

CAPITULO # 22

ACCIDENTES AEREOS

DR. DENNIS A. CASTRO BOBADILLA
DRA. AREMA DICKERMAN KRAUNICK

INTRODUCCION

El objetivo de toda investigación es el conocimiento de la realidad específica, en la cual se ha detectado un problema y, aunque estamos conscientes de que la realidad es muy compleja y su estudio nada fácil, sobre todo cuando no se tiene accesibilidad a la información necesaria para describirla.

Se trata por medio del presente estudio, de enfocar de la manera más objetiva posible un problema de grandes dimensiones, como ser el accidente aéreo ocurrido el 21 de octubre de 1989, en Las Mesitas Santa Ana, Departamento de Francisco Morazán, del BOEING 727-200 de la Línea Aérea Hondureña SAHSA.

Nuestra investigación no dará énfasis a las causas que produjeron el accidente, porque no es nuestro objetivo. Así que enfocaremos más nuestro trabajo a dar a conocer los problemas, las limitaciones y esfuerzo sobrehumano que realizó el personal del Departamento Médico Legal de la Corte Suprema de Justicia de Honduras, para la identificación de cadáveres de esta catástrofe aérea.

Nuestro objetivo no es solo investigar lo anteriormente dicho sino que informar a las personas del funcionamiento del Departamento Médico Legal, tomando

en cuenta las limitaciones del espacio físico, materiales y equipo humano necesario para atender en el futuro, un problema de igual o mayor magnitud.

OBJETIVOS GENERALES.

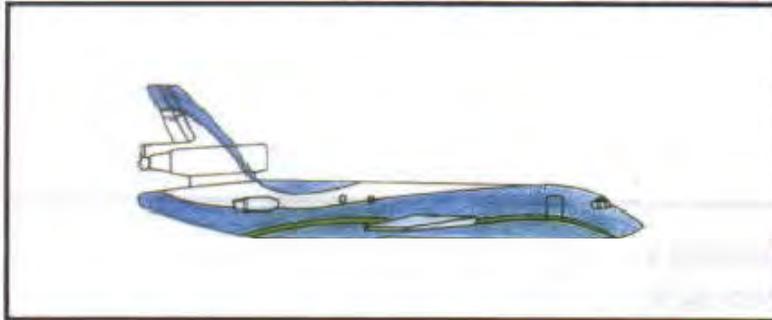
1. Conocer la magnitud del trágico accidente aéreo 414 del BOEING 727-200 de la línea aérea Hondureña SAHSA, ocurrida el 21 de octubre de 1989, en la Aldea Las Mesitas, Municipio de Santa Ana, Departamento de Francisco Morazán, Honduras.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

1. Identificar los diversos problemas con que se enfrentó el Departamento Médico Legal para la identificación de los cadáveres.
2. Identificar el número de muertos y sobrevivientes del accidente aéreo, por sexo y nacionalidad.
3. Determinar el método, técnica o prueba que más ayuda proporción o en proceso de identificación de los cadáveres.
4. Describir el tipo de ayuda con que contó el Departamento Médico Legal tanto material, como

humana, en el reconocimiento de cadáveres que ingresaron a la Morgue Judicial.

5. Verificar si la Morgue Judicial del Departamento Médico Legal reúne los requisitos básicos de espacio físico, material adecuado y personal capacitado necesarios, para realizar una buena labor en este campo de la Medicina Legal.



El vuelo 414 de la Compañía Aérea SAHSA, originado en San José, República de Costa Rica, salió a las 06:00 Hrs., con destino a la Ciudad de Tegucigalpa, Honduras, con escala en la ciudad de Managua, Nicaragua. (*)

Se trataba de un avión BOEING del tipo 727-200 que despegaba sin ninguna anomalía del aeropuerto de la capital josefina.

En el trayecto no se reportó anomalía alguna (**), lo mismo que durante el vuelo entre las ciudades de Managua y Tegucigalpa, excepto que faltando un minuto para hacer contacto visual con la pista de aterrizaje, el vuelo 414, con un número de 137 pasajeros y 8 tripulantes, colisionaba con la cola en la montaña denominada Cerro de Hula, a escasos 25 kms. de la ciudad de Tegucigalpa, capital de Honduras, constituyendo el mayor desastre aéreo en Centroamérica.



Curiosos que recolectan souvenirs del accidente, en ello fallaron nuestros cuerpos responsables de la custodia de la escera.

De inmediato, noticieros locales como del mundo entero, daban la noticia en donde fallecían pasajeros de quince naciones y, que involucraba el proceso de identificación más complicado de la investigación de la Medicina Forense.

El servicio forense de la ciudad de Tegucigalpa, en coordinación con la Fuerza Aérea de Honduras, procedieron de inmediato al traslado del personal al área de desastre en donde se encontraron una gran cantidad de curiosos, familiares y vecinos que trataban de socorrer a las víctimas sobrevivientes, lo mismo que rescatar de las llamas a los difuntos.

La nave se dividió en tres partes que, según fueron rescatándose las víctimas, se establecía quien ocupare la porción delantera serían los sobrevivientes y los que ocuparen las otras dos porciones posteriores, los fallecidos.

En la misma área del desastre se pudo establecer que muchos cuerpos fueron lanzados a algunos metros del área de impacto, lo mismo que los artículos personales.

Los cuerpos fueron recogidos en bolsas plásticas indicadas para el caso, junto con todas las prendas cercanas al mismo, como una forma de ayuda a la identificación posterior. En esta forma se custodiaba uno de los pilares básicos del reconocimiento forense en desastre aéreo. (***)



Parte posterior de avión que colisionó con la montaña.



Cuerpos de socorro en estudio de rescate de cadáveres.

NECESIDAD DE INVESTIGACION.

Con un accidente aéreo, los certificados de muerte deberán extenderse de acuerdo a la lista de personas que se conducían en la aeronave.

El estado legal de dicho procedimiento está indicado para la autoridad examinadora nombrada para emitir certificados de defunción basado en la identificación de alguna parte del cuerpo que proporcione la evidencia para decir que dicha persona ha muerto. Cuando no se pueda emitir un certificado de defunción, se aplicará el acta uniforme de personas ausentes, de acuerdo a la lista de pasajeros.

A cualquier tiempo de presentación del acta el tribunal que conoce la causa por parte de la autoridad examinadora y la presentación de evidencia de muerte de la persona ausente, el tribunal puede tomar una decisión final y emitir la orden de inscripción de la muerte de determinada persona.

Por lo anterior es de presumir que después de algunas semanas de ocurrido el accidente, la orden del tribunal respectivo podrá darse, y que dicho retraso es causa de mucho dolor y dificultades para los sobrevivientes y deberá ser evadida en lo posible.

Lo expuesto, no es más que uno de los muchos problemas en conexión con el fracaso para la identificación de un individuo que se cree que está muerto. En adición con los problemas legales específicos, hay una razón humanitaria muy grande para establecer la

identificación de los difuntos, tan rápido como sea posible. Nuestro sistema social reclama ceremonias fúnebres y, sobre todo, un deseo personal muy propio, de parte de la mayoría de gente a quien se le murió algún ser querido y se oponen a que sean enterrados en masas, y sin la identificación de cadáveres ésto no sería posible.



Familiares que fueron a reconocer sus parientes fallecidos; en la morgue judicial hubo que ser atendidos por cuerpos de socorro.

LAS PARTES DE LA INVESTIGACION

- a. La colección de las víctimas, fragmentos y pertenencias de las mismas.
- b. Información de las víctimas.
- c. Autopsia , huellas digitales e identificación odontológica.



Cuerpo frigorífico de emergencia: Un furgón refrigerado para conservar más de cien cadáveres.

En la morgue se hicieron los arreglos pertinentes para el proceso a seguir, entre ellos, en caso de excederse de 20 el número de cuerpos, éstos se conservaron en unidades refrigeradas tipo furgón y, de éstas realizar el proceso de filtraje identificatorio.

Además, la comunicación fué extremadamente importante, por lo cual los servicios telefónicos estuvie-

ron a disposición variable, entre ellos servicio de FAX que se utilizó para recibir registros odontológicos de las víctimas de diferentes partes del mundo.



Los cadáveres se manejaron en bolsas desde la escena del hecho, hasta su llegada a la morgue, y transportados en furgones refrigerados.

ADQUISICION DE INFORMACION CONCERNIENTE A LAS VICTIMAS.

La aerolínea proveyó de inmediato la lista de personal y pasajeros abordo de la aeronave.

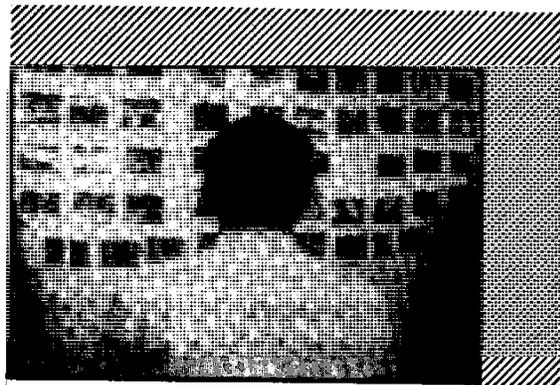
Por los medios de información y, a través del centro coordinador del Departamento Médico Legal, se solicitó la siguiente información de los familiares de las víctimas:

1. Nombre
2. Edad
3. Sexo
4. Raza
5. Peso
6. Estatura
7. Color de pelo y estilo
8. Color de ojo.
9. Pigmentación de la piel incluyendo señas particulares.
10. Historial Médico
11. Historial Odontológico.

*Ver anexo.

Con lo anterior, para el llenado de una ficha de pre-identificación anexándole una fotografía de frente y perfil de la persona buscada, el historial médico debe incluir lo siguiente:

1. Datos generales de la persona desaparecida (Nombres y apellidos, edad, sexo, raza, lugar y fecha de nacimiento, estado civil etc.)
2. Descripción física (estatura, peso, contextura, pelo, etc.)
3. Descripción de la ropa que usaba cuando desapareció (zapatos, talla y estilo, color, características del material, etc.)
4. Descripción de joyería que portaba la víctima, incluyendo detallada descripción, con especial interés en iniciales, fechas, etc.
5. Historia de huesos fracturados u operaciones.
6. Descripción dental, incluyendo además de las características odontológicas el nombre, dirección y teléfono del dentista que lo ha atendido, y en lo posible las placas de control odontológico y, lo más ideal la presencia del odontólogo tratante.
7. Huellas digitales.
8. Fotografías del difunto que lo muestren de perfil y con exposición de orejas y, con particularidad en señas.



Todos los cadáveres reconocibles por la cara, fueron fotografiados, y su foto colocada en una pizarra para que los familiares les localizaran de acuerdo al número de bolsa que era la misma clave usada en la foto.

IDENTIFICACION MEDICO LEGAL.

El examen de los cuerpos fue conducido por un especialista en Medicina Legal, auxiliado por un conjunto de Patólogos, Médicos auxiliares, Fotógrafo, Odontólogo, que en pequeños grupos constituyen los grupos que permanecían en cada mesa de autopsia, acompañados por un registrador de huellas digitales que tomaba la huella digital en los casos que la circunstancia se lo permitía esto es, en cuerpos cuyos digitales no estuviesen carbonizados. Cada bolsa numerada, se procedía al examen por todo el grupo de la mesa, haciéndose el protocolo respectivo.

Es de hacer notar que el grupo de odontólogos nacionales de la Universidad Nacional Autónoma y particulares realizaron una labor excelente.

Y, del F.B.I. de los Estados Unidos de América, se enviaron dos especialistas en huellas digitales de cuerpos carbonizados, que trabajaron en aquellos casos realmente difíciles de toma de sus huellas.



Con bolsas enumeradas, ya finalizadas todas las investigaciones, se presenta el cuerpo al familiar ó institución responsable para su reconocimiento personal.



Odontólogos hondureños en el proceso de identificación odontológica de los cadáveres que presentaban dificultad en el reconocimiento facial.



Dato particularmente carbonizado. Documento médico odontológico.

CUERPOS INTACTOS.

En casos de cuerpos intactos, aunque la identificación haya sido externa y la causa de la muerte haya sido obvia, una minuciosa lista de las heridas sufridas era muy importante, lo anterior, como algo esencial para determinar la rapidez de la muerte.

En adición de la descripción general del cuerpo contenido en cada bolsa numerada, se incluía una foto en el protocolo, cuya copia (instantánea) era colocada en un mural de fotografías de los cuerpos para identificación por los familiares.

En el caso de que los cuerpos no hayan sido identificados inmediatamente, fue necesario una autopsia completa no solo para saber las cosas anteriormente dichas, sino también para saber, sexo, edad, raza y talla. Los patólogos tomaron nota especial de los efectos que surgieron en el cuerpo, incluyendo la localización y medida de las heridas y órganos que han sido sustraídos previamente en actos quirúrgicos realizados en vida, ésto es apéndice, ovarios o porciones de los órganos genitales. Otro dato importante tomado en cuenta fueron las alteraciones individuales.

Los rayos X del esqueleto fueron de gran utilidad, ya que proveyeron información tal como la edad de la víctima y características identificativas como viejas fracturas y fragmentos del cuerpo.

CUERPOS QUEMADOS:

Como es de esperar en un accidente aéreo de la magnitud del que nos encontramos analizando, mucho de los cuerpos se encontraron con un alto porcentaje de quemaduras, hasta casi la carbonización completa.

En este caso, la identificación fue algo imposible aún por los expertos enviados por el F.B.I.

Se llegó al recurso de la antropología para determinar junto a los auxiliares de Rayos X, la edad, talla, sexo y raza de los cuerpos.



Autopsias aún en cuerpos carbonizados.



Cuerpo carbonizado, corresponde al primer accidente TAN-CARGO aéreo de 1990; el cuerpo corresponde a un tripulante.



Cuerpo carbonizado de la tripulación de TAN-CARGO; Accidente aéreo en 1990 ocurrido en las Mesillas Cerro de Hule, Honduras.



Cuerpo carbonizado de uno de los tripulantes del accidente de TAN-AIRLINES, en donde se identificó en la escena misma inclusive ya con las prendas personales.

CUERPOS FRAGMENTADOS.

En el caso del accidente del avión 727-200 de la compañía SAHSA en el cual se puede decir es una nave de gran capacidad, la velocidad a que viaja puede causar la desintegración tanto de la nave como de los pasajeros. En este caso, y, habiéndose encontrado los fragmentos de las manos o de otras partes, se conservaron con sus respectivas prendas, con el fin de identificar algún cuerpo y tratando de congregarlos con otras partes fragmentadas encontradas en otras partes del sitio del accidente.

También se encontraron fragmentos dentales, de los cuales se procedió a realizar una completa descripción y, posteriormente se realizó un análisis de todo el material recolectado con patología, para establecer identificaciones individuales.



*Tripulación del avión TAN - CARGO; accidente aéreo en 1990.
Observe el grado de carbonización, lo que hizo que el trabajo forense se desarrollara en la escena misma.*



CONCLUSIONES

1. La presencia de solamente un profesional con especialidad en esta importante rama de la medicina en nuestro país, contribuyó a que la responsabilidad de todo este complicado proceso recayera sobre esta persona (Dr. Dennis A. Castro), Jefe del Departamento Médico Legal de la Corte Suprema de Justicia de Honduras, haciendo de esta manera, más agotadora y agobiante la identificación de todos y cada uno de los cadáveres.
2. Sabemos que uno de los métodos utilizados para la identificación de cadáveres, fue el examen odontológico de las víctimas, pero el país no cuenta con este tipo de profesionales, lo que implicó solicitar ayuda a otros países (Costa Rica).
3. Otro de los métodos utilizados, fue la identificación de objetos, joyas y pertenencias de cada una de las víctimas, pero debido a la sustracción de las mismas, por algunas personas vecinas del lugar del accidente, retardó y entorpeció aún más este proceso.
4. Podemos concluir que, debido a la mala costumbre de algunas personas, de portar otros pasaportes además del personal, dificultó la identificación verdadera de la persona accidentada.
5. Los pasaportes de los pasajeros nicaraguenses y norteamericanos carecen de huellas digitales, punto clave de la identificación de cadáveres, haciendo más difícil el trabajo de las personas encargadas de la identificación de los mismos.
6. La Morgue del Departamento Médico Legal de la Corte Suprema de Justicia de Honduras, no reúne los requisitos básicos de espacio físico necesario para atender una catástrofe de igual o mayor magnitud.
7. No hubo custodia adecuada en la escena del accidente, lo que propició la sustracción de objetos pertenecientes a las víctimas.
8. Quedó demostrada la capacidad profesional y humanitaria, así como la escasez del equipo en el Departamento Médico Legal.
9. El número de sobrevivientes y muertos por sexo fue el siguiente:

SEXO	NO. SOBREVIVIENTES	NO.DE MUERTOS	TOTAL
Masculino	10	67	77
Femenino	5	61	66
Total	15	128	143

10. Concluimos que el número de sobrevivientes y muertos por nacionalidad, es el siguiente:

NACIONALIDAD	No. SOBREVIVIENTES	No.MUERTOS	TOTAL.
Nicaragua	1	64	65
Honduras	6	36	42
Estados Unidos	3	10	13
España	2	2	4
Argentina	-	1	1
Francia	-	3	3
Chile	-	1	1
Checoslovaquia	-	1	1
Suecia	-	2	2
Finlandia	-	1	1
Perú	-	1	1
Costa Rica	-	1	1
URSS	-	1	1
Bolivia	-	1	1
Hondureño/Iraní	-	1	1
Hong Kong/			
Británico	-	1	1
Australia	2	-	2
Paraguay	1	-	1
USA/Belga	-	1	1
TOTAL	15	128	143

NOTA: De los 130 casos que habían sido reportados, El Departamento Médico Legal únicamente pudo identificar 128 cadáveres.

No pudieron ser identificados los cuerpos de las norteamericanas MARY CARLA WEAVER Y JEANETTE IRAZZORRY, ya que al final de las operaciones cadavéricas solamente quedaron restos de vísceras, tejidos y muñones de manos y pies, completamente calcinados, los cuales fueron inhumados con autorización de la honorable Corte Suprema de Justicia, para completar un aspecto "legal" de fallecimiento.

RECOMENDACIONES

1. Sugerir a los encargados de extender los pasaportes de países como Estados Unidos y Nicaragua, incluir en estos, al igual que Honduras, las huellas digitales, para que, en casos de accidentes de este tipo, sea más fácil su identificación.
2. Recomendaciones a los encargados de revalidar los pasaportes en los diferentes países, exijan que este trámite sea estrictamente personal, en ésta oportunidad encontramos un pasajero con (9) nueve pasaportes de diferentes personas.
3. En caso de accidentes de esta magnitud, recomendamos se realice un desplazamiento rápido de personal de seguridad hacia el lugar de los hechos, para prevenir de esta manera, la sustracción de pertenencias de las víctimas, necesarias para su posterior identificación.
4. Dependiendo del estado de los cuerpos a veces es necesario trabajar en el reconocimiento forense, en la escena misma del accidente, ahora que por estos cuerpos tan carbonizados es necesario una buena custodia de escena de parte de las autoridades policiales, ya que al sólo pisarlos los convertiría en polvo.

REFERENCIAS.

1. Relative Mortality of unbelted Infant passenger and belted Non-Infant Passengers in air accidents with survivors. AJPH November 1981, Vol. 71 No. 11
2. Manchester Air disaster. British Medical Journal Volume 294 27 June 1987.
3. Any Alcohol Involvement "UNACCEPTABLE" In Aviation. Jama Oct. 12, 1984, Vol. 252, No. 14.
4. More About mass disasters (The Handling) of investigations of Airliner Crashes). The New England Journal of Medicine, March 1986.
5. Physicians Address Flying Safety Concerns with Variety of Actions. Jama Nov. 1 1985, Vol. 254, No. 17.
6. Fire, Gases. Smoke Lower Crash Survival Chances. Jama Dec. 28, 1984. Vol. 252. No. 24.
7. Deferal Board Seeks to Reduce toll from General Aviation Accidents, Jama March 16, 1984, Vol. 251, No. 11.
8. Radiologic Evaluation of mass Casualty Victims: Lessons from the Gander, Newfoundland Accident. Index Terms: Forensic Radiology, Radiology 1988, 168: 229-223
9. And Unexpected Burden. Jama Feb. 26, 1988, Vol. 259, No.8.