

**PLANTEAMIENTO DE LOS PROCESOS PENALES DERIVADOS  
DE GRANDES CATÁSTROFES. ESPECIAL REFERENCIA AL  
PROCEDIMIENTO DERIVADO DEL ACCIDENTE AÉREO  
OCURRIDO EN MADRID EL 20-8-08.**

**Lorenzo Bernal Marsallá**

**Fiscal**

## ÍNDICE

- 1. RESUMEN**
- 2. RELATO DEL ACCIDENTE.**
- 3. PRIMERAS ACTUACIONES.**
- 4. LA INSTRUCCIÓN DEL PROCEDIMIENTO.**
- 5. PROBLEMÁTICA DERIVADA DE LAS NUMEROSAS PARTES EN EL PROCEDIMIENTO. ALIANZAS Y UTILIZACIÓN TORTICERA DE LA POSICIÓN PROCESAL**
- 6. LA PRUEBA PERICIAL COMO EJE DEL PROCESO**
  1. ÓRGANO ENCARGADO DE SU PRÁCTICA
    - 1.1.1. **Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC)**
    - 1.1.2. **Órgano Pericial Colegiado (OPC)**
  2. PRUEBAS Y ANÁLISIS DE LOS VESTIGIOS
    - 2.1.1. **Análisis de las cajas negras**
      - 2.1.1.1. Custodia de las cajas negras*
      - 2.1.1.2. Incorporación de los datos de las cajas negras al procedimiento y vulneración de derechos constitucionales.*
    - 2.1.2. **Análisis del Relé.**
      - 2.1.2.1. Prohibición de pruebas destructivas*
      - 2.1.2.2. Realización del análisis pericial del Relé R25.*
- 7. ACTUACIÓN DEL MINISTERIO FISCAL Y PROBLEMÁTICA SUSCITADA.**
- 8. RECOMENDACIONES RELATIVAS A LA INSTRUCCIÓN DE PROCEDIMIENTOS DERIVADOS DE GRANDES CATASTROFES**

## RESUMEN

*La gestión de los procedimientos penales derivados de grandes catástrofes suponen un reto para la administración de justicia, y mucho más para la intervención del Ministerio Fiscal, anclado en una manifiesta carencia de medios y unas estructuras vetustas en el seno de un proceso penal que pertenece a otra época.*

*El accidente aéreo acaecido en Barajas el 20 de agosto de 2008 constituyó una auténtica catástrofe, que determinó la incoación de un macro-proceso, que requirió un tratamiento procesal complejo derivado de una plural problemática con notas comunes a otras tragedias como la del Alvia en Santiago de Compostela, los atentados de Atocha, las catástrofes ecológicas del Prestige o el Mar Egeo, el incendio forestal en Guadalajara, incendios en discotecas, campings y hoteles (Alcalá 20 y Windsor en Madrid, Almusafes en Tarragona, Flying y Corona de Aragón en Zaragoza), inundaciones (Camping Las Nieves en Huesca) etcétera...*

*En dichos procesos con ingentes sumarios, complejos medios de prueba y numerosas víctimas, la intervención del Ministerio Fiscal cobra una especial significación en la ordenación del procedimiento derivado de la catástrofe, la recopilación de pruebas, el impulso del procedimiento, el tratamiento administrativo y de gestión personal del volumen de lo actuado, así como la activación de los mecanismos de comunicación con la opinión pública.*

*No debe igualmente soslayarse que el eje de estos procedimientos girará en torno a la práctica de las pruebas periciales, cuya realización cobrará una relevancia total y que planteará innumerables problemas derivados de conflictos de intereses y la concurrencia de investigaciones administrativas, judiciales y particulares.*

*Esta ponencia, intentará narrar el desarrollo del procedimiento penal incoado a raíz del accidente aéreo de Spanair, significando expresamente algunas de las principales cuestiones problemáticas que surgieron durante su instrucción, e indicando cuál fue la actuación del Ministerio Fiscal durante la instrucción del mismo, para finalmente concluir con diversas recomendaciones sobre la forma en que pudieran mejorarse tanto la tramitación procesal y la intervención de los representantes del Ministerio Fiscal en los indicados procesos.*

## 1. RELATO DEL ACCIDENTE.

El día 20 de agosto de 2008 la aeronave modelo MD-82 (*McDonnell Douglas DC-9-82*) con matrícula EC-HFP, propiedad de la compañía aérea “Spanair, S.A.”, **voló desde Barcelona al aeropuerto de Madrid-Barajas, donde aterrizó a las 10.13 horas. No se anotó incidencia alguna de ese vuelo en el ATLB (*Aircraft Technical Logbook*).**

El avión tenía programado su **siguiente vuelo, con numeración JKK5022, con la misma tripulación, a las 13.00 horas, con destino a Las Palmas de Gran Canaria.**

A las 13.25 horas la torre de control autorizó el despegue. No obstante, los tripulantes advirtieron que **la calefacción de la sonda RAT (*Ram Air Temperature Probe*) calentaba en tierra**, llegando a alcanzar los 104 grados centígrados. Dicha calefacción no debía activarse en ese momento, por tratarse de un dispositivo que sólo debía funcionar en vuelo.

A las 13.26 horas **el comandante informó a la torre de control que tenía que abandonar la pista por un problema.** La tripulación dirigió el avión al parking remoto R11. El comandante llamó por teléfono móvil al Departamento de Seguimiento y Control (MCC) de Spanair, en Palma de Mallorca, cuyo personal aconsejó al comandante que **reseteara (extrajera) varias veces el disyuntor CB Z29, que cortaba la alimentación eléctrica a la calefacción de la sonda RAT**, a lo que el comandante replicó que ya lo había hecho, por lo que el personal del MCC recomendó al piloto que solicitara **asistencia técnica de mantenimiento en Barajas**, lo que hizo el comandante. Paralelamente, el agente de asistencia en tierra de Spanair **gestionó con la sede de la compañía en Palma de Mallorca, la posible sustitución del avión**, posibilidad que fue autorizada por la sede central, habiendo una aeronave disponible para el cambio. No obstante, la tripulación optó por estar a la **espera del resultado de la acción del personal de mantenimiento.**

**El jefe de turno del Departamento de Mantenimiento de Spanair, encargó al técnico de mantenimiento aeronáutico (TMA), que acudiese al avión a atender la avería.** El técnico certificador, acudió al avión acompañado por otro TMA. Ambos técnicos se entrevistaron con los tripulantes, quienes habían anotado en el ATLB el fallo citado. El técnico comprobó que la calefacción de la sonda RAT funcionaba en tierra. Era la

primera vez en su experiencia profesional que se encontraba con tal avería, y llamó por radio para consultar al Jefe de Turno, quien también era la primera vez que se encontraba con tal avería. Éste le propuso que aplicara hielo seco en la calefacción de la sonda para bajar su temperatura. **Ambos estuvieron de acuerdo en extraer el disyuntor CB Z29 y despachar el avión conforme a la MEL** (*Minimum Equipment List*, Lista de Equipos Mínimos) de Spanair, documento que consultó el técnico quien, sin embargo, no consultó las secuencias o cupones anteriores del ATLB, que se hallaba en la cabina, en los que constaba que el día anterior la aeronave había sufrido dos averías análogas que suponían el calentamiento de la sonda RAT en tierra. Tampoco el Jefe de Turno le instó para que hiciera tal consulta.

Conforme a lo acordado, el técnico extrajo el disyuntor CB Z29, anotó esta acción en la parte correspondiente del cupón del ATLB y despachó el avión, **despacho que aceptó el comandante, confiando en la actuación del técnico**. El comandante inició los preparativos para el nuevo despegue, incluyendo el repostaje del combustible. Mientras todo esto ocurría, el pasaje permanecía en el interior del avión, sufriendo las molestias derivadas del retraso y del calor, molestias de las que eran conscientes los tripulantes.

El copiloto solicitó autorización para el nuevo despegue, que fue concedida por la torre de control a las 14.08 horas. El copiloto se encargó de efectuar la maniobra de despegue.

**Para despegar, los tripulantes tenían que configurar los *flaps* y *slats* (alergones y estabilizadores) a once grados, accionando la palanca correspondiente. No obstante, los tripulantes no accionaron esta palanca. Asimismo, antes del despegue tenían que haber ejecutado tres listas de comprobación (*checklists*) con diversos puntos (items) esenciales para el despegue, entre los que se hallaba la correcta configuración de los *flaps* y *slats*. Los tripulantes repasaron de forma torpe y descuidada estas listas, y no advirtieron que los *flaps* y *slats* no estaban desplegados. A esta actuación pudo contribuir la presencia de una tercera persona en la cabina, presencia consentida por los tripulantes, que pudo **distraer** a éstos, mermando las posibilidades de que se percatasen de su error de configuración.**

En tales circunstancias, y pilotada por el copiloto, la nave inició el despegue a las 14.23 horas. **El TOWS (*Take Off Warning System*), sistema de alarma sonora que debía haber advertido a la tripulación de la configuración indebida para el despegue, nada más iniciarse el movimiento, no se activó**, por lo que la tripulación continuó la maniobra. **El avión inició el despegue, elevándose y perdiendo inmediatamente sustentación debido a la citada configuración incorrecta de *flaps* y *slats*. Se activó la alarma sonora de pérdida (*stall warning stick shaker*). Los tripulantes, ignorando la causa de la pérdida de sustentación, redujeron el empuje de los motores** y después volvieron a incrementarlo. El avión efectuó una serie de alabeos y cayó a tierra, impactando en varias ocasiones contra el terreno. El primer impacto se registró a las 14:24:24 horas. Tras los impactos, el avión se detuvo, en una zona abrupta, un pequeño barranco, dentro del recinto del aeropuerto, produciéndose su explosión e incendio.

La actuación de los servicios de emergencia del aeropuerto fue correcta atendidas todas las circunstancias concurrentes.

## **2. PRIMERAS ACTUACIONES.**

Apenas minutos después de acaecido el accidente, en **el juzgado de guardia de Madrid se tuvo conocimiento del mismo**. Una vez constatada telefónicamente la existencia de víctimas, la comisión judicial (juez, fiscal, forense y secretario) acudió al lugar exacto donde había acaecido el accidente. Para ello tuvimos que **ser escoltados** por la guardia civil, encargada del control y seguridad de las instalaciones aeroportuarias. Tras superar numerosos controles y atravesar las pistas de despegue, sorteando vallas y desniveles **llegamos** finalmente a apenas 150 metros de donde se encontraba la parte principal del fuselaje. El terrero era abrupto, con matorrales quemados y con una tenue humareda. Estaban ya agrupados unos 40 cadáveres, y nada más llegar el jefe de protección civil nos dio cuenta de lo que había pasado y de las actuaciones llevadas a cabo. Los

supervivientes ya habían sido rescatados, se había realizado un triaje y estaban siendo enviados a diversos hospitales.

Desde ese momento se asumió el control y dirección por la autoridad judicial, asistida por el Ministerio Fiscal, de todas las actuaciones. (información al fiscal jefe)

En un primer momento hubo que **determinar** dónde ir depositando los cadáveres, para seguidamente autorizar el lugar donde instalar el campamento avanzado. Diversos encargados de servicios de asistencia fueron comunicando sus actuaciones, mientras se iba procediendo a retirar por los bomberos más cadáveres. Acudimos al **foco central** donde se encontraba la parte principal del fuselaje mientras se seguían retirando los cadáveres.

Seguidamente se inició la búsqueda de las **cajas negras**, y se tomó la decisión del lugar donde constituir **la morgue inicial** para realizar las autopsias. Tras evaluar todas las posibilidades, se determinó que fueran enviados todos los cuerpos a uno de los pabellones del recinto ferial para realizar las autopsias. A tal efecto, se autorizó por el juez instructor el traslado de los cadáveres y restos orgánicos, a lo que contribuyeron diversas funerarias. Respecto a las cajas negras se encontraron sin una gran dificultad si bien una de ellas, la de los datos, tenía grandes desperfectos que aconsejaban un tratamiento especial de la misma que sólo podía tener lugar fuera de nuestro país.

Aproximadamente a última hora de la tarde nos **trasladamos** al pabellón del recinto ferial, donde se iniciaron **las autopsias** y toma de muestras de huellas y ADN que duraron toda la noche. Allí se produjo la **entrega de los cadáveres** que no estaban quemados y que podían ser identificados plenamente a los familiares que allí se personaron. A fin de facilitar dicha entrega se organizó un servicio por las **diversas funerarias** para ofrecer sus servicios funerarios y realizar los traslados de los cadáveres. A última hora del día empezaron a llegar **autoridades** del Estado, Comunidad Autónoma y Ayuntamiento, quienes ofrecieron su asistencia. Así el Presidente del Gobierno, varios ministros, presidenta de la comunidad, alcalde, concejales y vocales del Consejo General del Poder Judicial.

Durante toda la noche, hasta ya de día, **se siguieron realizando** las autopsias y ya a última hora de la mañana **se ordenó el traslado a las instalaciones del cementerio de la Almudena**, donde habría de establecerse la definitiva morgue hasta que una vez identificados los cuerpos pudieran ser entregados a sus familiares. A tal efecto se constituyó allí una **oficina judicial** para llevar a cabo inicialmente dichos trámites, y así durante varios días acudimos a dicho lugar para la autorización y entrega de los cuerpos ya identificados, agilizándose de esta manera los trámites.

Pocos días después acudí junto a la comisión judicial a las oficinas de la **Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil para proceder a una audición preliminar de una de las cajas negras** donde pudimos escuchar las conversaciones de los pilotos y cómo realizaban las *check list* finales. En ese momento y tras recabar diversas opiniones de los técnicos allí presentes ya pude aventurar **la causa real del accidente**. *Posteriormente este extremo fue corroborado por la caja negra de datos y por el informe pericial de la citada comisión. No obstante, era necesario investigar a fondo todas las posibles causas concurrentes en la producción del accidente.*

### **3. LA INSTRUCCIÓN DEL PROCEDIMIENTO.**

Una vez llevadas a cabo las primeras actuaciones antes referidas, se inició la instrucción del procedimiento, del que haré un somero resumen a efectos meramente ilustrativos.

Se **imputó inicialmente a dos técnicos de mantenimiento y su supervisor**, para posteriormente levantar la imputación a uno de los técnicos. Se iniciaron **las declaraciones testimoniales** de víctimas, de miembros de los equipos de asistencia y rescate que acudieron en auxilio. Igualmente y a la vista del resultado de diversas declaraciones y de la prolija documentación que fue incorporándose a la causa la investigación se dirigió frente a los **responsables de mantenimiento de la compañía Spanair, frente al fabricante Boeing y frente al director del aeropuerto**, llegando a imputarse a diversos directivos de Spanair. Frente a las negativas de imputación de los miembros del consejo de administración de Spanair, consejo de administración de Boeing y del director del aeropuerto

de Barajas se recurrió en apelación siendo confirmados tales extremos por la Audiencia Provincial de Madrid. A través de sucesivas pruebas testificales y periciales se concluyó por el órgano instructor que la única línea de responsabilidad penal era respecto a la conducta del mecánico y su supervisor, desestimando las pretensiones de diversas acusaciones de ampliar la imputación a las otras líneas de investigación. Dicha resolución de incoación de procedimiento abreviado fue recurrida tanto por gran parte de las acusaciones como por las defensas, dictándose auto por la sección 15ª de la Audiencia Provincial que, estimando el recurso interpuesto por los imputados acordaba el sobreseimiento de las actuaciones.

La Sala entendió que no había relación de causalidad entre la acción de los imputados, despacho del avión, y la producción del accidente, que en realidad se debió a la actuación negligente de los pilotos.

La instrucción duró aproximadamente cuatro años y fue compleja y concienzuda. Se investigaron, como así debía ser, aunque desde el momento en que acudí a la audición inicial de las cajas negras, la causa eficiente y principal del accidente ya se vislumbraba, todas las posibles causas y concausas.

Desde el inicio de la instrucción apareció clara la responsabilidad de los pilotos fallecidos en la producción del accidente pero debía valorarse igualmente, también si existían otras concausas. Así, aparecía surgían dudas acerca de la actuación de los mecánicos del servicio de mantenimiento que habían despachado el avión con respecto a la avería que se había originado momentos antes en la sonda de la RAT. También podía existir responsabilidad organizativa de directivos de la empresa respecto a la gestión de diferidos y de averías repetidas. También la responsabilidad del fabricante del avión y la no redundancia de determinados dispositivos de seguridad. Así mismo también la responsabilidad de la dirección del aeropuerto y de los servicios de emergencias del mismo. Todo ello se investigó con minuciosidad, a través de numerosas pruebas testificales, periciales e informes, siendo de entre todos ellos determinante el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, que posteriormente analizaré.

#### **4. PROBLEMÁTICA DERIVADA DE LAS NUMEROSAS PARTES EN EL PROCEDIMIENTO. ALIANZAS Y UTILIZACIÓN TORTICERA DE LA POSICIÓN PROCESAL**

Una de las cuestiones más problemáticas que surgieron en la instrucción del proceso fue la de la **limitación del número de partes en el mismo. Un proceso con tantas partes, toda vez que aun cuando existía una asociación de víctimas (“Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022”), muchas de ellas actuaban de forma individual, suponía la ingobernabilidad del mismo, atentando al principio de un procedimiento sin dilaciones indebidas.**

**El Art. 113 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal** (en adelante LECr) establece, en referencia a la acción penal y civil derivada del delito que “Podrán ejercitarse expresamente las dos acciones por una misma persona o por varias; pero siempre que sean dos o más las personas por quienes se utilicen las acciones derivadas de un delito o falta, lo verificarán en un solo proceso, y, si fuera posible bajo una misma dirección y representación, a juicio del Tribunal”.

**Esta facultad del Juez o Tribunal de concentrar las representaciones de quienes ejerzan acciones penales y civiles ha sido analizada por la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, que la ha considerado ajustada a la Constitución<sup>1</sup>.** En la sentencia (Sala 1ª, ponente, Sr. Rodríguez Bereijo) nº 154/97, de 29 de julio de 1.997 se declara, en lo que se refiere a la constitucionalidad del precepto, lo siguiente:

“En lo que respecta a la primera, esto es, la eventual inconstitucionalidad del precepto aplicado -art. 113 LECr.- no es ésta la única vez que se ha examinado tal cuestión por este Tribunal. Como expresan tanto la recurrente de amparo en su demanda como los órganos judiciales en las resoluciones que aquí se impugnan, este Tribunal ha analizado el precepto de la LECr en dos ocasiones anteriores y en ninguna de ellas ha entendido que el mismo fuese contrario a la Constitución. Así,

---

<sup>1</sup> Así, en SSTC 30/1981, 193/1991 y 154/1997.

en las SSTC 30/1981 y 193/1991 se señaló que "... el art. 113 LECr viene a reforzar un derecho constitucionalmente reconocido el derecho a un proceso sin dilaciones indebidas evitando una dilación injustificada del procedimiento por la reiteración de actuaciones con idéntica finalidad y significado, en los casos en que dos o más personas utilicen las acciones de un delito en el mismo proceso...". Así pues, la inconstitucionalidad del precepto procesal-penal, en tanto contrario al derecho fundamental que consagra el art. 24.1 CE en su relación con el art. 125 CE -como aduce la demandante de amparo- ha de descartarse. Cuestión distinta -sobre la que se volverá más adelante- es la relativa a la correcta interpretación de tal precepto, según esa misma doctrina constitucional, para respetar los derechos fundamentales que aparecen comprometidos y han de ponderarse en los supuestos que regula el citado precepto de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

El derecho de acceso a la jurisdicción (ex art. 24.1 CE) no se encuentra excluido o impedido por la regulación que el art. 113 LECr realiza; ni puede afirmarse que tal precepto sea contrario -como sostiene la demandante de amparo- al art. 125 CE. Ciertamente, este último precepto constitucional establece que los ciudadanos podrán ejercer la acción popular pero también señala a continuación "... en la forma que la ley determine...". No se trata, pues, de un derecho absoluto o incondicionado, sino de un derecho de configuración legal que, en consecuencia, el legislador puede regular y condicionar en su ejercicio, como en este supuesto concreto ha efectuado a través del art. 113 LECr ahora controvertido. Esa regulación legal no excluye o impide por sí misma el acceso a la jurisdicción penal de todos "los ciudadanos" (y, entre ellos, de la asociación política recurrente), sino que se limita a condicionar o regular dicho acceso cuando se da el supuesto en él previsto -conurrencia de varias personas que utilicen las acciones derivadas de un delito o falta en un mismo proceso penal- de una determinada forma, consistente en su actuación bajo una misma dirección técnica y representación, si "ello fuere posible" a juicio del Tribunal.

Ha de descartarse, pues, por las razones ya apuntadas, la inconstitucionalidad del precepto en cuestión, por ser contrario al derecho fundamental que se invoca en primer término (art. 24,1 CE). Pero no sólo en relación con el mismo, sino también con referencia al derecho de

defensa y asistencia de Letrado (art. 24.2 CE) que se invoca, asimismo, como infringido por tal norma, siempre que la interpretación del mismo se efectúe en la forma que este Tribunal ha señalado en las resoluciones ya citadas (SSTC 30/1981 y 193/1991). Precisamente en relación con esta última afirmación corresponde examinar la segunda de las cuestiones planteadas por la demandante, esto es, la, a su juicio, incorrecta interpretación y selección de la norma aplicada por el órgano judicial en este caso concreto.”

Tras considerar constitucional el precepto, **la misma sentencia realiza una interpretación del mismo para asegurar que su aplicación concreta no vulnere el derecho de las partes a la asistencia letrada, teniendo en cuenta que una excesiva proliferación de representaciones de las partes (que no de las partes) puede provocar un conflicto entre este derecho fundamental y el de igual rango a un proceso sin dilaciones indebidas. Declara la sentencia:**

“Pero en relación con el concreto precepto que nos ocupa, este Tribunal ha añadido algo más a aquel criterio general, señalando cuál ha de ser, desde la perspectiva constitucional, la interpretación que de dicha norma procesal puede considerarle respetuosa con los distintos derechos fundamentales en conflicto. Así, en las mencionadas SSTC 30/1981 y 193/1991, tras afirmar, como antes se dijo, que el art. 113 LECr viene a reforzar el derecho a un proceso sin dilaciones indebidas, se señala también que "... al mismo tiempo, al configurar (tal precepto) un litisconsorcio necesario impropio cuando sea posible, puede afectar negativamente al derecho a la defensa y asistencia de Letrado, también constitucionalizado en el art. 24.2 CE. Por ello, la facultad de apreciación contenida en el art. 113 LECr no puede entenderse como enteramente discrecional, pues habrá de tener presente los dos principios constitucionales que han de ser conciliados: el derecho a la defensa y asistencia de Letrado y el derecho a un proceso sin dilaciones indebidas. De aquí que el presupuesto jurídico indeterminado "si fuere posible" haya de traducirse en algo más que una necesaria ausencia de incompatibilidad entre las distintas partes que ejercen la acción penal o civil derivada del delito -requisito mínimo-; es preciso una suficiente convergencia de intereses, e incluso de puntos de vista, en la orientación de la actuación procesal que haga absolutamente inútil la

reiteración de diligencias instadas o actos realizados por sus respectivas representaciones y asistencias letradas.

En otro caso, es forzoso reconocer que se produciría una merma del derecho de defensa ante los Tribunales que difícilmente se justificaría en aras de una economía procesal, lógicamente de inferior rango en una escala axiológica de los principios procesales, a la que, por otra parte, puede atenderse por medios de menor transcendencia, como son la valoración en cada caso concreto de la pertinencia de lo solicitado por cada una de las partes o el otorgamiento de plazos comunes para alegaciones".

**En definitiva, lo que el Tribunal Constitucional exige, para poder limitar el número de representaciones de las partes acusadoras, (no el de partes), es la apreciación de que un excesivo número de las mismas, pese a que sostengan intereses comunes y convergentes, puede derivar en perjuicio de la causa y de su tramitación sin dilaciones indebidas o innecesarias.**

En el presente procedimiento es razonable inferir que los intereses de los perjudicados son comunes y convergentes: el esclarecimiento de la causa o causas del accidente, y la eventual exigencia de responsabilidades penales o civiles, si hubiera lugar a ello, de quienes pudieran ser responsables de la causa o causas del siniestro, por lo que en consecuencia, una excesiva proliferación de representaciones de las partes, más allá de un número razonable, podría suponer previsiblemente una demora en la tramitación del procedimiento, con reiteración de trámites superfluos o de intervenciones de todas las partes en los mismos actos procesales. En lo que se refiere a las víctimas (heridos y familiares o allegados de fallecidos), no existen razones aparentes para inferir una discrepancia entre los intereses de las partes acusadoras ya personadas y las que aún no se han personado, puesto que la causa que justifica su intervención es la misma en todos los casos.

**Así, por el órgano judicial, con apoyo del ministerio fiscal, se acordó establecer un número máximo de dieciocho acusaciones representando a las víctimas, si bien finalmente la Sala estimó el recurso de apelación formulado por los abogados de las víctimas a los que no se permitió la personación individual, con lo que al final el número de partes que**

**representaban a las víctimas fueron más de sesenta con la problemática antes referida que supuso.**

**Otras cuestiones relativas a la estrategia procesal de las partes** que surgieron en la instrucción, fue **la alianza de las partes de intereses inicialmente contrapuestos**, pero que unían su actuación en un objeto final común. También algunas intentaban **personarse como acusación particular pero en realidad eran una auténtica**, si bien fueron apartados por la Sala de tal posición procesal.

## **5. LA PRUEBA PERICIAL COMO EJE DEL PROCESO**

### **3. ÓRGANO ENCARGADO DE SU PRÁCTICA**

#### **1.1.3. Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC)**

En un procedimiento penal dirigido a averiguar las causas de una gran catástrofe aérea cobra indudablemente una importancia significativa y trascendental la prueba pericial.

En el ámbito de la navegación aérea en España el órgano encargado de la investigación de los accidentes aéreos es la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil<sup>2</sup>. Dicha atribución plantea una

---

<sup>2</sup> Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea en su capítulo II titulado "Investigación técnica de accidentes e incidentes de la aviación civil" en el Artículo 13 relativo a La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil indica 1. La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil es un órgano colegiado especializado, adscrito al Ministerio de Fomento, al que corresponde la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación civil. 2. La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil actuará con independencia funcional plena respecto de las autoridades aeronáuticas, aeroportuarias y de las responsables de la circulación y tráfico aéreos y de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con la misión que se le haya confiado y dispondrá de los medios necesarios para el desarrollo de sus competencias. 3. La Comisión estará asistida por los integrantes de los equipos de investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil. 4. La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil actuará conjuntamente con la Comisión de Investigación Técnica de Accidentes Aéreos Militares en los accidentes e incidentes en los que se vean involucrados además aeronaves militares.

**doble problemática**, por un lado su dependencia administrativa que podría condicionar hipotéticamente su independencia y por otro lado su finalidad ulterior que es fundamentalmente la prevención de los accidentes a través del análisis de las causas concurrentes en accidentes e incidentes.

Desde un primer momento **asumió** la investigación del accidente aéreo si bien siempre dentro de su independencia **bajo la supervisión del órgano judicial**, solventando la problemática existente entre la forma de investigación de la CIAIAC y el lógico control judicial, en cuanto que iba a constituir la principal fuente de prueba del proceso penal por lo que debía someterse a las reglas que rigen el mismo, siendo la fundamental el derecho de **los imputados a un proceso con todas las garantías para ejercer el derecho de defensa que supuso la introducción de cambios en la forma de normal actuación** de la CIAIAC<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Así por el órgano instructor se limitó el carácter reservado de las alegaciones y documentación técnica remitidas por las partes que han contribuido a la investigación técnica efectuada.

El fundamento del carácter de reserva citado es la finalidad de asegurar la colaboración de las distintas entidades u organismos que participen en la investigación técnica sobre accidentes de aviación, que la normativa atribuye al órgano técnico competente en cada país, en este caso, la CIAIAC. El carácter reservado de la información tiende a facilitar la participación de sujetos externos y ajenos al órgano investigador, que podrán aportar al mismo información y alegaciones con la confianza derivada del trato confidencial que se dé a la información aportada y no destinada, en principio, a la divulgación, que podría quebrar ese principio de confianza.

Ahora bien, como se ha expuesto, ese carácter reservado no es absoluto, y la propia normativa contempla una serie de excepciones, que las partes colaboradoras asimismo han de conocer y asumir, de modo que cuando aportan tal información necesariamente deben ser conscientes de que la normativa permite, en determinados casos, su cesión a terceros. Una de tales excepciones es la contemplada en el art. 19.1.a) de la Ley de Seguridad Aérea: que la información sea requerida por Jueces o Fiscales para la investigación o persecución de delitos, supuesto fáctico en el que nos hallamos. Por lo tanto, no cabe discutir (ni se hace en el recurso) la competencia de este órgano judicial para recabar dicha información.

Ahora bien, puesto que el deber de reserva debe interpretarse conforme al Reglamento Europeo 996/2010 (como expresamente establece el art. 18.1 de la Ley de Seguridad Aérea), y siendo el Reglamento directamente aplicable en cada país miembro, debe tenerse en cuenta, como indica el recurrente, lo expuesto en el art. 14.3 de dicho Reglamento, que exige a la autoridad judicial que recabe dicha información valorar si la divulgación de tales datos y registros compensa el efecto adverso nacional e internacional para la investigación en curso o cualquier investigación de seguridad presente o futura. En consecuencia, se realiza seguidamente dicha ponderación.

Así, la exigencia genérica y absoluta de las alegaciones y documentación interesadas podría no estar justificada y, por el contrario, causar un perjuicio igualmente

Su investigación fue seria y rigurosa, auténtico eje decisorio del decurso procedimental, si bien fue larga la espera para la entrega de su informe definitivo que, no olvidemos, parte de la premisa de la investigación para la prevención de futuros accidentes aéreos. Hasta su confección final tuvimos diversas reuniones en su sede y en sede judicial para ser informados de la evolución del mismo.

**El hecho de que tardara más de tres años en evacuar el informe definitivo tuvo una influencia negativa en el procedimiento porque auspició que informes de parte superficiales y sin el mismo nivel ni rigor pudieran tener una influencia desmedida en la evolución del procedimiento y una inadecuada valoración transmitida por los medios de comunicación.**

#### 1.1.4. Órgano Pericial Colegiado (OPC)

Con la finalidad de contar **con una segunda opinión y ante la previsión de que cualquiera de las partes, además de proponer pruebas periciales de parte, solicitara un contra-informe pericial oficial**, el órgano instructor, con apoyo del Ministerio Fiscal, decidió la formación de un órgano pericial con el objeto de determinar la causa o causas del accidente aéreo ocurrido en Barajas el 20 de agosto de 2.008, sin perjuicio,

---

genérico a investigaciones futuras, no compensable con el beneficio de obtener información que, en algunos casos, ni siquiera se referiría a cuestiones objeto de debate en este procedimiento.

Sin embargo, hay otras cuestiones cruciales, que son objeto de debate, y que han sido objeto de valoraciones contradictorias en los distintos informes periciales emitidos hasta el momento, para las cuales se considera necesario recabar la información añadida que pueda aportar el CIAIAC. Se considera necesario recabar la información de la CIAIAC, considerando que la restricción efectuada a la información requerida merma de forma cualitativamente importante el perjuicio que pudiera causarse sobre la confianza de los emisores de dichos informes y documentación, o de posibles futuros emisores en otras investigaciones; pues, por un parte, los emisores de informes y documentación no relativa a estos extremos no se ven afectados. Y por otra parte, los que sí lo sean, conocerán que esta afectación se deriva de la necesidad de facilitar la investigación judicial en lo que se refiere a extremos cruciales y objeto de valoraciones periciales diversas, que pueden afectar a la valoración sobre culpabilidad o inocencia de los imputados. Por todo ello se requirió a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil para que aportase al Juzgado copia digitalizada de todas las alegaciones particulares efectuadas por todas las partes que han contribuido a la investigación del accidente del vuelo JK5022, junto a toda la documentación técnica aportada por dichas partes, limitada a los diversos extremos.

como es obvio, de la intervención de las partes a través de preguntas en el acto de ratificación de los informes periciales elaborados por los peritos. Dicho órgano plural estaría constituido por similares profesionales que formaban la CIAIAC, dando entrada a todos los sectores y ámbitos relacionados con el accidente aéreo, escogidos de acuerdo con la legislación procesal mediante insaculación.

Su formación fue un **cúmulo de dificultades**, toda vez que las listas de candidatos presentaban errores, incompatibilidades o no reunían los requisitos<sup>4</sup>. A raíz de la problemática suscitada y ante numerosas recusaciones planteadas se llegó a un **callejón sin salida que determinó inicialmente que por el órgano instructor que se dejara sin efecto el OPC, si bien dicha resolución fue revocada por la Sala tras recurso de apelación<sup>5</sup>. Dicho órgano colegiado elaboró finalmente su informe, si bien el mismo no fue unánime, ni tuvo indudablemente el rigor y ni la fuerza probatoria del evacuado por la CIAIAC.**

---

<sup>4</sup> Así mediante Auto de 28 de septiembre de 2009 concluye el órgano instructor que “habiéndose oído a los técnicos de mantenimiento aeronáutico insaculados en fecha 14 de septiembre, para poder integrar el órgano pericial colegiado, debe llegarse a la conclusión de que no reúnen los requisitos de competencia o imparcialidad necesarios para formar parte de dicho órgano, y ello, por las razones que siguen, en relación con cada uno de los mismos.

En suma, ninguno de los técnicos de mantenimiento aeronáutico insaculados, al igual que aquéllos que ya fueron excluidos por Auto de 15-4-2009, reúne las condiciones precisas para formar parte del órgano pericial colegiado. Vista la imposibilidad de hecho de seleccionar técnicos de mantenimiento aeronáutico que cumplan con las exigencias de capacidad e imparcialidad inherentes al desempeño de la compleja función pericial requerida, no cabe sino modificar la composición del órgano pericial colegiado en el sentido de excluir del mismo a los técnicos de mantenimiento aeronáutico, teniendo además en cuenta que sus conocimientos sobre mecánica y aviónica pueden también ser aportados por los ingenieros aeronáuticos, tanto superiores como técnicos, que integrarán dicho órgano.

En consecuencia, el órgano pericial colegiado quedará integrado por los peritos titulares indicados en la providencia de 5 de diciembre 2.008, con la modificación efectuada por Auto de 18 de marzo de 2.009, al estimar la recusación de uno de los peritos pilotos, y con la ya citada exclusión de los técnicos de mantenimiento aeronáutico. Por resolución aparte se señalará fecha para la citación de los peritos, y aceptación del cargo. Se citará asimismo a los peritos suplentes, en previsión de posibles excusas.

<sup>5</sup> Auto de la Sección 15ª de la Audiencia Provincial de Madrid de 17 de junio de 2.009

## 4. PRUEBAS Y ANÁLISIS DE LOS VESTIGIOS

### 2.1.2. Análisis de las cajas negras

#### *2.1.1.1. Custodia de las cajas negras*

Las dos cajas negras, de voces en cabina (*Cockpit Voice Recorder-CVR*), y de datos del vuelo (*Flight Data Recorder-FDR*) fueron recuperadas de los restos del avión la misma fecha del siniestro, y entregadas en la misma fecha y lugar, estando la entrega documentada mediante sendas diligencias levantadas por la Secretaria Judicial, a los investigadores debidamente acreditados de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, como consta en el acta de levantamiento de cadáveres e inspección ocular. Seguidamente, ya bajo la custodia de la CIAIAC, las cajas negras fueron sometidas a las operaciones de extracción de datos y análisis de los mismos y el 22 de agosto (dos días después del accidente) **fueron trasladadas por un investigador de la Comisión al Reino Unido, donde, en instalaciones de la Comisión británica homóloga (*Air Accident Investigation Board*), en presencia del citado investigador, se procedió a la lectura de sus datos los días 22 y 23 de agosto. El día 24 de agosto volvieron a España los soportes que contenían los datos extraídos** (la cinta de memoria del CVR y la tarjeta de memoria del FDR) de la mano del mismo investigador de la CIAIAC y permaneciendo preservadas desde entonces en dependencias de la citada Comisión, donde han proseguido los trabajos de análisis de los datos extraídos y leídos. El 3 de noviembre volvieron asimismo a España, mediante servicio de mensajería, el resto de los componentes de las cajas (sus carcasas o soportes materiales y los mecanismos de protección contra impactos y contra el fuego), permaneciendo asimismo bajo la custodia de la citada Comisión.

De lo expuesto se desprende, en primer lugar, **que no se ha producido interrupción alguna en la cadena de custodia de las cajas negras y los datos registrados en las mismas, pues al ser recuperadas de los restos del avión fueron entregadas a la comisión judicial, que a su vez las entregó *in situ* a los investigadores de la CIAIAC**, órgano al que la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, atribuye la competencia para la investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil (Art. 13.1 de la citada Ley), todo ello conforme al Anexo 13 a la Convención de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1.944). Y, como indica la referida

norma en su art. 17.2 apartados a) y b) , entre las facultades de los investigadores se hallan el acceso inmediato a los restos de la aeronave y al contenido de los registradores de vuelo o cualquier otro registro o grabación. En suma, no es discutible la competencia de la CIAIAC para la posesión y análisis de las cajas negras, sin que, por otra parte, y en contra de lo alegado en el recurso, sea exigible la presencia judicial en la apertura de las mismas. Por el contrario, la naturaleza eminentemente técnica y sumamente delicada de las operaciones de apertura y extracción de datos justifica la realización de tales operaciones por parte de un órgano tan especializado como la comisión británica, siempre a instancia del órgano legalmente competente para ello, la Comisión española, y en presencia de un investigador de la misma. Así pues no se produjo fractura alguna de la cadena de custodia<sup>6</sup>.

#### *2.1.1.2. Incorporación de los datos de las cajas negras al procedimiento y vulneración de derechos constitucionales.*

En relación a los **datos que obraban en las cajas negras, y en particular las grabaciones de las conversaciones en la cabina se planteó por algunas partes una eventual vulneración del secreto de las comunicaciones y una intromisión ilegítima en el derecho a la intimidad de los tripulantes.** Dichas alegaciones de parte quedaron desvirtuadas porque existía **habilitación legal expresa para la incorporación a la causa de las grabaciones y sus transcripciones.** Igualmente no se vulneraba con ello el derecho a la intimidad de los tripulantes, ya que los mismos consintieron la práctica de tales grabaciones dentro de los límites legales, que incluían la citada habilitación, no siendo precisa en estos casos autorización judicial previa de intervención de tales comunicaciones, por estar previstas con carácter genérico en la normativa. También se alegó la vulneración de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre de Protección de Datos Personales (en adelante LOPDP) , al considerar que los registros de las conversaciones entre los tripulantes tienen la consideración de datos de carácter personal protegidos por la citada norma, por lo que su uso debe ser congruente para la finalidad para la que se hubieran obtenido, conforme al Art. 4.1 de la citada Ley Orgánica. **En este caso la finalidad era la**

---

<sup>6</sup> Se plantearon diversos recursos por algunas partes alegando la ruptura de la cadena de custodia y pidiendo se declarare la nulidad de las actuaciones, pero tales alegaciones fueron desestimadas por Auto de 19 de enero de 2009.

**investigación de la causa de accidentes e incidentes de aviación, por lo que la aportación a la instrucción judicial no constituía un desvío teleológico de la misma, antes al contrario.** Y, como no podría ser de otra forma, la propia LOPDP establecía que no será necesario el consentimiento del afectado para la comunicación de los datos a los Jueces o Tribunales en el ejercicio de las funciones que tengan atribuidas (Art. 11.2.LOPDP). En suma, la aportación de esos datos a la causa no fue contraria a la citada Ley Orgánica. Igualmente se alegó que la aportación a la causa de las grabaciones y transcripciones vulneraría el Art. 11.1 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, que veda la incorporación a los procedimientos judiciales de pruebas obtenidas mediante vulneración, directa o indirecta, de derechos fundamentales, pero obviamente la obtención de los datos de las cajas negras no supuso vulneración alguna de derechos fundamentales, por lo que no resultó de aplicación el citado Art. 11.1 de la Ley Orgánica del Poder Judicial<sup>7</sup>.

**En definitiva, la decisión de incorporar a la causa las grabaciones y transcripciones del CVR, fue correcta y adecuada, por tratarse de un elemento de prueba esencial para la instrucción judicial, sin el cual la misma hubiera quedado seriamente cercenada.**

## **2.1.2. Análisis del Relé.**

### **2.1.2.1. Prohibición de pruebas destructivas**

**En el decurso del procedimiento cobró especial trascendencia el estudio pericial relativo al Relé R2.5, dicho estudio constituyó un auténtico *corner stone* en la resolución final de la instrucción del accidente aéreo. Si bien según la práctica normal dicho análisis le hubiera correspondido al fabricante, la oposición de éste a la intervención de terceros, que hubiera supuesto una merma del derecho de defensa, supuso un nuevo reto al que debíamos enfrentarnos.**

---

<sup>7</sup> Así se resolvió por Auto de 19 de enero de 2009 ante los diversos recursos que por algunas partes se plantearon.

El condicionamiento fundamental que se planteó fue la manifiesta necesidad de preservar el Relé de pruebas destructivas que impidieran el ejercicio de defensa a través de un contra-análisis.

Así se acordó oficiar a la CIAIAC para que comunicase a este Juzgado **si las pruebas previstas sobre el relé R2.5 tenían o no efectos destructivos sobre dicha pieza, prohibiéndose en todo caso la realización de pruebas sobre dicha pieza con efectos destructivos. Por comunicación de la CIAIAC, se informó que las pruebas previstas consistían en un desmontaje e inspección pormenorizada de los elementos internos de dicho relé, ante lo que inicialmente se prohibió la realización de pruebas que supusieran la posibilidad de destrucción del relé<sup>8</sup>, justificándose en la necesidad de armonizar por un lado la competencia de la CIAIAC para la realización de las pruebas propias de su investigación, con, por otro lado, el derecho de las demás partes y peritos al acceso al material probatorio íntegro, del que forman parte los restos del avión y que, consiguientemente, se hallan a disposición de este Juzgado, sin perjuicio del citado derecho de la Comisión a realizar pruebas o exámenes sobre ellos<sup>9</sup>.**

---

<sup>8</sup> Por Auto de ocho de junio de dos mil nueve se acordó que a la vista que algunas de las pruebas o exámenes que pudiera realizar la CIAIAC de los restos del avión siniestrado podrían tener efectos destructivos o alteradores de diversas piezas en general, y en particular en relación al relé R25, podía suponer la exclusión del resto de las partes al acceso a dicho material probatorio y a su intervención en los actos periciales, de modo que ni los peritos de esas partes, ni los de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en el caso de que dicho organismo aceptase emitir informe pericial sobre este siniestro) podrían realizar prueba alguna sobre las piezas destruidas o sustancialmente alteradas.

Por lo tanto, en ese momento procesal se prohibió toda prueba o examen que destruya o altere el objeto analizado. Ello no significa que tales pruebas no puedan practicarse en otro momento, siempre con autorización previa de este Juzgado, previa apreciación de su necesidad, y garantizando a los demás peritos (de parte o, en su caso, de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, o a cualquier otro designado por el Juzgado) la participación en las eventuales pruebas o análisis.

<sup>9</sup> Debe tenerse en cuenta que el Art. 17.2, apartado a) de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, confiere a la CIAIAC el acceso a los restos de la aeronave para efectuar comprobaciones, anotaciones y análisis.

Asimismo, el Art. 479 la LECr contempla la posibilidad de que, en el transcurso de las pruebas periciales, los peritos hayan de destruir o alterar los objetos que se analicen. En este caso el precepto indica que deberán conservarse parte de dichos objetos, si fuera posible, para realizar nuevos análisis. Esto último, sin embargo, no parece factible en el caso de destrucción o alteración del objeto analizado, cuando éste sea una pieza del avión. La integridad de la pieza necesaria para la práctica de nuevas pruebas periciales no es compatible con su destrucción total o parcial.

### ***2.1.2.2. Realización del análisis pericial del Relé R25.***

Para su práctica, se elaboró un complejo protocolo por el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), organismo que en sus instalaciones llevó a cabo la realización de la misma. Ésta se realizó conforme a dicho protocolo, que fue previamente aprobado judicialmente, llegando a añadirse en su aprobación en dicho trámite diversos nuevos controles<sup>10</sup>, prueba clara y manifiesta de la **completa supervisión judicial de la prueba pericial**.

La realización de dicho análisis fue altamente satisfactoria. Fueron dos días de arduo trabajo en los que allí estuvo presente la comisión judicial controlando y supervisando su realización, también acudieron los letrados de algunas partes, incluso con sus peritos, para tomar conocimiento de primera mano de su práctica así como plantear diversas cuestiones.

---

<sup>10</sup> Así por el órgano judicial se acordó que, con el fin de que su realización no provoque indefensión alguna a las partes, y conforme al Art. 471 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, se dará a los peritos del órgano pericial colegiado las partes la posibilidad de intervenir en tal operación. De igual forma, se conferirá esta posibilidad a los técnicos de la CIAIAC, pues el desmontaje y análisis del relé es necesario para su propia investigación técnica, como se indicaba en su informe interino. Asimismo, conforme a lo acordado por providencia de fecha 21-5-2010, parece razonable conferir dicha posibilidad también a técnicos de las empresas fabricantes del avión y del relé (*Boeing Corporation* y *Leach Corporation*), a las que se conferirá traslado por medio de la CIAIAC, con quien han colaborado en su investigación técnica, debiéndose documentar dicho traslado.

La presencia y participación de todo este personal técnico no puede suponer que todos ellos manipulen directamente la pieza o realicen directamente su desmontaje, lo que supondría un obvio quebranto de la efectividad de la operación, que debe realizarse bajo una única dirección técnica. En consecuencia, será el personal del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial el que, conforme al protocolo elaborado por dicho Instituto, realice materialmente la operación de desmontaje, para lo cual, según ha informado dicho órgano, se han realizado pruebas previas con relés similares, para obtener la destreza y experiencia necesarias para la práctica de dicha operación. En consecuencia, la participación de los demás técnicos y peritos presentes se plasmará en la formulación de observaciones o peticiones, que podrá ser o no aceptadas por el personal técnico del INTA que dirija y realice la operación. Las eventuales discrepancias serán resueltas por este instructor.

**La conclusión fue que, pese a las reservas iniciales respecto su funcionamiento<sup>11</sup>, el relé R25 superó con creces todas y cada una de las diversas pruebas de resistencia que se le plantearon. Así, como resultado final del análisis pericial, llegó a concluirse por los miembros del INTA que no se había detectado ninguna anomalía destacable en su funcionamiento.**

## **6. ACTUACIÓN DEL MINISTERIO FISCAL Y PROBLEMÁTICA SUSCITADA.**

**El compromiso del Ministerio Fiscal, como no podía ser de otra manera, en la instrucción del procedimiento fue absoluta desde el primer momento. Así, se acudió al foco del accidente y a los levantamientos de cadáver, se participó en la toma de decisiones iniciales y en la gestión de la crisis. Una vez practicadas las autopsias, se constituyó en la oficina judicial que se instaló en el cementerio de la Almudena para agilizar todos los trámites de entrega de los cadáveres. Durante la instrucción se estuvo presente en todas y cada una de las diligencias judiciales que se practicaron, numerosas sesiones de pruebas testificales y periciales, inspecciones oculares y otras actuaciones judiciales. Su posición fue de apoyo a la instrucción intentando que se investigaran todas las causas posibles del accidente, pero siempre dentro de la lógica y la valoración de los indicios y datos que no determinara aventuradas imputaciones de seguro contenido especulativo<sup>12</sup>.**

**El primer problema que se planteó fue la necesidad de un Fiscal de Apoyo. A los pocos días de incoarse el procedimiento se aprobó por el Consejo General del Poder Judicial, un juzgado de Apoyo, pero el Fiscal de Apoyo se hizo esperar y no tuvo la misma dedicación que el Juzgado de Apoyo. Añadido a lo anterior, el Juzgado de Apoyo supuso un incremento**

---

<sup>11</sup> El perito propuesto por la representación de la “Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022” había sido especialmente incisivo en relación a las posibles deficiencias del relé, llegando en la ratificación de su informe pericial de parte a comprometer su prestigio profesional afirmando que el relé no superaría las pruebas.

<sup>12</sup> En esta cuestión se chocó con las posiciones de diversas acusaciones particulares y populares que obedecían a otros planteamientos.

de la carga de trabajo, llegando a actuar de forma independiente, lo que generaba disfunciones de señalamientos y un incremento del volumen de trabajo ordinario del juzgado.

**El segundo problema fue la necesidad de personal de la oficina fiscal que gestionara la ingente documentación y apoyara administrativamente al Fiscal.** La verdad es que en esta cuestión nada se consiguió, y frente al nuevo personal del Juzgado de apoyo nada se aportó para la gestión administrativa del procedimiento que auxiliara al Fiscal, únicamente a través de medios indirectos pudo solventarse esta cuestión<sup>13</sup>.

**El tercer problema** fue las sucesivas sugerencias en cuanto a la posición del representante del Ministerio Fiscal por parte de Superiores Jerárquicos del Fiscal actuante. La existencia de un Fiscal Jefe Provincial y un Fiscal Jefe Superior en la misma provincia planteaba en ocasiones **problemas de coordinación.**

El cuarto problema tiene su origen en una **política no adecuada de gestión de la comunicación con los medios.** Desde el inicio del procedimiento diversa prensa inició una campaña de desprestigio<sup>14</sup> al Fiscal

---

<sup>13</sup> Finalmente el personal del juzgado auxilió desinteresadamente la labor del representante del Ministerio Fiscal.

<sup>14</sup> (El diario montañés, 21-8-2010). “La asociación de afectados del accidente del avión de Spanair, que este viernes recordó a los 154 fallecidos hace dos años, no se ha mordido la lengua y ha apuntado a la Fiscalía como una de las razones de que la investigación judicial no acabe de avanzar. Los familiares han denunciado la falta de actitud del fiscal... Las críticas también se han dirigido al Ministerio de Justicia para que se involucre en un proceso que "marcará un antes y un después" en la historia de la aviación civil española, según han asegurado los afectados. El colectivo de familiares del vuelo JK 5022, que agrupe a la mayoría de los fallecidos en el siniestro del aeropuerto de Barajas, considera que al tratarse de un proceso "complejo técnicamente", con 70 partes personadas y un sumario de 11.300 folios hasta la fecha, es de "obligada necesidad" la presencia de un representante del Ministerio Público.... La indignación de los familiares con la Fiscalía se resume en que, en dos años de investigación, el acusador apenas pide documentos a las partes ni solicita la realización de pruebas testificales para centrar la instrucción del proceso. "En lo que va de año el fiscal sólo se ha pronunciado una vez y fue para rechazar el intento de paralizar la emisión de la serie de Telecinco sobre la tragedia...", ha denunciado Rafael Vidal, miembro de la asociación y superviviente del siniestro, quien ha apuntado: "Para conocer la verdad hace falta tiempo, medios y dedicación, ...".

(La provincia 13 de enero de 2012). “El proceso judicial sobre el accidente de Spanair de agosto de 2008 en Barajas, en el que murieron 154 personas y 18 resultaron heridas, tomó ayer un giro inesperado tras la decisión de la Fiscalía de Madrid de solicitar al juez instructor, Javier Pérez, nuevas diligencias, entre ellas información sobre las lesiones

del procedimiento que no fue atajada en ningún momento. El origen de ello se centra en que no debe llevarse a cabo una política pasiva en relación a los medios de comunicación. Es necesario citarlos y dar la información que se tiene en el momento y que indudablemente sea susceptible de ser dada. A veces solamente narrar simples actuaciones, o realizar valoraciones someras y dar explicaciones básicas, cumple un papel trascendental. Los medios de comunicación necesitan información y acudirán a quien la dé, y a falta de la misma, como necesitan informar, darán salida a cualquier tipo de manifestaciones relacionadas por el procedimiento que si no se refutan desde el principio luego apenas pueden contrarrestarse. Obsérvese cuál ha sido la gestión informativa llevada a cabo por la Fiscalía francesa en el accidente aéreo de la compañía Germanwings<sup>15</sup>.

---

sufridas por los supervivientes y su situación actual. Esto podrían suponer de facto la reapertura de la instrucción y de la propia investigación del siniestro, o al menos así lo interpretan algunas de las partes personadas en el caso. La Asociación de Afectados por el Vuelo JK5022 considera que, "si se abre el proceso para el fiscal, se abre para todos", dando por superado de esta forma el auto judicial del pasado 12 de diciembre con el que se cerraba la instrucción limitando la imputación a los dos mecánicos de Spanair que operaron directamente sobre la avería del avión que ese día se dirigía a Gran Canaria. De momento, el dato objetivo es que el fiscal jefe de la Audiencia Provincial de Madrid, Eduardo Esteban, ha solicitado al juez instructor nuevas diligencias ya que considera que no se puede dar por cerrada la investigación del siniestro. El único elemento concreto sobre el que el Ministerio Público ha apuntado como objeto de las nuevas actuaciones se refiere a la situación de los supervivientes del accidente. En concreto, la Fiscalía ha solicitado información detallada sobre las lesiones que sufrieron las víctimas y la situación familiar de cada una de ellas. Según apunta el fiscal, esta diligencia es necesaria para fijar las indemnizaciones que por responsabilidad civil se podrían solicitar en el juicio. La presidenta de la Asociación de Afectados, Pilar Vera, considera, sin embargo, que esta decisión del fiscal jefe de Madrid va más allá de esta diligencia y supone una prueba evidente de que "el proceso se había cerrado en falso" con el auto del juez del pasado 12 de diciembre. "Lo que hace el fiscal es pedir más tiempo, llevar a cabo nuevas diligencias y si el proceso se reabre para el fiscal se reabre para todos y las víctimas no vamos a desaprovechar la ocasión". Vera recuerda que el colectivo de víctimas había presentado en el momento en el que el juez cerró la investigación peticiones para ampliar la responsabilidad del accidente a Aviación Civil y al fabricante del avión, la compañía norteamericana Boeing.".... Recuerda Vera en este sentido que el fiscal del caso había señalado que para calcular el pago de las indemnizaciones se tomaran como baremo los accidentes de tráfico..."

<sup>15</sup> (El país 27 de marzo de 2015). "El fiscal que investiga el caso, Brice Robin, descartó las hipótesis del accidente y de un acto terrorista y apuntó al copiloto, Andreas Lubitz, un alemán de 28 años, que estaba solo al mando del avión. "La interpretación más plausible es la voluntad del copiloto de querer destruir este avión", ya que lo dejó caer, no abrió al piloto y no respondió a la torre de control.

## **7. RECOMENDACIONES RELATIVAS A LA INSTRUCCIÓN DE PROCEDIMIENTOS DERIVADOS DE GRANDES CATASTROFES**

### **1. MEDIOS PARA EL REPRESENTANTE DEL MINISTERIO FISCAL**

Tan pronto como se incoa un procedimiento complejo derivado de una gran catástrofe deben adoptarse desde el Ministerio de Justicia las mismas dotaciones de apoyo que se conceden para el órgano judicial, así fiscal de apoyo que permita una dedicación al mismo nivel que la del titular del órgano judicial encargado de la instrucción y que deberá extenderse hasta la celebración, en su caso, del juicio oral, así como personal funcionario de gestión que colabore con el Fiscal encargado del procedimiento.

Desde el punto de vista de la gestión de medios materiales, en particular en los que debe contar el fiscal, deben anticiparse sistemas

---

(El país, 19 de mayo de 2015) Nueve días después de la catástrofe provocada por el copiloto Andreas Lubitz, la fiscalía de Marsella ya anunció que habían sido aisladas 150 muestras de diferentes personas, pero que el análisis para determinar con precisión a quién correspondían se prolongaría varias semanas. Además, los equipos de limpieza siguieron encontrando mínimos restos en el barranco donde se estrelló el Airbus A320 de Germanwings.

electrónicos de gestión de la documentación digitalizada de manera que permitan su utilización tan pronto se produce el accidente<sup>16</sup>.

## 2. LIMITACIÓN DEL NUMERO DE PARTES EN EL PROCESO

Una excesiva proliferación de representaciones de las partes, más allá de un número razonable, puede suponer previsiblemente una demora en la tramitación del procedimiento, con reiteración de trámites superfluos o de intervenciones de todas las partes en los mismos actos procesales, que atentaría gravemente al principio de un derecho a un proceso sin dilaciones indebidas, por ello debería instarse la limitación de dichas representaciones cuando los intereses sean parejos, la eventual exigencia de responsabilidades penales o civiles, si hubiera lugar a ello, de quienes pudieran ser responsables de la causa o causas del siniestro. Desde el punto de vista normativo, la actual regulación de la personación de las acusaciones populares y particulares puede traer consigo riesgos de gestión de los expedientes judiciales abiertos.

## 3. CONCRECCIÓN ESCRITA DE LAS ÓRDENES AL REPRESENTANTE DEL MINISTERIO FISCAL Y SISTEMA DE INFORMACIÓN Y APOYO.

En estos procedimientos en los que, junto a su complejidad, convergen numerosos intereses se hace necesario que cualquier instrucción u orden emitida por los diversos superiores jerárquicos del Fiscal encargado del procedimiento, aun cuando no exista discrepancia alguna, se realice por escrito y se documente a fin de que quede constancia de la misma<sup>17</sup>. Desde

---

<sup>16</sup>Tal y como señala el Fiscal Antonio Roma Valdés en su ponencia “La instrucción de causas complejas con múltiples fallecidos y lesionados”

<sup>17</sup> (Periódico Público.es, el 7 de abril de 2017) Indica en el artículo que se reproduce parcialmente a continuación que esta línea de órdenes por escrito se prevé que se introduzca en la Fiscalía. Así lo ha anunciado el ministro de Justicia, Rafael Catalá en el Congreso de los Diputados, quien echará a rodar la reforma del Estatuto Fiscal “en breve”, aunque fuentes jurídicas sostienen que será a partir de abril.

el punto de vista institucional del Ministerio Fiscal, destacar que su ámbito institucional, su capacidad de especialización y el principio de unidad de actuación que informa su actuación deben permitir un sistema de información o apoyo a los fiscales que en el futuro deban intervenir en los procedimientos complejos con víctimas múltiples de manera que se aproveche la experiencia acumulada en los procedimientos anteriores<sup>18</sup>.

#### 4. AUTÉNTICA POLÍTICA DE COMUNICACIÓN CON LOS MEDIOS.

La gestión de la relación con los medios de comunicación en esta materia es trascendental. Es necesario dar puntualmente información, en la medida de lo posible, del desarrollo del procedimiento así como de nuestra intervención, ello pondrá en valor la misma, y servirá para fomentar el apoyo a nuestra institución, igualmente deberán refutarse informaciones falsas y apoyar la posición del Fiscal frente a campañas de desinformación interesadas. Ello debe llevarse a cabo no sólo a través de meras notas de prensa sino mediante ruedas de prensa del portavoz de la fiscalía junto al fiscal encargado del procedimiento.

El Ministerio Fiscal tiene que realizar una profunda renovación en cuanto a su concepción de las formas de información a la sociedad, para

---

El otorgar la instrucción a los fiscales es un mantra que repiten los sucesivos ministros de Justicia de distintos signo, con el fin de asemejar la instrucción de las causas penales a otros países europeos, donde son los fiscales los instructores. Hasta ahora, ningún Gobierno ha logrado este cambio. La razón estriba en la desconfianza que despierta que el Fiscal General del Estado, que es nombrado por el Ejecutivo, dirija el ministerio público y de quien dependen los fiscales de manera orgánica y jerarquizada. Para despejar temores, Rafael Catalá ha resaltado que los fiscales instructores no recibirán órdenes verbales, sino escritas.

<sup>18</sup> Tal y como señala el Fiscal Antonio Roma Valdés en su ponencia “La instrucción de causas complejas con múltiples fallecidos y lesionados”

dar cumplimiento a lo establecido en su Estatuto orgánico respecto a la información a la opinión pública<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Artículo cuarto del Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal. El Ministerio Fiscal, para el ejercicio de sus funciones, podrá: Cinco. Informar a la opinión pública de los acontecimientos que se produzcan, siempre en el ámbito de su competencia y con respeto al secreto del sumario y, en general, a los deberes de reserva y sigilo inherentes al cargo y a los derechos de los afectados.