> <p>Presentación de una hoja de recomendación para modificar el marco normativo policial, a fin de que establezca que la DIVPIAT PNP investigue y denuncie estos tipos de accidentes, previa capacitación.</p>	<p>Expertos aeronáuticos policiales</p> <p>Expertos Aeronáuticos policiales</p>
Idea Nro. 02 Instrucción	<p>Creación de cursos de capacitación denominados “Cursos de Investigación de Accidentes de Aviación” a nivel de la ESFOCON PNP, a fin de que se capacite a personal de la DIVPIAT PNP en la investigación de este tipo de accidentes, esto con la finalidad de que esta unidad de Transito investigue y denuncie los accidentes de aviación civil</p>	<p>Expertos investigadores policiales</p>
Idea Nro. 03 Procedimentales	<p>Creación de un equipo multidisciplinario denominado Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) de la DIRAVPOL para realizar este tipo de investigaciones. En este orden de</p>	<p>Expertos aeronáuticos policiales</p>

	<p>ideas, se indica que se podrá convocar a otras unidades especializadas, expertos y especialistas en aviación cuando lo considere conveniente para el logro de sus objetivos.</p> <p>Creación de un protocolo de actuación interinstitucional entre la PNP, MP y MTC. Para realizar este tipo de investigaciones.</p> <p>Formulación por parte de la DIRAVPOL de un Manual de Investigación de Accidentes Aéreos, a fin de que sirva de consulta metodológica para investigar estos tipos de accidentes.</p>	<p>Expertos investigadores policiales</p> <p>Expertos Aeronáuticos policiales</p>
--	--	---

Ahora bien, posterior de haberse realizado la agrupación de ideas, se ha procedido a priorizarlas, utilizando los criterios de deseabilidad, factibilidad, viabilidad, impacto y interrupción. Indicándose que las ideas de carácter normativo son las que han obtenido el máximo puntaje, conforme se detalla en el siguiente cuadro:

Tabla Nro. 07 priorización de ideas

Grupo de ideas	Deseabilidad	Factibilidad	Viabilidad	Impacto	Interrupción	Total
Normativas	X	X	X	X	X	5
Procedimentales	X	X	X		X	4
De instrucción	X	X	X			3

De este modo, la idea de carácter normativa seleccionada para continuar con el proceso de prototipado es la siguiente: “Mejorar el marco normativo policial, a fin de que establezca que la DIRAVPOL, se encargue de investigar y denunciar estos tipos de accidentes, así como la implementación de una Guía de procedimientos que determine que órgano de la DIRAVPOL, se encargará de investigar estos siniestros, así como las

funciones y procedimientos a seguir para investigar estos tipos de eventos”.

### 3.3 proceso de conceptualización y prototipado

#### 3.3.1 Proceso de conceptualización de la nueva idea

Ahora bien, tomando como referencia la idea ganadora denominada “Mejorar el marco normativo policial, a fin de que establezca que la DIRAVPOL, se encargue de investigar y denunciar estos tipos de accidentes, así como la implementación de una Guía de procedimientos que determine que órgano de la DIRAVPOL, se encargará de investigar estos siniestros, asimismo el establecimiento de las funciones y procedimientos a seguir para investigar estos tipos de eventos”. Ante ello, se procede a efectuar un bosquejo del concepto, conforme al siguiente detalle:

Tabla N ro. 08 conceptualización de la nueva idea.

Item	Contenido
Denominación de la solución	1. Modificación del Reglamento de la Ley de la PNP. Mediante el cual se le agrega una función a la DIVSEGAER DIRAVPOL con la finalidad de que se encargue de la investigación y denuncia, de manera articulada con el MP, de los accidentes de aviación civil a nivel nacional. Asimismo, se dispondrá en la precitada modificación que la DIRAVPOL, a través de la División de Seguridad Aérea ante un hecho de esta naturaleza deberá de conformar un equipo multidisciplinario denominado Junta de

	<p>Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC) de la DIRAVPOL, el cual se encargará de investigar y denunciar estos tipos de accidentes, pudiendo convocar dicha Junta de Investigación a otras unidades especializadas de la PNP u organismos especializados en aviación cuando sea necesario.</p> <p>2. Formulación de una Guía de procedimientos, a fin de que sirva de instrumento normativo, con la finalidad de que establezca las funciones y procedimientos a seguir de la JIAAC de la DIRAVPOL, para investigar estos tipos de accidentes.</p> <p>3. Formulación de un Manual de Investigación de Accidentes de Aviación Civil a fin de que sirva de consulta metodológica para investigar estos tipos de accidentes.</p>
<p>Población beneficiada de la solución</p>	<p>Personal policial que realizará dichas investigaciones y sociedad en general que utiliza el transporte aéreo en el Perú.</p>
<p>Descripción de la solución</p>	<p>1. La primera solución consiste en la formulación de una hoja de recomendación solicitando la modificación del D.S. Nro. 026-2017-IN. Dicha modificación consiste en agregarle una función a la División de Seguridad Aérea de la DIRAVPOL. El cuál será la siguiente:</p> <p>- La DIVSEGAER DIRAVPOL, se encargará de investigar y denunciar, bajo la</p>

	<p>conducción jurídica del fiscal, los accidentes de aviación civil a nivel nacional con consecuencias fatales, siempre que revistan connotación o sean complejas. Con autorización expresa del comandante General de la PNP. Para tal efecto la DIRAVPOL ante la ocurrencia de un accidente activará la JIAAC, el cual se encargará de investigar dichos accidentes, pudiendo convocar cuando sea necesario a otras unidades especializadas de la PNP u organismos especializados en aviación.</p> <p>2. La segunda solución consiste en la formulación de una Guía de procedimientos para la División de Seguridad Aérea de la DIRAVPOL, a fin de que sirva como instrumento normativo para lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Funciones y procedimientos a seguir por la JIAAC de la DIRAVPOL, para investigar estos tipos de accidentes.</li> </ul> <p>3. La tercera solución consiste en la formulación de un Manual de Investigación de Accidentes de Aviación civil a fin de que sirva de consulta metodológica para investigar estos tipos de accidentes.</p>
--	---

Descripción breve del beneficio aportado	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Corregir las deficientes investigaciones policiales que se vienen presentando cuando se suscita un accidente de esta naturaleza.</li> <li>2. La PNP cumplirá su rol de investigación eficientemente como uno de los operadores de justicia en el Perú.</li> <li>3. Se administrará justicia en forma adecuada a través de la determinación de las responsabilidades penales, civiles o administrativas, si es que lo hubiera.</li> </ol>
--	--

### 3.4 Concepto y prototipo final de la innovación.

#### 3.4.1 Concepto final de innovación

Posterior de haber realizado el bosquejo del concepto, se ha procedido a su maduración correspondiente. En este sentido se ha procedido a efectuar una descripción del concepto final, tal como se detalla continuación:

Tabla Nro. 09 concepto final de innovación.

Item	Contenido
¿Como se denomina?	<p>Conjunto de intervenciones con la finalidad de eliminar o mitigar el problema publico identificado. Dichas intervenciones serán:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Formulación de una hoja de recomendación solicitando la modificación del D.S. Nro. 026-2017-IN. Dicha modificación consiste en agregarle una función a la División de Seguridad Aérea de la DIRAVPOL. El cuál será la siguiente:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- La División de Seguridad Aérea se encargará de</li> </ul> </li> </ol>

	<p>investigar y denunciar, bajo la conducción jurídica del fiscal, los accidentes de aviación civil a nivel nacional con consecuencias fatales, siempre que revistan connotación o sean complejas. Con autorización expresa del comandante General de la PNP. Para tal efecto la DIRAVPOL ante la ocurrencia de un accidente activará una Junta de Investigación de Accidentes Aéreos, el cual se encargará de investigar dichos accidentes, pudiendo convocar cuando sea necesario a otras unidades especializadas de la PNP u organismos especializados en aviación.</p> <p>- Para tal efecto la DIRAVPOL ante la ocurrencia de un accidente activará la JIAAC, el cual se encargará de investigar dichos accidentes, pudiendo convocar cuando sea necesario a otras unidades especializadas de la PNP u organismos especializados en aviación.</p> <p>2. Formulación de una Guía de procedimientos para la División de Seguridad Aérea de la DIRAVPOL, a fin de que sirva como instrumento normativo para lo siguiente:</p>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Funciones y procedimientos a seguir por la JIAAC de la DIRAVPOL, para investigar estos tipos de accidentes.</li> </ul> <p>3. Formulación de un Manual de Investigación de Accidentes de Aviación civil a fin de que sirva de consulta metodológica para investigar estos tipos de accidentes.</p>
<p>¿En qué consiste la solución? ¿Cómo describiría su solución?</p>	<p>En una serie de intervenciones con la finalidad de que la Dirección de Aviación Policial cuente con:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Autorización legal para realizar investigaciones de este tipo a nivel nacional.</li> <li>2. Documentos de carácter normativo y metodológico que le sirvan para investigar estos tipos de accidentes.</li> </ol>
<p>¿Para quien es la solución?</p>	<p>Para la PNP a fin de que cuente con una unidad especializada competente para realizar investigaciones de esta naturaleza, así como la denuncia respectiva.</p>
<p>¿Para que es la solución?</p>	<p>Para que la PNP pueda realizar eficientes investigaciones de los accidentes aéreos, en el campo de la aviación civil y se pueda llegar a determinar las responsabilidades penales, civiles o administrativas, si es que lo hubiera, de los infractores.</p>
<p>¿Cuáles son los indicadores claves de desempeño, para considerar que la propuesta ha resultado exitosa?</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Porcentaje de investigaciones policiales en donde se ha llegado a establecer las responsabilidades penales, civiles o administrativas de los infractores, si es que lo hubiera, en el marco de las leyes de la materia.</li> </ol>

	<p>2. Porcentaje de investigaciones realizadas, cumpliendo los protocolos establecidos en la presente guía.</p>
<p>¿Qué valor agrega a los usuarios, respecto de lo que hoy existe?</p>	<p>1. La existencia de un marco legal que establezca que unidad policial se encargará de las investigaciones de esta naturaleza a nivel nacional.</p> <p>2. La existencia de una Guía de procedimientos que establezca los pasos a seguir, por parte del personal policial integrantes de la JIAAC de la DIRAVPOL, para efectuar investigaciones de este tipo.</p>
<p>¿Porque se indica que su propuesta es innovadora?</p>	<p>Es innovadora porque el conjunto de implementaciones, no existe actualmente en el Perú. Este conjunto de implementaciones va a permitir que este tipo de investigaciones en nuestro país, sean efectuadas por la PNP en forma eficiente para la determinación de las responsabilidades penales, civiles o administrativas, si es que lo hubiera, de los infractores, conforme lo establece la ley.</p>
<p>¿Cuáles son los riesgos asociados a la solución (internos y externos)?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Que exista oposición de parte de las compañías aéreas comerciales en el Perú.</li> <li>- Que exista oposición de parte de la DGAC-MTC.</li> <li>- Que el comando de la PNP no apoye logísticamente para la implementación de esta junta.</li> </ul>
<p>¿Qué impactos positivos tiene la solución en su entorno?</p>	<p>La reducción de la impunidad en el país.</p>
<p>¿Cuáles son las principales acciones del usuario?</p>	<p>La institución policial podrá ser capaz de realizar las investigaciones de los accidentes de aviación civil a nivel nacional en forma eficiente,</p>

	<p>esto debido a que será realizado por personal policial con conocimiento y experiencia en este tipo de investigaciones. Pudiendo determinar las responsabilidades penales, civiles y administrativas de los presuntos infractores, si es que lo hubiera.</p>
<p>¿Cuáles son las principales acciones de la organización?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La PNP en razón de ser la encargada de investigar los delitos y faltas en concordancia con lo establecido en la ley, para la realización de las investigaciones de esta naturaleza, previa disposición fiscal. Debiendo contar con personal policial expertos en este tipo de investigaciones, capaz de poder llegar a la verdad de los hechos y poder establecer la responsabilidad penal, civil o administrativa, si es que lo hubiera.</li> </ul>
<p>¿Quiénes son sus aliados estratégicos internos?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Personal de la DIRAVPOL.</li> <li>- El comando institucional.</li> <li>- Expertos investigadores policiales.</li> </ul>
<p>¿Quiénes son sus aliados estratégicos externos?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministerio Publico.</li> <li>- DGAC.</li> <li>- MTC.</li> </ul>

### 3.4.2 prototipo de alta resolución

Este prototipo de alta resolución, ha sido debidamente testado a través de los expertos aeronáuticos policiales, los mismos que laboran o han laborado en la DIRAVPOL y tienen experiencia para investigar estos tipos de siniestros. En este contexto, estos expertos aeronáuticos policiales han manifestado que la

DIRAVPOL si se encuentra en la capacidad para investigar estos tipos de siniestros de naturaleza civil a nivel nacional, ya que la DIRAVPOL cuenta con personal policial debidamente capacitado y con experiencia en el campo aeronáutico, así como en la cantidad suficiente. En este sentido indicaron que la propuesta es deseable, factible y viable. En este orden de ideas, el presente prototipo de alta resolución está conformado por el conjunto de intervenciones con la finalidad de eliminar o mitigar el problema publico identificado. Siendo las siguientes:

1. Hoja de recomendación solicitando la modificación del D.S. Nro. 026-2017-IN. Dicha modificación consiste en agregarle una función a la División de Seguridad Aérea de la DIRAVPOL. El cuál es la siguiente:

La División de Seguridad Aérea se encargará de investigar y denunciar, bajo la conducción jurídica del fiscal, los accidentes de aviación civil a nivel nacional con consecuencias fatales, siempre que revistan connotación o sean complejas. Con autorización expresa del comandante General de la PNP. Para tal efecto la DIRAVPOL ante la ocurrencia de un accidente activará una Junta de Investigación de Accidentes Aéreos, el cual se encargará de investigar dichos accidentes, pudiendo convocar cuando sea necesario a otras unidades especializadas de la PNP u organismos especializados en aviación.

2. Guía de procedimientos para la División de Seguridad Aérea de la DIRAVPOL, a fin de que sirva como instrumento normativo para lo siguiente:

Funciones y procedimientos a seguir por la JIAAC de la DIRAVPOL, para investigar estos tipos de accidentes.

3. Manual de Investigación de Accidentes de Aviación Civil de la DIRAVPOL a fin de que sirva de consulta metodológica para investigar estos tipos de accidentes.

## CAPITULO IV

### ANALISIS DE DESEABILIDAD, FACTIBILIDAD Y VIABILIDAD DEL PROTOTIPO.

#### 4.1 Análisis de deseabilidad

En la Policía Nacional del Perú, la implementación del prototipo materia del presente, es deseable por todos los usuarios, en razón que repercutiría en la eficiencia de este tipo de investigaciones que viene realizando, por disposición fiscal, la institución policial. Esto debido a que, serían realizadas por personal policial de la DIRAVPOL, los mismos que se encuentran debidamente capacitados para realizar este tipo de investigaciones, así como tienen una amplia experiencia en el campo aeronáutico. En este sentido y de conformidad a lo manifestado por los diferentes entrevistados, ya sean especialistas aeronáuticos civiles, especialistas aeronáuticos policiales de la DIRAVPOL, así como expertos investigadores policiales, todos estuvieron de acuerdo que actualmente la institución policial viene realizando una deficiente investigación preliminar de los accidentes de esta naturaleza, esto debido a que vienen siendo ejecutados por personal policial de las diversas unidades policiales a nivel nacional, tales como tránsito, comisarias básicas, turismo etc, los mismos que no se encuentran debidamente capacitados en este tipo de investigaciones complejas, así como no tienen experiencia en el campo de la aviación. En este orden de ideas, al no existir un marco normativo en la institución policial, que establezca tácitamente cual es la unidad policial que tenga como función, la investigación de estos sucesos trágicos, la Fiscalía viene disponiendo que cualquier unidad policial, dependiendo de los criterios establecidos por dicha entidad estatal, para que inicie las investigaciones preliminares del caso, sin considerar si el personal que pertenece a dicha unidad policial, tiene capacitación sobre investigación de accidentes de aviación o tiene experiencia en el campo aeronáutico.

Afirmando los entrevistados que, esta manera de decidir, de parte del MP, de qué cualquier unidad policial pueda investigar estos tipos de accidentes, obedece a un desconocimiento total de cómo deben ser investigados estos tipos de accidentes,

así como de las competencias de la PNP, ya que considera que cualquier unidad policial puede investigar esta clase de accidentes.

En este sentido, se debe entender que los accidentes de aviación son de naturaleza especial, por lo tanto, deben ser investigados por personal altamente especializado a fin de que pueda encontrar a los verdaderos responsables del accidente y se pueda determinar la responsabilidad penal, civil o administrativa que le corresponde, si es que lo hubiera.

Ahora, es menester indicar que la PNP cuenta dentro de su estructura orgánica con una unidad especializada de aviación, denominada DIRAVPOL la cual cuenta con oficiales, tripulantes y mecánicos aeronáuticos con muchos años de experiencia en aviación y que han participado como integrantes de las diferentes Juntas de Investigación de Accidentes, que se formaron para investigar accidentes aéreos que ocurrieron con aeronaves con matrícula policial, a nivel nacional.

Por tal motivo, es necesario fortalecer la labor de esta unidad de aviación, mediante el paquete de intervenciones propuestas, a fin de que se otorgue la competencia de investigar estos eventos trágicos, a la DIVSEGAER DIRAVPOL, de tal manera que el Ministerio público cuente con un aliado y de manera coordinada y articulada, se pueda determinar la verdadera responsabilidad penal, civil o administrativa de los involucrados y se pueda brindar un resultado justo para las víctimas.

Con todo lo anterior y habiéndose realizado diferentes entrevistas y consultas a expertos en aviación, así como a oficiales pilotos experimentados sobre la formalización de la función para investigar esta naturaleza de accidentes aéreos, la totalidad ha respondido que la DIRAVPOL, a través de la División de Seguridad Aérea puede y debe ser la encargada de investigar este caso especial de accidentes. Apoyan su punto de vista, en que cuentan con personal capacitado y con muchos años de experiencia en investigación aeronáutica.

Ahora, si bien es cierto la DIRAVPOL debe tener competencia para investigar, tal como lo corrobora la totalidad de entrevistados y consultados, esta se debe

fortalecer con la conformación de un equipo multidisciplinario debidamente capacitado, con las herramientas tecnológicas adecuadas y con la documentación elemental que sirva como guía orientadora a la investigación.

Por ultimo y con la finalidad de realizar una presentación del análisis de deseabilidad, se procedió a identificar a los actores, su influencia en la implementación del prototipo y su nivel de deseabilidad para implementar el mismo. El cual se presenta a través de la siguiente tabla.

Tabla Nro. 10. Categorización del nivel de deseabilidad.

Actor	Nivel de influencia	Nivel de deseabilidad
Expertos pilotos policiales	Alto	Alto
Expertos pilotos civiles	Alto	Alto
Expertos investigadores policiales	Alto	Alto

#### 4.2 Análisis de factibilidad

En este aspecto, se indica que es factible que la División de Seguridad Aérea de la DIRAVPOL, asuma la función de investigación de estos tipos de siniestros a nivel nacional, tal como se ha planteado, esto debido a los siguientes motivos.

- Desde el punto de vista del equipo de trabajo (recursos humanos) es factible, en razón que actualmente la Dirección de Aviación Policial cuenta con personal policial, tales como pilotos, ingenieros de vuelo, mecánicos, radioperadores, expertos en seguridad operacional etc., los cuales se encuentran debidamente capacitados y tienen experiencia en el campo aeronáutico, los mismos que estarían en la aptitud de realizar una investigación de esta naturaleza de manera eficiente.
- Desde el punto de vista de la capacidad en la organización, es factible, en razón que, en la actualidad, la PNP a través de la DIRAVPOL, viene realizando investigaciones de este tipo, pero solo cuando ocurren accidentes aéreos con

aeronaves policiales y no con aeronaves civiles. En este aspecto se indica que, de implementarse el presente prototipo, se mejoraría la capacidad operativa y profesional de la PNP, ya que, al realizar eficientemente esta función de investigación, la PNP mejoraría su profesionalización, ya que podría llegar a determinar las responsabilidades penales, civiles o administrativas de los presuntos infractores que ocasionaron dicho accidente aéreo, claro si es que lo hubiera. Reduciendo la impunidad, generando mayor confianza ciudadana y seguridad en la utilización del transporte aéreo.

- Desde el punto de vista normativo, es factible, en razón que, para que se implemente el presente proyecto de prototipo, solo es necesario la modificación del reglamento de la ley de la PNP, el cual se efectúa a través de un decreto supremo y no a través de un decreto legislativo que es más difícil de aprobarse. En este aspecto, las funciones de la División de Seguridad Aérea de la DIRAVPOL, se encuentran establecidas en el Reglamento de la Ley de la PNP. Sin embargo, no especifica la función de Investigación de Accidentes de Aviación de naturaleza civil. Entonces, considerando que la propuesta consiste en la modificación de dicho reglamento, la cual se modifica con decreto supremo, por consiguiente, se considera factible dicha innovación, a fin de otorgarle la competencia a esta unidad policial.

Asimismo, es necesario precisar que, este proyecto de modificatoria del marco normativo puede ser presentada por la propia institución policial, basándose exclusivamente en su carácter reglamentario. En consecuencia, la facultad atribuida le permitirá a la DIVSEGAER-DIRAVPOL desarrollar investigaciones cuando se presenten accidentes de aviación civil. Motivo por el cual, consideramos que es factible.

Con esta modificación de la normativa, la DIRAVPOL será empoderada para asumir tan grande responsabilidad. En ese sentido, el Ministerio Público tendrá conocimiento de la existencia de un equipo multidisciplinario, técnico especializado de la DIRAVPOL, para investigar estos hechos, no disponiendo a criterio personal, la responsabilidad de la investigación a otras unidades que no están capacitados para estos casos. Estos hechos vienen afectando el

funcionamiento de la institución, ya que al no investigarse adecuadamente afecta el resultado de las responsabilidades penales, civiles o administrativas en que estarían inmersos los presuntos infractores.

#### 4.3 Análisis de viabilidad

La competencia para que asuma la DIVSEGAER-DIRAVPOL, la función de investigación de estos tipos de accidentes a nivel nacional, es viable en razón que dicha implementación no conlleva a que se gestionen presupuestos adicionales. En este orden de ideas, se puede indicar que el equipo multidisciplinario denominado JIAAC, estará compuesto por los propios pilotos, tripulantes y mecánicos que actualmente laboran en esa unidad.

Este equipo multidisciplinario será designado con la resolución respectiva y asumirá funciones únicamente cuando se presenten accidentes aéreos con consecuencias fatales. Mientras tanto estarían cumpliendo sus funciones establecidas de acuerdo a su especialidad funcional.

Respecto a los viáticos, es menester indicar que, la DIRAVPOL es una unidad ejecutora de la PNP y cuenta con un presupuesto específico para viáticos, dependiendo de los programas presupuestales. Todos los efectivos policiales, dependiendo de su especialidad, viajan en comisión del servicio a lo largo del territorio, para dar cumplimiento a su finalidad encomendada por el comando institucional. En este sentido, cuando una aeronave de matrícula policial sufre un accidente aéreo, la Junta de Investigación de accidentes viaja al lugar a realizar labores propias de su función y se les proporciona sus viáticos respectivos de acuerdo a la escala remunerativa de viáticos.

Los integrantes del equipo multidisciplinario estarán conformados por nueve (09) integrantes que vienen prestando servicios en la DIRAVPOL. Este equipo estará constituido de la siguiente manera:

Un oficial superior del grado de coronel o comandante, quien será el presidente.

Un oficial superior piloto que haya seguido el curso de IAA, quien será el vocal investigador.

Un oficial piloto con experiencia, designado como vocal piloto.

Un oficial piloto de prueba o un oficial administrador de mantenimiento o un oficial con experiencia en la División de mantenimiento. Designado como vocal DIVMAAER.

Un oficial piloto calificado en administración de seguridad aérea y/o prevención de accidentes. Designado como oficial PREVAC.

Un oficial, suboficial o especialista de sanidad con conocimiento en aeronáutica. Será designado como vocal de sanidad.

Un oficial subalterno nombrado como secretario.

Un suboficial mecánico aeronáutico

Un suboficial con la especialidad de fotógrafo y/o calificado en programas informáticos, de acuerdo a las necesidades de la investigación.

En las condiciones más extremas, haciendo una estimación por analogía, juicio de expertos y tomándose como referencia únicamente los dos últimos años se han suscitado dos accidentes aéreos con consecuencias fatales lo que conllevaría al siguiente estimado de costos en lo que corresponde a comisión del servicio fuera de Lima de las JIAAC:

#### Costo de viáticos en comisión del servicio en JIAAC

Grados	Viatico	días	total
Cinco Oficiales superiores	320.00	10	16,000.00
Dos oficiales subalternos	320.00	10	6,400.00
Dos suboficiales técnicos	234.00	10	4,680.00
Total general			27,080.00

#### Costo de equipo

Este equipo multidisciplinario denominado JIAAC, deberá contar con el equipo mínimo siguiente:

Equipo de filmación y fotografía.

Equipo de señalización y protección del área.

Equipo de comunicación portátil HF, VHF, y FM.

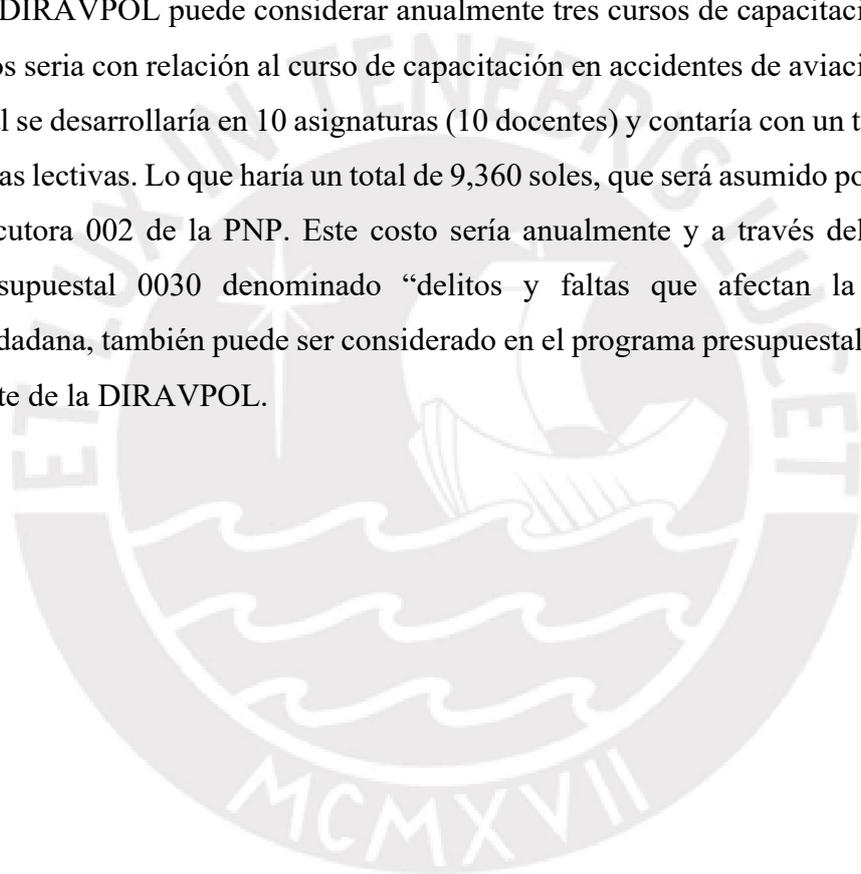
Equipo de iluminación portátil.

Megáfono.

Haciendo un estimado por analogía, el costo total de los equipos ascendería a 10,000 soles para la JIAAC.

Teniendo en cuenta, que tendría que atenderse dos accidentes aéreos a la vez, la necesidad de viaje en comisión del servicio y la adquisición de equipos se duplica, alcanzado un aproximado de 74,160.00 soles.

La DIRAVPOL puede considerar anualmente tres cursos de capacitación, uno de ellos sería con relación al curso de capacitación en accidentes de aviación civil, la cual se desarrollaría en 10 asignaturas (10 docentes) y contaría con un total de 180 horas lectivas. Lo que haría un total de 9,360 soles, que será asumido por la unidad ejecutora 002 de la PNP. Este costo sería anualmente y a través del programa presupuestal 0030 denominado “delitos y faltas que afectan la seguridad ciudadana, también puede ser considerado en el programa presupuestal que forma parte de la DIRAVPOL.



## CONCLUSIONES

Las conclusiones a las que se han arribado en el presente proyecto de innovación son las siguientes:

1. La aviación civil en el Perú viene a ser el conjunto de actividades aéreas, las mismas que vienen siendo realizadas por las empresas o líneas áreas comerciales, las cuales realizan actividades de aviación comercial y general en el Perú. Estas actividades están expuestas a peligros, las que pueden generar accidentes aéreos. Estos accidentes, en cumplimiento a la normativa aeronáutica peruana, vienen siendo investigados, desde el punto de vista aeronáutico, por una comisión que se forma para tal efecto, denominado CIAA que depende del MTC del Perú.
2. La CIAA en su proceso de investigación, solo realiza esta indagación desde el punto de vista de la seguridad operacional y esta tiene como objetivo, determinar las causas del accidente aéreo, con la finalidad de emitir las recomendaciones de caso a fin de que no vuelvan a ocurrir. No teniendo como finalidad de investigación, la determinación de responsabilidades penales, civiles o administrativas.
3. Que, la ley de aeronáutica peruana, establece que, las investigaciones que realiza la comisión mencionada líneas arriba, es independiente de las investigaciones que pueden realizar la Fiscalía o la PNP como entidades de investigación peruanas, quienes pueden realizar estas investigaciones desde el punto de vista punitivo, con la finalidad de establecer, si es que lo hubiera, las responsabilidades penales, civiles o administrativas de los presuntos infractores. En este contexto, a la fecha, el MP cuando vienen ocurriendo accidentes aéreos donde se hayan producido muertes de personas o sean de gran magnitud, viene iniciando las investigaciones correspondientes, disponiéndole a la PNP que realice las diligencias preliminares e investigaciones del caso.
4. Que, en el cumplimiento de la disposición fiscal, la PNP viene adoleciendo de muchas causas, que vienen ocasionando una deficiente investigación de los accidentes de aviación civil a nivel nacional, siendo entre estas las siguientes:

1.- El poco o nulo conocimiento en investigación de accidentes de aviación de parte del personal policial interviniente 2.- La no participación del personal especializado de la DIRAVPOL en la realización de las diligencias preliminares de investigación. 3.- La no ejecución de las diligencias urgentes e imprescindibles en el lugar del accidente de parte del personal policial interviniente para el esclarecimiento de los hechos. 4.- La demora en la entrega del informe final de la CIAA a la PNP. 5.- La falta de cooperación de la CIAA con la PNP y el MP. 6.- La dificultad para llegar al lugar donde ha ocurrido el accidente, sobre todo si este ha ocurrido en zonas remotas o inhóspitas. 7.- La falta de presupuesto necesario, así como la presión política, mediática y de los medios de comunicación, entre otros.

5. Que, sobre las causas arriba mencionadas, también es necesario indicar que, se presenta otra causa y es que existe un vacío en la legislación de la PNP, ya que esta no establece cual es la unidad policial que tiene como función, la investigación de este tipo de siniestros en el Perú. Motivo por el cual, el MP le viene designando a cualquier unidad policial, dependiendo del lugar donde haya ocurrido el suceso, a fin de que realice las diligencias preliminares e investigaciones correspondientes. Sin interesarle si esa unidad policial cuenta con personal especializado para investigar estos tipos de accidentes, así como si tienen experiencia en el campo aeronáutico. Lo que viene ocasionando que las diligencias preliminares de investigación e investigaciones correspondientes, no vienen siendo realizadas correctamente y lo más prontamente posible, en forma simultánea y paralela a la investigación que realiza la CIAA. Ocasionando el riesgo que puedan ser borradas las evidencias o huellas del delito, si lo hubiera, con la finalidad de poder llegar a la verdad de los hechos y poder esclarecer las causas o circunstancias del mismo y de ser el caso establecer las responsabilidades administrativas, civiles o penales de los presuntos infractores.
6. Que, sobre lo explicado en el numeral anterior, se llega a deducir que actualmente en la PNP, se viene dando una deficiente investigación de los accidentes de aviación civil, esto debido a que el personal policial que viene realizando esta función de investigación, no tiene conocimientos en investigación de accidentes aéreos, así como no tienen experiencia en el campo aeronáutico. Motivo por el

cual se presenta el problema público que es materia del presente proyecto de innovación.

7. Que, para dar solución al problema publico identificado, se ha presentado como ideas innovadoras lo siguiente:

- Modificación del D.S. Nro. 026-2017-IN Reglamento de la Ley de la PNP. Mediante el cual se le agrega una función a la División de Seguridad Aérea de la DIRAVPOL con la finalidad de que se encargue de la investigación y denuncia, de los accidentes de aviación civil a nivel nacional. Asimismo, se dispondrá en la precitada modificación que la DIRAVPOL cuando ocurra un accidente de aviación civil y el Ministerio Publico le encargue a la División de Seguridad Aérea que realice las investigaciones correspondientes, la DIRAVPOL, deberá de conformar un equipo multidisciplinario denominado JIAAC de la DIRAVPOL, el cual se encargará de investigar y denunciar estos tipos de accidentes, pudiendo convocar dicha Junta a otras unidades especializadas de la PNP u organismos especializados en aviación cuando sea necesario.
- Formulación de una Guía de procedimientos, a fin de que sirva de instrumento normativo, con la finalidad de que establezca las funciones y procedimientos a seguir de la JIAAC de la DIRAVPOL.
- Formulación de un Manual de Investigación de Accidentes de Aviación Civil a fin de que sirva de consulta metodológica para investigar estos tipos de accidentes.

## BIBLIOGRAFÍA

Artículo 191 del Reglamento de la Ley de la PNP, el cual establece que la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito es la unidad encargada de investigar los accidentes de tránsito a nivel nacional.

Artículo 20 del Reglamento de la Ley de la PNP, el cual establece que la DIVSEGAER DIRAVPOL es la unidad encargada de investigar los accidentes aéreos cuando participan aeronaves de la PNP.

Aviación Safety Network.

Comunicado Lima Airport Partners 30OCT2023.

Decreto Legislativo Nro. 957 de 2004 Nuevo código Procesal Penal, relacionados a las funciones del Ministerio Público y de la Policía Nacional del Perú en la investigación del delito. 22 de julio del 2004. El Peruano.

Decreto Supremo Nro. 050-2001-Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Decreto Supremo Nro. 026-2017-Ministerio del Interior. Reglamento de Decreto Legislativo Nro. 1267 Ley de la Policía Nacional del Perú del 16 de diciembre del 2016.

Ettaoussi (2014) “La Investigación de los Accidentes e Incidentes Aéreos y los procesos judiciales en Derecho Comparado en España”

Flores (2021) “la normatividad aeronáutica y los Accidentes de aviación civil en el Perú entre los años 1995 al 2019”

Informe Final accidente de aviación N°008-2022 CIAA de 23SET2023.

Juntas de Investigación de accidentes-DIVSEGAER.

Ley Nro. 27261 de 2020 Ley de Aeronáutica Civil del 10 de mayo del 2000. El Peruano.

Manual operativo de procedimientos de investigación policial.

Manual de investigación de accidentes de tránsito.

Nadal 2014 “La coordinación del proceso penal y la investigación técnica de accidentes aéreos”.

Organización de Aviación Civil International.

Resolución Ministerial Nro. 044-2002-MTC/15.01 del 23 de enero del 2002, mediante la cual se crea la CIAA.

Reglamento de la ley. 27261 de 2020 Ley de Aeronáutica Civil del 10 de mayo del 2000.

Regulaciones Aeronáuticas del Perú-MTC.

Urbangrid design (18 noviembre 2022) accidente aéreo en aeropuerto de Lima.

(video) Youtube.com.[https//m.youtube.com.watch](https://m.youtube.com/watch)



## ANEXOS

### ANEXO 01

Descripción de los 03 problemas públicos identificados, así como la identificación del problema publico seleccionado

NRO.	CONSTRUCCION Y REDACCION DEL PROBLEMA	TIPO DE AFECTACION
1	Deficiente infraestructura de helipuertos en Lima metropolitana que no permite el aterrizaje seguro de los helicópteros EC-145 de la DIRAVPOL durante las operaciones de evacuaciones aeromédicas que se vienen realizando entre los años 2018 a julio del 2023.	Problema relacionado a la afectación directa a la sociedad.
2	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	Problema relacionado al inadecuado desempeño de los servicios de las intervenciones públicas.
3	Limitada asignación de presupuesto público en la DIRAVPOL, a través del programa presupuestal Nro. 030 “Reducción de Delitos y Faltas que Afectan a la Seguridad Ciudadana” que no permite el mantenimiento efectivo de los helicópteros EC-145 los cuales vienen siendo utilizados en el patrullaje aéreo en Lima metropolitana, para la reducción de la criminalidad.	Problema relacionado al inadecuado desempeño de los sistemas administrativos.

## ANEXO 2

### Matriz de consistencia del diseño de investigación sobre la arquitectura del problema público

TITULO: “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.

Dimensiones de la arquitectura del problema	Preguntas	Objetivos	Hipótesis	Fuente de datos	Herramientas
Magnitud del problema en la 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.	¿Qué tan deficientes son las investigaciones 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?	Determinar qué tan deficientes son las investigaciones 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	Se estima que las investigaciones 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, son deficientes, debido a que vienen siendo realizadas por personal policial que no tienen conocimientos en investigación de accidentes aéreos.	Análisis y evaluación de los Informes de Investigación policial, Actas Resoluciones y providencias fiscales  Expertos independientes.	Revisión de base de datos.  Guía de entrevistas

**Matriz de consistencia del diseño de investigación sobre la arquitectura del problema público**

TITULO: “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.

<b>Dimensiones de la arquitectura del problema</b>	<b>Preguntas</b>	<b>Objetivos</b>	<b>Hipótesis</b>	<b>Fuente de datos</b>	<b>Herramientas</b>
Procedimiento 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.	¿Cómo se vienen desarrollando los procedimientos 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?	Describir cómo se vienen desarrollando los procedimientos 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.	Los procedimientos 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, vienen siendo ejecutados sin cumplir las normas aeronáuticas ni internas de la PNP que regulan la investigación de accidentes de aviación	Jefe de Unidad DIVPIAT Unidades Policiales donde ocurrieron accidentes de aviación. Jefe Homicidios DIRINCRI Jefes de equipos de investigación Encargados de la investigación Personal DIVPIAT y de la DIRAVPOL Documentos Oficiales Guía de procedimientos de la DIRAVPOL.	Guía de entrevistas Guía de entrevistas Guía de entrevistas Guía de entrevistas Guía de entrevistas Análisis bibliográfico Revisión de base de datos

**Matriz de consistencia del diseño de investigación sobre la arquitectura del problema público**

TITULO: “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.

<b>Dimensiones de la arquitectura del problema</b>	<b>Preguntas</b>	<b>Objetivos</b>	<b>Hipótesis</b>	<b>Fuente de datos</b>	<b>Herramientas</b>
Actores en el proceso 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.	¿Quiénes son los actores y cuáles son sus roles y responsabilidades en el proceso 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	Conocer quiénes son los actores y cuáles son sus roles y responsabilidades en el proceso 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.	Los actores, así como sus roles y responsabilidades en el proceso 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 son diversos, no existiendo predictibilidad en su conformación y no tienen conocimientos en investigación de accidentes aéreos.	Documentos policiales Documentos fiscales Jefe DEPINCRI Jefe DIVPIAT Jefe de la División de Seguridad Aérea de la DIRAVPOL Personal DIVPIAT Reglamento de la Ley de la PNP.	Revisión documental Revisión documental Guía de entrevistas Guía de entrevistas Guía de entrevistas Guía de entrevistas

**Matriz de consistencia del diseño de investigación sobre la arquitectura del problema público**

TITULO: “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.

<b>Dimensiones de la arquitectura del problema</b>	<b>Preguntas</b>	<b>Objetivos</b>	<b>Hipótesis</b>	<b>Fuente de datos</b>	<b>Herramientas</b>
Marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú, desde el año 2003 hasta el 31 de julio del 2023, a nivel nacional, en el proceso de investigación de los accidentes de aviación civil, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú.	¿Cuál es el marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú, desde el año 2003 hasta el 31 de julio del 2023, a nivel nacional, en el proceso de investigación de los accidentes de aviación civil en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú?	Detallar cuál es el marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú, desde el año 2003 hasta el 31 de julio del 2023, a nivel nacional, en el proceso de investigación de los accidentes de aviación civil en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú	El marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú, desde el año 2003 hasta el 31 de julio del 2023, a nivel nacional, en el proceso de investigación de los accidentes de aviación civil en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú no contienen los procedimientos correctos de investigación de accidentes aéreos a pesar de que existe una guía de procedimientos de la DIRAVPOL PNP que establece como se realiza una investigación de accidentes de aviación.	Documentos policiales Personal de la DIRAVPOL Personal de la DIRINCRI Personal DIVPIAT Jefes de equipos de investigación.	Guía de entrevistas Guía de entrevistas Guía de entrevistas Guía de entrevistas Guía de entrevistas

## ANEXO 3

## MATRIZ DE CONSISTENCIA DEL MARCO TEORICO CAUSAL

Denominación del artículo	autor	Revista/fuente	Año de publicación	link	Causas identificadas
LA NORMATIVIDAD AERONÁUTICA Y LOS ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL EN EL PERÚ ENTRE LOS AÑOS 1995 AL 2019	Marisol Amelia Flores Cordero	Tesis para optar el título de abogado. FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS UPN	2021	file:///C:/Users/LUIS2022/Desktop/tesis%20PUCP%202023/%E2%80%9CLA%20NORMATIVIDAD%20AERON%C3%81UTICA%20Y%20LOS%20ACCIDENTES%20DE%20AVIACION%20CIVIL%20EN%20EL%20PERU.pdf	Débil Normativa en seguridad operacional para evitar accidentes aéreos.
Competencia funcional de la Unidad de investigación de accidentes de tránsito donde participo una aeronave y un camión bombero	Jesús MONTESINOS CARPIO	Informe policial N° 025-2022-COMASGEN CO-DIRNOS-PNP/DIRTTSV-DIVPIAT	2023	físico	Labor de investigación de la DIVPIAT Tránsito PNP, en investigación de accidentes aéreos
La Investigación de los Accidentes e Incidentes Aéreos y los procesos judiciales en Derecho Comparado.	LABIB ETTAOUSSI DOUDOUH	Tesis Doctoral Universidad Carlos III MADRID.	2014	file:///C:/Users/LUIS2022/Desktop/tesis%20PUCP%202023/La%20Investigaci%C3%B3n%20de%20los%20Accidentes%20e.pdf	Protocolos de articulación e independencia de procesos de investigación
Asistencia a familiares y víctimas de accidentes de aviación:	Andrea APARICI MOR	Tesis Final de Grado en psicología CASTELLON- ESPAÑA.	2016	file:///C:/Users/LUIS2022/Desktop/tesis%20PUCP%202023/El%20secretario,%20adem%C3%A1s%20de%20las%20labores%20propias%20de%20la%20funci%C3%B3n%20secretarial,%20actuar%C3%A1.pdf	Necesidad de una investigación capacitada adecuada y profesional independiente.
El informe final de accidentes de aviación civil como medio de prueba	Tomas BARRIENTOS LOPEZ y Juan CLADERON TAMAYO	Memoria para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad de CHILE.	2019	file:///C:/Users/LUIS2022/Desktop/tesis%20PUCP%202023/El-informe-final-de-accidentes-de-aviacion-civil-como-medio-de-prueba.pdf	Vacío de la norma legal para realizar investigación de accidentes de aviación.
La coordinación del proceso penal y la investigación técnica de accidentes aéreos.	Irene NADAL GOMEZ	LIBRO	2014	<a href="https://books.google.es/books?hl=es&amp;lr=&amp;id=GR0fEAAQBAJ&amp;oi=fnd&amp;pg=PA5&amp;dq=investigaci%C3%B3n+de+accidentes+a%C3%A9reos&amp;ots=NvL6bz9RvK&amp;sig=VeaQAzW2Qb3e8xbqMmGgUk387KO#v=onepage&amp;q=investigaci%C3%B3n%20de%20accidentes%20a%C3%A9reos&amp;f=false">https://books.google.es/books?hl=es&amp;lr=&amp;id=GR0fEAAQBAJ&amp;oi=fnd&amp;pg=PA5&amp;dq=investigaci%C3%B3n+de+accidentes+a%C3%A9reos&amp;ots=NvL6bz9RvK&amp;sig=VeaQAzW2Qb3e8xbqMmGgUk387KO#v=onepage&amp;q=investigaci%C3%B3n%20de%20accidentes%20a%C3%A9reos&amp;f=false</a>	Ausencia de protocolos de actuación entre la PNP Y CIAA.

## ANEXO 4

## MATRIZ DE CONSISTENCIA DEL ANALISIS CAUSAL DEL PROBLEMA PUBLICO

Pregunta causal	Hipótesis	Fuente de datos	Herramientas	Método de análisis
¿Cuáles son las causas que ocasiona una 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?	Las tres principales causas de una 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 son las siguientes: 1.-No se encuentra precisado dentro del marco normativo policial, cual es la unidad especializada de la PNP que tenga como función, la investigación de los accidentes de aviación civil en el Perú. 2.-Designacion de parte del Ministerio Publico a fin de cualquier unidad policial a nivel nacional, investigue estos tipos de accidentes de naturaleza compleja y 3.- Falta de conocimiento en procedimientos de investigación de accidentes de aviación del personal policial que actualmente viene realizando este tipo de investigaciones a nivel nacional.	Expertos aeronáuticos  Pilotos de la Dirección de Aviación Policial  Personal policial, expertos investigadores policiales.	Entrevista	Análisis narrativo

## ANEXO 5

### LISTA DE PERSONAS ENTREVISTADAS

1. Eric ANGELES PUENTE  
Experto investigador policial, Jefe de la División de Homicidios
2. Carlos GUEVARA PAZ  
Experto investigador policial, Jefe del Departamento de Homicidios
3. Edgar Alberto GONZALES ESPINOZA  
Piloto de helicóptero de la DIRAVPOL y especialista aeronáutico en la Aviación Policial, con experiencia en investigación de accidentes de aviación.
4. Oscar ROCA GUARDIA  
Piloto de helicóptero, jefe de la División de Seguridad Aérea y experto aeronáutico policial con experiencia en investigación de accidentes aéreos.
5. Carlos ASALDE REVILLA  
Piloto de helicóptero, experto aeronáutico policial e investigador de accidentes aéreos
6. Rafael SANCHEZ CHARCAPE  
Piloto de e helicóptero y experto aeronáutico policial con experiencia en investigación de accidentes aéreos.
7. Carlos CHAVEZ CASTRO  
Piloto de avión y experto aeronáutico policial con experiencia en investigación de accidentes aéreos.
8. Guillermo PALMA GONZALES  
Experto aeronáutico policial y civil, con experiencia en investigación de accidentes de aviación.
9. Fredy Reynaldo NUÑEZ MUNARRIZ  
Especialista en aeronáutica civil
10. Raúl CASTILLO LOPEZ  
Especialista en Seguridad Operacional y experto aeronáutico civil
11. Tito GUEVARA TAFUR  
Piloto de helicóptero y experto aeronáutico policial con experiencia en investigación de accidentes de aviación.

ANEXO 6

MATRIZ DE ANÁLISIS DE ENTREVISTAS

TITULO: “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.

CATEGORIAS DEL OBJETIVO	PREGUNTAS	ENTREVISTA JEFE DE HOMICIDIOS Y/O EXPERTOS INVESTIGADORES POLICIALES QUE NO SON PILOTOS ASI COMO NO TIENEN EXPERIENCIA EN AVIACION	ENTREVISTA EXPERTOS INVESTIGADORES DE ACCIDENTES DE AVIACION Y PILOTOS POLICIALES.	ENTREVISTA EXPERTOS INVESTIGADORES DE ACCIDENTES DE AVIACION Y PILOTOS CIVILES	REVISION DOCUMENTAL	TRIANGULACIÓN
<p><b>Determinar qué tan deficientes son las investigaciones 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</b></p>	<p>A partir de su experiencia como: oficial de policía, piloto policial o comercial, experto en seguridad operacional, experto en aeronáutica civil o experto investigador policial, ¿alguna vez ha participado en una investigación</p>	<p>Si han participado en investigaciones de accidentes de aviación., realizándose las diligencias urgentes. Refieren que cuando ha habido este tipo de accidentes, ha participado la PNP y el MP, conforme las normas de la materia.</p>	<p>Refieren que han participado en varias investigaciones de accidentes de aviación, pero solo cuando se han accidentado aeronaves de la PNP y no en aeronaves civiles. Indican asimismo que han investigado solo desde la perspectiva de la seguridad operacional y no desde la perspectiva criminal, es decir no han buscado establecer responsabilidades de</p>	<p>Refieren que han participado en investigaciones de accidentes de aviación con aeronaves comerciales y que estas investigaciones se han realizado solo desde el punto de vista aeronáutico.</p>		<p>Los entrevistados sostienen que sin han participado en investigaciones de accidentes de aviación, ya sea con aeronaves comerciales o aeronaves de la PNP. Indican que estas investigaciones se han realizado solo desde el punto de vista aeronáutico y la seguridad operacional, buscando las causas del accidente a fin de que no vuelvan a ocurrir accidentes con</p>

<p><b>comercial y aviación general en el Perú</b></p>	<p>de accidentes de aviación civil?</p>		<p>tipo administrativo o penal. Asimismo, indican que la DIRAVPOL cuenta con una guía de procedimientos, normas y formatos para investigar estos tipos de accidentes. Por último, indican que en la practica el MP le viene designando a cualquier unidad policial para que investigue los accidentes de aviación civil a nivel nacional. y debido a que estos desconocen de investigación de accidentes de aviación, solo esperan el resultado que emite la CIAA.</p>			<p>causas similares y no buscan establecer responsabilidades administrativas, civiles o penales. Indican asimismo que, en la práctica, cuando el MP le designa a cualquier unidad de la PNP que investigue un accidente de aviación comercial, el personal policial que investiga, solo espera el resultado que emiten los expertos investigadores aeronáuticos (CIAA). Por último, indican que la DIRAVPOL cuenta con una guía de procedimientos y formatos para investigar los accidentes de aviación que ocurren con aeronaves policiales.</p>
	<p>¿Conoce usted como es la participación del RMP durante las investigaciones por accidentes de aviación</p>	<p>El fiscal en su condición de director de investigación dispone el inicio de las diligencias preliminares y participa en los actos de investigación para el esclarecimiento de los</p>	<p>Tienen conocimiento que por norma debe participar el MP con la PNP y el MP conduce la investigación del delito, pero no hay un procedimiento adecuado para</p>	<p>Lo realizan personal policial y fiscal con conocimiento en investigaciones policiales, pero no con conocimientos aeronáuticos, así como</p>		<p>Los entrevistados coinciden que el MP dirige la investigación del delito y que tanto el MP como la PNP tienen que realizar un trabajo articulado para investigar estos tipos</p>

civil en el Perú??	hechos. La norma establece que el MP conduce jurídicamente la investigación del delito la cual puede ser realizado en sede fiscal o conjuntamente con la PNP.	investigar estos tipos de accidentes y esto es por falta de conocimiento de ambas instituciones en dicha especialidad, motivo por el cual dejan que esta investigación lo realicen los especialistas en aviación. Es decir, la JIAA del MTC.	no tienen experiencia en aviación.	de accidentes de aviación, pero que en la práctica, ambas instituciones, no tienen conocimientos para investigar estos tipos de accidentes, motivo por el cual no tienen procedimientos establecidos dejando que quienes realicen este tipo de investigaciones sean los especialistas en aviación, es decir los representantes de las JIAA del MTC, cuando ocurre un accidente de esta naturaleza.
¿De acuerdo a su experiencia en el cargo que desempeña, que tan frecuentes son los accidentes de aviación civil desde el año 2003 hasta el 31 de julio del 2023??	Son muy pocos los accidentes de aviación.	Según la CIAA del MTC desde el año 2000 se han registrado 95 accidentes de aviación en el Perú, de los cuales 35 fueron de aviación comercial, 28 de aviación general y 32 de aviación estatal. En términos generales no son frecuentes ya que se evita en todo momento la ocurrencia de los mismos. Asimismo, indican	La frecuencia de accidentes de aviación civil es muy alta y se da en diferentes magnitudes. En términos generales de acuerdo a la afectación pueden ser clasificados en accidentes o incidentes de aviación.	Los expertos aeronáuticos civiles indican que existe una frecuencia muy alta de accidentes de aviación civil y estos se clasifican, de acuerdo a la afectación que ocasionan, en accidentes e incidentes de aviación. Los expertos aeronáuticos policiales indican que la legislación policial, especialmente el

	<p>que, en la legislación policial, especialmente el reglamento de la ley de la PNP no se encuentra establecido como función de la PNP la investigación de los accidentes de aviación civil a nivel nacional, motivo por el cual no existe unidad policial que investigue de oficio estos tipos de accidentes en el Perú.</p>		<p>reglamento de la ley de la PNP no tiene establecido como función de la PNP la investigación de los accidentes de aviación civil en el Perú. Motivo por el cual no existe unidad policial que se encargue de oficio, investigar estos accidentes en el Perú.</p>
--	---	--	--



CATEGORIAS DEL OBJETIVO	PREGUNTAS	ENTREVISTA JEFE DE HOMICIDIOS Y/O EXPERTOS INVESTIGADORES POLICIALES QUE NO SON PILOTOS ASI COMO NO TIENEN EXPERIENCIA EN AVIACION	ENTREVISTA EXPERTOS INVESTIGADORES DE ACCIDENTES DE AVIACION Y PILOTOS POLICIALES.	ENTREVISTA EXPERTOS INVESTIGADORES DE ACCIDENTES DE AVIACION Y PILOTOS CIVILES	REVISION DOCUMENTAL	TRIANGULACIÓN
<p><b>Describir cómo se vienen desarrollando los procedimientos 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.</b></p>	<p>¿Conoce usted como se lleva a cabo el proceso de investigación que realiza la PNP y el MP en casos de accidentes de aviación civil en el Perú??</p>	<p>Se tiene poco conocimiento de cómo se lleva a cabo el proceso de investigación de accidentes de aviación comercial en el Perú. Se lleva a cabo utilizando el método general de investigación policial, así como el manual de procedimientos de investigación de homicidios y muertes sospechosas de criminalidad, asimismo existen protocolos de actuación interinstitucional en materia de investigación del delito.</p>	<p>Desconoce cómo se lleva a cabo el proceso de investigación entre la PNP y el MP. Asimismo, indican que el proceso se efectúa sin conocer los procedimientos de investigación de accidentes de aviación y solo se basan en la investigación que realiza la CIAA del MTC, afirmando esto debido a que las unidades policiales nunca han solicitado apoyo a la DIRAVPOL para el asesoramiento respectivo cuando el MP le dispone que realicen una investigación de este tipo.</p>	<p>Desconocen de cómo se lleva a cabo el proceso de investigación de accidentes de aviación civil que lleva a cabo el MP con la PNP</p>		<p>Los entrevistados indican que tienen poco conocimiento de cómo se lleva a cabo el proceso de investigación que realiza la PNP y el MP en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú. Asimismo, los expertos investigadores policiales indican que se lleva a cabo solo utilizando el método general de investigación policial y el manual de investigación de homicidios y muertes sospechosas de criminalidad.</p>

	<p>¿Existe trabajo coordinado y conjunto entre la PNP y el RMP que permita reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento de los hechos durante un accidente de aviación civil, de no ser así cuales son las falencias? ¿existen normativas o directivas interinstitucionales de actuación entre el MP y la PNP</p>	<p>Si existe trabajo coordinado y conjunto entre el MP y la PNP cuando se investiga todos los delitos en forma general. Existiendo normas al respecto. Los protocolos de actuación interinstitucional norman estos procesos de coordinación entre la PNP y el MP.</p>	<p>Indican que para la investigación de los accidentes de aviación en donde estén involucrados aeronaves de la PNP, si existe una guía de procedimientos, pero aclaran que las investigaciones que realiza la DIRAVPOL son desde el punto de vista aeronáutico y no punitivo. Pero para el caso de accidentes de aviación con aeronaves comerciales indican que desconocen si la PNP tiene normas al respecto. .</p>	<p>Indican que no existe trabajo coordinado y conjunto entre la PNP, DGAC, CIAA y el MP para investigar los accidentes de aviación comercial. Asimismo, indican que cuando ocurren accidentes aéreos la CIAA son reacias para colaborar con la PNP y que en vista que no hay normativa que les obligue a apoyar a la PNP, no apoyan. Indican que la DGAC y la CIAA son órganos independientes y que la DGAC es un órgano regulador de las actividades aeronáuticas en el Perú.</p>	<p>Los expertos investigadores policiales, que no son pilotos, los mismos que desconocen de temas aeronáuticos, señalan que, si existe trabajo coordinado y articulado entre la PNP y el MP para investigar todos los delitos en forma general, existiendo protocolos y normas al respecto. Los expertos aeronáuticos policiales indican que la DIRAVPOL cuenta con una gira de procedimientos que regula los procedimientos a seguir cuando se investiga un accidente de aviación en donde estén involucrados aeronaves de la PNP y que estas investigaciones son desde el punto de vista aeronáutico y no para establecer responsabilidades penales. Asimismo, indican que para que</p>
--	---	---	--	--	---

					las investigaciones por accidentes de aviación comercial que realizan diversas unidades de la PNP sean eficaces, se debe contar con la participación del personal de la DIRAVPOL. Los expertos aeronáuticos civiles, indican que no existe trabajo coordinado y conjunto entre la PNP, DGAC, CIAA y el MP para investigar los accidentes de aviación comercial y que la CIAA es muy reacia para apoyar a la PNP.
¿Qué tan aplicable es la normativa y las directivas institucionales de actuación entre la PNP y el MP en caso de investigaciones de accidentes de aviación civil en el Perú? ¿considera que debería	No existen normativas exclusivas para investigar estos accidentes, aplicando solo el método general de investigación para muertes violentas o sospechosas de criminalidad. Indican que el MP y la PNP tienen normativas para investigar los delitos en forma general, pero no se tiene una norma específica para	Indican que no tienen conocimiento de la existencia de normativas y/ o directivas institucionales de actuación entre la PNP y el MP para realizar las investigaciones por accidente de aviación comercial y general en el Perú.	Indican que no existen directivas que regulen la actuación entre la PNP, el MP, la CIAA y CORPAC en caso de investigaciones de accidentes de aviación civil en el Perú. Sin embargo, tanto CORPAC como el MTC están obligados a colaborar con las autoridades policiales o judiciales. Asimismo, indican que los		Del análisis de las entrevistas se desprende lo siguiente: no existen normativas o directivas institucionales que regulen la actuación entre la PNP, el MP, la CIAA y CORPAC para investigar los accidentes de aviación civil en el Perú, existiendo solo normativas de

<p>cambiarse o mejorarse la normativa? ¿en qué sentido?</p>	<p>investigar los accidentes de aviación comercial. Consideran que debería de precisarse que unidad policial deba de investigar estos hechos a nivel nacional y se precise los protocolos de actuación conjunta entre la PNP y el MP.</p>		<p>Artículos 310, 311, 312 y 313 del Reglamento de la ley de aeronáutica civil establece la coordinación de la CIAA con las autoridades policiales y judiciales en el PERU.</p>		<p>articulación interinstitucional entre la PNP y el MP para investigar los delitos en forma general. En este contexto indican que, tanto CORPAC como el MTC están obligados a colaborar con las autoridades policiales o judiciales en el Perú. Asimismo, indican que los artículos 310, 311, 312 y 313 del reglamento de la ley de aeronáutica civil, establece la coordinación de la CIAA con las autoridades policiales o judiciales en el Perú.</p>
<p>¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales en casos de accidentes de aviación civil, se cumplen con realizar todas las diligencias urgentes e imprescindibles que permitan</p>	<p>Si el MP ordena que Homicidios de la DIRINCRI se haga cargo de las investigaciones, se considera que si se tomarían todas las precauciones del caso para realizar todas las diligencias necesarias para el esclarecimiento de los hechos. Pero si lo hace cualquier unidad</p>	<p>Indican que cuando se investiga un accidente aéreo donde participa una aeronave de la PNP, si se realiza las diligencias necesarias para llegar a la verdad de los hechos, pero estas investigaciones no son para establecer responsabilidades penales. En la parte civil, cuando la CIAA</p>	<p>Desconoce al respecto.</p>		<p>Del análisis de la información obtenida se desprende que las unidades policiales que podrían realizar las diligencias urgentes e imprescindibles para reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento del hecho delictivo, en caso de un accidente</p>

<p>reunir todos los elementos de convicción para el esclarecimiento del hecho delictivo? ¿por qué?</p>	<p>policial, consideran que o harían el procedimiento correcto. existen normativas que establecen las responsabilidades de cada operador de justicia en materia de investigación de muerte sospechosa de criminalidad, la eficacia de la investigación está dada por el trabajo articulado y coordinado de los actores, dentro del ámbito de su responsabilidad.</p>	<p>investiga también lo hace para determinar las causas del hecho y no para determinar responsabilidades. Ahora respecto al personal policial que participa en una investigación de este tipo por disposición fiscal, se puede deducir que no realizan las diligencias urgentes en vista que desconocen de los procedimientos de investigación de accidentes aéreos.</p>			<p>de aviación, sería la unidad de homicidios de la DIRINCRI, pero otras unidades policiales no. Ahora, también se establece que cuando ocurre un accidente de aviación con aeronaves de la PNP, la DIRAVPOL si realiza las diligencias necesarias para esclarecer las causas del accidente, pero estas investigaciones no son para establecer responsabilidades penales.</p>
<p>¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera podría mejorarse los procedimientos de investigaciones en casos de accidentes de aviación civil, que permita reunir de manera oportuna, los elementos de</p>	<p>Que se capacite permanentemente al personal de la División de Homicidios, peritos y fiscales para las investigaciones de muertes con participación de aeronaves públicas y privadas.</p>	<p>Indican que, para mejorar las investigaciones policiales por accidentes de aviación civil, se debería contar con la participación del personal policial de la DIRAVPOL, o que la DIRAVPOL asuma las investigaciones policiales cuando el MP le designe a la PNP que realice las diligencias preliminares.</p>	<p>Indican que debería haber una legislación apropiada y sobre esa legislación, se debe desarrollar los procedimientos necesarios para estos fines.</p>		<p>Del análisis de la información se desprende lo Sgte.: los expertos investigadores policiales que no son pilotos, indican que se debe de capacitar al personal de homicidios de la DIRINCRI, así como a peritos y fiscales en procedimientos de investigación de accidentes de aviación. Los</p>

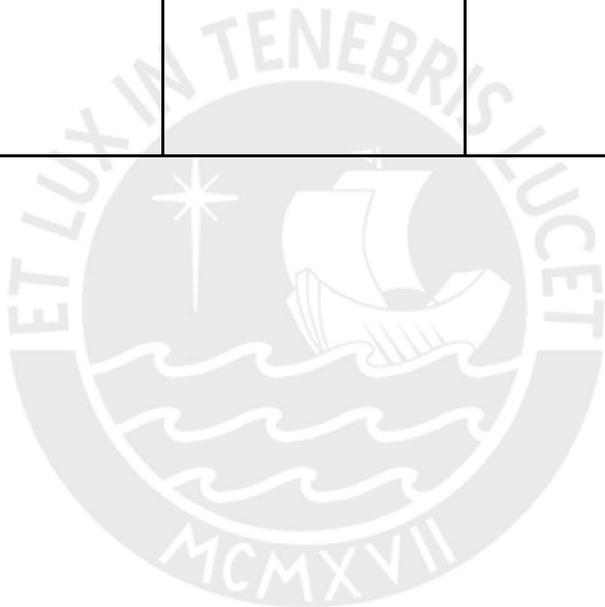
	<p>convicción a ser utilizados por la PNP y el MP?</p>					<p>expertos investigadores aeronáuticos indican que, para mejorar las investigaciones policiales por accidentes de aviación civil, se debería contar con la participación del personal policial de la DIRAVPOL, o que la DIRAVPOL asuma las investigaciones policiales cuando el MP le designe a la PNP que realice las diligencias preliminares. Para esto se debe de crear la legislación apropiada y posterior se debe desarrollar los procedimientos necesarios para estos fines.</p>
--	--	--	--	--	--	---



CATEGORIAS DEL OBJETIVO	PREGUNTAS	ENTREVISTA JEFE DE HOMICIDIOS Y/O EXPERTOS INVESTIGADORES POLICIALES QUE NO SON PILOTOS ASI COMO NO TIENEN EXPERIENCIA EN AVIACION	ENTREVISTA EXPERTOS INVESTIGADORES DE ACCIDENTES DE AVIACION Y PILOTOS POLICIALES.	ENTREVISTA EXPERTOS INVESTIGADORES DE ACCIDENTES DE AVIACION Y PILOTOS CIVILES	REVISION DOCUMENTAL	TRIANGULACIÓN
<p>Conocer quiénes son los actores y cuáles son sus roles y responsabilidades en el proceso 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.</p>	<p>¿La unidad a su mando, cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo las investigaciones por accidentes de aviación civil en el Perú?</p>	<p>Indican que no existe un área específica en la PNP que investigue este tipo de muertes, sin embargo, existe personal policial con amplia experiencia en hechos similares que pueden asumir estas investigaciones. Asimismo, indican que actualmente la DIRINCRI no cuenta con personal suficiente.</p>	<p>Indican que la DIRAVPOL cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú. Asimismo, indican que le falta una norma legal y equipamiento para diligenciar ciertos aspectos propios de la investigación que podrían ser superados con un equipo múltiple para la obtención de las pruebas del delito.</p>	<p>Desconocen al respecto.</p>		<p>Los expertos investigadores policiales, no pilotos, indican que actualmente en la PNP no se cuenta con una unidad que se encargue de investigar los accidentes de aviación civil en el Perú. Sin embargo, indican que existe personal policial con amplia experiencia en hechos similares que pueden asumir este tipo de investigaciones. Asimismo, indican que la DIRINCRI no cuenta con personal suficiente en forma general. Los expertos investigadores aeronáuticos indican</p>

					que la DIRAVPOL cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo las investigaciones por accidentes de aviación civil en el Perú, indicando que a esta unidad de aviación de la PNP le falta una norma legal y el equipamiento adecuado para llevar a cabo este tipo de investigaciones.
¿De acuerdo a su experiencia, que unidad policial podría realizar libres de investigación de accidentes de aviación civil en Perú??	Indican que deberían de investigar personal de Homicidios de la DIRINCRI conjuntamente con personal de la DIRAVPOL en calidad de expertos.	Indican que la DIRAVPOL cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú. Asimismo, indican que le falta una norma legal y equipamiento para diligencia			Los expertos investigadores policiales, no pilotos, indican que este tipo de investigaciones de accidentes de aviación civil, lo debería realizar personal de Homicidios de la DIRINCRI con personal de la DIRAVPOL en calidad de expertos. Los expertos aeronáuticos policiales indican que la DIRAVPOL si

					cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo este tipo de investigaciones por accidentes de aviación civil. Estos indican que le falta una norma legal y equipamiento necesario para llevar a cabo con éxito este tipo de investigaciones.
--	--	--	--	--	--



	<p>¿Cuáles son los principales inconvenientes que se presentan durante el proceso de investigación por accidentes de aviación civil y de qué manera estos influyen en el proceso?</p>	<p>El principal inconveniente es que el fiscal no sabe que unidad policial debe investigar, motivo por el cual designa a cualquier unidad policial de investigación que se relacione con el hecho, otro inconveniente s que no se pidan todas las pericias criminalísticas, así como que no haya personal capacitado y designado exclusivamente para investigar estos tipos de muertes.</p>	<p>Indican que los principales inconvenientes que se presentan son: El poco o nulos conocimientos en aviación de parte de las personas ajenas a este rubro. La diferencia entre los objetivos y los procedimientos de la investigación técnica y la investigación penal que pueden generar conflictos o contradicciones. La demora en la entrega del informe final de la investigación técnica que puede retrasar el inicio o el avance de la investigación penal. La falta de coordinación o cooperación entre las autoridades técnicas y las autoridades judiciales que pueden dificultar el acceso a las evidencias y los peritajes necesarios para sustentar la denuncia penal. La impunidad o la falta de sanción efectiva de los responsables de los delitos cometidos</p>	<p>los principales inconvenientes son: Las intromisiones, la falta de transparencia, la falta de independencia, la presión política, la presión de la prensa. Falta de disponibilidad de recursos humanos, financieros, materiales, tecnológicos. Asimismo, señalan que otros inconvenientes son: el acceso limitado o negado a documentación que pudiese estar en manos de los responsables.</p>		<p>Del análisis de la información se tiene lo siguiente: Los expertos investigadores policiales no pilotos indican que el principal inconveniente es que el Fiscal no sabe a qué unidad policial le corresponde investigar estos tipos de delitos, motivo por el cual designa a cualquier unidad policial que investigue. Otro inconveniente es que no se pidan todas las pericias criminalísticas, así como que no haya personal capacitado y designado exclusivamente para investigar estos tipos de muertes. Los expertos investigadores aeronáuticos policiales indican que los principales inconvenientes son: El poco o nulos conocimientos en</p>
--	---	---	--	---	--	--

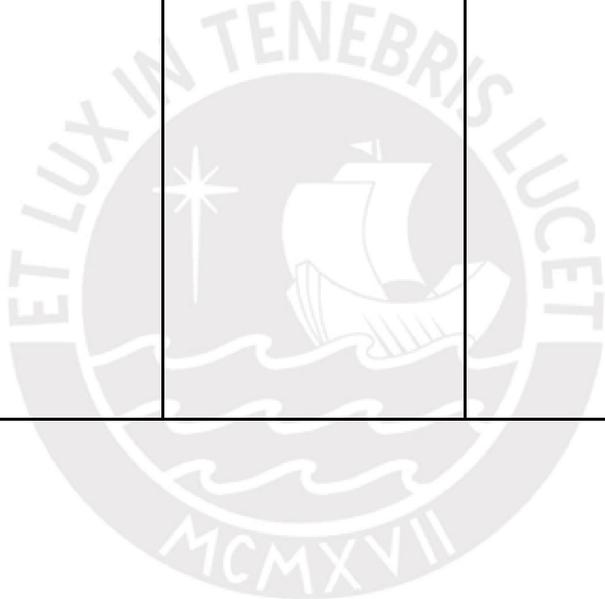
producto de un accidente de aviación civil. La dificultad para llegar al lugar donde ha ocurrido el accidente, claro si este ha ocurrido en zonas inhóspitas y por último indican la falta de presupuesto necesario.

aviación de parte de las personas ajenas a este rubro. La diferencia entre los objetivos y los procedimientos de la investigación técnica y la investigación penal que pueden generar conflictos o contradicciones. La demora en la entrega del informe final de la investigación técnica que puede retrasar el inicio o el avance de la investigación penal. La falta de coordinación o cooperación entre las autoridades técnicas y las autoridades judiciales que pueden dificultar el acceso a las evidencias y los peritajes necesarios para sustentar la denuncia penal. La impunidad o la falta de sanción efectiva de los responsables de los delitos cometidos producto de un accidente de aviación civil. La dificultad

					<p>para llegar al lugar donde ha ocurrido el accidente, claro si este ha ocurrido en zonas inhóspitas y por último indican la falta de presupuesto necesario. Los expertos investigadores aeronáuticos civiles indican que los inconvenientes son: Las intromisiones, la falta de transparencia, la falta de independencia, la presión política, la presión de la prensa. Falta de disponibilidad de recursos humanos, financieros, materiales, tecnológicos. Asimismo, señalan que otros inconvenientes son: el acceso limitado o negado a documentación que pudiese estar en manos de los responsables.</p>
--	--	--	--	--	---

	<p>¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar la participación fiscal y policial que permita reunir los elementos de convicción para determinar la responsabilidad de los involucrados??</p>	<p>Indican que para mejorar la participación fiscal y policial sería: la capacitación conjunta en materia de investigación del delito, realizar el trabajo en equipo y que se convoque al personal idóneo y con experiencia en investigación criminal.</p>	<p>Los entrevistados indican que se mejoraría solicitando la participación del personal aeronáutico policial a fin de tener una mejor interpretación de los hechos o en todo caso recibir el asesoramiento de estos. También opinan que en todo caso el MP debería de esperar el informe final de la CIAA para luego proceder recién a la investigación.</p>	<p>Indican que en primer lugar debería de haber una legislación apropiada que desarrolle los procedimientos apropiados. En este contexto la participación fiscal y policial podría verse mejorada mediante la intervención de personal policial debidamente capacitado, calificado y experimentado en investigación de accidentes de aviación, permitiendo de esta manera un proceso adecuado acorde a los estándares requeridos en transparencia, objetividad y justicia.</p>	<p>Del análisis de la información se tiene que: Los expertos investigadores policiales no pilotos indican que se mejoraría la participación fiscal y policial si se trabajara en conjunto, con la participación del personal idóneo. Los expertos aeronáuticos policiales indican que se mejoraría solicitando la participación del personal aeronáutico policial a fin de tener una mejor interpretación de los hechos o en todo caso recibir el asesoramiento de estos. También opinan que en todo caso el MP debería de esperar el informe final de la CIAA para luego proceder recién a la investigación. Los expertos aeronáuticos civiles indican que en primer lugar debería de haber una</p>
--	---	--	--	--	--

					<p>legislación apropiada que desarrolle los procedimientos apropiados. En este contexto la participación fiscal y policial podría verse mejorada mediante la intervención de personal policial debidamente capacitado, calificado y experimentado en investigación de accidentes de aviación, permitiendo de esta manera un proceso adecuado acorde a los estándares requeridos en transparencia, objetividad y justicia.</p>
--	--	--	--	--	---



CATEGORIAS DEL OBJETIVO	PREGUNTAS	ENTREVISTA JEFE DE HOMICIDIOS Y/O EXPERTOS INVESTIGADORES POLICIALES QUE NO SON PILOTOS ASI COMO NO TIENEN EXPERIENCIA EN AVIACION	ENTREVISTA EXPERTOS INVESTIGADORES DE ACCIDENTES DE AVIACION Y PILOTOS POLICIALES.	ENTREVISTA EXPERTOS INVESTIGADORES DE ACCIDENTES DE AVIACION Y PILOTOS CIVILES	REVISION DOCUMENTAL	TRIANGULACIÓN
<p><b>Detallar cuál es el marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú, desde el año 2003 hasta el 31 de julio del 2023, a nivel nacional, en el proceso de investigación de los accidentes de aviación civil en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y</b></p>	<p>¿Considera Ud., que la normativa institucional o la normativa aeronáutica nacional e internacional establece claramente las funciones que realiza el personal involucrado en aviación, sobre todo en casos de accidentes de aviación civil en el Perú??</p>	<p>Indican que en materia de investigación criminal y del delito la normativa nacional si lo tiene debidamente precisado. Ahora en materia de investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú, la normativa institucional, no establece que unidad policial deba de investigar este tipo de muertes, quedando a criterio del fiscal el definirlo, no existiendo protocolos de actuación conjunta para estos casos.</p>	<p>no establece ninguna responsabilidad de la función de investigación, al creer que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, a través de la CIAA es el responsable de la investigación de los accidentes de aviación civil en el Perú.</p>	<p>Las investigaciones de los accidentes de aviación civil, con el principal fin de preservar la seguridad operacional y prevenir accidentes de aviación, está regulada por la Ley de Aeronáutica Civil y su reglamento, de acuerdo a lo establecido en la OACI; correspondiéndole a la CIAA la función de investigación de los accidentes de aviación civil en el Perú.</p>		<p>Del análisis a las entrevistas se tiene lo siguiente: los expertos investigadores policiales, no pilotos indican que la normativa institucional no establece cual es la unidad policial que tenga como función la investigación de los accidentes de aviación civil en el Perú. Quedando a criterio del fiscal designar a la unidad que se encargue de la investigación de estos tipos de accidentes, no existiendo protocolos de actuación conjunta para estos casos.</p>

<p>aviación general en el Perú</p>					<p>Ahora, los expertos aeronáuticos policiales y civiles indican que la Ley de Aeronáutica Civil y su reglamento, establecen que la función de investigación de los accidentes de aviación civil está a cargo de la CIAA la cual es un órgano dependiente del MTC y que estas investigaciones que realiza la CIAA tiene como función preservar la seguridad operacional solamente.</p>
------------------------------------	--	--	--	--	--



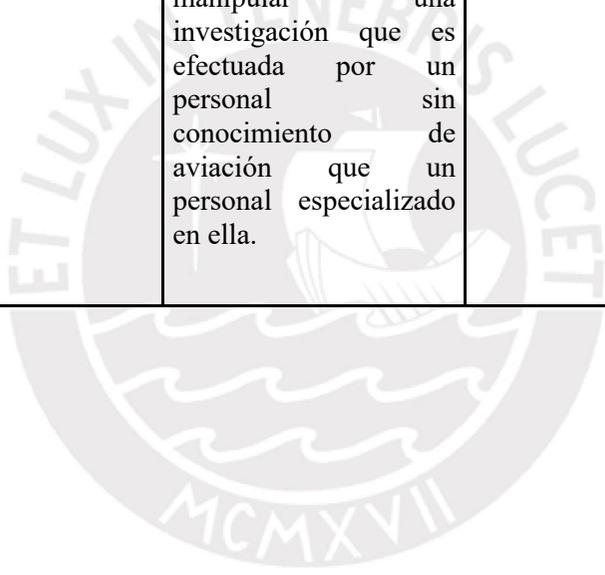
	<p>¿Considera usted, que una débil normativa genera precedentes negativos para la investigación policial?? ¿Por qué?</p>	<p>Indican que, en materia de investigación del delito en forma general, la normativa es suficiente, pero en materia de accidentes de aviación civil la normativa es insuficiente, generando precedentes negativos, ya que la defensa de los imputados podría argumentar la falta de experiencia del personal policial y fiscal en la investigación de este tipo de muertes.</p>	<p>Los entrevistados opinaron que una débil normativa puede ocasionar lo siguiente: 1. puede ocasionar el esclarecimiento de las causas, las responsabilidades y las consecuencias de los accidentes de aviación, lo cual generaría que vuelvan a ocurrir. 2. puede generar impunidad de los posibles infractores y vulneración de los derechos de las víctimas y sus familiares. 3. puede dificultar la adopción de medidas correctivas, preventivas y sancionatorias para evitar la repetición de los accidentes de aviación, lo que puede afectar la seguridad operacional y la calidad del servicio del transporte aéreo. 4. puede generar desconfianza, temor y ansiedad en los pasajeros que utilizan el transporte aéreo, lo que puede disminuir la</p>	<p>Indican que una débil normativa genera demasiados espacios de fallas, errores o disfunciones, ya sea de carácter procedimental o administrativo, agravándose en la parte operativa de una investigación. Indican que, si la normativa no establece claramente las funciones, responsabilidades, requerimientos otros aspectos relevantes respecto a una investigación de accidente de aviación civil, así como los procedimientos a seguir, cualquiera puede hacer cualquier cosa. Asimismo, indican que puede haber superposición de funciones y conflicto de intereses.</p>		<p>Del análisis, se establece lo Sgte.: Que la PNP cuenta con normas suficientes en materia de investigación del delito, pero materia de investigación de accidentes de aviación, la normativa es insuficiente, generando precedentes negativos, ya que la defensa de los imputados podría argumentar la falta de experiencia del personal policial y fiscal en la investigación de este tipo de muertes. Los expertos aeronáuticos en general indican que una débil normativa puede ocasionar lo siguiente: 1. puede ocasionar el esclarecimiento de las causas, las responsabilidades y las consecuencias de los accidentes de aviación, lo cual generaría que vuelvan a ocurrir. 2. puede</p>
--	--	--	--	--	--	--

		<p>demanda y el desarrollo de este sector económico.</p>		<p>generar impunidad de los posibles infractores y vulneración de los derechos de las víctimas y sus familiares. 3. puede dificultar la adopción de medidas correctivas, preventivas y sancionatorias para evitar la repetición de los accidentes de aviación, lo que puede afectar la seguridad operacional y la calidad del servicio del transporte aéreo. 4. puede generar desconfianza, temor y ansiedad en los pasajeros que utilizan el transporte aéreo, lo que puede disminuir la demanda y el desarrollo de este sector económico.</p>
--	--	--	--	---



	<p>¿considera usted que una deficiente investigación de los accidentes de aviación genera impunidad e incrementa la percepción de inseguridad de los pasajeros?</p>	<p>Indican que, si crea impunidad e inseguridad, ya que, al no existir un área especializada con equipos y personal idóneo, quizá no se llegue a esclarecer los hechos y por lo tanto se presente una percepción de impunidad.</p>	<p>Indican que una deficiente investigación de los accidentes de aviación puede generar impunidad e incrementar la percepción de inseguridad en los pasajeros por las siguientes razones: 1. Puede impedir el esclarecimiento de las causas, las responsabilidades y las consecuencias de los accidentes de aviación, lo que puede favorecer la impunidad de los posibles infractores o delincuentes y la vulneración de los derechos de las víctimas y sus familiares. 2. puede dificultar la adopción de medidas correctivas, preventivas y sancionatorias para evitar la repetición de los accidentes de aviación, lo que puede afectar la seguridad operacional y la calidad del servicio del transporte aéreo. 3. una deficiente investigación</p>	<p>Indican que una deficiente investigación de los accidentes de aviación, no solo genera impunidad e incrementa la percepción de inseguridad, sino también tiene efectos perjudiciales en contra de la seguridad de la aviación, ya que, si los factores causales del accidente no son corregidos adecuadamente, lo más probable es UE un accidente vuelva a ocurrir. Si no se desnuda la verdad, estaremos desnudos en nuestra protección ante un evento.</p>		<p>Del análisis de las entrevistas se indica lo siguiente: La totalidad de los entrevistados indican que una deficiente investigación de los accidentes de aviación, genera impunidad e incrementa la percepción de inseguridad de los pasajeros, coincidiendo todos en que, al no esclarecerse las verdaderas causas, y al no he establecerse las responsabilidades de un accidente aéreo, generaría impunidad y afectaría la seguridad operacional ya que esta impunidad puede ocasionar que los accidentes vuelvan a ocurrir.</p>
--	---	--	---	---	--	--

		<p>puede generar desconfianza, temor y ansiedad en los pasajeros que utilizan el transporte aéreo, lo que puede disminuir la demanda y el desarrollo de este sector económico. Asimismo, indican que es más fácil manipular una investigación que es efectuada por un personal sin conocimiento de aviación que un personal especializado en ella.</p>		
--	--	--	--	--



ANEXO 07  
ENTREVISTAS REALIZADAS

**GUIA DE ENTREVISTA**

**Nombre y Apellidos: Coronel PNP Eric ANGELES PUENTE**

**Cargo: experto investigador policial, Jefe de la División de Homicidios ....Edad 53...  
Sexo...M Fecha... 15AGO2023.**

**FINALIDAD**

La presente entrevista tiene como finalidad recoger información relacionada con la investigación que realiza la PNP en los casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú, la misma que será utilizada exclusivamente en la investigación y elaboración del proyecto de innovación sobre el tema, para la obtención de grado de magister en Gobierno y Políticas Públicas, en la Escuela de Posgrado de la PUCP.

**A. Introducción:**

1. ¿Qué tiempo viene laborando en la PNP? 29 años 8 meses de servicios reales y efectivos
2. ¿Cuál es la cantidad de personal que tiene o tuvo a su cargo en la División de Homicidios ¿por qué? En el año 2021 se contaba con 150 efectivos aproximadamente, entre oficiales y suboficiales, número deficiente para la cantidad de casos (carpetas fiscales) que se tienen en curso
3. ¿Desde hace cuánto tiempo se encuentra relacionado a las funciones de investigación policial del delito? Más de 15 años laborando en unidades de investigación e inteligencia

**Respecto a la magnitud del problema en la deficiente investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿A partir de su experiencia como jefe de la División de Homicidios y otras unidades de Investigación Criminal ¿Alguna vez ha realizado o ha tenido conocimiento de una investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? Si es así, ¿podría comentarnos su experiencia?  
No he realizado investigación al respecto, pero si he tenido conocimiento de accidentes de aviación comercial e investigaciones realizadas por la policía y Ministerio Público.
2. ¿Conoce cómo es la participación del RMP durante las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

La normativa vigente establece que el MP interviene y conduce jurídicamente la investigación del delito, la cual puede ser realizado en sede fiscal o conjuntamente con la Policía Nacional del Perú

3. De acuerdo a su experiencia en el cargo que desempeña o desempeño ¿Qué tan frecuentes son los accidentes de aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el 2000 a Julio del 2023?

Es poco frecuente los accidentes aéreos con pérdida de vidas humanas, no se tiene información al respecto

4. ¿Desde su experiencia, considera que las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú, pueden ser realizadas por el personal policial especializado en investigación criminal o por personal especializado en prevención e investigación de accidentes de tránsito? ¿por qué?

Lo más indicado es que la investigación sea realizada por un equipo multidisciplinario integrado por pesquisas de la División de investigación de Homicidios, con apoyo o participación de personal especializado en investigación de accidentes de tránsito, con apoyo de peritos en la materia y el RMP; involucrando apoyo de personal Técnico de aviación comercial.

5. ¿Cómo investigador policial, tiene conocimiento de la legislatura o normativa aeronáutica que establece la investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? Aparte de conocer las normas sobre aeronáutica, ¿qué otros conocimientos deberían tener un investigador de accidentes de aviación comercial y general?

La investigación de accidentes de tránsito exige no sólo conocimiento especializados de la normativa que regula este tipo de actividades, sino también de aspectos técnico-operativo relacionado al funcionamiento de dichos equipos; ello puede ser suplido con apoyo de personal profesional y/o técnico conocedor de la materia.

La metodología de investigación esta desarrollado en el Manual de Procedimientos operativos, la que es complementada con la experiencia de las pesquisas.

6. En su experiencia, ¿qué problemas existen para realizar una investigación de accidentes de aviación comercial y general? Y ¿de qué manera evitaría que el proceso de investigación de accidentes de aviación no se realice adecuadamente?

Generalmente el problema se da cuando personal a cargo de la investigación, que es compleja, no está informado del caso y/o no cuenta con la experticia o con apoyo de personal profesional y técnico en materia de accidentes de aviación.

**Respecto al proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿Sabe Ud., cómo se lleva a cabo el proceso de investigación que realiza la PNP y MP en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?  
Existe el Método General de la Investigación policial, así como el manual de procedimientos de investigación de Homicidios y muertes sospechosas de criminalidad, adicionalmente se cuenta con una serie de protocolos de actuación interinstitucional en materia de investigación del delito; dichos instrumentos guían el procedimiento a desarrollar, por supuesto con determinadas variaciones, relacionados a la sui generis del hecho que se investiga.
2. ¿Existe trabajo coordinado y/o conjunto entre la PNP y el RMP que permita reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento de los hechos durante un accidente de aviación comercial y general, de no ser así, cuáles son las falencias?  
**Los** protocolos de actuación interinstitucional hacen referencia a la necesidad y responsabilidad de ejecutar un trabajo articulado y coordinación permanente entre los diferentes operadores de justicia, en materia de investigación del delito.
3. ¿Qué tan aplicable es la normativa y las directivas interinstitucionales de actuación PNP y MP en caso de investigaciones de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿considera que debería cambiarse o mejorarse la normativa? ¿en qué sentido?  
Considero que a nivel general delimitan el proceso y los procedimientos de investigación del delito; considero que podría adicionarse una serie de pautas o procedimientos relacionados a la investigación de accidentes de aviación.
4. ¿Durante la investigación de un accidente de aviación comercial o general, existen normativas o directivas interinstitucionales de articulación o coordinación conjunta con la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA), de la Dirección General de Aeronáutica Civil - MTC?  
No tengo conocimiento de norma o directiva al respecto, pero la necesidad de llegar a establecer técnica y científicamente la verdad de los hechos, exige la articulación y coordinación entre los responsables de la investigación de un accidente sospechoso de criminalidad y los que realizaran la investigación técnico-administrativa interna.
5. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales en casos de accidentes de aviación comercial, se cumplen con realizar todas las diligencias urgentes e imprescindibles que permitan reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento del hecho delictivo? ¿por qué?  
La normativa vigente establece una serie de responsabilidades por parte de los operadores de justicia en materia de investigación de muerte sospechosa de criminalidad; la eficacia o efectividad respecto a la labor desarrollada está en

la responsabilidad conjunta de dichos actores, dentro del ámbito de su responsabilidad funcional

6. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales por accidentes de aviación comercial y general, se dan las facilidades para que el personal policial ingrese a las instalaciones de los aeropuertos o aeródromos a recopilar la información necesaria que ayude a determinar las verdaderas causas del accidente?

Las instancias administrativas de oficio debieran brindar las facilidades y cooperar con personal a cargo e la investigación, en caso ello no fuese posible existe una serie de medidas cautelares y coercitivas para desarrollar las diligencias preliminares, las cuales están detalladas en el código procesal penal.

7. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar los procedimientos de investigaciones en casos de accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir de manera oportuna elementos de convicción a ser utilizados por la PNP y el RMP?

La capacitación y especialización de personal policial es un factor importante, así como el desarrollo de un manual, protocolo y/o instructivo que detalle los procedimientos a seguir; debe considerarse que una de las fases del método general de investigación, hace referencia al planeamiento de la investigación y el plan de investigación que debe orientar las actividades que desarrolla la pesquisa.

**Respecto a los actores en el proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú. En donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿La unidad a su mando, cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general?

Existe déficit de personal policial en la DIVINHOM DIRINCRI PNP, asimismo la necesidad de que reciban capacitación al respecto.

2. De acuerdo a su experiencia ¿Qué otra unidad policial podría realizar labores de investigación de accidentes de aviación comercial o general en el Perú? ¿Por qué?

Considero que, frente a situaciones concretar y por tratarse de una investigación compleja, esta debe ser desarrollada por un equipo especial designado para tal fin.

3. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, se cuenta con la participación de los sujetos procesales,

sobre todo en lo que respecta a la participación activa de los agraviados, familiares y testigos?

La metodología y procedimientos, así como la necesidad de acopiar información y elementos de convicción exigen desarrollar diligencias con participación de agraviados, familiares y testigos.

4. ¿Cuáles son los principales inconvenientes que se presentan durante el proceso de investigación de accidentes de aviación comercial y general, y de qué manera éstos influyen en el proceso?

Generalmente están relacionados a la demora del resultado de las pericias realizadas, así como los informes administrativos y técnicos de las áreas competentes en materia de accidentes aéreos.

5. ¿De qué manera el RMP en su condición de titular de la acción penal conduce el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir elementos de convicción para incriminar a los investigados?

El CPP establece, protocolos y normas internas del Ministerio Público establece el rol, funciones y responsabilidades en materia de investigación del delito; así como el trabajo permanente y articulado que debe desarrollar con personal y equipo a cargo de la investigación.

6. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar la participación fiscal y policial que permita reunir elementos de convicción para determinar la responsabilidad de los involucrados?

Capacitaciones conjuntas en materia de investigación del delito.

**Respecto al marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú en la investigación de accidentes de aviación civil, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 a 31 de Julio del 2023.**

1. ¿Considera Ud., que la normativa institucional establece claramente la responsabilidad de la función de investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿por qué sí o por qué no?

La responsabilidad funcional del personal policial en materia de investigación criminal y del delito, si está debidamente precisado en la normativa vigente, tanto general y específica.

2. ¿Considera Ud., que una débil normativa genera precedentes negativos para la investigación policial, por qué?

Considero que la normativa vigente en materia de investigación es suficiente.

3. ¿Cómo perciben los familiares las disposiciones del RMP en casos de accidentes de aviación comercial o general? Al respecto, ¿existen denuncias y/o quejas?

Desconozco al respecto

4. ¿Considera que una deficiente investigación de los accidentes de aviación genera impunidad e incrementa la percepción de inseguridad en los pasajeros? Podría darse casos, ello depende del trabajo conjunto y articulado entre la PNP y MP
5. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se puede realizar una adecuada investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

Considero que las normas y procedimientos vigentes son de aplicación a todos los casos de muertes sospechosas de criminalidad, respecto a los relacionados con accidentes de tránsito es necesario tener bien en claro las competencia y responsabilidades de las áreas técnico-administrativo que desarrollaran la investigación interna respecto al accidente aéreo.



## GUIA DE ENTREVISTA

**Nombre y Apellidos:** Carlos GUEVARA PAZ

**Cargo:** experto investigador policial, Jefe del Departamento de Homicidios

**Edad** 48 **Sexo** M **Fecha** 2016 al 2022

### FINALIDAD

La presente entrevista tiene como finalidad recoger información relacionada con la investigación que realiza la PNP en los casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú, la misma que será utilizada exclusivamente en la investigación y elaboración del proyecto de innovación sobre el tema, para la obtención de grado de magister en Gobierno y Políticas Públicas, en la Escuela de Posgrado de la PUCP.

### A. Introducción:

1. ¿Qué tiempo viene laborando en la PNP?  
Veinticinco años
2. ¿Cuál es la cantidad de personal que tiene o tuvo a su cargo en el Departamento de Homicidios ¿por qué?

CIENTO OCHENTA (180) entre oficiales y suboficiales

3. ¿Desde hace cuánto tiempo se encuentra relacionado a las funciones de investigación policial del delito?

Desde el año 2003 al 2022 trabajé en la División de Investigación de Homicidios de la DIRINCRI PNP

**Respecto a la magnitud del problema en la deficiente investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿A partir de su experiencia como jefe del Departamento de Homicidios y otras unidades de Investigación Criminal ¿Alguna vez ha realizado o ha tenido conocimiento de una investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? Si es así, ¿podría comentarnos su experiencia?

En una oportunidad ocurrió un hecho donde una aeronave de la Policía Nacional del Perú (Helicóptero) se precipitó en la zona de Lurín, falleciendo sus tripulantes (Dos oficiales), esa investigación por disposición fiscal la realizó la División de Homicidios DIRINCRI, en la cual participé directamente, junto a un Sub Oficial Superior hoy ya en retiro; para lo cual se

realizaron todas las diligencias de urgencia como trabajo pericial de las respectivas especialidades como IC, BIOLOGIA, FISICA QUIMICA, FOTOGRAFIA FORENSE entre otras, así como levantamiento de los cadáveres con participación de Fiscal y Médico Legista; luego vino el trabajo de investigación en campo y oficina como son entrevistas, manifestaciones, análisis documentario y otras que la investigación criminal y criminalística recomiendan. .

2. ¿Conoce cómo es la participación del RMP durante las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

El fiscal en su condición de director de la investigación dispone el inicio de las diligencias preliminares, y participa en los actos de investigación que se programa para el esclarecimiento de los hechos.

3. De acuerdo a su experiencia en el cargo que desempeña o desempeño ¿Qué tan frecuentes son los accidentes de aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el 2000 a Julio del 2023?

Son muy pocos sin más lo recuerdo luego de este accidente aéreo que hago mención hubo uno o dos más en la ciudad de Lima.

4. ¿Desde su experiencia, considera que las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú, pueden ser realizadas por el personal policial especializado en investigación criminal o por personal especializado en prevención e investigación de accidentes de tránsito? ¿por qué?

Estas investigaciones deben ser desarrolladas por personal especializado en Investigación Criminal y Criminalística.

5. ¿Cómo investigador policial, tiene conocimiento de la legislatura o normativa aeronáutica que establece la investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? Aparte de conocer las normas sobre aeronáutica, ¿qué otros conocimientos deberían tener un investigador de accidentes de aviación comercial y general?

En su oportunidad cuando se investigó la muerte de los dos pilotos de la Policía, se requirió a la Policía Aérea toda la documentación y normatividad que necesariamente tuvo que ser leída. Un investigador de muertes ocurridas como consecuencia de aeronaves que se precipitaron, deben ser investigados por persona con amplia experiencia en investigación criminal, criminalística, inteligencia, y el marco legal.

6. En su experiencia, ¿qué problemas existen para realizar una investigación de accidentes de aviación comercial y general? Y ¿de qué manera evitaría que el

proceso de investigación de accidentes de aviación no se realice adecuadamente?

El problema es la disposición fiscal de inicio de investigación preliminar, y es que el fiscal por desconocimiento podría disponer que lo desarrolle una unidad distinta a Homicidios DIRINCRI, quienes por falta de experiencia quizás no solicitarían todas las pericias que en el momento de los hechos deben realizarse, y que en otra fecha ya sería imposible encontrar indicios o evidencias para el esclarecimiento de los hechos.

**Respecto al proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿Sabe Ud., cómo se lleva a cabo el proceso de investigación que realiza la PNP y MP en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

Solo tuve conocimiento del hecho del Helicóptero que se precipitó en Lurín con muerte de dos pilotos de la PNP. Respecto a otros hechos no tengo conocimiento de que forma se vienen realizando estas investigaciones.

2. ¿Existe trabajo coordinado y/o conjunto entre la PNP y el RMP que permita reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento de los hechos durante un accidente de aviación comercial y general, de no ser así, cuáles son las falencias?

En la oportunidad que investigamos el accidente de la Policía Aérea en Lurín, hubo una coordinación permanente con la fiscalía a cargo del caso, esto es por la experiencia en investigación criminal de los pesquisas de homicidios Dirincrí, el problema sería que otra unidad con falta de experiencia quizás no desarrolle todos los actos de investigación necesarios.

3. ¿Qué tan aplicable es la normativa y las directivas interinstitucionales de actuación PNP y MP en caso de investigaciones de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿considera que debería cambiarse o mejorarse la normativa? ¿en qué sentido?

No existe una normatividad exclusiva respecto a muertes donde participen aeronaves, se aplica el método general de investigación para muertes violentas o sospechosas de criminalidad. Considero que debería precisarse que Unidad Policial investiga estos tipos de hechos a nivel nacional y se precise en los protocolos de actuación conjunta del MP y PNP.

4. ¿Durante la investigación de un accidente de aviación comercial o general, existen normativas o directivas interinstitucionales de articulación o coordinación conjunta con la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA), de la Dirección General de Aeronáutica Civil - MTC?

No se precisa en nuestros procedimientos de investigación criminal. Sin embargo, la legislación nacional obliga a las instituciones públicas y privadas facilitar información para el esclarecimiento de los hechos.

5. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales en casos de accidentes de aviación comercial, se cumplen con realizar todas las diligencias urgentes e imprescindibles que permitan reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento del hecho delictivo? ¿por qué?

Si es que el Fiscal dispone que una unidad de investigación criminal como Homicidios DIRINCRI se haga cargo de las investigaciones, considero que se tomarían todas las precauciones del caso y solicitarían todas las pericias que la criminalística recomienda para el esclarecimiento de los hechos; sin embargo, si el Fiscal dispone que otra unidad con falta de experiencia lo realice, quizás no tendrían la acuciosidad para pedir que todas las especialidad de criminalística realicen su trabajo de escena .

6. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales por accidentes de aviación comercial y general, se dan las facilidades para que el personal policial ingrese a las instalaciones de los aeropuertos o aeródromos a recopilar la información necesaria que ayude a determinar las verdaderas causas del accidente?

Las instituciones públicas o privadas están en la obligación de dar las facilidades al personal de pesquisas para realizar su trabajo de investigación, solo se requiere las coordinaciones previas y seguir los protocolos de seguridad que rigen a estas instituciones de aviación.

7. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar los procedimientos de investigaciones en casos de accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir de manera oportuna elementos de convicción a ser utilizados por la PNP y el RMP?

Que se capacite permanentemente a un área de la División de Homicidios, peritos y fiscales para las investigaciones de muertes con participación de aeronaves públicas o privadas, quienes ante un hecho de esta naturaleza a nivel nacional se constituyan de inmediato y asuman las investigaciones.

**Respecto a los actores en el proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú. En donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿La unidad a su mando, cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general?

No existe un área específica que investigue este tipo de muertes. Sin embargo, existe personal con amplia experiencia en hechos similares quienes pueden asumir estas investigaciones.

2. De acuerdo a su experiencia ¿Qué otra unidad policial podría realizar labores de investigación de accidentes de aviación comercial o general en el Perú? ¿Por qué?

Debería investigar Homicidios DIRINCRI, y cuando hay este tipo de muertes convocar para que integre el equipo de investigación un personal de la Policía Aérea piloto, como testigo (policía) experto.

3. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, se cuenta con la participación de los sujetos procesales, sobre todo en lo que respecta a la participación activa de los agraviados, familiares y testigos?

Si se cuenta con la participación de todas las partes, sobre todo la defensa de los presuntos imputados (empresa área).

4. ¿Cuáles son los principales inconvenientes que se presentan durante el proceso de investigación de accidentes de aviación comercial y general, y de qué manera éstos influyen en el proceso?

El principal que el fiscal no sabe que unidad policial debe investigar, puede designar a cualquier unidad de investigación que se relacione con el hecho, también el inconveniente de que quizás no se pidan todas las pericias criminalísticas, y que no haya un personal designado y capacitado exclusivamente para investigar este tipo de muertes.

5. ¿De qué manera el RMP en su condición de titular de la acción penal conduce el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir elementos de convicción para incriminar a los investigados?

El fiscal emite su disposición de inicio de investigación donde se plasmas las diligencias a realizar y otras que la PNP considere para el esclarecimiento de los hechos, en este último punto es que se requiere personal idóneo y con experiencia.

6. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar la participación fiscal y policial que permita reunir elementos de convicción para determinar la responsabilidad de los involucrados?

Trabajo en equipo y que desde un primer momento se convoque al personal policial idóneo y con experiencia en investigación Criminal.

**Respecto al marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú en la investigación de accidentes de aviación civil, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿Considera Ud., que la normativa institucional establece claramente la responsabilidad de la función de investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿por qué sí o por qué no?

La normatividad vigente no establece que unidad policial debe investigar este tipo de muertes, queda a criterio del fiscal definirlo; y ello por que en los protocolos de actuación conjunta no se precisa.

2. ¿Considera Ud., que una débil normativa genera precedentes negativos para la investigación policial, por qué?

Si genera precedentes negativos, ya que la defensa de los imputados podría argumentar una falta de experiencia del personal policial y fiscal en la investigación de este tipo de muertes.

3. ¿Cómo perciben los familiares las disposiciones del RMP en casos de accidentes de aviación comercial o general? Al respecto, ¿existen denuncias y/o quejas?

Existe malestar al no encontrar personal especializado en la investigación de este tipo de muertes.

4. ¿Considera que una deficiente investigación de los accidentes de aviación genera impunidad e incrementa la percepción de inseguridad en los pasajeros?

Si crea impunidad y por supuesto percepción de inseguridad, toda vez que al no existir un área especializada con equipos y personal idóneo, quizás no se llegue a esclarecer los hechos, y por lo tanto percepción de impunidad.

5. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se puede realizar una adecuada investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

Primero, tener un área especializada de Homicidios DIRINCRI, con personal y equipos necesarios para el esclarecimiento de este tipo de hechos, con capacitación permanente en el Perú y en extranjero, donde además se integre a un experto de la DIVPOL Aerea.

Que ante una muerte de esta naturaleza el RMP convoque a personal de pesquisas de Homicidios DIRINCRI para que se hagan cargo de las investigaciones.

Se aísle adecuadamente la zona a efectos de que personal de peritos en sus respectivas especialidades recojan los indicios y evidencias del delito.

Se defina en los protocolos de actuación conjunta que unidad policial debe investigar este tipo de muertes.



Lielos Guerra Paz,



## GUIA DE ENTREVISTA

**Nombre y Apellidos:** GRAL PNP Edgar Alberto GONZALES ESPINOZA

**Cargo:** Piloto de helicóptero de la DIRAVPOL y especialista aeronáutico en la Aviación Policial, con experiencia en investigación de accidentes de aviación.

**Edad** 62 **Sexo** Masculino **Fecha** 16AGO2023

### FINALIDAD

La presente entrevista tiene como finalidad recoger información relacionada con la investigación que realiza la PNP en los casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú, la misma que será utilizada exclusivamente en la investigación y elaboración del proyecto de innovación sobre el tema, para la obtención de grado de magister en Gobierno y Políticas Públicas, en la Escuela de Posgrado de la PUCP.

#### A. Introducción:

1. ¿Qué tiempo laboro o viene laborando en la PNP?

Presté 32 años de servicios reales y efectivos en la Policía Nacional del Perú.

2. ¿Desde hace cuánto tiempo se encuentra relacionado a las funciones de aviación y a la investigación de accidentes de aviación?

En funciones de aviación 25 años como aviador policial y en la investigación de accidentes de aviación por 16 años.

**Respecto a la magnitud del problema en la deficiente investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. A partir de su experiencia como Aviador policial ¿Alguna vez ha realizado una investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general en el Perú, en esta dependencia policial especializada? Si es así, ¿podría comentarnos su experiencia?

Efectivamente he realizado diversas investigaciones de accidentes de aviación durante mi servicio en la aviación Policial.

He realizado investigación de accidente de helicóptero MI-17 por rotura de rotor de cola en la ciudad de Pucallpa. Investigación de accidente aéreo de helicóptero BK-117 por desprendimiento de rotor de cola en el aire, lo cual ocasionó el desprendimiento de las 4 palas del rotor principal con pérdidas humanas. Entre otras.

2. ¿Conoce Ud., cómo es la participación de la PNP y el RMP durante las investigaciones por accidentes de aviación policial, comercial o general en el Perú?

Ante un accidente aéreo, el protocolo indica que se debe dar cuenta a la Policía Nacional del lugar. Son ellos los que darán cuenta a los representantes del Ministerio Público.

3. De acuerdo a su experiencia en la labor o cargo que desempeña o desempeño ¿Qué tan frecuentes son los accidentes de aviación policial, comercial o aviación general en el Perú?

Según la **Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA)** del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entre el año 2000 y el 2020 se registraron **95 accidentes** de aviación en el Perú, de los cuales **35** fueron de aviación comercial, **28** de aviación general y **32** de aviación estatal.

4. ¿Desde su experiencia, considera que las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú, pueden ser realizadas por el personal policial especializado en investigación criminal o personal especializado en prevención e investigación de accidentes de tránsito?

No pueden ser realizadas por este personal policial, debido a que para ser investigador de accidentes aéreos en el Perú, se requiere tener formación académica y profesional en el campo de la aeronáutica, así como experiencia y conocimiento en las prácticas, procedimientos y técnicas de investigación de accidentes de aviación. Las instituciones del Estado tienen escuelas de formación en aviación donde especializan a personal militar y policial en investigación de accidentes. La CIAA cuenta con un Manual de Instrucción que establece los requisitos, objetivos, contenidos y metodología de la formación de los investigadores de accidentes aéreos. Asimismo, la CIAA se basa en las normas y recomendaciones internacionales establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que ha publicado diversos manuales y guías sobre la investigación de accidentes e incidentes de aviación

5. ¿Cómo aviador tiene conocimiento de la legislatura o normativa aeronáutica que establece la investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? Aparte de conocer las normas sobre aeronáutica, ¿qué otros conocimientos deberían tener un investigador de accidentes de aviación comercial y general?

La legislación o normativa aeronáutica que establece la investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú es la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261, que en su Título XV regula los aspectos relativos a la investigación de accidentes e incidentes de aviación, así como las funciones y

atribuciones de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA). Además, la CIAA se rige por el Reglamento Aeronáutico del Perú (RAP), que en su Parte 13 establece los procedimientos y requisitos para la notificación, investigación y reporte de accidentes e incidentes de aviación.

Aparte de conocer las normas sobre aeronáutica, un investigador de accidentes de aviación comercial y general debe tener conocimientos sobre los siguientes aspectos:

- Los principios físicos y técnicos que rigen el vuelo y el funcionamiento de las aeronaves.
  - Los factores humanos que influyen en el desempeño de los pilotos, tripulantes, controladores y demás personal involucrado en la operación aérea.
  - Los factores ambientales que afectan las condiciones meteorológicas, geográficas y operacionales del vuelo.
  - Las técnicas de análisis e interpretación de datos, evidencias y testimonios relacionados con el accidente o incidente.
  - Las metodologías y herramientas para la elaboración de informes, recomendaciones y medidas preventivas.
6. En su experiencia, ¿qué problemas existen para realizar una investigación de accidentes de aviación comercial y general? Y ¿de qué manera evitaría que el proceso de investigación de accidentes de aviación no se realice adecuadamente?

Algunos de los problemas que existen para realizar una investigación de accidentes de aviación comercial y general son:

- La falta de notificación oportuna y completa de los accidentes e incidentes por parte de las autoridades competentes o de los operadores aéreos.
- La dificultad para acceder al lugar del accidente o incidente, especialmente si se trata de zonas remotas, inhóspitas o con condiciones adversas.
- La alteración, contaminación o pérdida de evidencias, registros o testimonios que puedan ser relevantes para la investigación.
- La interferencia o presión de otras entidades o intereses que puedan afectar la independencia, objetividad e imparcialidad de la investigación.
- La falta de recursos humanos, técnicos y financieros para realizar una investigación adecuada y eficiente.

Para evitar que el proceso de investigación de accidentes de aviación no se realice adecuadamente, deben ser realizados por personal competente, se deben seguir las normas y recomendaciones internacionales establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que ha publicado diversos manuales y guías sobre la investigación de accidentes e incidentes de

aviación. Estos documentos contienen las políticas y procedimientos que deben adoptar las autoridades encargadas de la investigación de accidentes, así como las mejores prácticas y metodologías para realizar una investigación eficaz, exhaustiva y transparente.

**Respecto al proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿conoce Ud., como se lleva a cabo el proceso de investigación que realiza la PNP y MP en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

El proceso de investigación la realizan de manera lenta al desconocer el tema operacional en aviación.

2. ¿Qué tan aplicable es la normativa y las directivas interinstitucionales de actuación PNP y MP en caso de investigaciones de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿considera que debería cambiarse o mejorarse la normativa? ¿en qué sentido?

Debe mejorarse la normativa dándole al personal especializado en investigación de accidentes, la prioridad para que dirija y apoye a actuación del personal policial y Fiscal

3. ¿Durante la investigación de un accidente de aviación policial, comercial o general, existen normativas o directivas interinstitucionales de articulación o coordinación conjunta entre la PNP y la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA), de la DGAC-MTC?

No existe normativas de articulación o coordinación conjunta.

4. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales en casos de accidentes de aviación policial o comercial, se cumplen con realizar todas las diligencias urgentes e imprescindibles que permitan reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento del hecho delictivo? ¿por qué?

No se cumplen, porque la actuación principal es de la Comisión de Investigación de Accidentes, para resolver los motivos del accidentes. Escapando las diligencias urgentes para esclarecer responsabilidades penales. Porque el personal policial interviniente desconoce la especialidad de aviación y la investigación de accidentes aéreos.

5. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales por accidentes de aviación policial, comercial o general, se dan las facilidades para que el

personal policial ingrese a las instalaciones de los aeropuertos o aeródromos a recopilar la información necesaria que ayude a determinar las verdaderas causas del accidente?

No se le dan facilidades para ingresar, salvo que hagan levantamiento de cadáveres, pero definitivamente no participan en la recopilación de pruebas e indicios, esperando el informe final de la Comisión, la cual es más dirigida a la prevención de accidentes y no a la investigación del delito.

6. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar los procedimientos de investigaciones en casos de accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir de manera oportuna elementos de convicción a ser utilizados por la PNP y el RMP?

Mediante la participación de la policía especializada en aviación policial y en investigación de accidentes de aviación, la cual cuenta con basta experiencia para recoger elementos de convicción importante para la investigación fiscal.

**Respecto a los actores en el proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú. En donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. En su experiencia ¿considera que la DIRAVPOL -PNP, cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general?

Cuenta con personal capacitado para participar en la comisión de investigación de accidentes de aviación comercial y general. Son muchos años de experiencia de los Oficiales Pilotos y de Mantenimiento.

2. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación policial, comercial o general, se cuenta con la participación de los sujetos procesales, sobre todo en lo que respecta a la participación activa de los agraviados, familiares y testigos?

Según el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que regula la investigación de accidentes e incidentes de aviación, los sujetos procesales que pueden participar en la investigación son los siguientes:

- La autoridad de investigación de accidentes del Estado donde ocurrió el accidente o incidente, que es la responsable de dirigir y coordinar la investigación.

- Los Estados participantes, que son aquellos que tienen un interés especial en la investigación, como el Estado de matrícula, el Estado de explotación, el Estado de diseño o el Estado de fabricación de la aeronave involucrada.
- Los **observadores acreditados**, que son aquellos que representan a los intereses de las víctimas, los familiares, los testigos, los operadores aéreos, los fabricantes, los sindicatos, las asociaciones o cualquier otra entidad relacionada con el accidente o incidente.

La participación de estos sujetos procesales está sujeta a las normas y procedimientos establecidos por la autoridad de investigación de accidentes, que debe garantizar el acceso a la información, la confidencialidad, la cooperación y la no interferencia en la investigación. Muy pocas veces he observado que participen familiares.

3. ¿Cuáles son los principales inconvenientes que se presentan durante el proceso de investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general, y de qué manera éstos influyen en el proceso?

Algunos de los principales inconvenientes que se presentan durante el proceso de investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general, y que pueden influir en el proceso de denuncia penal son:

- La diferencia entre los objetivos y los procedimientos de la investigación técnica y la investigación penal, que pueden generar conflictos o contradicciones entre las autoridades encargadas de cada una.
- La demora en la entrega del informe final de la investigación técnica, que puede retrasar el inicio o el avance de la investigación penal.
- La falta de coordinación o cooperación entre las autoridades técnicas y las autoridades judiciales, que puede dificultar el acceso a las evidencias, los testimonios y los peritajes necesarios para sustentar la denuncia penal.
- La impunidad o la falta de sanción efectiva a los responsables de las faltas o delitos aeronáuticos, que puede desincentivar la presentación de denuncias penales o generar insatisfacción en las víctimas, los familiares y la sociedad.

Estos inconvenientes pueden afectar el proceso de denuncia penal por accidentes de aviación policial, comercial o general, al generar demoras, obstáculos, inconsistencias o impunidad que puedan impedir el ejercicio del derecho a la tutela jurisdiccional efectiva y el acceso a la justicia.

4. ¿Conoce ud., de qué manera el RMP en su condición de titular de la acción penal conduce el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir elementos de convicción para incriminar a los investigados?

En la mayoría de accidentes la RMP espera los resultados del informe final de la Comisión de Investigación de Accidentes Aéreos. Esto ocasiona la falta de denuncia fiscal a los investigados

5. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar la participación fiscal y policial que permita reunir elementos de convicción para determinar la responsabilidad de los involucrados?

Contando con personal Policial especializado en Aviación Policial y Curso de Capacitación en Investigación de Accidentes Aéreos, quienes conocen conceptos técnicos y especializados, además de conocimientos especializados de diferentes materias necesarias para apoyar en una Investigación fiscal.

**Respecto al marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú en la investigación de accidentes de aviación civil, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿Considera Ud., que la normativa institucional establece claramente la responsabilidad de la función de investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿por qué sí o por qué no?

No establece ninguna responsabilidad en la investigación de accidentes, al creer que el Ministerio de Transportes es quien debe ser el responsable de la investigación. Siendo necesario realizar cambios en la normatividad legal.

2. ¿Considera Ud., que una débil normativa genera precedentes negativos para la investigación policial, por qué?

Considero que una débil normativa puede generar precedentes negativos para la investigación policial, por las siguientes razones:

- Puede limitar el alcance, la eficacia y la calidad de la investigación policial, al no establecer claramente las funciones, los procedimientos y los requisitos que debe cumplir el personal policial para prevenir, combatir, investigar y denunciar los delitos y faltas.
- Puede afectar la coordinación, la cooperación y la complementariedad entre la Policía Nacional del Perú y el Ministerio Público, al no regular adecuadamente el rol de cada entidad en la investigación preliminar del delito y el respeto a los derechos y garantías de las partes involucradas
- Puede generar vacíos, contradicciones o confusiones legales que puedan ser aprovechados por los presuntos responsables de los delitos o faltas para evadir su responsabilidad penal o civil, o por las víctimas para cuestionar la actuación policial.

3. ¿Considera que una deficiente investigación de los accidentes de aviación genera impunidad e incrementa la percepción de inseguridad en los pasajeros?

Considero que una deficiente investigación de los accidentes de aviación puede generar impunidad e incrementar la percepción de inseguridad en los pasajeros, por las siguientes razones:

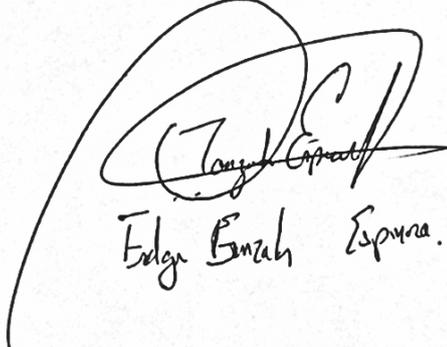
- Puede impedir el esclarecimiento de las causas, las responsabilidades y las consecuencias de los accidentes de aviación, lo que puede favorecer la impunidad de los posibles infractores o delincuentes y la vulneración de los derechos de las víctimas y sus familiares.
  - Puede dificultar la adopción de medidas correctivas, preventivas y sancionatorias para evitar la repetición de los accidentes de aviación, lo que puede afectar la seguridad operacional y la calidad del servicio de transporte aéreo.
  - Una deficiente investigación puede generar desconfianza, temor y ansiedad en los pasajeros que utilizan el transporte aéreo, lo que puede disminuir la demanda y el desarrollo de este sector económico.
4. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se puede realizar una adecuada investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

De acuerdo a mi experiencia, una adecuada investigación penal en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú se puede realizar de la siguiente manera:

- Respetando el Anexo Técnico “Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil” del Reglamento de Aeronáutica Civil del Perú, que establece los principios, las definiciones y las obligaciones relacionadas con la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, privilegiando la coordinación entre las autoridades técnicas, judiciales y policiales especializados en aviación y en investigación de accidentes.
- Aplicando el Código Penal y el Código Procesal Penal, que regulan los delitos, las penas, los procesos y las garantías en materia penal, así como la responsabilidad civil derivada del delito, en los casos de accidentes de aviación que involucren conductas ilícitas o culposas.
- Solicitando la inclusión de personal policial especializado en aviación e investigación de accidentes en la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA), órgano técnico encargado de investigar los accidentes de aviación y emitir los informes y las recomendaciones correspondientes, lo que permitirá que puedan servir como prueba o elemento de juicio en los procesos penales.
- Siguiendo el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que establece las normas, los métodos y las técnicas para

realizar la investigación técnica, administrativa y dándole un énfasis legal a estas investigaciones de los accidentes e incidentes de aviación civil, que servirán para la investigación fiscal.

•



Edgardo Benza Espinoza.



## GUIA DE ENTREVISTA

**Nombre y Apellidos: CRNL PNP Oscar ROCA GUARDIA**

**Cargo: Piloto de helicóptero,** jefe de la División de Seguridad Aérea y experto aeronáutico policial con experiencia en investigación de accidentes aéreos.

**Edad 57 Sexo M Fecha 15AG023**

### FINALIDAD

La presente entrevista tiene como finalidad recoger información relacionada con la investigación que realiza la PNP en los casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú, la misma que será utilizada exclusivamente en la investigación y elaboración del proyecto de innovación sobre el tema, para la obtención de grado de magister en Gobierno y Políticas Públicas, en la Escuela de Posgrado de la PUCP.

#### A. **Introducción:**

1. ¿Qué tiempo laboro o viene laborando en la PNP?

35 AÑOS DE SERVICIO REALES Y EFECTIVOS

2. ¿Desde hace cuánto tiempo se encuentra relacionado a las funciones de aviación y a la investigación de accidentes de aviación?

DESDE EL AÑO 1991

**Respecto a la magnitud del problema en la deficiente investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿A partir de su experiencia como jefe de la División de Seguridad Aérea de la DIRAVPOL ¿Alguna vez ha realizado una investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general en el Perú, en esta dependencia policial especializada? Si es así, ¿podría comentarnos su experiencia?

SI HE REALIZADO SOLO INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES EN LA AVIACION POLICIAL, LAS CUALES SE HAN HECHO DE ACUERDO A LAS NORMAS PREVISTAS DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS Y DE ACUERDO A LOS FORMATOS POLICIALES Y NORMAS QUE RIGEN LA AVIACION CIVIL, CON EL PROPOSITO DE QUE ESTOS ACCIDENTE NO SE VUELVAN A REPETIR. ES NECESARIO INDICAR QUE ESTAS INVESTIGACIONES SE REALIZAN DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y NO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA RESPONSABILIDAD PENAL O PUNITIVO. SE INDICA UE LA DIRAVPOL CUENTA CON UNA GUIA

DE PROCEDIMIENTOS, NORMAS Y FORMATOS PARA INVESTIGAR ACCIDENTES DE AVIACION CON AERONAVES POLICIALES. RESPECTO A LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL, LA FISCALIA LE VIENE DESIGNANDO A CUAQUIER UNIDAD POLICIAL PARA QUE INVESTIGUE, SIN INTERESARLE SI ESTA PUEDE HACERLO. MOTIVO POR EL CUAL TODAS ESTAS UNIDADES, ESPERAN EL RESULTADO DEL INFORME FINAL DE LA CIAA PARA PRONUNCIARSE.

2. ¿Conoce Ud., cómo es la participación de la PNP y el MP durante las investigaciones por accidentes de aviación policial, comercial o general en el Perú?

HASTA DONDE TENGO CONOCIMIENTO LA PNP Y EL MP DEBEN DE TRABAJAR EN CONJUNTO PARA CUANDO HAY UN ACCIDENTE DE AVIACION CON MUERTOS O DAÑOS MATERIALES QUE INVOLUCRE A TERCEROS, LA PNP Y EL MP SOLO SE BASA EN LA INVESTIGACION REALIZADA POR LA ENTIDAD ENCARGADA DE LA AVIACION CIVIL, OSEA LA DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL (DGAC) ESTO POR FALTA DE CONOCIMIENTO DE AMBAS INSTITUCIONES Y EN CASO DE PNP Y FFAA DE IGUAL FORMA, DENUNCIANDO SOLO LOS HECHOS DE MUERTE Y DAÑOS OCASIONADOS A TERCEROS PARA QUE SEAN RESARCIDOS, MAS NO REALIZAN LA INVESTIGACION PROPIA DEL ACCIDENTE PARA ENCONTRAR LA CAUSA DEL ACCIDENTE Y PODER TOMAR LAS ACCIONES PENALES O CIVILES CORRESPONDIENTES.

3. De acuerdo a su experiencia en la labor o cargo que desempeña ¿Qué tan frecuentes son los accidentes de aviación policial, comercial o aviación general en el Perú?

LOS ACCIDENTES AEREOS EN GENERAL NO SON MUY FRECUENTES, EN VISTA QUE SE TRATA DE MINIMIZAR AL MAXIMO LOS RIESGOS POTENCIALES DE UN ACCIDENTE Y EVITAR QUE LA CADENA DE EVENTOS DE UN ACCIDENTE SE CORTE ANTES QUE SUCEDA, YA QUE EN LA OPERACIÓN DE UNA AERONAVE SE INVOLUCRAN MUCHOS ACTORES.

4. ¿Desde su experiencia, considera que las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú, pueden ser realizadas por el personal policial especializado en investigación criminal o personal especializado en prevención e investigación de accidentes de tránsito? ¿por qué?

NO, PORQUE SI BIEN ES CIERTO PUEDEN TENER LA METODOLOGIA, NO ESTAN CAPACITADOS PARA REALIZAR DICHAS INVESTIGACIONES, YA QUE LOS ACTORES SON DISTINTOS (PERSONAS EN INV.CRIMINAL-AUTOS EN TRANSITO) Y

COMPLETAMENTE DIFERENTE EN AVIACION QUE COMPRENDEN FACTORES HUMANOS, METEOROLOGICOS, MECANICOS, OPERATIVOS, NORMATIVOS Y OTROS QUE INFLUYEN EN UN ACCIDENTE DE AVIACION.

5. ¿Cómo aviador tiene conocimiento de la legislatura o normativa aeronáutica que establece la investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? Aparte de conocer las normas sobre aeronáutica, ¿qué otros conocimientos deberían tener un investigador de accidentes de aviación comercial y general?

QUE LA LEGISLATURA AERONAUTICA QUE ESTABLECE LA INVESTIGACION DE LOS ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL SON LA LEY DE AERONAUTICA CIVIL Y SU REGLAMENTO. INDICANDO QUE DICHAS NORMAS ESTABLECEN LAS FUNCIONES DE LA CIAA. QUIERO DECIR QUE DIRAVPOL CUENTA CON UNA GUIA DE PROCEDIMIENTOS PARA INVESTIGAR ACCIDENTES DE AVIACION CON AERONAVES POLICIALES. SE INDICA QUE ESTAS NORMA SOLO BUSCA DETERMINAR LAS CAUSAS DEL SINIESTRO PARA EVITAR QUE VUELVAN A OCURRIR. ASIMISMO, EL INVESTIGADOR DEBER SER. LOS REQUISITOS QUE DEBE TENER UN INVESTIGADOR DE ACCIDENTES AEREOS SON:

SER PILOTO DE AVIONES O HELICOPTEROS LO IDEAL.  
HACER UN CURSO DE PREVENCION DE ACCIDENTES AEREOS  
HACER UN CURSO DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS  
CONOCIMIENTOS DE METEOROLOGIA AERONAUTICA,  
FRASEOLOGIA AERONAUTICA.  
CONOCER LOS PROCEDIMIENTOS AERONAUTICOS VIGENTES DE LA ORGANIZACIÓN AEROPORTUARIA.  
EXPERIENCIA EN ESTOS EVENTOS.

6. En su experiencia, ¿qué problemas existen para realizar una investigación de accidentes de aviación comercial y general? Y ¿de qué manera evitaría que el proceso de investigación de accidentes de aviación no se realice adecuadamente?

DEPENDIENDO DEL ACCIDENTE SI ES EN TIERRA O EN EL AIRE, LA DEMORA SE PUEDE DAR EN LA ENTREGA Y MANEJO DE LOS REPORTES GRABACIONES VISUALES Y AUDIBLES, LA FALTA DE PERITOS EN LA MATERIA, SI ES AEREO EL ACCIDENTE EL LLEGAR AL ACCIDENTE DONDE FUESE, LAS PRUEBAS PARA DESCARTE DE FALLOS DE COMPONENTES, INSTRUMENTOS O MOTORES, REVISION DE LIBROS DE MANTENIMIENTO Y AUTORIZACIONES PARA REALIZARLOS.

PARA QUE SE REALICE BIEN UNA INVESTIGACION DE ESTE TIPO, EL QUE INVESTIGA DEBE SER INVESTIGADOR DE ACCIDENTES AEREOS Y TENER EXPERIENCIA. INDICO QUE LAS FF. AA Y LA PNP CAPACITAN A SU PERSONAL EN ESTA MATERIA.

**Respecto al proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿conoce Ud., como se lleva a cabo el proceso de investigación que realiza la PNP y MP en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? SOLO SE BASAN EN LA INVESTIGACION QUE HACE LA DGAC. ELLOS NO INVESTIGAN PORQUE NO SABEN HACERLO.
2. ¿Qué tan aplicable es la normativa y las directivas interinstitucionales de actuación PNP y MP en caso de investigaciones de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿considera que debería cambiarse o mejorarse la normativa? ¿en qué sentido?

A MI PARECER NO SON APLICABLES A ESTE TIPO DE ACCIDENTES, PORQ NO ESTAN NORMADOS, EN TODO CASO TENDRA QUE ADECUARSE UNA NUEVA NORMATIVA AL RESPECTO CON EL ENTE ESPECIALIZADO EN AVIACIÓN YA SEA DE OFICIO O A SOLICITUD DEL MP.

3. ¿Durante la investigación de un accidente de aviación policial, comercial o general, existen normativas o directivas interinstitucionales de articulación o coordinación conjunta entre la PNP y la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA), de la DGAC-MTC?

HASTA DONDE TENGO CONOCIMIENTO NO EXISTE NINGUNA NORMATIVA QUE ARTICULE ESTE ASPECTO PENAL O CIVIL, YA QUE LA DOCTRINA DE LA INVESTIGACION EN ESTOS ACCIDENTES ES SABER QUE PASO PARA Q NO SE VUELVA A REPETIR SIN BUSCAR CULPABLES, A NO SER QUE SEA UN SABOTAJE, PERO DE IGUAL MANERA ASI SEA EL CASO NO EXISTE ARTICULACION ALGUNA. RESPECTO A LA DIRAVPOL, ESTA UNIDAD SI CUENTA CON UNA GUIA DE PROCEDIMIENTOS, ASI COMO CUENTA CON PERSONAL CAPACITADO Y CON LA EXPERIENCIA SUFICIENTE Y EN LA CANTIDAD NECESARIA. ES MAS SUGIERO QUE LA DIRAVPOL DEBERIA DE INVESTIGAR LOS ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL EN EL PERU.

4. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales en casos de accidentes de aviación policial o comercial, se cumplen con realizar todas las diligencias

urgentes e imprescindibles que permitan reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento del hecho delictivo? ¿por qué?

LA AVIACION POLICIAL SOLO INVESTIGA ACCIDENTES DE LA POLICIA Y SI REALIZA TODAS LAS DILIGENCIAS URGENTES E IMPRESCINDIBLES SIGUIENDO LA METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION EN TODOS SUS PASOS Y DILIGENCIAS PARA ENCONTRAR LA FALLA HUMANA, MECANICA O NATURAL QUE PRODUJO EL ACCIDENTE. LOS ACCIDENTES DE LAS EMPRESAS COMERCIALES LA INVESTIGA LA DGAC. INDICANDOSE QUE ESTAS TAMBIEN REALIZAN LO MISMO, PERO CUANDO EXISTE UNA INVESTIGACION POLICIAL ORDENADA POR EL MINISTERIO PUBLICO A CUALQUIER UNIDAD DE LA PNP A NIVEL NACIONAL, SE INDICA QUE NO SE REALIZAN LAS DILIGENCIAS URGENTES E IMPRESCINDIBLES EN EL LUGAR DE LOS HECHOS, DEBIDO A QUE DICHO PERSONAL NO ESTA CAPACITADO PARA HACERLO NI TIENE EXPERIENCIA TAMPOCO.

5. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales por accidentes de aviación policial, comercial o general, se dan las facilidades para que el personal policial ingrese a las instalaciones de los aeropuertos o aeródromos a recopilar la información necesaria que ayude a determinar las verdaderas causas del accidente?

SOLO CUANDO SON ACCIDENTES PROPIOS DE LA PNP ENTRA PERSONAL POLICIAL DE LA AVIACION, SI SON ACCIDENTES DE CIVILES LO HACE LA DGAC ATRAVES DE SU JUNTA DE INVESTIGACION Y EN COORDINACION CON LOS AEROPUERTOS.

6. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar los procedimientos de investigaciones en casos de accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir de manera oportuna elementos de convicción a ser utilizados por la PNP y el RMP?

QUE LA DIRAVPOL SE ENCARGUE DE INVESTIGAR ESTOS ACCIDENTES YA QUE TIENEN PERSONAL CAPACITADO Y CON LA EXPERIENCIA NECESARIO PARA HACERLO, ASIMISMO HAY PERSONAL SUFICIENTE. O EN TODO CASO LOS ENTES ENCARGDOS DE LA INVESTIGACION PNP O MP, TENDRIAN QUE CONVOVAR A PERSONAL POLICIAL AEREONAUTICO PARA DESLINDAR E INVERSTIGAR HECHOS QUE POR SU NATURALEZA NO LAS PODRIA REALIZAR OTRO EFECTIVO POLICIAL CARENTE DE ESTA ESPECIALIDAD, ESTO PARA DARLE EL PESO LEGAL A LA INVESTIGACION.

**Respecto a los actores en el proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú. En donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. En su experiencia ¿considera que la DIRAVPOL -PNP, cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general?

LA AVIACION POLICIAL CUENTA CON PERSONAL CAPACITADO Y CON EXPERIENCIA EN LA MATERIA, ASIMISMO EN LA CANTIDAD SUFICIENTE PARA REALIZAR INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL. FALTANDOLE TAL VEZ LA NORMA LEGAL Y UN EQUIPAMIENTO PARA DILIGENCIAR CIERTOS ASPECTOS PROPIOS DE LA INVESTIGACION QUE PODRIAN SER SUPERADO CON UN EQUIPO MULTIPLE DE INVESTIGACION PARA LA OBTENCION DE PRUEBAS DEL EVENTO.

2. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación policial, comercial o general, se cuenta con la participación de los sujetos procesales, sobre todo en lo que respecta a la participación activa de los agraviados, familiares y testigos?

PARA EL CASO DE LOS ACCIDENTES POLICIALES Y CIVILES SIEMPRE SE BUSCA LA MAYOR PARTE DE SUJETOS PROCESALES (TESTIGOS) QUE PUEDAN INDICAR QUE PASO COMO PASAJEROS MECANICOS PILOTOS ETC

3. ¿Cuáles son los principales inconvenientes que se presentan durante el proceso de investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general, y de qué manera éstos influyen en el proceso?

SON: EL DESCONOCIMIENTO EN AVIACIÓN DE PARTE DE LAS PERSONAS AJENAS A ESTE RUBRO. LA DIFERENCIA ENTRE LOS OBJETIVOS Y LOS PROCEDIMIENTOS DE LA INVESTIGACION TECNICA Y LA INVESTIGACION PENAL QUE PUEDEN GENERAL CONFLICTOS O CONTRADICCIONES. LA DEMORA EN LA ENTREGA DEL INFORME FINAL DE LA INVESTIGACION TECNICA QUE PUEDE RETRAZAR EL INICIO O EL AVANCE DE LA INVESTIGACION PENAL. LA FALTA DE COORDINACION O COOPERACION ENTRE LAS AUTORIDADES TECNICAS Y LAS AUTORIDADES JUDICIALES QUE PUEDEN DIFICULTAR EL ACCESO A LAS EVIDENCIAS Y LOS PERITAJES NECESARIOS PARA SUSTENTAR LA DENUNCIA PENAL. LA IMPUNIDAD O LA FALTA DE SANCION ECECTIVA DE LOS RESPONSABLES DE LOS DELITOS COMETIDOS PRODUCTO DE UN ACCIDENTE DE AVIACION CIVIL. LA DIFICULTAD PARA LLEGAR

AL LUGAR DONDE HA OCURRIDO EL ACCIDENTE, CLARO SI ESTE HA OCURRIDO EN ZONAS INHOSPITAS Y POR ULTIMO INDICAN LA FALTA DE PRSUPUESTO NECESARIO.

4. ¿conoce Ud., de qué manera el RMP en su condición de titular de la acción penal conduce el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir elementos de convicción para incriminar a los investigados?

DESCONOSCO, YA QUE COMO DIJE ANTERIORMENTE SOLO SE BASAN EN LA INVESTIGACION HECHA POR LOS ENTES TECNICOS.

5. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar la participación fiscal y policial que permita reunir elementos de convicción para determinar la responsabilidad de los involucrados?

SE MEJORARIA SOLICITANDO LA PARTICIPACION DEL PERSONAL AERONATUCO POLICIAL A FIN DE TENER UNA MEJOR INTERPRETACION DE LOS HECHOS, SI ES QUE NO REALIZA LA INVESTIGACION O AL MOMENTO DE REALIZARLA SEAN ASESORADOS POR ELLOS. O EN TODO CASO QUE LA DIRAVPOL SE ENCARGUE DE INVESTIGAR ESTOS SINIESTROS.

**Respecto al marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú en la investigación de accidentes de aviación civil, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿Considera Ud., que la normativa institucional establece claramente la responsabilidad de la función de investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿por qué sí o por qué no?

NO, LA NORMATIVA INSTITUCIONAL NO CONTEMPLA QUE UNIDAD DE LA PNP DEBA DE INVESTIGAR LOS ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL.

2. ¿Considera Ud., que una débil normativa genera precedentes negativos para la investigación policial, por qué?

AL NO ESTAR CALIFICADOS Y ESPECIALIZADOS GENERA DISCREPANCIA Y PODRIA GENERAR PRECEDENTES NEGATIVOS.

3. ¿Considera que una deficiente investigación de los accidentes de aviación genera impunidad e incrementa la percepción de inseguridad en los pasajeros?

ES MAS FACIL MANIPULAR UNA INVESTIGACION A PERSONAL SIN CONOCIMIENTO DE AVIACION QUE A PERSONAL ESPECIALIADO EN ELLA, ASI SE HAYA HECHO UNA BUENA INVESTIGACION, POR ENDE UNA MALA INVESTIGACION INCREMENTA ESA PERCEPCION.

4. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se puede realizar una adecuada investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

UN ACCIDENTE ES UN EVENTO NO DESESADO, PERO QUE CONLLEVA SIEMPRE LA FALLA DEL FACTOR HUMANO, MECANICO, O DE LA NATURALEZA, Y SEA LA ENTIDAD CIVIL QUE LA HAGA, PARA EFECTOS LEGALES TENDRIA QUE SER ACOMPAÑADA POR PERSONAL POLICIAL QUE ASESORE ESTA INVESTIGACION O QUE PARTICIPE EN LA MISMA PARA DARLE EL PESO LEGAL, Y VER EL TEMA DE LAS REPARACIONES CIVILES DE LOS INVOLUCRADOS VIVOS O MUERTOS O TERCEROS.



A handwritten signature in black ink is placed over the watermark. The signature is stylized and appears to be 'Oscar Pizarro'. Below the signature, the name 'Oscar Pizarro Cordero' is written in a smaller, more legible hand, followed by 'Oscar Pizarro' on a separate line.

## GUIA DE ENTREVISTA

**Nombre y Apellidos: Coronel PNP Carlos ASALDE REVILLA**

**Cargo: Piloto de helicóptero, experto aeronáutico policial e investigador de accidentes aéreos ...Edad: 54 años Sexo: M, Fecha: 16AGO2023**

### FINALIDAD

La presente entrevista tiene como finalidad recoger información relacionada con la investigación que realiza la PNP en los casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú, la misma que será utilizada exclusivamente en la investigación y elaboración del proyecto de innovación sobre el tema, para la obtención de grado de magister en Gobierno y Políticas Públicas, en la Escuela de Posgrado de la PUCP.

#### A. Introducción:

1. ¿Qué tiempo laboro o viene laborando en la PNP?  
27 años como Oficial de la PNP
2. ¿Desde hace cuánto tiempo se encuentra relacionado a las funciones de aviación y a la investigación de accidentes de aviación?  
27 años laborando en la Dirección de Aviación Policial, habiendo realizado el Curso de Investigación de Accidentes Aéreos en el año 2003 realizado en la Escuela de Aviación Policial.

**Respecto a la magnitud del problema en la deficiente investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿A partir de su experiencia en la DIRAVPOL ¿Alguna vez ha realizado una investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general en el Perú, en esta dependencia policial especializada? Si es así, ¿podría comentarnos su experiencia?

Si he participado en muchas investigaciones de accidentes de aviación pero solo cuando se han accidentado aeronaves de la DIRAVPOL y nunca en aeronaves civiles.

2. ¿Conoce Ud., cómo es la participación de la PNP y el RMP durante las investigaciones por accidentes de aviación policial, comercial o general en el Perú?

Por norma, la PNP y el MP deben actuar en conjunto para investigar el delito. Pero para investigar un accidente de aviación civil no hay procedimientos establecidos y esto es porque nunca se han capacitado en la materia, dejando

que la Comisión de Investigación de Accidentes que investiga estos siniestros culmine su informe final para recién pronunciarse. Respecto a la Aviación Policial, si existe una guía de procedimientos que establece los pasos a seguir cuando ocurre un accidente con una aeronave policial. Pero ojo estas investigaciones son solo desde el punto de vista de la seguridad operacional y no desde el punto de vista punitivo.

3. De acuerdo a su experiencia en la labor o cargo que desempeña ¿Qué tan frecuentes son los accidentes de aviación policial, comercial o aviación general en el Perú?

En la Aviación Policial, han ocurrido accidentes aéreos incluso con pérdida de vidas, como el último ocurrido en el Departamento de Puno en el año 2021 con la caída de un helicóptero UH-1H (perdieron la vida 5 efectivos policiales), en el año 2012 un helicóptero MI-17 (perdió la vida el Piloto de la aeronave en la provincia de Satipo), otro ocurrido en la ciudad de Tingo María con la caída de un helicóptero UH-1H donde fallecieron 3 efectivos policiales. Entre otras.

4. ¿Desde su experiencia, considera que las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú, pueden ser realizadas por el personal policial especializado en investigación criminal o personal especializado en prevención e investigación de accidentes de tránsito? ¿por qué?

Por el momento no, porque para investigar estos accidentes se debe tener conocimientos al respecto y se debe tener experiencia en aviación, pero se podría realizar siempre y cuando los preparen para desempeñarse como investigadores de accidentes aéreos. Pienso que difiere mucho la investigación que realiza el personal policial especializado en investigación criminal o de tránsito con las labores que realizan los investigadores aéreos. Se indica que las FF. AA y la DIRAVPOL tienen escuelas donde capacitan a su personal en esta materia.

5. ¿Cómo aviador tiene conocimiento de la legislatura o normativa aeronáutica que establece investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? Aparte de conocer las normas sobre aeronáutica, ¿qué otros conocimientos deberían tener un investigador de accidentes de aviación comercial y general?

Claro que si. La legislación que regula la investigación de accidentes de aviación comercial es la ley de aeronáutica civil y su reglamento. Siendo estas normas las únicas. La PNP no tiene normas al respecto para investigar estos tipos de accidentes de aviación civil. La DIRAVPOL si cuenta con una guía de procedimientos para investigar accidentes de aviación pero solo con aeronaves policiales. Ahora se indica que el investigador de aviación, desde mi perspectiva debe tener conocimientos normativos actualizados y doctrina de investigación de accidentes aéreos, estar empapado de la terminología de

aviación así como de realizar cursos en el país y en el extranjero relacionados al tema; asimismo, cabe resaltar, que en aviación se forman Juntas para investigar accidentes aéreos, por lo que el conocimiento que deben tener está basado en la especialidad en las que fueron nombrados como miembros de dicha Junta.

6. En su experiencia, ¿qué problemas existen para realizar una investigación de accidentes de aviación comercial y general? Y ¿de qué manera evitaría que el proceso de investigación de accidentes de aviación no se realice adecuadamente?

Los problemas más importantes son: que se no se avisa oportunamente a las autoridades, la dificultad de llegar muchas veces al lugar del accidente, que no lo realice personal con conocimiento en la materia, falta de recursos humanos y logísticos, etc. De manera general, cuando ocurre un accidente aéreo la doctrina manda investigar para evitar posibles hechos similares en el futuro. A diferencia de la doctrina de una investigación criminal o de tránsito que se basa en esclarecer hechos para establecer responsabilidad individual o esclarecer un caso delictivo.

**Respecto al proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿conoce Ud., como se lleva a cabo el proceso de investigación que realiza la PNP y MP en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

No tengo conocimiento de cómo se están llevando a cabo actualmente las investigaciones de accidentes de aviación civil, sobre todo la participación de la PNP y del Ministerio Público. Pero se deduce que se llevan a cabo sin seguir los procedimientos correctos que manda las normas aeronáuticas y esto es porque no se pide apoyo a la DIRAVPOL. Al respecto se sugiere que la DIRAVPOL debería de investigar estos tipos de accidentes de aviación civil ya que tiene personal con los conocimientos necesarios y la experiencia debida y en la cantidad suficiente.

2. ¿Qué tan aplicable es la normativa y las directivas interinstitucionales de actuación PNP y MP en caso de investigaciones de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿considera que debería cambiarse o mejorarse la normativa? ¿en qué sentido?

En casos de investigación de accidentes aéreos en la PNP, la DIRAVPOL tiene una normativa para la misma, que detalla los procedimientos adecuados para esclarecer una investigación y recomendar lo más adecuado para evitar futuros hechos. No tengo conocimiento de que exista una doctrina de participación

conjunta con los efectivos PNP no especializados en aviación ni tampoco con instituciones civiles o militares ni con el Ministerio Público.

3. ¿Durante la investigación de un accidente de aviación policial, comercial o general, existen normativas o directivas interinstitucionales de articulación o coordinación conjunta entre la PNP y la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA), de la DGAC-MTC?

No existen normativas de articulación o coordinación conjunta entre la PNP y la Comisión de Aviación (CIAA) de la DGAC-MTC. En el caso de la DIRAVPOL, existe una guía de procedimientos para investigar estos accidentes con aeronaves policiales, pero igual que la DGAC la DIRAVPOL solo investiga desde el punto de vista aeronáutico y no desde el punto de vista de establecer responsabilidades penales.

4. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales en casos de accidentes de aviación policial o comercial, se cumplen con realizar todas las diligencias urgentes e imprescindibles que permitan reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento del hecho delictivo? ¿por qué?

En la investigación de accidentes aéreos en la PNP, se realizan las diligencias urgentes e imprescindibles para el esclarecimiento del accidente así como las acciones respectivas para esclarecer el motivo del accidente a fin de evitar que vuelva a ocurrir. No se investiga para esclarecer un hecho delictivo. Tengo entendido que la CIAA también lo realiza, pero no creo que lo realice cualquier unidad policial cuando es designada por la fiscalía, ya que no tienen conocimientos para hacerlo, ya que para hacerlo se tiene que tener conocimientos en investigación de accidentes de aviación, así como se debe tener experiencia al respecto.

5. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales por accidentes de aviación policial, comercial o general, se dan las facilidades para que el personal policial ingrese a las instalaciones de los aeropuertos o aeródromos a recopilar la información necesaria que ayude a determinar las verdaderas causas del accidente?

Particularmente pienso que sí debería darse las facilidades del caso, cuando amerite la participación del personal PNP que tenga la sospecha de haberse cometido delitos en el mismo hecho.

6. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar los procedimientos de investigaciones en casos de accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir de manera oportuna elementos de convicción a ser utilizados por la PNP y el RMP?

Se podría mejorar realizando un trabajo conjunto o desarrollando un programa de participación conjunta entre la PNP (especializados y no especializados en accidentes aéreos) así mismo con el MP. O en todo caso la DIRAVPOL debería de investigar estos accidentes ya que si esta en capacidad de hacerlo ya que tiene personal con experiencia en la materia y en forma suficiente.

**Respecto a los actores en el proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú. En donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. En su experiencia ¿considera que la DIRAVPOL -PNP, cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general?

Considero que si, tal como lo he dicho anteriormente.

2. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación policial, comercial o general, se cuenta con la participación de los sujetos procesales, sobre todo en lo que respecta a la participación activa de los agraviados, familiares y testigos?

En casos de investigación de accidentes aéreos realizados por la PNP, sí se toman en cuenta la participación de agraviados, familiares y/o testigos.

3. ¿Cuáles son los principales inconvenientes que se presentan durante el proceso de investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general, y de qué manera éstos influyen en el proceso?

Uno de los inconvenientes que puede presentarse es el poco o nulo conocimiento de aviación por parte de personas ajenas a este rubro, que puede ocasionar retrasos en la investigación con denuncias sin sustento legal.

4. ¿conoce ud., de qué manera el RMP en su condición de titular de la acción penal conduce el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir elementos de convicción para incriminar a los investigados?

No tengo conocimiento de su participación en una investigación de accidentes aéreos.

5. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar la participación fiscal y policial que permita reunir elementos de convicción para determinar la responsabilidad de los involucrados?

Ellos deberán tener conocimiento de aviación, y de investigación de accidentes aéreos y realizar mejores coordinaciones para esclarecer hechos relevantes para establecer responsabilidades. O en todo caso se debe de hacer interinstitucionales donde participe la DIRAVPOL

**Respecto al marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú en la investigación de accidentes de aviación civil, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿Considera Ud., que la normativa institucional establece claramente la responsabilidad de la función de investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿por qué sí o por qué no?

No establece claramente la responsabilidad de la función de investigación, pero ha habido casos en los que se han visto involucrados penalmente los investigadores en el caso por ejemplo del equipo aliancista en el accidente aéreo ocurrido en el año 1987.

2. ¿Considera Ud., que una débil normativa genera precedentes negativos para la investigación policial, por qué?

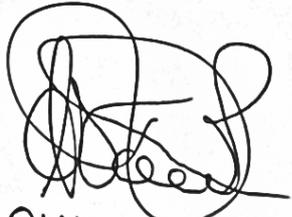
Considero que sí, puesto que no se van a llevar a cabo investigaciones de calidad, asimismo puede generar: que no se esclarezca las causas, puede generar impunidad, puede dificultar la adopción de medidas correctivas, preventivas y sancionatorias para evitar la repetición de los accidentes de aviación, lo que puede afectar la seguridad operacional y la calidad del servicio del transporte aéreo, puede generar desconfianza, temor y ansiedad en los pasajeros que utilizan el transporte aéreo, lo que puede disminuir la demanda y el desarrollo de este sector económico.

3. ¿Considera que una deficiente investigación de los accidentes de aviación genera impunidad e incrementa la percepción de inseguridad en los pasajeros?

Considero que sí.

4. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se puede realizar una adecuada investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

Que la DIRAVPOL asuma la investigación de estos delitos o que se cree una comisión para investigar estos delitos donde participe la DIRAVPOL, homicidios e investigación criminal y el MP. O también que se contrate personal CAS especialistas o que se implemente la especialidad de aeronáutica en la PNP o por último se creen cursos a nivel de la ESFOCON en investigación de accidentes aéreos.



CARLOS ASCAROG Q.  
09457079



## GUIA DE ENTREVISTA

**Nombre y Apellidos: CRNL PNP RAFAEL SANCHEZ CHARCAPE**

**Cargo:** Piloto de e helicóptero y experto aeronáutico policial con experiencia en investigación de accidentes aéreos.

**Edad 54 Sexo M Fecha 15AG023**

### FINALIDAD

La presente entrevista tiene como finalidad recoger información relacionada con la investigación que realiza la PNP en los casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú, la misma que será utilizada exclusivamente en la investigación y elaboración del proyecto de innovación sobre el tema, para la obtención de grado de magister en Gobierno y Políticas Públicas, en la Escuela de Posgrado de la PUCP.

#### A. Introducción:

1. ¿Qué tiempo laboro o viene laborando en la PNP?

30 AÑOS DE SERVICIO REALES Y EFECTIVOS

2. ¿Desde hace cuánto tiempo se encuentra relacionado a las funciones de aviación y a la investigación de accidentes de aviación?

DESDE EL AÑO 1996

**Respecto a la magnitud del problema en la deficiente investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿A partir de su experiencia como piloto de helicóptero y experto aeronáutico policial con experiencia en investigación de accidentes aéreos ¿Alguna vez ha realizado una investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general en el Perú, en esta dependencia policial especializada? Si es así, ¿podría comentarnos su experiencia?

SI HE REALIZADO MUCHAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES, PERO SOLO CUANDO HAN OCURRIDO ESTAS CON AERONAVES DE LA DIRAVPOL. ESTAS SE HAN REALIZADO SIGUIENDO LAS NORMAS AERONAUTICAS Y LA GUIA DE PROCEDIMIENTOS QUE TIENE LA DIRAVPOL Y NO SON DE CARÁCTER PUNITIVO SOLO SON DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL, CON EL PROPOSITO DE QUE ESTOS ACCIDENTES NO SE VUELVAN A REPETIR Y NO PARA ESTABLECER

RESPONSABILIDADES. RESPECTO A LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL, LA FISCALIA LE VIENE DESIGNANDO A CUAQUIER UNIDAD POLICIAL PARA QUE INVESTIGUE, SIN INTERESARLE SI ESTA PUEDE HACERLO. MOTIVO POR EL CUAL TODAS ESTAS UNIDADES, ESPERAN EL RESULTADO DEL INFORME FINAL DE LA CIAA PARA PRONUNCIARSE. QUIERO INDICAR QUE LA DIRAVPOL CUENTA CON UNA GUIA DE PROCEDIMIENTOS PARA INVESTIGAR LOS ACCIDENTES DE AVIACION CON AERONAVES DE LA PNP PERO TAMBIEN SON SOLO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.

2. ¿Conoce Ud., cómo es la participación de la PNP y el MP durante las investigaciones por accidentes de aviación policial, comercial o general en el Perú?

POR NORMA LA PNP Y EL MP DEBEN DE TRABAJAR EN CONJUNTO PARA CUANDO HAY UN ACCIDENTE DE AVIACION CON MUERTOS O DAÑOS MATERIALES QUE INVOLUCRE A TERCEROS, PERO POR FALTA DE CONOCIMIENTOS PARA INVESTIGAR ESTOS SUCESOS, LA PNP Y EL MP NO TIENEN PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS Y SOLO SE BASAN EN LA INVESTIGACION REALIZADA POR LA ENTIDAD ENCARGADA DE LA AVIACION CIVIL, OSEA LA DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL (DGAC) ESTO POR FALTA DE CONOCIMIENTO DE AMBAS INSTITUCIONES Y EN CASO DE PNP Y FFAA DE IGUAL FORMA, DENUNCIANDO SOLO LOS HECHOS DE MUERTE Y DAÑOS OCASIONADOS A TERCEROS PARA QUE SEAN RESARCIDOS, MAS NO REALIZAN LA INVESTIGACION PROPIA DEL ACCIDENTE PARA ENCONTRAR LA CAUSA DEL ACCIDENTE Y PODER TOMAR LAS ACCIONES PENALES O CIVILES CORRESPONDIENTES.

3. De acuerdo a su experiencia en la labor o cargo que desempeña ¿Qué tan frecuentes son los accidentes de aviación policial, comercial o aviación general en el Perú?

LOS ACCIDENTES AEREOS EN GENERAL NO SON MUY FRECUENTES, EN VISTA QUE SE TRATA DE MINIMIZAR AL MAXIMO LOS RIESGOS POTENCIALES DE UN ACCIDENTE Y EVITAR QUE LA CADENA DE EVENTOS DE UN ACCIDENTE SE CORTE ANTES QUE SUCEDA, YA QUE EN LA OPERACIÓN DE UNA AERONAVE SE INVOLUCRAN MUCHOS ACTORES.

4. ¿Desde su experiencia, considera que las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú, pueden ser realizadas por el personal

policial especializado en investigación criminal o personal especializado en prevención e investigación de accidentes de tránsito? ¿por qué?

NO, PORQUE ESTAS INVESTIGACIONES SON DISTINTAS Y COMPLEJAS Y SOLO PUEDEN SER REALIZADAS POR PERSONAL QUE HAYA HECHO EL CURSO DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS Y QUE TENGA EXPERIENCIA EN AERONAUTICA. QUIERO DECIR QUE LAS FF.AA Y LA PNP TIENEN ESCUELAS DE FORMACION AL RESPECTO Y QUE LA LEY DE AERONAUTICA CIVIL ESTABLECE LOS PROCEDIMIENTOS A SEGUIR PARA INVESTIGAR ESTOS TIPOS DE ACCIDENTES, EXISTIENDO MANUALES AL RESPECTO. SE INDICA QUE ESTAS INVESTIGACIONES COMPRENDEN FACTORES HUMANOS, METEOROLOGICOS, MECANICOS, OPERATIVOS, NORMATIVOS Y OTROS QUE INFLUYEN EN UN ACCIDENTE DE AVIACION.

5. ¿Cómo aviador tiene conocimiento de la legislatura o normativa aeronáutica que establece la investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? Aparte de conocer las normas sobre aeronáutica, ¿qué otros conocimientos deberían tener un investigador de accidentes de aviación comercial y general?

QUE LA LEGISLATURA AERONAUTICA QUE ESTABLECE LA INVESTIGACION DE LOS ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL SON LA LEY DE AERONAUTICA CIVIL Y SU REGLAMENTO, LA CUAL ESTABLECE LAS FUNCIONES DE LA CIAA. SE INDICA QUE ESTAS NORMAS SE BASAN EN LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y SOLO BUSCAN DETERMINAR LAS CAUSAS DEL SINIESTRO PARA EVITAR QUE VUELVAN A OCURRIR. ASIMISMO, EL INVESTIGADOR DEBER SER:

SER PILOTO DE PREFERENCIA.

HACER UN CURSO DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS  
CONOCIMIENTOS DE METEOROLOGIA AERONAUTICA,  
FRASEOLOGIA AERONAUTICA.

CONOCER LOS PROCEDIMIENTOS AERONAUTICOS VIGENTES DE  
LA ORGANIZACIÓN AEROPORTUARIA.

EXPERIENCIA EN AERONAUTICA.

CONOCER LOS PRINCIPIOS FISICOS Y TECNICOS QUE RIGEN EL  
VUELO Y EL FUNCIONAMIENTO DE LAS AERONAVES, LOS  
FACTORES HUMANOS QUE INFLUYEN EN LOS PILOTOS, LOS  
FACTORES AMBIENTALES Y CONDICIONES METEOROLOGICAS,  
LAS TECNICAS DE ANALISIS E INTERPRETACION ETC.

6. En su experiencia, ¿qué problemas existen para realizar una investigación de accidentes de aviación comercial y general? Y ¿de qué manera evitaría que el

proceso de investigación de accidentes de aviación no se realice adecuadamente?

LOS PROBLEMAS MAS IMPORTANTES SON: LA NO NOTIFICACION OPORTUNA Y COMPLETA DE LOS ACCIDENTES DE AVIACION POR PARTE DE LAS AUTORIDADES, LA DIFICULTAD PARA ACCEDER AL LUGAR DEL ACCIDENTE, ESPECIALMENTE SI OCURREN EN ZONAS REMOTAS, INHOSPITAS O EN CONDICIONES ADVERSAS, LA ALTERACION, CONTAMINACION O PERDIDA DE EVIDENCIAS, TREGISTROS O TESTIMONIOS QUE PUEDAN SER RELEVANTES PARA LA INVESTIGACION, LA INTERFERENCIA O PRESION DE OTRAS AUTORIDADES O INTERESES QUE PUEDAN AFECTAR LA INDEPENDENCIA, OBJETIVIDAD O IMPARCIALIDAD DE LA INVESTIGACION, LA FALTA DE RECURSOS HUMANOS, TECNICOS Y FINANCIEROS. ASIMISMO, REITERAN QUE PARA EVITAR QUE UNA INVESTIGACION NO SE REALICE ADECUADAMENTE, ETAS DEBEN SER REALIZADAS POR PERSONAL CAPACITADO Y CON EXPERIENCIA EN AVIACION, SIGUIENDO LAS NORMAS AERONAUTICAS INTERNACIONALES Y NACIONALES.

**Respecto al proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿conoce Ud., como se lleva a cabo el proceso de investigación que realiza la PNP y MP en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

TENGO CONOCIMIENTO QUE SOLO SE BASAN EN LA INVESTIGACION QUE HACE LA DGAC. YA QUE NO PUEDEN INVESTIGAR POR NO ESTAR CAPACITADOS. Y SI LO REALIZAN NO SIGUIEN LOS PROCEDIMIENTOS CORRECTOS ESTABLECIDOS EN LAS NORMAS AERONAUTICAS. SE INDICA TAMBIEN QUE CUANDO EL MP LE DISPONE A CUALQUIER UNIDAD POLICIAL QUE INVESTIGUE, ESTOS NUNCA SOLICITAN APOYO A LA DIRAVPOL.

2. **¿Existe trabajo coordinado y conjunto entre la PNP y el RMP que permita reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento de los hechos durante un accidente de aviación civil, de no ser así cuáles son las falencias? ¿ existen normativas o directivas interinstitucionales de actuación entre el MP y la PNP**

AL RESPECTO LA DIRAVPOL CUENTA CON UNA GUIA DE PROCEDIMIENTOS PARA INVESTIGAR LOS ACCIDENTES DE AVIACION CON AERONAVES DE LA PNP, ASIMISMO CUENTA CON PERSONAL CAPACITADO Y CON EXPERIENCIA EN AVIACION.

RESPECTO A SI EXISTEN DIRECTIVAS INTERINSTITUCIONALES ENTRE EL MP Y LA PNP, INDICO QUE NO EXISTE, PORQUE ESTOS DESCONOCEN DE COMO SE INVESTIGA UN ACCIDENTE DE AVIACION.

3. ¿Qué tan aplicable es la normativa y las directivas interinstitucionales de actuación PNP y MP en caso de investigaciones de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿considera que debería cambiarse o mejorarse la normativa? ¿en qué sentido?

A MI PARECER NO SON APLICABLES A ESTE TIPO DE ACCIDENTES, PORQUE NO ESTAN NORMADOS, EN TODO CASO TENDRA QUE ADECUARSE UNA NUEVA NORMATIVA AL RESPECTO CON EL ENTE ESPECIALIZADO EN AVIACIÓN YA SEA DE OFICIO O A SOLICITUD DEL MP.

4. ¿Durante la investigación de un accidente de aviación policial, comercial o general, existen normativas o directivas interinstitucionales de articulación o coordinación conjunta entre la PNP y la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA), de la DGAC-MTC?

HASTA DONDE TENGO CONOCIMIENTO NO EXISTE NINGUNA NORMATIVA QUE ARTICULE ESTE ASPECTO PENAL O CIVIL, YA QUE LA DOCTRINA DE LA INVESTIGACION EN ESTOS ACCIDENTES ES SABER QUE PASO PARA Q NO SE VUELVA A REPETIR SIN BUSCAR CULPABLES, A NO SER QUE SEA UN SABOTAJE, PERO DE IGUAL MANERA ASI SEA EL CASO NO EXISTE ARTICULACION ALGUNA.

5. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales en casos de accidentes de aviación policial o comercial, se cumplen con realizar todas las diligencias urgentes e imprescindibles que permitan reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento del hecho delictivo? ¿por qué?

LA AVIACION POLICIAL SOLO INVESTIGA ACCIDENTES DE LA POLICIA Y SI REALIZA TODAS LAS DILIGENCIAS URGENTES E IMPRESCINDIBLES EN EL LUGAR DEL ACCIDENTES PARA DETERMINAR LAS VERDADERAS CAUSAS QUE PRODUJO EL ACCIDENTE. LOS ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL LO INVESTIGA LA CIAA DEL MTC, INDICANDOSE QUE ESTAS TAMBIEN REALIZAN LO MISMO, PERO CUANDO EXISTE UNA INVESTIGACION POLICIAL ORDENADA POR EL MINISTERIO PUBLICO A CUALQUIER UNIDAD DE LA PNP A NIVEL NACIONAL, SE INDICA QUE NO SE REALIZAN LAS DILIGENCIAS URGENTES E IMPRESCINDIBLES EN EL LUGAR DE LOS HECHOS, DEBIDO A QUE DICHO PERSONAL NO ESTA CAPACITADO PARA HECERLO NI TIENE EXPERIENCIA TAMPOCO.

6. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales por accidentes de aviación policial, comercial o general, se dan las facilidades para que el personal policial ingrese a las instalaciones de los aeropuertos o aeródromos a recopilar la información necesaria que ayude a determinar las verdaderas causas del accidente?

SOLO CUANDO SON ACCIDENTES PROPIOS DE LA PNP ENTRA PERSONAL POLICIAL DE LA AVIACION, SI SON ACCIDENTES DE CIVILES LO HACE LA DGAC ATRAVES DE SU JUNTA DE INVESTIGACION Y EN COORDINACION CON LOS AEROPUERTOS.

7. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar los procedimientos de investigaciones en casos de accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir de manera oportuna elementos de convicción a ser utilizados por la PNP y el RMP?

QUE LA DIRAVPOL INVESTIGUE ESTOS ACCIDENTES YA QUE TIENEN PERSONAL CAPACITADO Y CON LA EXPERIENCIA NECESARIO PARA HACERLO, ASIMISMO HAY PERSONAL SUFICIENTE. O EN TODO CASO LOS ENTES ENCARGDOS DE LA INVESTIGACION TENDRIAN QUE CONVOVAR A PERSONAL POLICIAL AERONAUTICO PARA DESLINDAR E INVERSTIGAR HECHOS QUE POR SU NATURALEZA NO LAS PODRIA REALIZAR OTRO EFECTIVO POLICIAL CARENTE DE ESTA ESPECIALIDAD.

**Respecto a los actores en el proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú. En donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. En su experiencia ¿considera que la DIRAVPOL -PNP, cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general?

LA AVIACION POLICIAL CUENTA CON PERSONAL CAPACITADO Y CON EXPERIENCIA EN LA MATERIA, ASIMISMO EN LA CANTIDAD SUFICIENTE PARA REALIZAR INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL. FALTANDOLE TAL VEZ LA NORMA LEGAL Y UN EQUIPAMIENTO PARA DILIGENCIAR CIERTOS ASPECTOS PROPIOS DE LA INVESTIGACION QUE PODRIAN SER SUPERADO CON UN EQUIPO MULTIPLE DE INVESTIGACION PARA LA OBTENCION DE PRUEBAS DEL EVENTO.

2. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación policial, comercial o general, se cuenta con la participación de los sujetos

procesales, sobre todo en lo que respecta a la participación activa de los agraviados, familiares y testigos?

PARA EL CASO DE LOS ACCIDENTES POLICIALES Y CIVILES SIEMPRE SE BUSCA LA MAYOR PARTE DE SUJETOS PROCESALES (TESTIGOS) QUE PUEDAN INDICAR QUE PASO COMO PASAJEROS MECANICOS PILOTOS ETC

3. ¿Cuáles son los principales inconvenientes que se presentan durante el proceso de investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general, y de qué manera éstos influyen en el proceso?

SON: EL POCO O NULO CONOCIMIENTOS EN AVIACIÓN DE PARTE DE LAS PERSONAS AJENAS A ESTE RUBRO. LA DIFERENCIA ENTRE LOS OBJETIVOS Y LOS PROCEDIMIENTOS DE LA INVESTIGACION TECNICA Y LA INVESTIGACION PENAL QUE PUEDEN GENERAL CONFLICTOS O CONTRADICCIONES. LA DEMORA EN LA ENTREGA DEL INFORME FINAL DE LA INVESTIGACION TECNICA QUE PUEDE RETRAZAR EL INICIO O EL AVANCE DE LA INVESTIGACION PENAL. LA FALTA DE COORDINACION O COOPERACION ENTRE LAS AUTORIDADES TECNICAS Y LAS AUTORIDADES JUDICIALES QUE PUEDEN DIFICULTAR EL ACCESO A LAS EVIDENCIAS Y LOS PERITAJES NECESARIOS PARA SUSTENTAR LA DENUNCIA PENAL. LA IMPUNIDAD O LA FALTA DE SANCION ECECTIVA DE LOS RESPONSABLES DE LOS DELITOS COMETIDOS PRODUCTO DE UN ACCIDENTE DE AVIACION CIVIL. LA DIFICULTAD PARA LLEGAR AL LUGAR DONDE HA OCURRIDO EL ACCIDENTE, CLARO SI ESTE HA OCURRIDO EN ZONAS INHOSPITAS Y POR ÚLTIMO INDICAN LA FALTA DE PRSUPUESTO NECESARIO.

4. ¿conoce Ud., de qué manera el RMP en su condición de titular de la acción penal conduce el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir elementos de convicción para incriminar a los investigados?

DESCONOSCO, YA QUE COMO DIJE ANTERIORMENTE SOLO SE BASAN EN LA INVESTIGACION HECHA POR LOS ENTES TECNICOS.

5. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar la participación fiscal y policial que permita reunir elementos de convicción para determinar la responsabilidad de los involucrados?

SE MEJORARIA CUANDO PARTICIPE LA DIRAVPOL O EN TODO CASO CUANDO SE CONFORME UN EQUIPO MULTIDISCIPLINARIO PARA TAL FIN CON PARTICIPACION DE PERSONAL ESPECIALIZADO EN LA MATERIA.

**Respecto al marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú en la investigación de accidentes de aviación civil, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿Considera Ud., que la normativa institucional establece claramente la responsabilidad de la función de investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿por qué sí o por qué no?

NO, PORQUE ESA NORMATIVA FUE HECHA ANTES DE QUE LA POLICIA TUVIERA UNA RAMA ESPECIALIZADA EN AVIACION.

2. ¿Considera Ud., que una débil normativa genera precedentes negativos para la investigación policial, por qué?

AL NO ESTAR CALIFICADOS Y ESPECIALIZADOS GENERA DISCREPANCIA Y PODRIA GENERAR PRECEDENTES NEGATIVOS.

3. ¿Considera que una deficiente investigación de los accidentes de aviación genera impunidad e incrementa la percepción de inseguridad en los pasajeros?

CLARO QJJE SI.

4. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se puede realizar una adecuada investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

QUE LA DIRAVPOL INVESTIGUE ESTOS TIPOS DE DELITOS EN EL PERU O QUE SE CREE UNA COMISION MULTIDISCIPLINARIA ENTRE DIVERSAS UNIDADES EPECIALIZADAS PARA INVESTIGAR ESTOS DELITOS DONDE PARTICIPE LA DIRAVPOL, HOMICIDIOS E INVESTIGACIÓN CRIMINAL Y EL MP. O TAMBIÉN QUE SE CONTRATE PERSONAL CAS ESPECIALISTAS O QUE SE IMPLEMENTE LA ESPECIALIDAD DE AERONÁUTICA EN LA PNP O POR ULTIMO SE CREEN CURSOS EN INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS DIRIGIDO A TODAS LAS UNIDADES POLICIALES.



Rafael Sandoval Choque.

## GUIA DE ENTREVISTA

**Nombre y Apellidos: CRNL PNP CARLOS CHAVEZ CASTRO**

**Cargo:** Piloto de avión y experto aeronáutico policial con experiencia en investigación de accidentes aéreos.

**Edad 53 Sexo M Fecha 14AG023**

### FINALIDAD

La presente entrevista tiene como finalidad recoger información relacionada con la investigación que realiza la PNP en los casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú, la misma que será utilizada exclusivamente en la investigación y elaboración del proyecto de innovación sobre el tema, para la obtención de grado de magister en Gobierno y Políticas Públicas, en la Escuela de Posgrado de la PUCP.

#### A. Introducción:

1. ¿Qué tiempo laboro o viene laborando en la PNP?

30 AÑOS DE SERVICIO REALES Y EFECTIVOS

2. ¿Desde hace cuánto tiempo se encuentra relacionado a las funciones de aviación y a la investigación de accidentes de aviación?

DESDE EL AÑO 1996

**Respecto a la magnitud del problema en la deficiente investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿A partir de su experiencia como piloto de avion y experto aeronáutico policial con experiencia en investigación de accidentes aéreos ¿Alguna vez ha realizado una investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general en el Perú, en esta dependencia policial especializada? Si es así, ¿podría comentarnos su experiencia?

SI HE PARTICIPADO EN VARIAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES EN LA DIRAVPOL, ACLARO QUE ESTAS SE HAN REALIZADO SIGUIENDO LAS NORMAS AERONAUTICAS Y LA GUIA DE PROCEDIMIENTOS QUE TIENE LA DIRAVPOL Y NO SON DE CARÁCTER PUNITIVO SOLO SON DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL, Y NO BUSCAN ESTABLECER RESPONSABILIDADES. RESPECTO A LAS INVESTIGACIONES DE

ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL, SE QUE EL MP LE DESIGNA A CUAQUIER UNIDAD POLICIAL PARA QUE INVESTIGUE, SIN INTERESARLE SI ESTA PUEDE HACERLO. MOTIVO POR EL CUAL TODAS ESTAS UNIDADES, ESPERAN EL RESULTADO DEL INFORME FINAL DE LA CIAA PARA PRONUNCIARSE. QUIERO INDICAR QUE LA DIRAVPOL CUENTA CON UNA GUIA DE PROCEDIMIENTOS PARA INVESTIGAR LOS ACCIDENTES DE AVIACION CON AERONAVES DE LA PNP, PERO TAMBIEN SON SOLO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.

2. ¿Conoce Ud., cómo es la participación de la PNP y el MP durante las investigaciones por accidentes de aviación policial, comercial o general en el Perú?

LA PNP Y EL MP DEBEN DE TRABAJAR EN CONJUNTO PARA CUANDO HAY UN ACCIDENTE DE AVIACION CON MUERTOS O DAÑOS MATERIALES QUE INVOLUCRE A TERCEROS, PERO POR FALTA DE CONOCIMIENTOS PARA INVESTIGAR ESTOS SUCESOS, LA PNP Y EL MP NO TIENEN PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS Y SOLO SE BASAN EN LA INVESTIGACION REALIZADA POR LA ENTIDAD ENCARGADA DE LA AVIACION CIVIL, ESTO POR FALTA DE CONOCIMIENTO DE AMBAS INSTITUCIONES

3. De acuerdo a su experiencia en la labor o cargo que desempeña ¿Qué tan frecuentes son los accidentes de aviación policial, comercial o aviación general en el Perú?

LOS ACCIDENTES AEREOS NO OCURREN CON FRECUENCIA.

4. ¿Desde su experiencia, considera que las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú, pueden ser realizadas por el personal policial especializado en investigación criminal o personal especializado en prevención e investigación de accidentes de tránsito? ¿por qué?

CONSIDERO QUE NO DEBIDO A QUE LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION SIGUEN PROCEDIMIENTOS DISTINTOS, SIENDO COMPLEJOS ESTOS. CONSIDERANDO QUE SOLO PUEDEN SER REALIZADOS POR PERSONAL QUE HAYA ESTUDIADO EL CURSO DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS QUE DICTAN LAS FF. AA O LA DIRAVPOL Y QUE TENGA EXPERIENCIA EN AERONAUTICA. LA LEY DE AERONAUTICA CIVIL ESTABLECE LOS PROCEDIMIENTOS A SEGUIR PARA INVESTIGAR ESTOS TIPOS DE ACCIDENTES, EXISTIENDO MANUALES AL RESPECTO.

5. ¿Cómo aviador tiene conocimiento de la legislatura o normativa aeronáutica que establece la investigación de accidentes de aviación comercial y general en

el Perú? Aparte de conocer las normas sobre aeronáutica, ¿qué otros conocimientos deberían tener un investigador de accidentes de aviación comercial y general?

SI TENGO CONOCIMIENTO. INDICO QUE LA LEGISLATURA AERONAUTICA ES LA LEY DE AERONAUTICA CIVIL Y SU REGLAMENTO, LA CUAL ESTABLECE LAS COMPETENCIAS DE LA CIAA. SE INDICA QUE ESTAS NORMAS SE BASAN EN LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y SOLO BUSCAN DETERMINAR LAS CAUSAS DEL SINIESTRO PARA EVITAR QUE VUELVAN A OCURRIR. ASIMISMO, EL INVESTIGADOR DEBER TENER LAS SIGUIENTES COMPETENCIAS:

SER PILOTO.

TENER EL CURSO DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS  
CONOCIMIENTOS DE METEOROLOGIA AERONAUTICA,  
FRASEOLOGIA AERONAUTICA.

CONOCER LOS PROCEDIMIENTOS AERONAUTICOS VIGENTES DE  
LA ORGANIZACIÓN AEROPORTUARIA.

EXPERIENCIA EN AERONAUTICA.

CONOCER LOS PRINCIPIOS FISICOS Y TECNICOS QUE RIGEN EL  
VUELO Y EL FUNCIONAMIENTO DE LAS AERONAVES, LOS  
FACTORES HUMANOS QUE INFLUYEN EN LOS PILOTOS, LOS  
FACTORES AMBIENTALES Y CONDICIONES METEOROLOGICAS,  
LAS TECNICAS DE ANALISIS E INTERPRETACION ETC.

6. En su experiencia, ¿qué problemas existen para realizar una investigación de accidentes de aviación comercial y general? Y ¿de qué manera evitaría que el proceso de investigación de accidentes de aviación no se realice adecuadamente?

EXISTE UNA INFINIDAD DE PROBLEMAS, DEPENDIENDO DE CADA ACCIDENTE PERO CREO QUE EL PROBLEMA MAS IMPORTANTES ES CUANDO EL QUE INVESTIGA DESCONOCE DE LOS PROCEDIMIENTOS CORRECTOS PARA HACERLO, OTROS PROBLEMAS QUE SE DAN ES CUANDO LAS AUTORIDADES NO COMUNICAN A LA PNP LA OCURRENCIA DE UN ACCIDENTE, A NO NOTIFICACION OPORTUNA Y COMPLETA DE LOS ACCIDENTES DE AVIACION POR PARTE DE LAS AUTORIDADES, LA DIFICULTAD PARA ACCEDER AL LUGAR DEL ACCIDENTE, ESPECIALMENTE SI OCURREN EN ZONAS REMOTAS, INHOSPITAS O EN CONDICIONES ADVERSAS, LA ALTERACION, CONTAMINACION O PERDIDA DE EVIDENCIAS, TREGISTROS O TESTIMONIOS QUE PUEDAN SER RELEVANTES PARA LA INVESTIGACION, LA INTERFERENCIA O PRESION DE OTRAS AUTORIDADES O INTERESES QUE PUEDAN AFECTAR LA INDEPENDENCIA, OBJETIVIDAD O IMPARCIALIDAD

DE LA INVESTIGACION, LA FALTA DE RECURSOS HUMANOS, TECNICOS Y FINANCIEROS. ASIMISMO, REITERAN QUE PARA EVITAR QUE UNA INVESTIGACION NO SE REALICE ADECUADAMENTE, ETAS DEBEN SER REALIZADAS POR PERSONAL CAPACITADO Y CON EXPERIENCIA EN AVIACION, SIGUIENDO LAS NORMAS AERONAUTICAS INTERNACIONALES Y NACIONALES.

**Respecto al proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿conoce Ud., como se lleva a cabo el proceso de investigación que realiza la PNP y MP en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

PREGUNTANDO A INVESTIGADORES POLICIALES ME HAN INDICADO QUE SOLO SE BASAN EN LA INVESTIGACION QUE HACE LA CIAA. YA QUE NO CONOCEN COMO SE INVESTIGA ESTOS ACCIDENTES.

2. **¿Existe trabajo coordinado y conjunto entre la PNP y el RMP que permita reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento de los hechos durante un accidente de aviación civil, de no ser así cuales son las falencias? ¿existen normativas o directivas interinstitucionales de actuación entre el MP y la PNP**

DESCONOSCO SI EXISTE TRABAJO CONJUNTO ENTRE LA PNP Y EL MP PARA INVESTIGAR LOS ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL. RESPECTO A LAS NORMATIVAS INDICO QUE LA DIRAVPOL CUENTA CON UNA GUIA DE PROCEDIMIENTOS PARA INVESTIGAR LOS ACCIDENTES DE AVIACION CON AERONAVES DE LA PNP, ASIMISMO CUENTA CON PERSONAL CAPACITADO Y CON EXPERIENCIA EN AVIACION. RESPECTO A SI EXISTEN DIRECTIVAS INTERINSTITUCIONALES ENTRE EL MP Y LA PNP, INDICO QUE NO EXISTE, PORQUE ESTOS DESCONOCEN DE COMO SE INVESTIGA UN ACCIDENTE DE AVIACION.

3. ¿Qué tan aplicable es la normativa y las directivas interinstitucionales de actuación PNP y MP en caso de investigaciones de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿considera que debería cambiarse o mejorarse la normativa? ¿en qué sentido?

DESCONOSCO AL RESPECTO.

4. ¿Durante la investigación de un accidente de aviación policial, comercial o general, existen normativas o directivas interinstitucionales de articulación o coordinación conjunta entre la PNP y la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA), de la DGAC-MTC?

DESCONOSCO AL RESPECTO.

5. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales en casos de accidentes de aviación policial o comercial, se cumplen con realizar todas las diligencias urgentes e imprescindibles que permitan reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento del hecho delictivo? ¿por qué?

DESCONOSCO SI LAS DIVERSAS UNIDADES POLICIALES REALIZAN LAS DILIGENCIAS URGENTES E IMPRESCINDIBLES, PERO CREO QUE NO YA QUE ELLOS DESCONOCEN DE COMO INVESTIGAR UN ACCIDENTE DE AVIACION Y RESPECTO A LA DIRAVPOL PUEDO DCIR CON CERTEZA QUE SI REALIZA TODAS LAS DILIGENCIAS URGENTES E IMPRESCINDIBLES CUANDO INVESTIGA ACCIDENTES CON AERONAVES DE LA PNP. LOS ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL LO INVESTIGA LA CIAA DEL MTC, INDICANDOSE QUE ESTAS TAMBIEN REALIZAN LO MISMO.

6. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales por accidentes de aviación policial, comercial o general, se dan las facilidades para que el personal policial ingrese a las instalaciones de los aeropuertos o aeródromos a recopilar la información necesaria que ayude a determinar las verdaderas causas del accidente?

SOLO CUANDO SON ACCIDENTES PROPIOS DE LA PNP ENTRA PERSONAL POLICIAL DE LA AVIACION, SI SON ACCIDENTES DE CIVILES LO HACE LA DGAC ATRAVES DE SU JUNTA DE INVESTIGACION Y EN COORDINACION CON LOS AEROPUERTOS.

7. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar los procedimientos de investigaciones en casos de accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir de manera oportuna elementos de convicción a ser utilizados por la PNP y el RMP?

SEMEJORARIA DEJANDO QUE LA AVIACION POLICIAL INVESTIGUE ESTOS ACCIDENTES YA QUE TIENEN PERSONAL CAPACITADO Y CON LA EXPERIENCIA NECESARIO PARA HACERLO, ASIMISMO HAY PERSONAL SUFICIENTE. O EN SU DEFECTO SE DEBE CONFORMAR UN EQUIPO MULTIDISCIPLINARIO PARA QUE LO HAGA, PERO AQUÍ TAMBIEN TENDRA QUE PARTICIPAR LA DIRAVPOL.

**Respecto a los actores en el proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú. En donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. En su experiencia ¿considera que la DIRAVPOL -PNP, cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general?

LA AVIACION POLICIAL CUENTA CON PERSONAL CAPACITADO Y CON EXPERIENCIA EN LA MATERIA, ASIMISMO EN LA CANTIDAD SUFICIENTE PARA REALIZAR INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL.

2. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación policial, comercial o general, se cuenta con la participación de los sujetos procesales, sobre todo en lo que respecta a la participación activa de los agraviados, familiares y testigos?

DESCONOSCO

3. ¿Cuáles son los principales inconvenientes que se presentan durante el proceso de investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general, y de qué manera éstos influyen en el proceso?

DESCONOSCO CUALES SON ESTOS INCOVENIENTES, PERO EN FORMA GENERAL CUANDO SE INVESTIGA UN ACCIDENTE DE AVIACION LOS MAYORES INCOVENIENTES SON: EL NULO CONOCIMIENTO EN AVIACIÓN DE PARTE DE LAS PERSONAS QUE INVESTIGAN, CONFLICTOS O CONTRADICCIONES ENTRE LA JIAA Y LA PNP Y EL MP. LA DEMORA EN LA ENTREGA DEL INFORME FINAL DE LA CIAA. LA FALTA DE COORDINACION O COOPERACION ENTRE LA CIAA Y EL MP Y PNP, LA DIFICULTAD PARA LLEGAR AL LUGAR DONDE HA OCURRIDO EL ACCIDENTE.

4. ¿conoce Ud., de qué manera el RMP en su condición de titular de la acción penal conduce el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir elementos de convicción para inculpar a los investigados?

DESCONOSCO.

5. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar la participación fiscal y policial que permita reunir elementos de convicción para determinar la responsabilidad de los involucrados?

ESTO VA A MEJORAR CUANDO LA AVIACION POLICIAL INVESTIGUE ESTOS SUCESOS, TAMBIEN SE MEJORARIA CUANDO SE FIRMAN CONVENIOS DE ACTUACION INTERINSTITUCIONAL YA QUE NO EXISTEN, O CUANDO SE FORME UN EQUIPO MULTIDISCIPLINARIO PARA INVESTIGAR EL ACCIDENTE.

**Respecto al marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú en la investigación de accidentes de aviación civil, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿Considera Ud., que la normativa institucional establece claramente la responsabilidad de la función de investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿por qué sí o por qué no?

LA NORMATIVA DE LA PNP NO CONTEMPLA QUE UNIDAD DE LA PNP TIENE QUE INVESTIGAR LOS ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL EN EL PERU.

2. ¿Considera Ud., que una débil normativa genera precedentes negativos para la investigación policial, por qué?

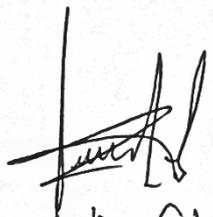
CLARO QUE SI.

3. ¿Considera que una deficiente investigación de los accidentes de aviación genera impunidad e incrementa la percepción de inseguridad en los pasajeros?

CLARO QUE SI.

4. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se puede realizar una adecuada investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

SE PUEDE REALIZAR UNA ADECUADA INVESTIGACION CUANDO PARTICIPE PERSONAL POLICIAL CON CONOCIMIENTO EN EL TEMA, YA QUE INVESTIGAR UN ACCIDENTE DE AVIACION ES DISTINTO A INVESTIGAR OTROS TIPOS DE ACCIDENTES.



Edwin Chaves Castro

## GUIA DE ENTREVISTA

**Nombre y Apellidos: Guillermo PALMA GONZALES**

**Cargo: experto aeronáutico policial y civil, con experiencia en investigación de accidentes de aviación.**

**Edad : 56 Sexo: Masculino Fecha: 24 AGO 23.**

### FINALIDAD

La presente entrevista tiene como finalidad recoger información relacionada con la investigación que realiza la PNP en los casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú, la misma que será utilizada exclusivamente en la investigación y elaboración del proyecto de innovación sobre el tema, para la obtención de grado de magister en Gobierno y Políticas Públicas, en la Escuela de Posgrado de la PUCP.

#### A. Introducción:

1. ¿Qué tiempo laboro o viene laborando en la PNP?  
20 Años de servicios.
2. ¿Desde hace cuánto tiempo se encuentra relacionado a las funciones de aviación comercial y a la investigación de accidentes de aviación?  
Funciones como Aviador Comercial desde el año 1997 y relacionado en la investigación de accidentes aéreos desde el año 1993 hasta el año 2007.

**Respecto a la magnitud del problema en la deficiente investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿A partir de su experiencia como oficial de policía y piloto comercial ¿Alguna vez ha realizado una investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general en el Perú, en esta dependencia policial especializada? Si es así, ¿podría comentarnos su experiencia?

Si, como Aviador Policial participé en tres Juntas de Investigación de Accidentes, si mal no recuerdo; una fue por un accidente de un helicóptero BO105, en el sur de Lima muy cerca al campo de la U durante un entrenamiento, otro fue en la selva de Pucallpa muy cerca a la frontera con Brasil de un Yanqui 12 durante un operativo antidrogas y otro de un Helicóptero MI 17 que se accidentó en la selva al sur de Pucallpa.

2. ¿Conoce Ud., cómo es la participación de la PNP y el RMP durante las investigaciones por accidentes de aviación policial, comercial o general en el Perú?

En realidad no conozco; las investigaciones donde participe se enmarcaron en el área de saber las causas de los accidentes con el fin de que estas no vuelvan

a suceder, tratando de no enfocarnos en la responsabilidad civil o penal. Sin embargo pienso que debe ser muy parecido a la que se efectúa por los equipos de investigación de accidentes aéreos, tratando de encontrar y reunir las evidencias necesarias para concluir la causa del accidente y determinar las responsabilidades civiles y/o penales.

3. De acuerdo a su experiencia en la labor o cargo que desempeña ¿Qué tan frecuentes son los accidentes de aviación policial, comercial o aviación general en el Perú?

Los accidentes aéreos no son frecuentes en el Perú

4. ¿Desde su experiencia, considera que las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú, pueden ser realizadas por el personal policial especializado en investigación criminal o personal especializado en prevención e investigación de accidentes de tránsito? ¿por qué?

En mi opinión no. Las investigaciones de accidentes aéreos deben de realizarse por separado. Me explico mejor : Una investigación de accidentes aéreo realizada por el aérea de seguridad aérea, que tiene como objetivo primordial averiguar que causó los accidentes y cómo pueden evitarse para que no vuelvan a suceder, conformada por un equipo de expertos en Aviación de diversas ramas como: ingenieros del fabricante de la aeronave, pilotos instructores de la aeronave, ingenieros físicos y electrónicos, médicos aeronáuticos y psicólogos, autoridades de Aviación Civil. Y cuánto profesional sea requerido de acuerdo al tipo de accidente. Por otro lado: una vez presentado el informe final de la causa del accidente por el área del seguridad aérea, una copia debe ser enviada a la policía y con el RMP Determinar si existe responsabilidad penal y/o civil para la denuncia correspondiente.

5. ¿Cómo aviador tiene conocimiento de la legislatura o normativa aeronáutica que establece la investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? Aparte de conocer las normas sobre aeronáutica, ¿qué otros conocimientos deberían tener un investigador de accidentes de aviación comercial y general?

Si, La ley de Aviación Civil del Perú 27261 y la Ley de Seguridad de la aviación Ley 28404 y sus reglamentos respectivos hablan sobre ella, así como los Convenios Internacionales de la ONU y la OACI de la que el Perú forma parte.

Aparte de estos conocimientos deberían tener amplia experiencia en la Aviación, tanto como experiencia en vuelos cómo de otros temas relativos a la ciencia Aeronautica como fisiología de vuelo, aerodinámica, meteorológica, rendimiento de vuelo, mercancías peligrosas, etc. y por último conocimiento un amplio del idioma inglés .

6. En su experiencia, ¿qué problemas existen para realizar una investigación de accidentes de aviación comercial y general? Y ¿de qué manera evitaría que el proceso de investigación de accidentes de aviación no se realice adecuadamente?

El mayor problema que siempre existe es el presupuestal, en vista que no contamos con la tecnología necesaria para una adecuada investigación es necesario solicitar el apoyo y colaboración del fabricante de los equipos y de las aeronaves en el extranjero.

**Respecto al proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿conoce Ud., como se lleva a cabo el proceso de investigación que realiza la PNP y MP en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

Desconozco cómo se lleva acabo esas investigaciones.

2. ¿Qué tan aplicable es la normativa y las directivas interinstitucionales de actuación PNP y MP en caso de investigaciones de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿considera que debería cambiarse o mejorarse la normativa? ¿en qué sentido?

No conozco de esas normas y directivas, pero como mencioné anteriormente debe darse amplia facultades par la investigación del accidente aéreo a la Junta de Investigación y una vez emitido el informe final, una copia debe de enviarse al MP y PNP. Para determinar si hubo o no responsabilidad civil o penal.

3. ¿Durante la investigación de un accidente de aviación policial, comercial o general, existen normativas o directivas interinstitucionales de articulación o coordinación conjunta entre la PNP y la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA), de la DGAC-MTC?

**Si,** las Comisiones de Investigación de AA. Tienen amplia facultad de pedir el apoyo y colaboración de cualquier órgano del estado y civil para el esclarecimiento de los hechos, sin perjuicio de cubrir los gastos que estos ocasionan.

4. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales en casos de accidentes de aviación policial o comercial, se cumplen con realizar todas las diligencias urgentes e imprescindibles que permitan reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento del hecho delictivo? ¿por qué?

Pienso que no, al menos cuando participé en mas de una Junta de Investigación de Accidente no podíamos realizar algunas diligencias por falta de apoyo logístico y presupuestal.

5. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales por accidentes de aviación policial, comercial o general, se dan las facilidades para que el personal policial ingrese a las instalaciones de los aeropuertos o aeródromos a recopilar la información necesaria que ayude a determinar las verdaderas causas del accidente?

Si, algunas veces previa coordinación con los administradores de la seguridad aeroportuaria. Otras veces es de inmediato.

6. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar los procedimientos de investigaciones en casos de accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir de manera oportuna elementos de convicción a ser utilizados por la PNP y el RMP?

En mi opinión, la PNP y el RMP deben dar amplio respaldo a las comisiones de investigación de accidentes aéreos a fin de que sean ellos los titulares de la investigación primaria.

**Respecto a los actores en el proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú. En donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. En su experiencia ¿considera que la DIRAVPOL -PNP, cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general?

En mi opinión por el momento no, esto debido a la falta de capacitación profesional y apoyo logístico requerido para ello. Existen muy buenos profesionales que necesitan capacitarse en el extranjero y perfeccionar su inglés, idioma necesario para interactuar con empresas extranjeras.

2. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación policial, comercial o general, se cuenta con la participación de los sujetos procesales, sobre todo en lo que respecta a la participación activa de los agraviados, familiares y testigos?

Es correcto, es necesario cubrir todas las áreas en la investigación que incluyen testimonios de los familiares testigos y agraviados, antes durante y después del accidente.

3. ¿Cuáles son los principales inconvenientes que se presentan durante el proceso de investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general, y de qué manera éstos influyen en el proceso?

La falta de presupuesto y disponibilidad a tiempo completo durante la investigación. Muchas veces los investigadores se les asigna la investigación de un accidente sin desligarse de sus labores cotidianas.

4. ¿conoce Ud., de qué manera el RMP en su condición de titular de la acción penal conduce el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir elementos de convicción para incriminar a los investigados?

Desconozco.

5. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar la participación fiscal y policial que permita reunir elementos de convicción para determinar la responsabilidad de los involucrados?

En estos casos deben de esperar el informe final de la comisión investigadora y en base a ello trabajar su hipótesis. Haciendo las verificaciones necesarias para determinar la veracidad del informe de la Comisión.

**Respecto al marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú en la investigación de accidentes de aviación civil, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿Considera Ud., que la normativa institucional establece claramente la responsabilidad de la función de investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿por qué sí o por qué no?

Desconozco de esa normativa Institucional. Tengo entendido que la de acuerdo a la Ley de Aviación Civil 27261. La Comisión Investigadora es la encargada de la Investigación.

2. ¿Considera Ud., que una débil normativa genera precedentes negativos para la investigación policial, por qué?

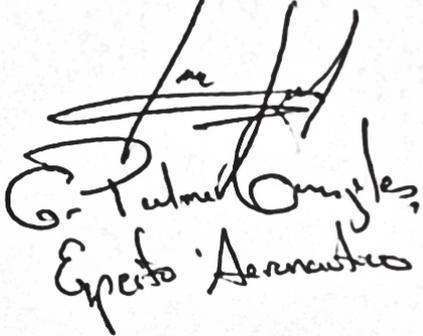
No podría opinar al respecto, por desconocimiento.

3. ¿Considera que una deficiente investigación de los accidentes de aviación genera impunidad e incrementa la percepción de inseguridad en los pasajeros?

Pienso que una mala investigación de Accidentes de Aviación generaría que vuelva a suceder y causaría un grave daño a las empresas y fabricante de las aeronaves y por ende una desconfianza en volar por parte de los usuarios.

4. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se puede realizar una adecuada investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

Reuniendo a los expertos en materia aeronáutica, involucrando a los fabricantes de aeronaves, Pilotos, ingenieros, médicos y autoridades del ramo de la aviación y toda entidad que sea necesaria para dar con la causa del accidente.



Dr. Rafael Olayo,  
Experto Aeronáutico



## GUIA DE ENTREVISTA

**Nombre y Apellidos FREDY REYNALDO NUÑEZ MUNARRIZ**

**Cargo:** Especialista en aeronáutica civil ...**Edad 63 Sexo M**

**Fecha 16/08/2023**

### **FINALIDAD**

La presente entrevista tiene como finalidad recoger información relacionada con la actuación policial en las investigaciones por accidentes de aviación comercial y aviación general en el Perú, la misma que será utilizada exclusivamente en la investigación y elaboración del proyecto de innovación sobre el tema, para la obtención de grado de magister en Gobierno y Políticas Públicas, en la Escuela de Posgrado de la PUCP.

### **A. Introducción:**

1. ¿Qué tiempo viene laborando en el campo de la aeronáutica civil?  
40 años

**Respecto a la magnitud del problema en la deficiente labor de investigación de accidentes de aviación civil que viene realizando la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿A partir de su experiencia como especialista en Aeronáutica Civil ¿Alguna vez ha realizado o participado en una investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? Por favor, comente su experiencia.

Rpta.- Afirmativo, hace años participe en la investigación del accidente del avión Faucett vuelo 251 avión Boeing 737-222, con registro OB-1451 cumpliendo su itinerario de Lima a Arequipa, se estrelló el 29 de febrero de 1996 en su aproximación final a la ciudad de Arequipa en donde fallecieron 123 personas a bordo, por las condiciones visuales reinantes al momento del impacto contra el terreno configurándose un accidente tipo CFIT (Controlled Flight Into Terrain).

Asimismo, desde el 2011, he investigado más de 10 incidentes graves y más de 30 incidentes ATS en los servicios de control de tránsito aéreo, en mi calidad de Inspector de Navegación Aérea hasta el 2016 y como Gerente de sistemas de Gestión de Seguridad operacional de CORPAC S.A hasta el 2022.

2. ¿Conoce cómo es la participación de la PNP y RMP durante las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

No tengo información al respecto.

3. De acuerdo a su experiencia en el cargo que desempeña o desempeñó ¿con qué frecuencia se dan los accidentes de aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el 2003 a Julio del 2023? ¿cuál es el impacto de estos accidentes?

**Rpta.-** Lamentablemente, la frecuencia de los accidentes de aviación en nuestro país es muy alta, casi cada año podemos contar con accidentes de aviación y desde el 2023 hasta la fecha ha habido 7 accidentes e incidentes con 15 fallecidos y 126 heridos, en donde se encuentran involucrados varios operadores de aeronaves RAP 135 y RAP 121, aeródromos RAP314 y el servicio de control de tránsito aéreo RAP311, como en el último accidente en el AIJCH, así como las escuelas de aviación bajo la RAP141.

Adjunto el siguiente cuadro para mayor información:

Fecha	Lugar	Aeronave	Relato del accidente	Pasajeros + Tripulación	# Muertos	# Heridos	Informe Preliminar (30 Días)	Informe Final (1 año)
04/02/2022	Nazca	C-207 Monomotor	C207 en sobrevuelos sobre líneas de nazca sufre paro de motor y se precipita a tierra	5+2	7	0	No tiene	No tiene
20/09/2022	El Estrecho	BAe32 Bimotor	BAe32 <del>Jetstream</del> efectuó una excursión de pista (RE) en su vuelo de Estrecho a Iquitos, se impacta con terraplén a 50 metros fuera de la pista	15+2	1	9 (6 graves)	No tiene	No tiene
23/10/2022	San Lorenzo-Loreto	C-208 Cessna <del>Caravan</del> Monomotor	Cessna <del>Caravan</del> aterrizaje de emergencia por parada de motor en vuelo a 15 millas de San Lorenzo en zona pantanosa	10+2	0	12	No tiene	No tiene
18/11/2022	Callao	A-320	Al momento del despegue el A-320 impacta con vehículo de rescate que ingresó a pista (RI) (los fallecidos son del vehículo de rescate)	102+6	3	107 (leves)	No tiene	No tiene
03/02/2023	Jeberos-Alto Amazona	C-172G	Al momento del aterrizaje perdió el control de aeronave (LOC) cayendo a 10 metros de pista	1	0	1	No tiene	No tiene
25/07/2023	Tarapoto	B-737-300	Falla en motor izquierdo, se realiza aterrizaje de emergencia	130+6	0	0		
28/07/2023	Trujillo	C-172	Al momento del aterrizaje aparentemente falla el motor y se precipita al mar	2+2	4	0		

El impacto de estos accidentes está demostrando que nuestro sistema de aviación civil está sumamente deteriorado ya que solo vemos la “punta del iceberg” que son los accidentes, pero debajo de esto, existen miles de problemas que contribuyeron a estos accidentes y que, si no se corrigen apropiadamente, se podría incluso incrementar la frecuencia de los accidentes y aumentar el número de muertos por estas razones. El último accidente, ocurrido el 28 de julio, nos ha dado nuevamente una campanada de alerta acerca de lo que pasa en nuestro sistema de aviación, y realmente nos preocupa.

4. Desde su experiencia, ¿considera que las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú, en materia penal, puede ser realizada por el personal policial especializado en investigación criminal o personal especializado en investigación de accidentes de tránsito? ¿por qué lo cree así?

**Rpta.-** Para efectuar investigaciones de accidentes de aviación es necesario que el personal que investiga, tenga las competencias y entrenamiento necesario para entender los accidentes de aviación y puedan llevar con objetividad estas investigaciones. Las investigaciones policiales deberían empezar cuando en un accidente de aviación se encuentre un acto ilícito derivado de la investigación efectuada por la Comisión de Investigación de accidentes de Aviación (CIAA) y cuando se sospeche de algún acto doloso que se encuentre vinculado con el

accidente, tales como violaciones o negligencias al momento de la operación de las aeronaves o en apoyo a estas.

5. Desde su experiencia, ¿considera que las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú, puede ser realizada por el personal policial de la Dirección de Aviación Policial? ¿por qué lo cree así?

Solo en los casos que se encuentre una actividad ilícita, negligencia o exista dolo atribuible a la tripulación o los organismos de apoyo a la aviación. La Ley de Aeronáutica Civil establece taxativamente en su artículo 154 que todo accidente de aviación será investigado por la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación y supletoriamente lo estipulado en 154.3.

6. ¿En su experiencia, de qué manera evitaría que el proceso de investigación de accidentes de aviación no se realice adecuadamente? ¿por qué?

RPTA. - Cuando haya interferencia de otros organismos estatales, respecto a la idoneidad, oportunidad, independencia y transparencia de las investigaciones efectuado por personal idóneo, entrenado y calificado para tal fin.

**Respecto al proceso de investigación de accidentes de aviación civil que viene realizando la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿conoce Ud., cómo se lleva a cabo el proceso de investigación, en materia penal, que realiza la PNP y el RMP en los casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

**Rpta.-** No tengo información al respecto

2. ¿Ha podido observar si existe trabajo coordinado y/o conjunto entre personal PNP, RMP y DGAC (CIAA), que permita reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento de los accidentes de aviación, de no ser así, cuáles son las falencias?

No hasta el momento. Tengo entendido que la CIAA es muy reacia a colaborar con la policía en ese respecto.

3. ¿Qué tan importante es la labor que realiza CORPAC y LAP en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿qué debería cambiarse o mejorarse de la normativa nacional?

En estos casos, la labor de ambas instituciones esta enmarcada en la ley de aeronáutica civil, y esta ley es la que ha quedado desfasada con las actuales

Regulaciones Aeronáuticas del Perú al no incorporar en la Ley, lo establecido por la OACI a través del Anexo 19 al convenio de Chicago, “Gestión de la Seguridad Operacional” y todos los cambios conexos a esto.

Revisando la actual Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley 27261 publicada el 10 de mayo del año 2000, en relación a la seguridad operacional quisiera resaltar 2 aspectos fundamentales, el primero respecto a la Investigación de accidentes y el segundo sobre la gestión de riesgos en aviación.

Si entendemos que en la ley se deben establecer los procedimientos y responsabilidades para llevar a cabo las investigaciones de accidentes aéreos, incluida la recopilación de evidencia, el análisis de los factores contribuyentes y la emisión de informes y recomendaciones para mejorar la seguridad operacional en base a los hallazgos, veremos que hay muchas carencias y deficiencias sobre la emisión de informes y recomendaciones para la mejora de la seguridad operacional, al no poner plazos taxativos a la CIAA sobre la emisión de estos informes.

Willie Walsh, director general de la IATA dice *"El proceso de investigación de accidentes es una de nuestras herramientas de aprendizaje más importantes a la hora de elaborar normas de seguridad mundiales. Pero para aprender de un accidente, necesitamos informes que sean completos, accesibles y oportunos... “En los últimos cinco años, menos de la mitad de los informes sobre accidentes exigidos cumplen las normas de exhaustividad y puntualidad. Se trata de una violación inexcusable de los requisitos establecidos claramente en el Convenio de Chicago. Como industria debemos alzar nuestra voz ante los gobiernos en defensa del proceso de investigación de accidentes consagrado en el Anexo 13. Y contamos con la OACI para recordar a los Estados que la publicación de un informe completo del accidente no es opcional, sino una obligación en virtud del Anexo 13 del Convenio de Chicago”*

El segundo aspecto a resaltar acerca de la Ley 27261 es el de la Gestión de riesgos en aviación y la reforma de la ley debería establecer dos condiciones importantes respecto al sistema de aviación, la primera es que el Estado debe de integrar los Sistemas Críticos de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SSO) con las disposiciones del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y conexas a esto, se incluya la obligación a los proveedores de servicios aeronáuticos (Operadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo, explotadores de aeródromos, organizaciones de mantenimiento de aeronaves y escuelas de aviación civil) de implementar sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS, por sus siglas en inglés) que identifiquen, evalúen y mitiguen los riesgos asociados con sus operaciones. Esto debería incluir una vigilancia de la seguridad operacional por parte de la autoridad aeronáutica basada en riesgos y estableciendo un nivel aceptable de seguridad operacional (ALoSP), incluyendo el fomento de la notificación de incidentes y eventos de aviación no punitivos y la implementación de medidas de seguridad

operacional específicas. Lamentablemente, se debe resaltar que en nuestra actual ley NO se contemplan estos aspectos sobre la gestión de riesgos.

Una de las razones que se podría argumentar es que el Anexo 19 del Convenio de Chicago “Gestión de la Seguridad Operacional”, fue adoptado por el Consejo de la OACI el 25 de febrero de 2013 y se hizo aplicable a partir del 14 de noviembre de 2013. En ese anexo la OACI insta a los Estados a que se deberían adoptar todos los cambios necesarios en las regulaciones nacionales para que se incorporen las SARPS (Normas y Métodos recomendados) respecto a la seguridad operacional pero que nuestra ley de aeronáutica civil es anterior a esta y por lo tanto no recoge ninguno de los aspectos antes señalados.

Otro argumento es que la DGAC ya ha incorporado estas SARPS en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP). Sin embargo, las RAP establecen disposiciones a los administrados mas no a los administradores, por lo que, en aras de un establecimiento claro de responsabilidades respecto a la seguridad operacional, es necesario que se reforme la Ley de Aeronáutica Civil del Perú. Otra explicación podría ser que el 11 de noviembre del 2019 se publicó la segunda edición del Programa Estatal de Seguridad Operacional del Estado Peruano (SSP-P) y el Plan de Seguridad Operacional del Estado (PNSO-P) 2020-2022. Según estos documentos, ya deberíamos tener un nuevo PNSO-P para los años 2023- 2025, ya que el Párrafo 1.2 Propósito dice:

*“1.2.1 El propósito del presente Plan es enfocar los esfuerzos y recursos en las actividades identificadas como críticas en los sectores de la aviación civil debidamente identificados, con el fin de establecer acciones de mitigación para mejorar la gestión de la seguridad operacional a nivel Estado por medio de la implementación del PNSO-P, así como a través del fortalecimiento de la supervisión de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de los PSA.*

*1.2.2 El presente Plan ha sido aprobado por el director general de Aeronáutica Civil como Ejecutivo Responsable y será válido hasta el año 2022. La revisión del presente PNSO-P se realizará anualmente o cuando ocurra algún hecho o situación que lo amerite.”*

Obviamente a pesar del COVID-19 y la caída de las operaciones aéreas a nivel mundial o del accidente en el AIJCH o de la finalización de la validez del PNSO-P, hasta la fecha no tenemos nuevo Plan. Por lo que vale preguntar: ¿Quién supervisa al supervisor? ¿A quién rinde cuenta? ¿Las actividades identificadas como críticas tiene acciones de mitigación y control? ¿Cuál es el actual nivel de riesgo (ALoSP)?

Para mejorar efectivamente la seguridad operacional, debemos establecer claramente en la ley las responsabilidades funcionales de todos los involucrados del sistema de aviación; fomentar la cultura de seguridad operacional; incentivar las notificaciones de eventos y que estas notificaciones no sean sujetas a tratamientos punitivos por parte de las autoridades aeronáuticas o por la alta dirección de los proveedores de servicios

aeronáuticos; impulsar y motivar la compartición de datos de seguridad operacional, así como los análisis y tendencias de datos de seguridad operacional entre otras cosas y quizás; cuando hayamos implementado efectivamente todos estos conceptos, podríamos tener un sistema de aviación saludable, verás, confiable, transparente y sobre todo seguro.

4. ¿Durante la investigación de un accidente de aviación comercial o general, existen normativas o directivas interinstitucionales de articulación o coordinación conjunta entre la PNP y MP con la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA), de la DGAC?

Rpta.- No se ha desarrollado normatividad al respecto. Es un gran vacío. Ojo, la CIAA no es de la DGAC, es un organismo independiente que depende del ministro de Transportes y Comunicaciones.

5. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales por accidentes de aviación comercial y general, se dan las facilidades para que el personal policial y del Ministerio Público, ingrese a las instalaciones de los aeropuertos o aeródromos a recopilar la información necesaria que ayude a determinar las verdaderas causas del accidente?

Rpta.- No tengo información pero, supongo que las autoridades respectivas deberían darles las facilidades del caso.

6. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar los procedimientos de investigaciones en casos de accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir de manera oportuna elementos de convicción a ser utilizados por la PNP y el RMP?

Rpta.- En primer lugar, debería haber una legislación apropiada y sobre esa legislación desarrollar los procedimientos necesarios para estos fines.

**Respecto a los actores en el proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú. En donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿Actualmente tiene conocimiento de algún caso de accidentes de aviación comercial o general, coméntenos su experiencia por favor?

**Ver respuesta 3.**

2. ¿considera Ud., que durante el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, se cuenta con la participación de los sujetos

procesales, sobre todo en lo que respecta a la participación activa de los agraviados, familiares y testigos?

Rpta.- No, porque entorpecerían la finalidad de la investigación, solo se debería participar los testigos.

3. ¿Cuáles son los principales inconvenientes que se presentan durante el proceso de investigación de accidentes de aviación comercial y general, y de qué manera éstos influyen en el proceso?

Rpta.- Las intromisiones, falta de transparencia, la falta de independencia, la presión política y de políticos, las presiones comerciales. Etc.

4. ¿Sabe Ud., de qué manera el RMP en su condición de titular de la acción penal conduce el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir elementos de convicción para determinar los verdaderos responsables del accidente?

Rpta.- Desconozco. Pero debería desarrollarse normatividad al respecto.

5. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar la participación fiscal y policial que permita reunir elementos de convicción para determinar la responsabilidad de los involucrados?

Rpta.- Quizás designar a una unidad especializada para estos fines y capacitar a sus integrantes en investigación de accidentes.

**Respecto al marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú en la investigación de accidentes de aviación civil, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿Considera Ud., que la normativa aeronáutica nacional e internacional establece claramente las funciones que realiza el personal involucrado en aviación, sobre todo en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

Rpta. Establece claramente las funciones de acuerdo con lo que necesita el sistema aeronáutico.

2. ¿Considera Ud., que una débil normativa genera precedentes negativos para la investigación policial, por qué?

Rpta.- Así es. Porque puede haber superposición de funciones y podría haber conflicto de intereses.

3. ¿Cómo perciben las víctimas y familiares sobre la labor de la DGAC - CIAA en casos de accidentes de aviación comercial o general, al respecto existen denuncias y/o quejas?

Rpta.- No dispongo de información al respecto.

4. ¿Considera que una deficiente investigación de los accidentes de aviación genera impunidad e incrementa la percepción de inseguridad en los pasajeros?

Rpta.- Es afirmativo.

5. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se puede realizar una adecuada investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

Rpta.- Mejorando la Ley de Aeronáutica Civil incluyendo las disposiciones del Anexo 19 de la OACI, así como darle autonomía a la CIAA para sea parte de otro organismo del gobierno que no sea el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que tenga autonomía presupuestal, política y administrativa.



**Eco. Fredy Núñez Munarriz**  
DNI 06154059

## GUIA DE ENTREVISTA

Nombre y Apellidos	Raúl Castillo López
Cargo:	Seguridad Operacional y experto aeronáutico civil
Edad	60 años
Sexo	Masculino
Fecha	26-Agosto-2023

### FINALIDAD

La presente entrevista tiene como finalidad recoger información relacionada con la actuación policial en las investigaciones por accidentes de aviación comercial y aviación general en el Perú, la misma que será utilizada exclusivamente en la investigación y elaboración del proyecto de innovación sobre el tema, para la obtención de grado de magister en Gobierno y Políticas Públicas, en la Escuela de Posgrado de la PUCP.

### A. Introducción:

1. ¿Qué tiempo viene laborando en el campo de la seguridad operacional

Empecé a trabajar en la aviación en el año 1981, ingresando el año 1982 a la Escuela de Aviación Civil para la progresión de piloto, recibiendo mi licencia de piloto comercial en el año 1984, posteriormente desarrollando actividades de vuelo en la aviación civil. Me desempeñaba a la misma vez como asistente de Gerencia en una empresa de mantenimiento de aeronaves, en donde se recibían aeronaves accidentadas, y por cuestiones de conocer las dinámicas de vuelo al momento del accidente se investiga los hechos y condiciones del suceso, derivando en tomar conocimiento de las causas que ocasionan el accidente, por tanto se podría decir que se conoce en donde se debe actuar para aplicar correcciones o medidas de prevención, resultantes en mejoras de la seguridad operacional.

2. ¿Cuál es la cantidad de personal que tiene a su cargo ¿por qué?

No tengo personal a mi cargo, trabajo de manera independiente, según las actividades a realizar o funciones que cumplir procedo a convocar a las personas que sean requeridas y que cuenten con las calificaciones apropiadas.

3. ¿Desde hace cuánto tiempo se encuentra relacionado a las funciones de navegación?

No estoy relacionado directamente con las funciones de navegación, pero si es parte de lo que debo revisar cuando soy convocado en caso un evento o accidente de aviación se encuentre relacionado a ello.

**Respecto a la magnitud del problema en la deficiente investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde**

**estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿A partir de su experiencia como especialista en seguridad operacional ¿Alguna vez ha realizado o participado en una investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? Por favor, comente su experiencia.  
Si, he realizado la investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú. Mi relación con la investigación de accidentes no es
2. ¿Conoce cómo es la participación de la PNP y RMP durante las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú?  
Entiendo que la participación de la PNP en la investigación de accidentes de aviación comercial y general, es decir en la aviación civil, está estrictamente relacionada a la correspondiente solicitud del Ministerio Público en casos específicos. Igualmente, entiendo que la investigación de la PNP es realizada por efectivos de la PNP de formación policial en sus diversas especialidades y/o conocimientos, pero que no contemplan la obligación de contar con la debida formación especializada, conocimientos ni experiencia en aviación.
3. De acuerdo a su experiencia en el cargo que desempeña ¿con qué frecuencia se dan los accidentes de aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el 2000 al 2022? ¿cuál es el impacto de estos accidentes?  
En el Perú los accidentes e incidentes de aviación comercial y aviación general se dan en diferentes magnitudes, considerando en ello el nivel de daños o afectaciones, sea a las personas o a la propiedad. Se podría señalar para ello que la clasificación de un evento estaría en el nivel de accidente, incidente grave, e incidente. Esta clasificación permite establecer si hubo alguna afectación mayor, con daños personales o materiales de gran magnitud, o en todo caso que hubo exposición al peligro a un nivel tal que el suceso pudo derivar en una afectación mayor, por tanto, pudieron ocurrir consecuencias desastrosas a la vida, salud o propiedad.
4. Desde su experiencia, ¿considera que las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú, puede ser realizada por el personal policial especializado en investigación criminal? ¿por qué lo cree así?  
Considero que las especializaciones son precisamente necesarias para darle el rigor necesario a las investigaciones. Por ejemplo, y con todo respeto, considero que un investigador de sucesos relacionados a crímenes no tendría la capacidad de determinar si lo ocurrido en un accidente de aviación comercial y general, tal vez podría ser convocado para determinar algo muy específico y sus implicancias en el evento si así ocurriese. Pero para investigar factores humanos, cuestiones organizacionales, interacción de procesos, técnicas de vuelo, equipos aéreos, procedimientos por fases, considerando el cúmulo de información que se presenta en el contexto operacional, entre las muchas otras cosas relacionadas a un vuelo, estarían fuera de su alcance o conocimiento, descalificando su capacidad para poder investigar, peor aún determinar, si lo

que hubo en la situación bajo análisis fue un acto intencional, criminal, o un error operacional, por ello no podría determinar claramente si algo fue doloso o culposo.

5. Desde su experiencia, ¿considera que las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú, puede ser realizada por el personal policial de la Dirección de Aviación Policial? ¿por qué lo cree así?

Las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú podrían ser realizadas por personal policial de la Dirección de Aviación Policial debidamente calificado y experimentado, para los fines específicos señalados dentro de la necesidad de la aplicación de justicia, en la medida de las competencias asignadas y que estuviesen relacionadas a la función o rol del investigador requerido por el Ministerio Público y la legislación pertinente. No debe confundirse una investigación judicial con una investigación de seguridad operacional.

6. ¿En su experiencia, de qué manera evitaría que el proceso de investigación de accidentes de aviación no se realice adecuadamente? ¿por qué?

El proceso de investigación de accidentes, con la intervención de personal PNP especializado, calificado y debidamente experimentado en investigación de accidentes de aviación, podría ayudar a que las instancias judiciales cuenten con una investigación apropiada y de cierto modo en base a criterios determinados, incluso con rigor científico. De ser así, podría evitarse errores en las investigaciones iniciales o durante el proceso, que en algunos casos son objeto de apelación por los sujetos bajo investigación que haciendo uso de su derecho pueden llevar a la anulación de todo un proceso, “cayéndose” el proceso por la incompetencia del personal interviniente o por errores en la investigación del accidente de aviación.

**Respecto al proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿Conoce Ud., cómo se lleva a cabo el proceso de investigación en materia penal, en los casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

Desconozco la forma en que se lleva a cabo el proceso de investigación en materia penal, en los casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú. Entiendo por lo trascendido en accidentes que el Ministerio Público convoca personal policial para esos efectos.

2. ¿Ha podido observar que existe trabajo coordinado y/o conjunto entre personal PNP, RMP y DGAC (CIAA), que permita reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento del hecho delictivo, de no ser así, cuáles son las falencias?

No he podido observar que existe trabajo coordinado y/o conjunto entre personal PNP, RMP, DGAC, CIAA. Estos dos últimos son dependencias del Ministerio de Transportes, con roles diferentes y son independientes el uno del otro. La DGAC tiene el rol de regulador y supervisión de las actividades aeronáuticas de los operadores y proveedores de servicios, además de otras funciones detalladas en la Ley de Aeronáutica Civil, es decir su organización y funciones están relacionadas a mantener la seguridad operacional, cuando las cosas están operando y deberían operar adecuadamente, con seguridad. La CIAA tiene el rol específico de investigación de accidentes de aviación según lo señalado en la Ley de Aeronáutica Civil, es decir tiene funciones cuando ocurre un accidente o un incidente grave.

3. ¿Qué tan aplicable es la normativa y las directivas interinstitucionales de actuación PNP y CORPAC en caso de investigaciones de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿qué debería cambiarse o mejorarse de la normativa nacional?

Entiendo que no existe normativa o directivas interinstitucionales de actuación PNP y CORPAC en caso de investigaciones de accidentes de aviación comercial y general en el Perú. Sin embargo, CORPAC, como organismo encargado por el Estado a través del MTC de proveer los servicios de tránsito aéreo en el país, así como su personal, están obligados a cumplir cualquier requerimiento de las autoridades policiales y judiciales según se encuentra señalado en la legislación, reglamentos y regulaciones aplicables. CORPAC es un organismo privado de derecho público, dependiente de FONAFE, y como tal sigue las normas que se aplican a cualquier empresa en el Perú. La negativa o renuencia de CORPAC o sus empleados de brindar cooperación en una investigación de accidentes de aviación estaría configurando delitos. De igual manera se estaría configurando un delito si esconden información importante o brindan información falsa relacionada a un accidente, lo cual ya ha ocurrido, entorpeciendo el buen desarrollo de las investigaciones para evitar la determinación de sus responsabilidades en el accidente.

4. ¿Durante la investigación de un accidente de aviación comercial o general, existen normativas o directivas interinstitucionales de articulación o coordinación conjunta entre la PNP y MP con la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA), de la DGAC?

Entiendo que existe cierta articulación o coordinación conjunta entre la PNP y MP con la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA) del MTC, señalado ello en los artículos 310°, 311°, 312° y 313° del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, que establecen la obligatoriedad de los testigos a declarar, la participación de la CIAA en la investigación de un accidente, y las relaciones de la CIAA con el Ministerio Público, el Poder Judicial, y la Policía Nacional del Perú. Cabe aclarar que la DGAC es también del MTC pero no es el responsable de las investigaciones de accidentes de aviación.

*Artículo 312.- Toda investigación que realice la CIAA, tiene como único objetivo la prevención de futuros accidentes e incidentes, y es independiente de todo procedimiento del Ministerio Público, Judicial, Policial o Administrativo.*

*La prohibición de remover los restos, despojos y elementos de prueba no impide en ningún caso la intervención que corresponde conforme a Ley, al Ministerio Público, a las autoridades policiales y al Poder Judicial, quienes realizan su investigación de manera independiente a la que efectúa la CIAA.*

*No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, la intervención de dichas autoridades debe efectuarse en coordinación con la CIAA, a fin de evitar la desaparición o alteración de pruebas, o evidencia significativa o relevante.*

5. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales por accidentes de aviación comercial y general, se dan las facilidades para que el personal policial y del Ministerio Público, ingrese a las instalaciones de los aeropuertos o aeródromos a recopilar la información necesaria que ayude a determinar las verdaderas causas del accidente?

La intervención del personal policial y del Ministerio Público en el desarrollo de las investigaciones policiales por accidentes de aviación comercial y general están regidas por la legislación correspondiente. Entiendo que sí se dan las facilidades para que el personal policial y del Ministerio Público cumpla con sus funciones, caso contrario se configura un delito por parte de aquel que no lo permitiese.

El Investigador Encargado de la CIAA, quien tiene sus funciones y responsabilidades señaladas en el Reglamento de la Ley, tiene la función de coordinar con los responsables de la investigación llevada a cabo por las autoridades del Ministerio Público, judiciales y policiales

*305.1.2 Establece las coordinaciones y procedimientos que permitan la independencia de la investigación llevada a cabo por las autoridades del Ministerio Público, judiciales y policiales y las que ésta realiza, con la finalidad de evitar interferencias de dichas organizaciones en el manipuleo, pérdida o alteración de evidencias importantes o relevantes para la investigación del accidente o incidente.*

6. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar los procedimientos de investigaciones en casos de accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir de manera oportuna elementos de convicción a ser utilizados por el RMP para los requerimientos de las medidas de coerción personal establecidas en el NCPP?

En el caso de ocurrencia de un accidente de aviación comercial y general, debe de comunicarse el hecho de manera inmediata a la autoridad más próxima, está así señalado en el Reglamento de la Ley. Debe reforzarse la obligación de darse parte inmediatamente a la autoridad policial con jurisdicción en el área del accidente, para los efectos del oportuno debido control y proceso ante las autoridades del Ministerio Público, judiciales y policiales, que permitan, de ser

necesario, proteger y en caso amerite “tener acceso a los restos de la aeronave y a todo el material pertinente relacionado al hecho que se investiga, con la finalidad de garantizar y disponer que el personal autorizado de investigadores, expertos, especialistas y técnicos que participen en la investigación, proceda sin demora a un examen detallado, la realización de pruebas de laboratorio, pruebas estáticas, de funcionamiento de sistemas, verificación de procedimientos operacionales y de aeronavegabilidad, y las que considere necesarias; así como, la revisión de toda la documentación técnica, administrativa y financiera que disponga el operador o en las estaciones de reparación, relacionada al suceso que se investiga.”

*Artículo 308.- Toda persona que toma conocimiento de un accidente o incidente de aviación o de la existencia de restos de una aeronave, tiene la obligación de comunicar el hecho de manera inmediata a la autoridad más próxima, y a la CIAA.*

**Respecto a los actores en el proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú. En donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿Actualmente tiene conocimiento de algún caso de accidentes de aviación comercial o general, coméntenos su experiencia por favor?

Un caso en particular del que tengo conocimiento, es el ocurrido el 18 de Noviembre del 2022, en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, donde una aeronave y un camión de bomberos impactaron en la pista principal del aeropuerto, durante el proceso de despegue de la aeronave y el desarrollo de un ejercicio de emergencias del aeropuerto, accidente en el cual murieron los tres bomberos a bordo del camión de bomberos. Este caso está siendo investigado por la CIAA-MTC, y sus conclusiones serán presentadas a la opinión pública mediante lo que se denomina Informe Final del accidente. Por otro lado, también se conoce que se instituyó una investigación a nivel Fiscal, la cual fue archivada al no encontrarse culpabilidad en los pilotos de la aeronave, denunciados inicialmente, señalándose en el archivamiento que habría otro tipo de culpables.

2. ¿Considera Ud., que, durante el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, se cuenta con la participación de los sujetos procesales, sobre todo en lo que respecta a la participación activa de los familiares y testigos?

Desde mi punto de vista, sin ser parte componente de un grupo de la PNP conformado para la investigación de accidentes de aviación comercial y aviación general, considero que, de alguna manera, no se cuenta con la participación de todos los sujetos procesales, es decir con todos aquellos que pudieran tener participación o involucramiento directo en los hechos, sea a nivel personal o a nivel organizacional de las empresas; así también, considero

que no hay una participación activa de los familiares y testigos, que permitirían el esclarecimiento de los hechos relacionados al accidente.

3. ¿Cuáles son los principales inconvenientes que se presentan durante el proceso de investigación de accidentes de aviación comercial y general, y de qué manera éstos influyen en el proceso?

Los principales inconvenientes que se presentan durante el proceso de investigación de accidentes de aviación comercial y general serían:

- Acceso limitado o negado a documentación que pudiese estar en manos de los responsables. Sin información relevante, completa, la investigación se encontrará sesgada, y probablemente más sujeta a presunciones o subjetividades.

- Disponibilidad de recursos para llevar a cabo la investigación: Humanos, Financieros, Materiales, Tecnológicos. Sin recursos no puede hacerse una investigación profesional, con fundamentos científicos.

4. ¿De qué manera el RMP en su condición de titular de la acción penal conduce el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir elementos de convicción para incriminar a los investigados?

Desconozco como desarrolla el Ministerio Público sus investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, o cual es el desenvolvimiento u organización de las actividades investigatorias del personal de apoyo a estas. Podría señalar que las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general deben ser realizadas obligatoriamente por personal que tenga características de idoneidad, conocimiento, experiencia, entendimiento, habilidad, capacidad, responsabilidad, competencia, entre otras. No se puede permitir que un incompetente (falta de competencia) inexperto o desconocedor determine el futuro de un proceso, en todo caso todo el proceso al final sería fallido.

5. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar la participación fiscal y policial que permita reunir elementos de convicción para determinar la responsabilidad de los involucrados?

La participación fiscal y policial podría verse mejorada mediante la intervención de personal debidamente capacitado, calificado y experimentado en investigación de accidentes de aviación, permitiendo de esta manera un proceso adecuado acorde a los estándares requeridos en transparencia, objetividad y justicia, para los procesos necesarios del Ministerio Público, judiciales o policiales.

La CIAA (Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación), en su Manual de Investigación de Accidentes, cuyo fin es buscar la seguridad de las operaciones aéreas, señala lo siguiente:

***CIAA - FINALIDAD DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN***

## 1.1 GENERALIDADES

*1.1.1 La única finalidad de toda investigación de accidentes o incidentes de aviación realizada con arreglo a las disposiciones del Anexo Técnico de la CIAA y del Anexo 13 de la OACI, es prevenir tales accidentes e incidentes. Asimismo, el Anexo 13 afirma que el propósito de las investigaciones no es asignar culpabilidades o responsabilidades. Todo trámite judicial o administrativo para atribuir responsabilidades o culpabilidades ha de ser independiente de cualquier investigación que se efectúe conforme a las disposiciones del Anexo Técnico de la CIAA, Anexo 13 y Manual de Políticas y Procedimientos de la CIAA.*

**Respecto al marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú en la investigación de accidentes de aviación civil, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿Considera Ud., que la normativa aeronáutica nacional e internacional establece claramente las funciones que realiza el personal involucrado en aviación, sobre todo en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

La investigación de accidentes de aviación civil, con el primordial fin de preservar la seguridad operacional y prevenir accidentes e incidentes, está señalada y regulada en la Legislación, Ley 27261 de Aeronáutica Civil y su Reglamento, cumpliéndose lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), correspondiendo a la CIAA la investigación

Respecto al marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú en la investigación de accidentes de aviación civil, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, las actividades de la PNP en apoyo en la investigación se encuentran reguladas en sus leyes y normas aplicables. Desconozco como se establecen las funciones y como se asignan responsabilidades en ese sentido, o que procedimientos sigue la Policía Nacional del Perú para la correcta realización de la investigación de un accidente o incidente de aviación.

2. ¿Considera Ud., que una débil normativa genera precedentes negativos para la investigación policial, por qué?

Definitivamente, una débil normativa en la Policía Nacional del Perú va a generar demasiados espacios de fallas, errores o disfunciones, sea de carácter procedimental o administrativo, peor aún de cuestiones netamente operativas, en una investigación. Si no se establece claramente en la normativa cuáles serán las funciones, responsabilidades, requerimientos u otros aspectos relevantes respecto a una investigación de accidente de aviación, así como los procedimientos a seguir, cualquiera hace cualquier cosa.

3. ¿Cómo perciben las víctimas y familiares sobre la labor de la DGAC - CIAA en casos de accidentes de aviación comercial o general, al respecto existen denuncias y/o quejas?

La DGAC y la CIAA son dependientes del MTC, pero independientes una respecto a la otra. En caso de haber quejas sobre cualquiera de estas oficinas debería dirigirse a un nivel superior, que sería el Vice Ministro de Transportes o en todo caso al Ministro de Transportes (MTC). Desconozco el nivel de queja que exista sobre estas dos oficinas, pero se puede percibir cierto disconformidad o descontento con su labor, por los trascendidos en los medios de comunicación o en la comunidad aeronáutica. Recientes accidentes han permitido visualizar las falencias en ambas, DGAC y CIAA, al punto que se considera la necesidad e inminencia de una reorganización de las mismas.

4. ¿Considera que una deficiente investigación de los accidentes de aviación genera impunidad e incrementa la percepción de inseguridad en los pasajeros? Sin lugar a dudas, digo que sí. Una deficiente investigación de los accidentes de aviación no solo genera impunidad o incrementa la percepción de inseguridad en los pasajeros, una deficiente investigación de los accidentes de aviación tiene efectos perjudiciales en todo sentido en contra de la seguridad de la aviación, ya que si los factores causales del accidente no son corregidos adecuadamente lo más probable es que un accidente de ese tipo vuelva a ocurrir. Si no desnudamos la verdad, estaremos desnudos en nuestra protección ante un nuevo evento.
5. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se puede realizar una adecuada investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

Hay muchas maneras en las que se pueden mejorar las investigaciones de los accidentes de aviación comercial y general en el Perú. Pero nombraré la primera y más importante: Que los accidentes sean investigados por personal idóneo en una CIAA que no dependa del Ministerio de Transportes, ya que esa relación de “compadrazgo” entre sus dependientes CIAA y DGAC obstruye toda objetividad, y además que se produce temores en los investigadores en toda oportunidad donde deben señalar las responsabilidades de su “papá MTC” quien les da el empleo.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name, possibly 'Rafael', written over a light-colored background.

## GUIA DE ENTREVISTA

**Nombre y Apellidos: CRNL. PNP. TITO GUEVARA TAFUR.**

**Cargo:** Piloto de helicóptero y experto aeronáutico policial con experiencia en investigación de accidentes aéreos.

**Edad 44 Sexo M Fecha 25AG023**

### FINALIDAD

La presente entrevista tiene como finalidad recoger información relacionada con la investigación que realiza la PNP en los casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú, la misma que será utilizada exclusivamente en la investigación y elaboración del proyecto de innovación sobre el tema, para la obtención de grado de magister en Gobierno y Políticas Públicas, en la Escuela de Posgrado de la PUCP.

#### A. Introducción:

1. ¿Qué tiempo laboro o viene laborando en la PNP?

25 AÑOS DE SERVICIO REALES Y EFECTIVOS

2. ¿Desde hace cuánto tiempo se encuentra relacionado a las funciones de aviación y a la investigación de accidentes de aviación?

DESDE EL AÑO 2001

**Respecto a la magnitud del problema en la deficiente investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de Julio del 2023.**

1. ¿A partir de su experiencia como piloto de helicóptero y experto aeronáutico policial con experiencia en investigación de accidentes aéreos ¿Alguna vez ha realizado una investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general en el Perú, en esta dependencia policial especializada? Si es así, ¿podría comentarnos su experiencia?

SI HE REALIZADO MUCHAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES, PERO SOLO CUANDO HAN OCURRIDO ESTAS CON AERONAVES DE LA DIRAVPOL. ESTAS SE HAN REALIZADO SIGUIENDO LAS NORMAS AERONAUTICAS Y LA GUIA DE PROCEDIMIENTOS QUE TIENE LA DIRAVPOL Y NO SON DE CARÁCTER PUNITIVO SOLO SON DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL, CON EL PROPOSITO DE QUE ESTOS ACCIDENTES

NO SE VUELVAN A REPETIR Y NO PARA ESTABLECER RESPONSABILIDADES. RESPECTO A LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL, LA FISCALIA LE VIENE DESIGNANDO A CUAQUIER UNIDAD POLICIAL PARA QUE INVESTIGUE, SIN INTERESARLE SI ESTA PUEDE HACERLO. MOTIVO POR EL CUAL TODAS ESTAS UNIDADES, ESPERAN EL RESULTADO DEL INFORME FINAL DE LA CIAA PARA PRONUNCIARSE. QUIERO INDICAR QUE LA DIRAVPOL CUENTA CON UNA GUIA DE PROCEDIMIENTOS PARA INVESTIGAR LOS ACCIDENTES DE AVIACION CON AERONAVES DE LA PNP PERO TAMBIEN SON SOLO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.

2. ¿Conoce Ud., cómo es la participación de la PNP y el MP durante las investigaciones por accidentes de aviación policial, comercial o general en el Perú?

POR NORMA LA PNP Y EL MP DEBEN DE TRABAJAR EN CONJUNTO PARA CUANDO HAY UN ACCIDENTE DE AVIACION CON MUERTOS O DAÑOS MATERIALES QUE INVOLUCRE A TERCEROS, PERO POR FALTA DE CONOCIMIENTOS PARA INVESTIGAR ESTOS SUCESOS, LA PNP Y EL MP NO TIENEN PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS Y SOLO SE BASAN EN LA INVESTIGACION REALIZADA POR LA ENTIDAD ENCARGADA DE LA AVIACION CIVIL, OSEA LA DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL (DGAC) ESTO POR FALTA DE CONOCIMIENTO DE AMBAS INSTITUCIONES Y EN CASO DE PNP Y FFAA DE IGUAL FORMA, DENUNCIANDO SOLO LOS HECHOS DE MUERTE Y DAÑOS OCASIONADOS A TERCEROS PARA QUE SEAN RESARCIDOS, MAS NO REALIZAN LA INVESTIGACION PROPIA DEL ACCIDENTE PARA ENCONTRAR LA CAUSA DEL ACCIDENTE Y PODER TOMAR LAS ACCIONES PENALES O CIVILES CORRESPONDIENTES.

3. De acuerdo a su experiencia en la labor o cargo que desempeña ¿Qué tan frecuentes son los accidentes de aviación policial, comercial o aviación general en el Perú?

LOS ACCIDENTES AEREOS EN GENERAL NO SON MUY FRECUENTES, EN VISTA QUE SE TRATA DE MINIMIZAR AL MAXIMO LOS RIESGOS POTENCIALES DE UN ACCIDENTE Y EVITAR QUE LA CADENA DE EVENTOS DE UN ACCIDENTE SE CORTE ANTES QUE SUCEDA, YA QUE EN LA OPERACIÓN DE UNA AERONAVE SE INVOLUCRAN MUCHOS ACTORES.

4. ¿Desde su experiencia, considera que las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general en el Perú, pueden ser realizadas por el personal

policial especializado en investigación criminal o personal especializado en prevención e investigación de accidentes de tránsito? ¿por qué?

NO, PORQUE ESTAS INVESTIGACIONES SON DISTINTAS Y COMPLEJAS Y SOLO PUEDEN SER REALIZADAS POR PERSONAL QUE HAYA HECHO EL CURSO DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS Y QUE TENGA EXPERIENCIA EN AERONAUTICA. QUIERO DECIR QUE LAS FF.AA Y LA PNP TIENEN ESCUELAS DE FORMACION AL RESPECTO Y QUE LA LEY DE AERONAUTICA CIVIL ESTABLECE LOS PROCEDIMIENTOS A SEGUIR PARA INVESTIGAR ESTOS TIPOS DE ACCIDENTES, EXISTIENDO MANUALES AL RESPECTO. SE INDICA QUE ESTAS INVESTIGACIONES COMPRENDEN FACTORES HUMANOS, METEOROLOGICOS, MECANICOS, OPERATIVOS, NORMATIVOS Y OTROS QUE INFLUYEN EN UN ACCIDENTE DE AVIACION.

5. ¿Cómo aviador tiene conocimiento de la legislatura o normativa aeronáutica que establece la investigación de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? Aparte de conocer las normas sobre aeronáutica, ¿qué otros conocimientos deberían tener un investigador de accidentes de aviación comercial y general?

QUE LA LEGISLATURA AERONAUTICA QUE ESTABLECE LA INVESTIGACION DE LOS ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL SON LA LEY DE AERONAUTICA CIVIL Y SU REGLAMENTO, LA CUAL ESTABLECE LAS FUNCIONES DE LA CIAA. SE INDICA QUE ESTAS NORMAS SE BASAN EN LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y SOLO BUSCAN DETERMINAR LAS CAUSAS DEL SINIESTRO PARA EVITAR QUE VUELVAN A OCURRIR. ASIMISMO, EL INVESTIGADOR DEBER SER:

SER PILOTO DE PREFERENCIA.

HACER UN CURSO DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES AEREOS  
CONOCIMIENTOS DE METEOROLOGIA AERONAUTICA,  
FRASEOLOGIA AERONAUTICA.

CONOCER LOS PROCEDIMIENTOS AERONAUTICOS VIGENTES DE  
LA ORGANIZACIÓN AEROPORTUARIA.

EXPERIENCIA EN AERONAUTICA.

CONOCER LOS PRINCIPIOS FISICOS Y TECNICOS QUE RIGEN EL  
VUELO Y EL FUNCIONAMIENTO DE LAS AERONAVES, LOS  
FACTORES HUMANOS QUE INFLUYEN EN LOS PILOTOS, LOS  
FACTORES AMBIENTALES Y CONDICIONES METEOROLOGICAS,  
LAS TECNICAS DE ANALISIS E INTERPRETACION ETC.

6. En su experiencia, ¿qué problemas existen para realizar una investigación de accidentes de aviación comercial y general? Y ¿de qué manera evitaría que el

proceso de investigación de accidentes de aviación no se realice adecuadamente?

LOS PROBLEMAS MAS IMPORTANTES SON: LA NO NOTIFICACION OPORTUNA Y COMPLETA DE LOS ACCIDENTES DE AVIACION POR PARTE DE LAS AUTORIDADES, LA DIFICULTAD PARA ACCEDER AL LUGAR DEL ACCIDENTE, ESPECIALMENTE SI OCURREN EN ZONAS REMOTAS, INHOSPITAS O EN CONDICIONES ADVERSAS, LA ALTERACION, CONTAMINACION O PERDIDA DE EVIDENCIAS, TREGISTROS O TESTIMONIOS QUE PUEDAN SER RELEVANTES PARA LA INVESTIGACION, LA INTERFERENCIA O PRESION DE OTRAS AUTORIDADES O INTERESES QUE PUEDAN AFECTAR LA INDEPENDENCIA, OBJETIVIDAD O IMPARCIALIDAD DE LA INVESTIGACION, LA FALTA DE RECURSOS HUMANOS, TECNICOS Y FINANCIEROS. ASIMISMO, REITERAN QUE PARA EVITAR QUE UNA INVESTIGACION NO SE REALICE ADECUADAMENTE, ETAS DEBEN SER REALIZADAS POR PERSONAL CAPACITADO Y CON EXPERIENCIA EN AVIACION, SIGUIENDO LAS NORMAS AERONAUTICAS INTERNACIONALES Y NACIONALES.

**Respecto al proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿conoce Ud., como se lleva a cabo el proceso de investigación que realiza la PNP y MP en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

TENGO CONOCIMIENTO QUE SOLO SE BASAN EN LA INVESTIGACION QUE HACE LA DGAC. YA QUE NO PUEDEN INVESTIGAR POR NO ESTAR CAPACITADOS. Y SI LO REALIZAN NO SIGUIEN LOS PROCEDIMIENTOS CORRECTOS ESTABLECIDOS EN LAS NORMAS AERONAUTICAS. SE INDICA TAMBIEN QUE CUANDO EL MP LE DISPONE A CUALQUIER UNIDAD POLICIAL QUE INVESTIGUE, ESTOS NUNCA SOLICITAN APOYO A LA DIRAVPOL.

2. **¿Existe trabajo coordinado y conjunto entre la PNP y el RMP que permita reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento de los hechos durante un accidente de aviación civil, de no ser así cuáles son las falencias? ¿ existen normativas o directivas interinstitucionales de actuación entre el MP y la PNP**

AL RESPECTO LA DIRAVPOL CUENTA CON UNA GUIA DE PROCEDIMIENTOS PARA INVESTIGAR LOS ACCIDENTES DE AVIACION CON AERONAVES DE LA PNP, ASIMISMO CUENTA CON

PERSONAL CAPACITADO Y CON EXPERIENCIA EN AVIACION. RESPECTO A SI EXISTEN DIRECTIVAS INTERINSTITUCIONALES ENTRE EL MP Y LA PNP, INDICO QUE NO EXISTE, PORQUE ESTOS DESCONOCEN DE COMO SE INVESTIGA UN ACCIDENTE DE AVIACION.

3. ¿Qué tan aplicable es la normativa y las directivas interinstitucionales de actuación PNP y MP en caso de investigaciones de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿considera que debería cambiarse o mejorarse la normativa? ¿en qué sentido?

A MI PARECER NO SON APLICABLES A ESTE TIPO DE ACCIDENTES, PORQUE NO ESTAN NORMADOS, EN TODO CASO TENDRA QUE ADECUARSE UNA NUEVA NORMATIVA AL RESPECTO CON EL ENTE ESPECIALIZADO EN AVIACIÓN YA SEA DE OFICIO O A SOLICITUD DEL MP.

4. ¿Durante la investigación de un accidente de aviación policial, comercial o general, existen normativas o directivas interinstitucionales de articulación o coordinación conjunta entre la PNP y la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA), de la DGAC-MTC?

HASTA DONDE TENGO CONOCIMIENTO NO EXISTE NINGUNA NORMATIVA QUE ARTICULE ESTE ASPECTO PENAL O CIVIL, YA QUE LA DOCTRINA DE LA INVESTIGACION EN ESTOS ACCIDENTES ES SABER QUE PASO PARA Q NO SE VUELVA A REPETIR SIN BUSCAR CULPABLES, A NO SER QUE SEA UN SABOTAJE, PERO DE IGUAL MANERA ASI SEA EL CASO NO EXISTE ARTICULACION ALGUNA.

5. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales en casos de accidentes de aviación policial o comercial, se cumplen con realizar todas las diligencias urgentes e imprescindibles que permitan reunir los elementos de convicción para el esclarecimiento del hecho delictivo? ¿por qué?

LA AVIACION POLICIAL SOLO INVESTIGA ACCIDENTES DE LA POLICIA Y SI REALIZA TODAS LAS DILIGENCIAS URGENTES E IMPRESCINDIBLES EN EL LUGAR DEL ACCIDENTES PARA DETERMINAR LAS VERDADERAS CAUSAS QUE PRODUJO EL ACCIDENTE. LOS ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL LO INVESTIGA LA CIAA DEL MTC, INDICANDOSE QUE ESTAS TAMBIEN REALIZAN LO MISMO, PERO CUANDO EXISTE UNA INVESTIGACION POLICIAL ORDENADA POR EL MINISTERIO PUBLICO A CUALQUIER UNIDAD DE LA PNP A NIVEL NACIONAL, SE INDICA QUE NO SE REALIZAN LAS DILIGENCIAS URGENTES E IMPRESCINDIBLES EN EL LUGAR

DE LOS HECHOS, DEBIDO A QUE DICHO PERSONAL NO ESTA CAPACITADO PARA HECERLO NI TIENE EXPERIENCIA TAMPOCO.

6. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones policiales por accidentes de aviación policial, comercial o general, se dan las facilidades para que el personal policial ingrese a las instalaciones de los aeropuertos o aeródromos a recopilar la información necesaria que ayude a determinar las verdaderas causas del accidente?

SOLO CUANDO SON ACCIDENTES PROPIOS DE LA PNP ENTRA PERSONAL POLICIAL DE LA AVIACION, SI SON ACCIDENTES DE CIVILES LO HACE LA DGAC ATRAVES DE SU JUNTA DE INVESTIGACION Y EN COORDINACION CON LOS AEROPUERTOS.

7. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar los procedimientos de investigaciones en casos de accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir de manera oportuna elementos de convicción a ser utilizados por la PNP y el RMP?

QUE LA DIRAVPOL INVESTIGUE ESTOS ACCIDENTES YA QUE TIENEN PERSONAL CAPACITADO Y CON LA EXPERIENCIA NECESARIO PARA HACERLO, ASIMISMO HAY PERSONAL SUFICIENTE. O EN TODO CASO LOS ENTES ENCARGDOS DE LA INVESTIGACION TENDRIAN QUE CONVOVAR A PERSONAL POLICIAL AERONAUTICO PARA DESLINDAR E INVERSTIGAR HECHOS QUE POR SU NATURALEZA NO LAS PODRIA REALIZAR OTRO EFECTIVO POLICIAL CARENTE DE ESTA ESPECIALIDAD.

**Respecto a los actores en el proceso de investigación de accidentes de aviación civil que realiza la Policía Nacional del Perú. En donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. En su experiencia ¿considera que la DIRAVPOL -PNP, cuenta con personal suficiente y debidamente capacitado para llevar a cabo las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general?

LA AVIACION POLICIAL CUENTA CON PERSONAL CAPACITADO Y CON EXPERIENCIA EN LA MATERIA, ASIMISMO EN LA CANTIDAD SUFICIENTE PARA REALIZAR INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL. FALTANDOLE TAL VEZ LA NORMA LEGAL Y UN EQUIPAMIENTO PARA DILIGENCIAR CIERTOS ASPECTOS PROPIOS DE LA INVESTIGACION QUE PODRIAN SER SUPERADO CON UN EQUIPO MULTIPLE DE INVESTIGACION PARA LA OBTENCION DE PRUEBAS DEL EVENTO.

2. ¿Durante el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación policial, comercial o general, se cuenta con la participación de los sujetos procesales, sobre todo en lo que respecta a la participación activa de los agraviados, familiares y testigos?

PARA EL CASO DE LOS ACCIDENTES POLICIALES Y CIVILES SIEMPRE SE BUSCA LA MAYOR PARTE DE SUJETOS PROCESALES (TESTIGOS) QUE PUEDAN INDICAR QUE PASO COMO PASAJEROS MECANICOS PILOTOS ETC

3. ¿Cuáles son los principales inconvenientes que se presentan durante el proceso de investigación de accidentes de aviación policial, comercial o general, y de qué manera éstos influyen en el proceso?

SON: EL POCO O NULO CONOCIMIENTOS EN AVIACIÓN DE PARTE DE LAS PERSONAS AJENAS A ESTE RUBRO. LA DIFERENCIA ENTRE LOS OBJETIVOS Y LOS PROCEDIMIENTOS DE LA INVESTIGACION TECNICA Y LA INVESTIGACION PENAL QUE PUEDEN GENERAL CONFLICTOS O CONTRADICCIONES. LA DEMORA EN LA ENTREGA DEL INFORME FINAL DE LA INVESTIGACION TECNICA QUE PUEDE RETRAZAR EL INICIO O EL AVANCE DE LA INVESTIGACION PENAL. LA FALTA DE COORDINACION O COOPERACION ENTRE LAS AUTORIDADES TECNICAS Y LAS AUTORIDADES JUDICIALES QUE PUEDEN DIFICULTAR EL ACCESO A LAS EVIDENCIAS Y LOS PERITAJES NECESARIOS PARA SUSTENTAR LA DENUNCIA PENAL. LA IMPUNIDAD O LA FALTA DE SANCION ECECTIVA DE LOS RESPONSABLES DE LOS DELITOS COMETIDOS PRODUCTO DE UN ACCIDENTE DE AVIACION CIVIL. LA DIFICULTAD PARA LLEGAR AL LUGAR DONDE HA OCURRIDO EL ACCIDENTE, CLARO SI ESTE HA OCURRIDO EN ZONAS INHOSPITAS Y POR ÚLTIMO INDICAN LA FALTA DE PRSUPUESTO NECESARIO.

4. ¿conoce Ud., de qué manera el RMP en su condición de titular de la acción penal conduce el desarrollo de las investigaciones por accidentes de aviación comercial y general, que permita reunir elementos de convicción para incriminar a los investigados?

DESCONOSCO, YA QUE COMO DIJE ANTERIORMENTE SOLO SE BASAN EN LA INVESTIGACION HECHA POR LOS ENTES TECNICOS.

5. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se podría mejorar la participación fiscal y policial que permita reunir elementos de convicción para determinar la responsabilidad de los involucrados?

SE MEJORARIA CUANDO PARTICIPE LA DIRAVPOL O EN TODO CASO CUANDO SE CONFORME UN EQUIPO MULTIDISCIPLINARIO

PARA TAL FIN CON PARTICIPACION DE PERSONAL ESPECIALIZADO EN LA MATERIA.

**Respecto al marco legal que actualmente viene utilizando la Policía Nacional del Perú en la investigación de accidentes de aviación civil, en donde estén involucrados aeronaves que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú, desde el año 2003 al 31 de julio del 2023.**

1. ¿Considera Ud., que la normativa institucional establece claramente la responsabilidad de la función de investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú? ¿por qué sí o por qué no?

NO, PORQUE ESA NORMATIVA FUE HECHA ANTES DE QUE LA POLICIA TUVIERA UNA RAMA ESPECIALIZADA EN AVIACION.

2. ¿Considera Ud., que una débil normativa genera precedentes negativos para la investigación policial, por qué?

AL NO ESTAR CALIFICADOS Y ESPECIALIZADOS GENERA DISCREPANCIA Y PODRIA GENERAR PRECEDENTES NEGATIVOS.

3. ¿Considera que una deficiente investigación de los accidentes de aviación genera impunidad e incrementa la percepción de inseguridad en los pasajeros?

CLARO QUE SI.

4. ¿De acuerdo a su experiencia, de qué manera se puede realizar una adecuada investigación en casos de accidentes de aviación comercial y general en el Perú?

QUE LA DIRAVPOL INVESTIGUE ESTOS TIPOS DE DELITOS EN EL PERU O QUE SE CREE UNA COMISION MULTIDISCIPLINARIA ENTRE DIVERSAS UNIDADES ESPECIALIZADAS PARA INVESTIGAR ESTOS DELITOS DONDE PARTICIPE LA DIRAVPOL, HOMICIDIOS E INVESTIGACIÓN CRIMINAL Y EL MP. O TAMBIÉN QUE SE CONTRATE PERSONAL CAS ESPECIALISTAS O QUE SE IMPLEMENTE LA ESPECIALIDAD DE AERONÁUTICA EN LA PNP O POR ULTIMO SE CREEN CURSOS EN INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS DIRIGIDO A TODAS LAS UNIDADES POLICIALES.



CIP. N° 335489  
DNI. N° 43277925  
TITO GUEVARA TAFUR  
COMANDANTE PNP.

## ANEXO 08

### **HOJA DE RECOMENDACIÓN N° 001-2023-ENFPP-PNP.**

**ASUNTO :** Recomendación para la modificación del Artículo 20 del Reglamento de la Ley de la PNP, el cual consiste en agregarle la función de investigación de los accidentes de aviación civil a nivel nacional a la División de Seguridad Aérea de la DIRAVPOL.

**REF. :** Propuesta presentada en el trabajo de investigación del Crnl PNP Oscar ARONES CANOVA y el Crnl Luis TAFUR ROQUE, para obtener el grado académico de magister en la maestría de gobierno y política públicas de la PUCP, correspondiente al año 2023.

#### **I. ANTECEDENTE**

Con el documento de la referencia, el Coronel PNP Oscar ARONES CANOVA y el Coronel PNP Luis Alberto TAFUR ROQUE, con la finalidad de obtener el grado académico de Magíster en la Maestría de Gobierno y Políticas Públicas de la PUCP, correspondiente al año 2023, presentan el trabajo de investigación cuyo título es “ 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”. En dicho trabajo concluyen que la PNP actualmente viene realizando una deficiente investigación de los accidentes de esta naturaleza. En ese contexto, proponen que para reducir o minimizar esta deficiente labor de investigación, que viene ocurriendo a nivel policial, se le debe de asignar esta función de investigación de accidentes de aviación civil a nivel nacional, a la División de Seguridad Aérea (DIVSEGAER) de la Dirección de Aviación Policial (DIIRAVPOL). En vista que esta unidad de aviación, cuenta con personal policial capacitados para investigar accidentes aéreos, así como tienen experiencia en el campo aeronáutico. Motivo por el cual proponen la incorporación de esta función, en el Artículo 20 del Reglamento de la Ley de la PNP.

#### **II. SITUACIÓN/ANÁLISIS.**

**A.** La aviación civil en el Perú, viene a ser el conjunto de actividades aéreas, vinculadas al empleo de aeronaves de naturaleza civil, las mismas que realizan vuelos de aviación comercial y aviación en general. Estas actividades están reguladas por normas tanto internacionales como nacionales que emiten para tal efecto la Organización de Aviación Civil Internacional y Dirección General de Aeronáutica Civil. Toda actividad de aviación está expuestas a peligros, los cuales vienen a ser aquellas condiciones capaces de ocasionar un accidente o incidente o contribuir al mismo.

**B.** En este contexto, se define a un accidente de aviación civil, como un suceso de naturaleza catastrófica, en el cual participa una aeronave civil, pudiendo producir

muertes o lesiones a las personas o daños al equipo. En el Perú, cuando ocurre un accidente de esta naturaleza, el artículo Nro. 154.1 de la Ley 27261 Ley de Aeronáutica Civil, establece que dicho evento catastrófico, es investigado, solo desde el punto de vista aeronáutico, por personal especializado en la materia denominado Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIIA). Dicha comisión es un órgano permanente e independiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil y es dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- C.** La investigación de un accidente de aviación tiene carácter público y toda investigación que realiza la CIIA tiene como único objetivo llegar a establecer cuáles fueron las causas que originó dicho accidente aéreo, esto con la finalidad de emitir las recomendaciones correspondientes a fin de que no vuelvan a ocurrir en el futuro accidentes con causas similares. Indicándose que dicha investigación no está orientada a establecer culpas o responsabilidades de tipo penal, civil o administrativo y es independiente de todo procedimiento de investigación que puedan realizar las autoridades judiciales o policiales peruanas, quienes efectúan su investigación de manera independiente al que realiza dicha CIIA. (artículo Nro. 154.1 de la Ley 27261 Ley de Aeronáutica Civil).
- D.** En este sentido y en vista que la Ley de Aeronáutica Civil, establece que estas investigaciones son de interés público y que el Ministerio Público y la Policía Nacional del Perú, pueden iniciar investigaciones independientes a las investigaciones que realizan estas juntas. Cuando vienen ocurriendo accidentes de esta naturaleza, en donde se hayan producido muertes o sean de gran trascendencia, así como por las circunstancias del suceso, han hecho presumir que se ha cometido un delito doloso o culposo, el Ministerio Público viene iniciando investigaciones paralelas, encargándole a la Policía Nacional del Perú que realice las investigaciones preliminares del caso. En este contexto se indica que le viene encargando a cualquier unidad policial para que investigue, en razón que a la fecha no se encuentra establecido en el Reglamento de la Ley de la PNP, cual es la unidad especializada que tenga como función la investigación de este tipo de accidentes. Algunos de estos ejemplos son:

  - 1. Accidente aéreo ocurrido el 18 de noviembre del 2022. Aquí el Ministerio Público le encargó a la División de Investigación de Accidentes de Tránsito de la PNP, que realice las investigaciones preliminares correspondientes, a pesar que esta unidad especializada no tiene tácitamente establecido en la normativa policial, la función de investigación de accidentes aéreos a nivel nacional. Que como se ha dicho son de naturaleza distinta a los accidentes de tránsito.
  - 2. Accidente aéreo del 04 de febrero del 2022, en el departamento de Ica, donde un avión se estrelló cerca al aeródromo María Reiche en Nazca, falleciendo un total de 7 personas. En esta ocasión la Fiscalía dispuso que la Comisaría de turismo de Nazca realice la investigación policial.
  - 3. Accidente de aviación ocurrido el día 28 de julio del 2023 en el mar de Huanchaco del departamento de Trujillo. Una avioneta Cessna 172 de la empresa de aviación Juan Bielovucic, cayó al mar, falleciendo 01 pasajero

y 03 se encuentran desaparecidos. Según la DIVINCRI PNP de Trujillo, el Ministerio Público viene realizando la investigación con apoyo de la Marina de Guerra del Perú.

- E.** Sobre lo arriba indicado, es menester precisar que la Dirección de Aviación Policial (DIRAVPOL), es una unidad especializada en aviación de la PNP, que actualmente cuenta con personal policial altamente capacitado, con experiencia en aeronáutica obtenida a lo largo de su carrera profesional e implementada con diferentes cursos de capacitación y especialización en investigación de accidentes aéreos. Sin embargo, no se le ha establecido por normativa policial, la función la investigación de accidentes de aviación civil a nivel nacional. En este sentido el Artículo Nro. 20 del Decreto Supremo Nro. 026-2017.IN Reglamento del D.L. Nro. 1267 Ley de la PNP, señala que la DIRAVPOL PNP, a través de la DIVSEGAER, solo tiene como función la de “establecer las causas de los accidentes de naturaleza policial, a fin de realizar las acciones correctivas necesarias y evitar que se repitan”.
- F.** Por lo tanto, tomando en consideración lo expuesto en los puntos precedentes y existiendo sustento técnico y profesional a fin de que la DIVSEGAER DIRAVPOL se encargue de la función de investigación de los accidentes de aviación civil a nivel nacional, cuando así lo disponga el Ministerio Público, en calidad de titular de la acción penal, se determina que es procedente dicha propuesta de modificación del Artículo 20 del Reglamento de la Ley de la PNP, mediante el cual se le agrega la función de investigación de los accidentes de esta naturaleza a la DIVSEGAER DIRAVPOL, por los fundamentos vertidos en el presente documento.

### **III. RECOMENDACIÓN**

Por los fundamentos expuestos, se permite **recomendar** que, para reducir o minimizar las deficientes investigaciones de los accidentes de aviación civil que viene realizando la Policía Nacional del Perú, se apruebe la presente hoja de recomendación, mediante el cual se modifica el Artículo 20 del Reglamento de la Ley de la PNP, consistente en agregarle la función de investigación de los accidentes de aviación civil a nivel nacional a la DIVSEGAER DIRAVPOL. Dicha función que se agregará, textualmente será:

“La División de Seguridad Aérea se encargará de investigar y denunciar, bajo la conducción jurídica del fiscal, los accidentes de aviación civil a nivel nacional con consecuencias fatales, siempre que revistan connotación o sean complejas. Con autorización expresa del comandante General de la PNP. Para tal efecto la DIRAVPOL ante la ocurrencia de un accidente activará una Junta de Investigación de Accidentes Aéreos, el cual se encargará de investigar dichos accidentes, pudiendo convocar cuando sea necesario a otras unidades especializadas de la PNP u organismos especializados en aviación”.

**DECISIÓN**

APROBADO	
DESAPROBADO	



OA - 295142  
OSCAR ARONES CANOVA  
CORONEL PNP



OA -298667  
LUIS ALBERTO TAFUR ROQUE  
CORONEL PNP



# PROYECTO DE GUIA DE PROCEDIMIENTOS PARA LAS JUNTAS DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL DE LA DIRECCION DE AVIACIÓN POLICIAL

---

## I. OBJETO

Establecer normas y procedimientos a seguir para la realización de las investigaciones de los accidentes de aviación civil que ejecuta el personal de la Dirección de Aviación Policial, cuando, por disposición fiscal, investigue estos tipos de accidentes, con la finalidad de determinar las causas y efectuar la denuncia correspondiente ante el Ministerio Público para determinar las responsabilidades penales, civiles y administrativas, de los presuntos infractores, si es que lo hubiera. Asimismo, establece las funciones, atribuciones y requisitos para ser miembro de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC).

## II. FINALIDAD

Contar con un documento normativo que establezca los procedimientos a seguir por el personal policial de la DIRAVPOL y/ otras unidades policiales, que integren una Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil. Este personal será responsable de determinar las causas que dieron origen a estos accidentes con la finalidad de poder determinar las responsabilidades penales, civiles o administrativas, si es que los hubiera, cuando por disposición fiscal se disponga la investigación de estos tipos de accidentes a la Policía Nacional del Perú.

## III. ALCANCE

- A. Policía Nacional del Perú
- B. Dirección de Aviación Policial.
- C. Personal policial de la DIRAVPOL encargado de realizar este tipo de investigaciones.
- D. Personal de la PNP de otras unidades policiales, que por necesidad de la investigación apoya a la Dirección de Aviación Policial en el desarrollo de este tipo de investigaciones.

## IV. BASE LEGAL

- A. Constitución Política del Perú
- B. Convenios Internacionales de Aviación
- C. Decreto Legislativo Nro. 1267 Ley de la Policía Nacional del Perú.
- D. Decreto Legislativo Nro. 957 Nuevo Código Procesal Penal.
- E. D.S. Nro. 026-2017-IN Reglamento de la Ley de la Policía Nacional del Perú.
- F. Ley de Aeronáutica Civil Nro.27261 del 10MAY00 y su reglamentación DS. Nro.050 2001-MTC.
- G. Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP).

## **V. GENERALIDADES**

- A. La Aviación Civil en el Perú, viene a ser el conjunto de actividades aéreas, realizadas por las empresas y/ líneas aéreas comerciales que realizan aviación comercial y aviación general en el Perú. Estas actividades aéreas, esta sujetas a las normas y disposiciones establecidas en la Ley de Aeronáutica Civil del Perú y su Reglamento. La ejecución de estas actividades aéreas está sujetas a peligros, los cuales vienen a ser aquellos factores o condiciones que pueden ocasionar un accidente o contribuir al mismo.
- B. Los accidentes de aviación civil, de conformidad a lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil Peruana, son investigados por una Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, el cual es un equipo multidisciplinario que se conforma ante la ocurrencia de un accidente de aviación civil y depende del ministro de Transportes y Comunicaciones del Perú. Esta comisión tiene como única finalidad determinar las causas del mismo, emitiendo las recomendaciones del caso, a fin de que no vuelvan a ocurrir accidentes de aviación con causas similares y no tiene como finalidad, determinar responsabilidades de ningún tipo.
- D. La Ley de Aeronáutica Civil del Perú, establece que las investigaciones que realizan estas juntas, son independientes de las investigaciones que pueden realizar las autoridades policiales y judiciales en el Perú, con la finalidad de determinar las responsabilidades penales, civiles o administrativas de los presuntos infractores de estos accidentes, si es que lo hubiera. En este contexto el Ministerio Publico, como titular de la acción penal, cuando han ocurrido accidentes de aviación civil, en donde se hayan producido muertes o sean de gran magnitud, viene iniciando investigaciones preliminares, encargándole a la Policía nacional del Perú, la realización de las acciones de investigación correspondiente. En este orden de ideas, en vista que esta función recae en la Dirección de Aviación Policial, de conformidad a lo establecido en el D.S. Nro. 026-2017-IN Reglamento de la Ley de la Policía Nacional del Perú, se establece la presente Guía de procedimientos, a fin de que sirva como instrumento normativo que establezca los procedimientos a seguir para investigar y denunciar estos tipos de accidentes.

## **DISPOSICIONES GENERALES**

### **A. CONFORMACION Y NOMBRAMIENTO DE LA JIA**

- 1. Anualmente se nombrará DOS (02) Juntas de Investigación de Accidentes de Aviación Civil mediante Resolución Directoral firmada por el director de Aviación Policial, las cuales permanecerán en estado de alerta, las mismas que serán activadas, cuando el Ministerio Publico le designe a la Dirección de Aviación Policial, la

- realización de las acciones de investigación correspondiente, ante la ocurrencia de un accidente de esta naturaleza.
2. El personal de la JIAAC para su identificación deberá recoger los chalecos de la Oficina de DIVSEAER con cargo a devolución al término de la Investigación.
  3. El presidente de la JIAAC será responsable de coordinar con los órganos encargados de la DIRAVPOL PNP, el Ministerio Público, el Ministerio de Transportes y comunicaciones del Perú, otras unidades especializadas de la PNP y/ organismos especializados de aviación, si es que es necesario, para el traslado inmediato al lugar del accidente, a fin de realizar las acciones de investigación correspondiente.
  4. La JIAAC deberá elaborar un informe preliminar de los hechos acontecidos en el accidente, así como el avance de las investigaciones en un plazo no mayor de TREINTA (30) días de la fecha del accidente, así mismo la JIAAC debe culminar la investigación dentro de los TRESCIENTOS SESENTA Y CINCO (365) días calendario a partir de la fecha en que inicio la investigación, confeccionando el “Informe Final” con la finalidad de comunicar al Ministerio Público de los resultados de las investigaciones policiales.
  5. Las Juntas de Investigación de Accidentes de Aviación Civil deberán trabajar a tiempo completo mientras dure la investigación respectiva, a fin de poder dar cumplimiento a los plazos establecidos en la presente Guía de Procedimientos. Si durante la investigación, la JIAAC necesite un mayor tiempo para culminar los estudios técnicos de unidades especializadas (fabricante, mantenimiento etc.) u otras razones, los presidentes de estas Juntas podrán solicitar al DIRECTOR DIRAVPOL y al Ministerio Público, el plazo que estime necesario.
  6. La presente Guía de Procedimientos será revisada anualmente por las JIAAC que finalizan su periodo y propondrán al Comando de la PNP las modificaciones que hagan más eficiente y eficaz el cumplimiento de las funciones que son de competencia de las JIAAC.
  7. De acuerdo a la Resolución Directoral firmada por el Director de Aviación Policial las Juntas de Investigación de Accidentes estarán conformadas por nueve (09) integrantes de acuerdo a los siguientes detalles:

**Presidente:** Un Oficial Superior Piloto en el grado de Coronel o Comandante nombrado por el Director de la Aviación Policial.

**Vocal Investigador:** Un Oficial Superior Piloto que haya seguido el Curso de Investigación o Prevención de Accidentes.

**Vocal Piloto:** Un Oficial Piloto con experiencia.

**Vocal de Mantto.:** Un Oficial Piloto de Prueba, un Oficial Administrador de Mantenimiento o un Oficial con experiencia en el Comando de un Escuadrón de Mantenimiento.

**Oficial PREVAC:** Un Oficial Piloto calificado en Administración de Seguridad Aérea y/o Prevención de Accidentes.

**Vocal de sanidad:** Un Oficial, Suboficial, o Especialista de Sanidad con conocimiento en Aeronáutica.

**Secretario:** Un Oficial subalterno nombrado.

**Personal Auxiliar:** Un Técnico o Suboficial con la Especialidad de fotógrafo y/o calificado en programas informáticos Windows y Photoshop etc. de acuerdo a las necesidades de la investigación.

**Mecánico aeronáutico:** técnico o suboficial con especialidad en la línea de motores y su funcionamiento.

## **B. ATRIBUCIONES, FUNCIONES Y OBLIGACIONES DE LA JIAAC.**

### **1. ATRIBUCIONES:**

- a) Investigar cada caso según su naturaleza.
- b) Decidir y/o recomendar las acciones del caso.
- c) Solicitar a cualquier Sub-Unidad DIRAVPOL las facilidades del caso, a fin de cumplir con la finalidad que se persigue, así como contar con los servicios de peritos en el área sobre investigación de accidentes, si el caso lo amerita.
- d) Inmovilizar la(s) aeronave(s) accidentada(s) y solicitar inmediatamente toda la documentación del personal y aeronaves comprometidas, previa coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.
- e) Los miembros de las Juntas de Investigación están autorizados para obtener la información que necesiten de cualquier fuente, sea dentro o fuera de los organismos de la PNP, previo conocimiento del presidente de la Junta respectiva.
- f) Podrá solicitar la participación de otras unidades policiales de investigación de la PNP así como a organismos especializados de aviación a nivel nacional e internacional.
- g) Remitir ante el Ministerio Público el informe final, conteniendo el resultado de las investigaciones efectuadas, procediendo a denunciar a los presuntos infractores, si es que los hubiera.

### **2. OBLIGACIONES:**

- a) No hacer prejuicios sin antes haber culminado la Investigación.
- b) No divulgar a nadie los avances de la Investigación
- c) Ser objetivos y técnicos eliminando la subjetividad.
- d) Determinar las verdaderas causas del accidente a fin de poder determinar las responsabilidades penales, civiles o administrativas de los infractores, si es que lo hubiera.
- e) Emitir el Informe final de la JIAAC ante el Ministerio Publico, de acuerdo al formato establecido.

### **3. FUNCIONES:**

#### **a) DEL PRESIDENTE**

- 1) Organizar y conducir la investigación
- 2) Disponer la inmovilización de los restos de la aeronave accidentada en el lugar de los hechos, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio Publico.
- 3) Determinar las áreas que deben ser investigadas.
- 4) Coordinar y controlar las actividades de todos los miembros.
- 5) Convocar y presidir las sesiones.
- 6) Determinar y gestionar la ayuda de otros organismos o la participación de los Grupos Especializados.
- 7) Convocar a otras unidades especializadas de aviación de la PNP en caso necesario, así como organismos especializados de aviación a nivel nacional e internacional.
- 8) Constatar el cumplimiento de las funciones de cada miembro de la JIAAC.
- 9) Reunir periódicamente a los miembros titulares y suplentes a fin unificar y revisar los procedimientos a emplearse en caso de accidentes, de acuerdo a las disposiciones vigentes.
- 10) Cumplir con la remisión de los informes en los plazos establecidos.
- 11) Comunicar al Ministerio Publico, los resultados de las investigaciones finales, denunciando a los presuntos infractores, si es que lo hubiera.

#### **b) DEL VOCAL INVESTIGADOR**

- 1) Examinar las pruebas, restos o indicios minuciosamente.
- 2) Recolectar y remitir muestras de combustible y lubricantes para el análisis correspondiente.
- 3) Tomar las declaraciones a todos los testigos o personas que tengan conocimiento de cualquier aspecto del accidente.
- 4) Preservar los restos o pruebas hasta que la investigación termine.
- 5) Confeccionar el croquis de la dispersión de restos de la aeronave, en el lugar del accidente.

- 6) Realizar la reconstrucción del accidente, estableciendo la trayectoria o patrón del vuelo, maniobras, ángulos de impacto.
- 7) Revisar y analizar los procedimientos de supervivencia empleados.
- 8) Participar activamente en las sesiones de la Junta.
- 9) Presentar y sustentar las evidencias, estableciendo las causas del accidente y las recomendaciones que tuvieran lugar.
- 10) Cumplir cualquier otra labor del proceso que le asigne el presidente de la Junta.

**c) DEL VOCAL PILOTO**

- 1) Obtener y analizar el récord individual de cada tripulante.
- 2) Gestionar y analizar el informe de las condiciones meteorológicas existentes en el momento del accidente.
- 3) Registrar y analizar los datos de factores de carga, estiba, parámetros operacionales y performances.
- 4) Obtener y analizar el récord de las comunicaciones efectuadas entre la aeronave y las estaciones de control de tránsito aéreo.
- 5) En estrecha coordinación con el Oficial Investigador, realizar la reconstrucción del accidentes, trayectorias o patrón de vuelo, maniobras, ángulo de impactos, otros.
- 6) Analizar los **POVs**, lista de chequeos y manuales de operación.
- 7) Presentar y sustentar las evidencias encontradas, así como las recomendaciones que tuvieran a lugar.
- 8) Participar activamente en las sesiones de la Junta.
- 9) Participar en el proceso de las declaraciones de los testigos y protagonistas de los accidentes.
- 10) Cumplir cualquier otra labor del proceso que le asigne el presidente de la Junta.

**d) DEL VOCAL DE MANTENIMIENTO**

- 1) Reunir toda la documentación técnica y de mantenimiento de la aeronave accidentada.
- 2) Emitir un Informe Técnico de Mantenimiento de la(s) aeronave(s).
- 3) Registrar los daños de la aeronave accidentada, del material en general o de la propiedad privada.
- 4) Realizar el estudio minucioso de los boletines técnicos, mantenimiento retrasado, historiales de la aeronave, motores y accesorios.
- 5) Participar activamente en las sesiones de la Junta.
- 6) Coordinar y asesorar el tomado de fotografías.

- 7) Presentar y sustentar las evidencias encontradas en el área de su responsabilidad y las recomendaciones o acciones a tomar que tuvieran lugar.
- 8) Cumplir cualquier otra labor del proceso que le asigne el presidente de la Junta.

**e) DEL VOCAL DE SANIDAD**

- 1) Gestionar y analizar los historiales médicos del personal involucrado en el accidente.
- 2) Obtener el resultado de las autopsias de las víctimas.
- 3) Extraer y remitir las muestras de los órganos de las víctimas para los exámenes patológicos respectivos.
- 4) Obtener el resultado de las muestras de sangre de la tripulación.
- 5) Revisar el equipo personal de los tripulantes y accesorios de seguridad de los mismos (asientos arneses, etc.).
- 6) Participar en las sesiones de la Junta, asesorando personalmente en el aspecto factor humano.
- 7) Presentar y sustentar las evidencias encontradas, sugiriendo las recomendaciones convenientes.
- 8) Registrar los daños personales de los tripulantes, del personal o de personas ajenas a la Policía Nacional.
- 9) Cumplir cualquier otra labor del proceso que le asigne el presidente de la Junta.

**f) DEL OFICIAL DE SEGURIDAD AEREA (PREVAC)**

- 1) Orienta la Investigación de la Junta en busca de las causas verdaderas que ocasionaron el accidente, a fin de poder determinar las responsabilidades penales, civiles o administrativas de los presuntos infractores, si es que lo hubiera.
- 2) Cumplir cualquier otra labor del proceso que le asigne el presidente de la Junta.

**g) DEL SECRETARIO**

- 1) Gestionar lo relacionado a transporte, alojamiento, racionamiento y otros, para los miembros de la Junta, cuando sea necesario.
- 2) Gestionar los implementos de Oficina necesarios para las sesiones y confección de los informes.
- 3) Llevar el archivo y trámite documentario de la Junta.
- 4) Redactar el Acta de cada sesión que realice la Junta.
- 5) Preparar toda la documentación para el Legajo del Informe Final.
- 6) No tendrá voz ni voto en las sesiones de la JIAAC.

- 7) Cumplir cualquier otra labor del proceso que le asigne el presidente de la Junta.

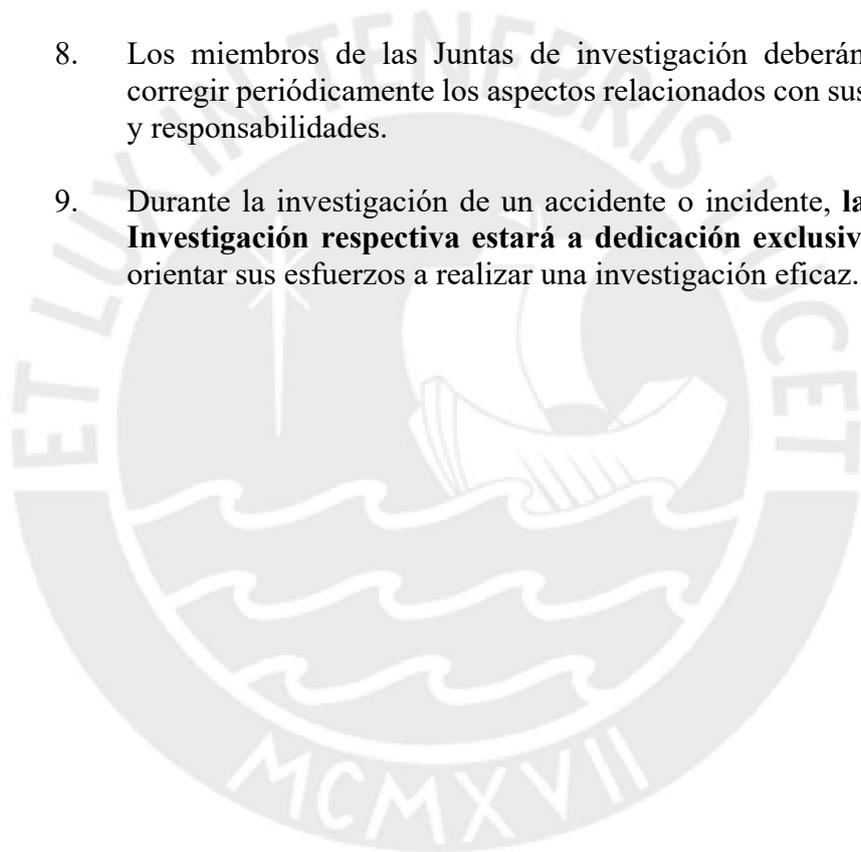
**h) DEL PERSONAL AUXILIAR (FOTOGRAFO)**

- 1) Mantener el equipo fotográfico o de filiación en óptimas condiciones.
- 2) Tomar fotografías y filmar, así como su correspondiente proceso de revelado y copiado.
- 3) No tendrá voz ni voto en las sesiones de la JIAAC.
- 4) Cumplir cualquier otra labor del proceso que le asigne el presidente de la Junta.

**C. DISPOSICIONES ESPECÍFICAS.**

1. La División de Seguridad Aérea brindará la asesoría y el apoyo necesario a las Juntas de Investigación de Accidentes de Aviación civil, cuando esta sea solicitada por el presidente.
2. La División de Seguridad Aérea es la encargada de activar la JIAAC, cuando por disposición fiscal, se disponga a la Dirección de Aviación Policial, las acciones de investigación correspondientes ante la ocurrencia de un accidente de aviación civil en el Perú.
3. Las Juntas de Investigación de Accidentes de Aviación Civil contarán con Miembros Suplentes, los que integrarán las mismas en caso de ausencia o imposibilidad justificada de los titulares.
4. Los integrantes de las JIAAC deberán constituirse al lugar del accidente inmediatamente tan pronto tenga conocimiento de la misma, haciendo las coordinaciones necesarias para cumplimiento a lo que está normando.
5. Para los casos en que la amplitud de la investigación exija el contar con mayor número de personal para esta actividad, el presidente de cualquier Junta, podrá solicitar el personal necesario para conformar los grupos especializados, tales como:
  - Grupo de coordinación
  - Grupo de registro de mantenimiento e inspección
  - Grupo de plantas poder, sistemas de alimentación y lubricación.
  - Grupo de equipos de rescate, salvamento y contra incendio.
  - Grupo electrónico.
  - Grupo de sistemas
  - Grupo de estructuras
  - Grupo de ingeniería.
  - Grupo de instalaciones.
  - Grupo de meteorología.

- Grupo de sanidad.
  - Grupo de seguridad.
  - Grupo de inteligencia.
  - Grupo de factores humanos
  - Otros.
6. Para los casos de investigación de accidentes de aviación civil en territorio extranjero, deberá tenerse en consideración los Convenios Internacionales existentes.
  7. En el caso que cualquier miembro de las Juntas de Investigación sea pariente consanguíneo del personal comprometido en el accidente o incidente hasta el 4to. Grado o 2do. Grado de afinidad será remplazado por un miembro de otra Junta similar:
  8. Los miembros de las Juntas de investigación deberán revisar y corregir periódicamente los aspectos relacionados con sus funciones y responsabilidades.
  9. Durante la investigación de un accidente o incidente, **la Junta de Investigación respectiva estará a dedicación exclusiva**, a fin de orientar sus esfuerzos a realizar una investigación eficaz.



# ANEXO 10

## PROYECTO DE MANUAL DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL DE LA DIRAVPOL



### **Contenido**

## **CAPITULO I**

### **GENERALIDADES**

## **CAPITULO II**

### **JUNTA DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION**

2.1 constitución y estructura orgánica.....	74
2.2 organización de la JIAAC.....	74
2.3 legislación .....	75
2.4 financiación.....	75
2.5 personal.....	76
2.6 equipo.....	77
2.7 funciones y responsabilidades.....	78
2.8 gestión de la investigación.....	79
2.9 recolección y uso de pruebas .....	80
2.10 entrevistas y declaraciones.....	81

## **CAPITULO III**

### **PLANIFICACION DE LA INVESTIGACION**

3.1 Organización.....	82
3.2 Enlace con otras autoridades .....	82
3.3 Relación con los medios de comunicación.....	83
3.4 Protección de registros y grabaciones .....	84

## **PRESENTACION**

La aviación civil en el Perú, viene a ser el conjunto de actividades aéreas, las cuales son realizadas por las empresas y/o líneas aéreas peruanas, las mismas que llevan a cabo, aviación comercial y/o general, excluyéndose de estas, a las actividades aeronáuticas realizadas por la aviación militar y aviación policial. Toda actividad de aviación, está expuesta a peligros, los cuales vienen a ser aquellas condiciones inherentes a las actividades aéreas que pueden generar accidentes o incidentes, así como pueden contribuir al mismo.

Asimismo, las instituciones policiales que han incorporado el servicio aéreo en la optimización de sus capacidades también han venido atravesando por una serie de hechos o eventos que han enlutado a la familia policial, pese a que la Dirección de Aviación Policial es una unidad especializada que cuenta con personal altamente capacitado en el Perú y el extranjero.

Frente a esta situación la DIRAVPOL PNP, ha venido capacitando y especializando al personal de pilotos y tripulantes aéreos en investigación de accidentes aéreos desde hace más de 30 años y que actualmente vienen investigando estos eventos de naturaleza catastrófica solamente para aeronaves de matrícula policial. Sin embargo, consideramos que previa capacitación, los pilotos y tripulantes aéreos de la DIRAVPOL PNP, pueden desarrollar investigaciones en aeronaves de matrícula comercial dada su experiencia.

Habiéndose notado la problemática existente relacionada a la competencia funcional de la investigación de accidentes de aviación de naturaleza civil. El presente Manual contendrá información importante sobre los procedimientos y planificación para que la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación de la DIRAVPOL PNP pueda realizar adecuadamente las diferentes actividades funcionales y específicamente para casos de investigación de accidentes de aviación de naturaleza civil.

## **CAPITULO I**

## **GENERALIDADES**

El objeto del presente manual es procurar que se cumplan con uniformidad las normas y proporcionar información y orientación acerca de los procedimientos, métodos y técnicas que pueden emplearse en las investigaciones de accidentes de aviación que la JIAA establece. Como la complejidad de las investigaciones varían de un caso a otro, este manual no considera todas las eventualidades, pero sí se han incluido las técnicas y procedimientos más comunes.

La finalidad de toda investigación de accidentes de aviación realizada con arreglo a los procedimientos de investigación es determinar a los verdaderos responsables del hecho. Es decir, asignar culpabilidades o responsabilidades. Este trámite judicial o administrativo ha de ser independiente de cualquier investigación que se efectúe conforme a las disposiciones del Manual de Políticas y Procedimientos de la CIAA.

Los accidentes de aviación son evidencia de los peligros o deficiencias que existen en el sistema aeronáutico. Toda investigación bien dirigida debería señalar no solo las causas inmediatas del accidente y las deficiencias innatas del sistema o factores contribuyentes al accidente. Si no, también la responsabilidad penal de los involucrados, así como otros peligros o deficiencias del sistema aeronáutico no relacionados directamente con las causas del accidente. En una investigación de accidente se hará énfasis en determinar las razones por las cuales sucedió el accidente y establecer los responsables.

El informe final, que se redacta al concluir la investigación, constituye el registro oficial de las conclusiones respecto del accidente.

## **CAPITULO II**

## **JUNTA DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL (JIAAC)**

### **2.1. CONSTITUCIÓN Y ESTRUCTURA ORGANICA**

Ante la ocurrencia de un accidente en territorio peruano, la DIRAVPOL PNP, dispondrá la instauración de una investigación sobre las circunstancias del mismo y comunicara a la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), a través de la División de Seguridad Aérea para que la investigación del accidente se realice de manera independiente de la DGAC y otras entidades que pudieran interferir con la realización u objetividad de la investigación.

La JIAAC llevara a cabo la investigación del accidente de forma estrictamente objetiva y totalmente imparcial. La JIAA ejercerá su autoridad en la ejecución del proceso de investigación de tal forma que la haga inconvencible a la injerencia o presión política o de otra índole. La JIAA depende directamente del comandante General de la PNP (COMGEN-PNP)

En caso que la JIAA, conforme equipos de investigación con especialistas en temas de investigación de accidentes, estos deberán responder a los requerimientos de apoyo en las investigaciones bajo la autoridad del Investigador encargado durante toda la investigación. La JIAA tomara previsiones y realizara las coordinaciones que sean necesarias con el COMGEN y este a su vez con el Señor ministro del interior, a fin de minimizar probables inconvenientes contra el personal especialista cedido, en caso que el informe final de investigación se contraponga a la investigación técnica realizada por la CIAA-MTC.

### **2.2 ORGANIZACIÓN DE LA JIAAC**

Dirección de Aviación Policial

División de Seguridad Aérea

Departamento de Seguridad Operacional

- Sección de gestión de la seguridad operacional
- Sección de prevención e investigación de accidentes }
- **Sección de investigación de accidentes de aviación civil**

Departamento de Medicina Aeronáutica

- Sección de medicina aérea y salud ocupacional
- Sección de prevención de enfermedades aéreas y recuperación de personal

Departamento de Gestión de Riesgo de Desastres

- Sección de gestión de brigadas de búsqueda y rescate
- Sección de planificación y formulación de requerimientos

Departamento de Instrucción y Entrenamiento

- Sección de planificación y programación académica
- Sección de gestión de cursos extra institucionales

### 2.3. LEGISLACION

La constitución política del Perú, la ley de la PNP y su reglamento y la misma ley aeronáutica civil, establecen el marco normativo, que define los derechos y atribuciones para que la Policía Nacional del Perú realice investigaciones cuando se relacione a la pérdida de vidas humanas en un accidente de aviación, cuando así lo disponga el Ministerio público. Dentro de este marco normativo, se establece que la JIAAC, tenga acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves y al del lugar del accidente y control absoluto sobre los mismos, y tiene acceso inmediato e ilimitado a todos los elementos pertinentes sin tener que conseguir previamente el permiso de la DGAC o de otras autoridades. Los investigadores de accidentes deberían estar conscientes de que los accidentes de aviación pueden ser objeto no solamente de una investigación policial o judicial. sino también de alguna forma de investigación técnica, normativa, administrativa o disciplinaria. No obstante, los procedimientos de investigación de accidentes que la JIAAC establece, no se verán sujetos por trámites estipulados por la Ley de Aeronáutica y su Reglamento, que incluso, especifican la norma básica que mantiene

separada las investigaciones que realiza la CIAA de los trámites judiciales o administrativos.

El marco normativo dentro del cual se desenvuelve la JIAAC, tiene como procedimientos establecer que documentos e información obtenidos durante la investigación no deban hacerse públicos. Para proporcionar más garantías a este respecto, se estipula que los registros siguientes no se darán a conocer para fines que no sean la investigación:

Todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;

Todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave; Información de carácter médico o personal sobre personas involucradas en el accidente o incidente;

Registros de las conversaciones en el puesto de pilotaje y transcripciones de los mismos;

Registros y transcripciones de registros en las dependencias de control de tránsito aéreo;

Registro de imágenes del puesto de pilotaje y toda parte o transcripción de dichos registros; y

Opiniones expresadas en el análisis de la información, incluyendo la información de los registradores de vuelo.

#### **2.4. FINANCIACION**

La JIAAC dispone de presupuesto suficiente para disponer la ejecución de investigaciones de accidentes que estén dentro de sus atribuciones de acuerdo a lo establecido en este Manual y en su guía de procedimientos. Como resulta dificultoso, prever con precisión la cobertura económica que se necesita anualmente para la investigación de accidentes; se recurrirá a los explotadores a fin de coordinar las provisiones consideradas en sus coberturas de seguros, cuando se requieran fondos suplementarios, no previstos.

#### **2.5. PERSONAL**

La investigación de accidentes es labor especializada. Los investigadores de la JIAAC se encuentran habilitados para realizarlas. Sin embargo, la JIAAC podrá recurrir a personal calificado para instruirle en los métodos de investigación de accidentes antes de asignarle un caso real. Cuando esta clase de personal sea asignado a efectuar la investigación de un accidente, se le liberará de sus obligaciones ordinarias.

La investigación de un accidente de aviación es una tarea imponente, de magnitud casi ilimitada. En cuanto más casos participen los investigadores, más diestros serán. Al ir adquiriendo, experiencia pronto se dan cuenta de que la necesidad de aumentar sus conocimientos y perfeccionar sus especialidades no tiene fin. Si bien la instrucción es esencial, se observa que por lo general la destreza de los investigadores aumenta en proporción directa a su deseo de superación. Como el resultado de toda investigación

depende en gran parte de la habilidad y experiencia de los investigadores asignados a la misma, conviene que, en cada investigación, la JIAAC dispondrá que por lo menos uno de los investigadores tenga un nivel adecuado de experiencia.

Es fundamental que los investigadores de accidentes tengan experiencia práctica en aviación, ya que esto les permitirá desarrollar sus cualidades de investigador. Esta experiencia puede adquirirse como piloto profesional, como ingeniero aeronáutico, o como técnico de mantenimiento de aeronaves. Otros sectores especializados de la aviación que también podrían constituir una experiencia útil comprenden la administración, las operaciones, la aeronavegabilidad, los servicios de tránsito aéreo, la meteorología y los factores humanos. Puesto que las investigaciones de accidentes con frecuencia abarcan todas estas especialidades, es importante que los investigadores tengan una clara visión de la infraestructura aeronáutica y que conozcan cada uno de sus diferentes esferas. También les facilita el trabajo a los investigadores el tener algo de experiencia como piloto además de cualquier otra especialidad.

Todo investigador de accidentes necesita ciertos atributos personales, entre ellos la integridad e imparcialidad para anotar los hechos, tener capacidad analítica y ser perseverante en las averiguaciones, que a veces se realizan en condiciones enervantes, y tener tacto para tratar una gran variedad de personas que han sufrido la experiencia traumática de accidente de aviación.

Para desempeñar eficazmente sus deberes, los investigadores de accidentes de la JIAAC poseen poderes estatuidos adecuados, que comprenden tener autoridad en el sitio del accidente y custodia de la evidencia, el derecho de analizar cualquier cosa recogida y de recibir los documentos pertinentes. Sin embargo, estos poderes deben emplearse únicamente cuando sean necesarios y siempre con la mayor discreción. Los investigadores han de estar conscientes de que durante la fase inicial de la investigación su labor es esencialmente recoger información, lo cual se consigue mejor en un ambiente donde reine la cooperación.

## **2.6. EQUIPO**

La adecuada planificación y preparación resultan fundamentales para facilitar la rápida llegada de los investigadores al lugar del accidente y tienen considerable importancia para la eficiencia de la investigación. A este respecto, los investigadores de accidentes deberían tener su instrumental de trabajo y efectos personales que necesiten preparados y listos para que puedan partir sin demora alguna hacia el lugar del accidente.

Los accidentes pueden ocurrir en cualquier parte: en los aeropuertos, montañas, pantanos, bosques muy espesos, desiertos, etc. Frecuentemente hay que pasar contrariedades para llegar al lugar del accidente en zonas remotas, por lo que es importante que los investigadores estén en buena forma física y que el equipo de trabajo se seleccione teniendo presente las condiciones del terreno y el clima.

La indumentaria debe ser cómoda y ha de proteger contra las condiciones o elementos que se encuentren. Quizás se necesite ropa de reserva. De la indumentaria lo más esencial es un buen calzado, y vestimenta apropiada, y dependiendo del ambiente donde se realice la investigación que posea características impermeables que protejan del viento, además de gorros o cubrecabezas apropiados. Los investigadores deben calzar botas apropiadas

que protejan contra los peligros que pueden existir en el lugar del accidente. Concretamente, las botas deben ser resistentes a golpes y perforación para evitar lesiones a los pies por aplastamiento o pinchazos y además han de ser impermeables y resistentes a combustibles y ácidos. Las botas tipo “paracaidista” con suelas gruesas dan buen resultado como calzado para usos generales en terrenos difíciles; las botas de tipo “desierto” también resultan adecuadas en terrenos secos y accidentados. Asimismo, se debe contar con artículos de protección como filtros solares, gafas antirreflectoras y repelentes de insectos.

Antes de proceder al lugar del accidente conviene que los indicadores cuenten con víveres y equipo adecuados al terreno que han de cubrir (alimento, agua, botiquín de urgencia, tienda de campaña y artículos conexos, equipo de comunicaciones, etc.) y además deberían contar con un guía competente si necesitaran adentrarse en terreno silvestre o escabroso. Igualmente deberían preverse si necesitarán equipo especial (o sea motonieves y esquís) a fin de tener acceso inmediato a este tipo de equipo y que no tengan que esperar para conseguirlo. También conviene que estén familiarizados con el uso de dicho equipo.

El instrumental de trabajo del investigador debería incluir el equipo que le permita examinar la aeronave siniestrada, trazar los puntos del impacto y la ubicación de los restos, identificar las piezas y grabar las observaciones. La lista que se consigna en el Apéndice 1 de este capítulo proporciona orientación sobre el tipo de equipo que podía seleccionarse para constituir un instrumental de trabajo del investigador.

La preparación o actitud de la JIAAC no solo se basa en contar con legislación o reglamentos apropiados, rápido acceso a fondos suficientes y contar con investigadores adecuadamente experimentados y equipados, sino también en disponer de políticas, planes, procedimientos y guías de procedimientos necesarios para las investigaciones. No obstante, lo anterior, la JIAAC ha desarrollado la normatividad pertinente, de acuerdo a su experiencia y funciones, y ha previsto planes de contingencia ante eventualidades, en el caso de las investigaciones de accidentes importantes o complejos. La JIAAC, de manera permanente, evalúa, entrena e instruye sus competencias internas y cuenta con planes para adquirir recursos adicionales a efectos de compensar cualquier brecha de competencia.

## **2.7. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES**

### **División de Seguridad Aérea**

La División de Seguridad Aérea es la unidad orgánica responsable de planificar, organizar, ejecutar, controlar y evaluar todos los asuntos relacionados a la seguridad operacional, para neutralizar peligros potenciales de accidentes; asimismo, se encarga de la conformación e implementación de brigadas policiales para la atención oportuna frente a emergencias y desastres naturales. Depende de la Dirección de Aviación Policial y está a cargo de un Oficial Superior de Armas (Aviador Policial) de la Policía Nacional del

Perú en situación de actividad, en el grado de coronel o comandante. Entre sus diversas funciones se considera:

Se encargará de investigar y denunciar, bajo la conducción jurídica del fiscal, los accidentes de aviación civil a nivel nacional con consecuencias fatales, siempre que revistan connotación o sean complejas. Con autorización expresa del comandante General de la PNP. Para tal efecto la DIRAVPOL ante la ocurrencia de un accidente activará una Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), el cual se encargará de investigar dichos accidentes, pudiendo convocar cuando sea necesario a otras unidades especializadas de la PNP u organismos especializados en aviación”.

#### Recuperación e identificación de cadáveres

La policía está encargada de recuperar y posteriormente identificar restos humanos, cuando resulte práctico hacerlo, después de un suceso que ha provocado una muerte. Los procesos y procedimientos utilizados durante esta etapa de la investigación serán examinados rutinaria y estrechamente en todo procedimiento jurídico posterior. Este aspecto fundamental de una investigación formará parte del análisis primero dirigido a convenir una estrategia conjunta para avanzar la investigación.

La policía, por encargo de los fiscales, investiga posibles actividades delictivas y muertes que puedan surgir en un accidente de aviación. La investigación policial se refiere a la causa del accidente en la medida de que resultaría evidencia importante en toda investigación penal o de muertes. El foco de la investigación consiste en recoger pruebas respecto de la comisión de un delito, o que apunte o ayude a explicar las circunstancias que contribuyeron a los fallecimientos o los provocaron, con miras a evaluar si debería emprenderse un proceso penal o una investigación de accidente mortal.

La policía, los fiscales y los integrantes de la CIAA, en la realización de sus respectivas investigaciones, tendrán en cuenta las funciones y responsabilidades de las otras partes y cooperarán entre sí para asegurar que se cumplen los requisitos jurídicos de todas las partes. Esto tiene particular importancia con respecto a la recolección y conservación de la evidencia en el lugar del accidente, el subsiguiente examen y análisis de los elementos de prueba y las entrevistas a los testigos.

Es fundamental que la policía, los fiscales y las CIAA empleen el más alto nivel de conocimientos técnicos en la investigación. Conociéndose la experiencia de los investigadores de la CIAA, es necesario un trabajo conjunto en una investigación penal o de fallecimientos, ya que puede contribuir con técnicas forenses especializadas, incluyendo examen y análisis de impresiones y muestras.

En la mayoría de los casos, la policía será el primer elemento en llegar a la escena de un accidente y establecerá contactos, rápida y buena comunicación con la JIAAC y la CIAA pertinente, analizará toda operación de salvamento subsiguiente y recogerá y conservará las evidencias ante de la llegada del equipo de investigación.

## 2.8. GESTION DE LA INVESTIGACION

Todas las Partes harán todo lo posible por establecer y mantener enlace, comunicaciones y cooperación de buen nivel entre ellas a lo largo de sus respectivas investigaciones y trabajar conjuntamente según corresponda para lograr los mejores resultados para todos. La responsabilidad de conseguir esto recae en el representante superior de cada parte en el lugar del accidente. Cuando no resulte claro inicialmente si otra Parte tiene interés en llevar a cabo una investigación, debería tenerse en cuenta la posible participación de las otras Partes en la realización de cualquier investigación.

Las Partes deben tener una clara comprensión de sus respectivas funciones y responsabilidades en el lugar del accidente a efectos de asegurar la conservación de las mejores evidencias físicas.

### Antes de la llegada del equipo de investigación

Cuando cualquiera de las Partes tenga conocimiento de un accidente o incidente que probablemente exija la presencia de la policía o de la CIAA, dicha Parte se comunicará con los otras partes tan pronto como sea posible para informarles del accidente.

Debería otorgarse prioridad a la organización de atención médica apropiada para las víctimas y el traslado de las mismas, así como la identificación y protección del lugar del accidente. Una vez acordonado/protegido este, la policía debería mantener la seguridad del lugar hasta la llegada del equipo de investigación.

El lugar debería conservarse tanto como sea posible en el estado en que se encontró inmediatamente después del accidente. Si se considera necesario, a efectos de proteger las evidencias, trasladar elementos o afectar el lugar de cualquier modo, la policía debería, siempre que sea posible, notificar a la JIAAC y acordar las medidas que debe adoptar. Si no es posible analizar dichas medidas con la JIAAC, la policía debería informar a ésta tan pronto como sea posible acerca de las medidas adoptadas.

La policía puede establecer una lista inicial de testigos y sus detalles de contacto que puede compartirse con el equipo de la JIAAC a la llegada de éste.

### Después de la llegada del equipo de investigación

El personal de la JIAAC se identificará a la llegada y la policía del lugar debería informarles acerca de las medidas adoptadas antes de su llegada. La JIAA analizará y establecerá con la policía del lugar un plan de acción para llevar a cabo una investigación en el lugar del accidente.

Los integrantes de la JIAAC necesitarán acceder al lugar sin demora para permitir la identificación y protección de las pruebas percederas. La JIAAC establecerá las pruebas que resulten cruciales para una investigación del accidente aéreo que puedan ser necesarias para una investigación policial. También contarán con los conocimientos técnicos necesarios para recoger y trasladar rápidamente los elementos de evidencia física con el mínimo daño necesario.

Es importante que la policía del lugar, la JIAAC y la CIAA examinen el grado de conservación del lugar y la seguridad de éste durante toda la investigación. Si cualquier parte prevé retirarse del lugar, informará de ello a las demás partes. Esto es particularmente importante cuando la policía quiera retirarse, de modo que la CIAA pueda efectuar otros arreglos de seguridad antes de la partida de ésta.

Las Partes tendrán la responsabilidad principal por la Seguridad Operacional de su propio personal y de quienes trabajen bajo su dirección, pero es importante que todas las Partes cooperen y coordinen sus actividades a efectos de mantener la Seguridad Operacional del lugar del accidente.

## 2.9. RECOLECCION Y USO DE PRUEBAS

Cada Parte debería comunicar y convenir en un plan general para obtener pruebas a efectos de asegurar que todas las Partes permanecen informadas. Todas las Partes deberían adoptar medidas para aclarar sus respectivos intereses respecto de un elemento de prueba o indicio.

A este respecto, la JIAAC y la CIAA convienen en mantener un registro de todas las pruebas e indicios recogidos y de las medidas significativas adoptadas en el curso de su investigación que pueda compartirse en todo momento con la otra Parte, a reserva de restricciones jurídicas respecto de su divulgación.

Es fundamental que la JIAAC, los fiscales y la CIAA tengan en cuenta sus respectivos intereses al recoger y conservar pruebas e indicios del lugar del accidente, así como en todo examen o análisis subsiguiente de elementos de prueba.

Es fundamental que la JIAAC, los fiscales y la CIAA tengan en cuenta sus respectivos intereses al recoger y conservar pruebas e indicios del lugar del accidente, así como en todo examen o análisis subsiguiente de elementos de prueba.

A este respecto, es fundamental que la forma en que la CIAA recojan las pruebas en el transcurso de la investigación del accidente, tenga en cuenta los requisitos correspondientes relativos a la admisibilidad de las pruebas y la necesidad de corroborar cada hecho esencial en un caso penal.

Todas las pruebas recogidas por la JIAAC o por la CIAA deberían conservarse adecuadamente de modo que las otras partes puedan tener acceso a las mismas si es necesario y si están facultadas para hacerlo. Si una Parte desea eliminar algunas pruebas que posea y no esté claro si otra Parte tiene interés en la conservación de la misma, las Partes deberían consultarse antes de su eliminación para convenir en el mejor curso de acción.

Como regla general, la evidencia recogida por la JIAAC que exija más exámenes serán retenidas por esta junta o la fiscalía, que mantendrá el necesario registro de las pruebas. No obstante, cuando la CIAA no requiera, o parezca que no requiere llevar a cabo una investigación de un accidente, puede no ser necesario que se mantenga el mismo registro detallado de las pruebas.

Si la CIAA recoge y conserva evidencia documental, alcanzará normalmente con tener copia de estos documentos para los fines de la JIAAC y Fiscalía. Cuando la JIAAC tome posesión de la evidencia documental, se mantendrá el necesario registro de las pruebas.

Por consiguiente, cuando se recogen del lugar del accidente elementos de prueba esto debe hacerlo una sola persona en presencia de otra. Ambas personas deberían poder hablar sobre el proceso de recolección de pruebas y el registro de la recolección de pruebas debe ser mantenido por dos personas. A estos efectos, la JIAAC pueden proporcionar asistencia mutua o solicitar asistencia de la CIAA.

son igualmente importantes con respecto al examen o análisis de un elemento de prueba. Esto reviste particular importancia cuando el examen o análisis pueda resultar en la destrucción controlada del elemento; en este caso, otras Partes no tendrán la oportunidad de encargar un análisis independiente. Si esto se contempla, entonces debe consultarse a todas las Partes y brindarles la oportunidad de estar representadas durante el examen o análisis.

## **2.10. ENTREVISTAS Y DECLARACIONES**

La JIAAC puede ayudar a su propia investigación recopilando una lista de personas que hayan sido testigos del accidente o incidente, así como sus detalles de contacto.

La JIAAC debe llevar a cabo sus propias entrevistas independientes de las personas que considere apropiadas. La CIAA también llevará a cabo sus propias entrevistas independientes de los testigos. La JIAAC normalmente entrevistará a las personas antes que la CIAA lo haga, a efectos de obtener la relación más completa y real de los hechos. Las partes establecerán los enlaces apropiados para coordinar las entrevistas a testigos.

En el caso de que sea necesario formular una declaración pública, la JIAAC y la CIAA, consultarán mutuamente para asegurar la exactitud concreta de todo comunicado de prensa y, en la medida de lo posible, para coordinar las actividades correspondientes.

La JIAAC deberá formular el informe final de la investigación a fin de determinar tan pronto como sea posible la responsabilidad penal de los involucrados si es que resulta pertinente.

## CAPITULO III

### PLANIFICACION DE LA INVESTIGACION

#### 3.1. ORGANIZACION

Con el fin de llevar a cabo debidamente las investigaciones, los miembros, e investigadores de la JIAAC deben estar completamente preparados y deben contar con un plan de acción antes de la ocurrencia de un accidente. El Planeamiento Pre-Investigación es un plan de acción, que involucra múltiples elementos.

Para lograr su propósito, una investigación debe ser planificada y gestionada adecuadamente. La parte principal de una investigación de ser planificada de manera tal que los miembros del equipo de investigación sean conscientes de sus diversas tareas y que tengan las debidas calificaciones para poder llevarlas a cabo.

La investigación de un accidente que involucre una aeronave grande o compleja deberá requerir un gran equipo de investigadores para poder conducir la investigación de la manera más eficiente y expedita posible.

Cada lista de chequeo para cada evento deberá ser utilizada en conjunto con la guía para Investigaciones de Accidentes de aviación que se encuentra en este Manual de investigación de accidentes de aviación.

#### 3.2. ENLACE CON OTRAS AUTORIDADES

La JIAAC de la DIRAVPOL establece acuerdos con otras autoridades y agencias del Estado Peruano para mantenerse preparados en la eventualidad de un accidente aéreo. Información detallada concerniente a la participación y responsabilidad de cada agencia, para cada tipo de emergencia se encuentra contenida en Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc. 9137), Parte 7 – Planificación de Emergencia en los Aeropuertos. Aunque este manual trata principalmente con accidentes cerca de, o en un aeropuerto, el rol y la responsabilidad de cada agencia descritos en éste, también podrán ser utilizados cuando los accidentes ocurran en otros lugares.

La identificación de las víctimas es responsabilidad del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses del Ministerio Publico, y sus Técnicos, Peritos Forenses y Especialistas. El personal médico, tales como patólogos y dentistas forenses, deben ser conscientes de lo que se espera de ellos en el caso de ocurrir un accidente aéreo, incluyendo las autopsias y los exámenes toxicológicos. La JIAAC con antelación, podrá coordinar estas acciones con los especialistas médicos de manera que se faciliten dichos acuerdos.

La notificación a los parientes más cercanos es una labor muy sensible la cual tiene que ser planificada y llevada a cabo con mucho cuidado a fin de evitar errores como por

ejemplo una notificación múltiple o equivocada. En el Estado Peruano, la notificación a los parientes más cercanos debe ser hecha por los examinadores médicos o por la compañía afectada.

Aunque es reconocido que las circunstancias que envuelven a cada accidente son diferentes, la importancia de un debido planeamiento y del establecimiento de buenos enlaces con otras autoridades, deberá enfatizarse, en particular con CIAA, los bomberos, los servicios de búsqueda y rescate, la fiscalía, el sistema nacional de defensa civil, etc.

La JIAAC probablemente tendrá que depender de la asistencia de otras organizaciones civiles y militares que puedan proporcionar instalaciones, equipo y personal adicional, por ejemplo, helicópteros, grúas y maquinarias, detectores de metal, equipos de comunicación y buzos. Es importante que la maquinaria pesada, como las grúas, bulldozers o helicópteros de carga se encuentren fácilmente disponibles. En algunos casos se tendrá que organizar una expedición a gran escala, lo que requerirá logística adicional (transporte, alimentación, alojamiento, etc.).

### 3.3 RELACION CON LOS MEDIOS DE COMUNICACION

Todos los grandes accidentes de aviación y la mayoría de los accidentes pequeños, generan un alto grado de interés del público y los medios de comunicación. Una buena relación con los medios de comunicación es por lo general un recurso para la investigación. Podría ser necesario el conseguir la cooperación de los medios de comunicación locales en retener los detalles precisos de la ubicación de un accidente de aviación hasta la adecuada implementación de medidas de seguridad y de control de multitudes. Podría también ser necesario el conseguir la ayuda de los medios de comunicación, en obtener mayor información sobre la localidad, los nombres de posibles testigos o cuando se necesitase la ayuda del público para recuperar piezas perdidas de los restos de la aeronave.

Para promover la diseminación de la información factual y para minimizar la especulación y los rumores sobre el accidente, la JIAAC en forma coordinada con la CIAA deberá proporcionar a los medios de comunicación, de manera regular, detalles sobre el progreso de la investigación y hechos que puedan ser publicados sin perjudicar la investigación. Por esta razón, deberán establecer un único punto de contacto para las consultas de los medios de comunicación. Este contacto es por lo general una persona nombrada por la JIAAC y la CIAA.

Sin embargo, es necesario garantizar que las necesidades de los medios de comunicación no interfieran con el debido desarrollo de la investigación. Los medios de comunicación deberían ser informados sobre la publicación de un informe preliminar (factual) luego de aproximadamente 30 días de ocurrido el accidente.

Otras agencias y organizaciones involucradas o afectadas por el accidente (como las aerolíneas, las autoridades del aeropuerto, los servicios de emergencia y los fabricantes de la aeronave) podrán, a través de los medios de comunicación, necesitar hacer publica

información sobre su participación; dichos esfuerzos deberán ser coordinados en la medida de lo posible entre las agencias y organizaciones involucradas.

#### 3.4. PROTECCION DE REGISTROS Y GRABACIONES

La JIAAC realizará las acciones pertinentes, ante la ocurrencia de un accidente, para asegurar las grabaciones de las comunicaciones de los servicios de tránsito aéreo y los documentos relacionados al vuelo, datos de meteorología aeronáutica, a fin de que sean resguardados y puestos en custodia. Asimismo, realizara las coordinaciones con las organizaciones relevantes para poder cumplir con este requisito. Adicionalmente, la documentación del operador, de la aeronave, la tripulación, y la operación de vuelo, éstas también serán puestas bajo custodia.

