



**AUDIENCIA PROVINCIAL
SECCIÓN DECIMOQUINTA
MADRID**

RT: 156/12 (Acumulado)

DP: 4373/08

Juzgado de Instrucción n.º 11 de Madrid

AUTO N.º 617/12

MAGISTRADOS/AS:

PILAR DE PRADA BENGOA

CARLOS FRAILE COLOMA (ponente)

SANTIAGO TORRES PRIETO

En Madrid, a 19 de septiembre de 2012.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Con fecha 12 de diciembre de 2011, por el Juzgado de Instrucción n.º 11 de Madrid, en la causa arriba indicada, se dictó auto en el que se acordaba la continuación de las diligencias por los trámites del procedimiento abreviado contra Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves, por si los hechos fuesen constitutivos de 154 delitos de homicidio imprudente y 18 delitos de lesiones imprudentes; y contra las entidades mercantiles "Spanair, S. A." y "Mapfre Global Risks Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros, S. A.", como posibles responsables civiles; se

decretaba el sobreseimiento provisional parcial de la causa respecto de Jesús Torroba Aylagas, David Torres Garland-Collins y Alejandro Sahuquillo García; se desestimaban las peticiones de archivo de la causa efectuadas en los escritos presentados en fechas 30 de noviembre y 2 de diciembre de 2011 por las representaciones de "Spanair, S. A." y de Jesús Torroba Aylagas, Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves, en cuanto a estos dos últimos; y se desestimaban también las peticiones de imputación de Javier Mendoza Sánchez y del Director y el Ejecutivo del Aeropuerto de Barajas, efectuadas en escritos presentados los días 2 y 5 de diciembre de 2011, por la representación de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.

SEGUNDO.- Contra dicha resolución interpusieron recursos de reforma:

- 1) La Procuradora de los Tribunales D.^a María Isabel García Martínez, en nombre y representación de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.
- 2) La Procuradora de los Tribunales D.^a Paloma Ortiz-Cañavate Levenfeld, en nombre y representación de Alfonso Romero Rubio y otros.
- 3) El Procurador de los Tribunales D. Francisco José Abajo Abril, en nombre y representación de SPANAIR, S. A.
- 4) El Procurador de los Tribunales D. Francisco José Abajo Abril, en nombre y representación de Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves.

Además, interpusieron recursos de reforma y, subsidiariamente, de apelación:

- 1) La Procuradora de los Tribunales D.^a María Rodríguez Puyol, en nombre y representación de Leandro Ortega

Peña, interesando la continuación del procedimiento, además de contra las personas señaladas en el auto impugnado, contra Jesús Torroba Aylagas, David Torres-Garland Collins, Alejandro Sahuquillo García, Javier Mendoza Sánchez y del Director Ejecutivo de Servicio del Aeropuerto de Madrid Barajas.

- 2) El Procurador de los Tribunales D. Jacobo García García, en nombre y representación del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), Estrella Toral Lara, María Soledad Rocafull Gimeno, Estela Fernández Rocafull, Margarita Sureda Hernández y Francisco Javier Mulet Sans, interesando la declaración de imputados de John F. McDonnell, W. James McNerney, quienes resultaren presidentes de Boeing entre 1997 y 2005, los Directores Generales de Aviación Civil Enrique Sanmartí, Ignacio Estaún Díaz de Villegas y Manuel Pérez Bautista, y de los certificadores anuales de la DGAC que expidieron los certificados de aeronavegabilidad del avión EC-HFP.
- 3) El Procurador de los Tribunales D. Federico Pinilla Romeo, en nombre y representación de Claudia Cabrero Garandal, interesando la continuación de las diligencias contra Jesús Torroba Aylagas, David Torres Garland-Collins y Alejandro Sahuquillo García.
- 4) El Procurador de los Tribunales D. Francisco Javier Rodríguez Tadey, en nombre y representación de José Alonso Alonso y otros, interesando la continuación de las diligencias contra Jesús Torroba Aylagas, David Torres Garland-Collins y Alejandro Sahuquillo García.
- 5) La Procuradora de los Tribunales D.^a María del Pilar Cortés Galán, en nombre y representación de las familias Santana Hernández y Domínguez de la Cruz, interesando la imputación de José Antonio Viñuelas

Chaves como autor de los hechos y no como mero cooperador.

Finalmente, interpusieron recursos de apelación:

- 1) El Procurador de los Tribunales D. Emilio García Guillén, en nombre y representación de Roberto Ángel y Zaida Rodríguez Ramírez, María Ascensión Cabrera Herrera, que actúa en nombre de su hija menor de edad, Serezade Lucía Arbelo Cabrera, Nisamar Yurena Hernández Márquez, Enrique Reitz Estupiñan, Cira Saavedra Vizcaíno, Erika María Reitz Saavedra, Enrique Reitz Saavedra, Cristo Valentín Reitz Saavedra, Víctor Inocencio Rivero Pérez, María Pino Suárez Medina, Idaira Rivero Suárez, Marco Jesús Mendoza Marcial, Moisés del Cristo Mendoza Marcial, Andrea Elena Mendoza Marcial y otros, Juan Andrés Sánchez Hernández, María Candelaria Pérez Mateo, Juan de Dios Font Marín y María Jesús Rodríguez Sánchez, interesando la declaración de imputados de Jesús Torroba Aylagas, David Torres Garland-Collins, Alejandro Sahuquillo García, Javier Mendoza Sánchez, John F. McDonnell, W. James McNerney, quienes resultaren presidentes de Boeing entre 1997 y 2005, los Directores Generales de Aviación Civil Enrique Sanmartí, Ignacio Estaún Díaz de Villegas y Manuel Pérez Bautista, y de los certificadores anuales de la DGAC que expidieron los certificados de aeronavegabilidad del avión EC-HFP.
- 2) La Procuradora de los Tribunales D.^a Cayetana de Zulueta Lucshinger, en nombre y representación de Juan Carlos Pérez Rojo, Sonia Pérez Sánchez y Josefa Sánchez Cortés, interesando la declaración en calidad de imputados de John F. McDonnell, W. James McNerney, quienes resultaren presidentes de Boeing entre 1997 y

2005, los Directores Generales de Aviación Civil Enrique Sanmartí, Ignacio Estaún Díaz de Villegas y Manuel Pérez Bautista, y de los certificadores anuales de la DGAC que expidieron los certificados de aeronavegabilidad del avión EC-HFP.

TERCERO.- Admitidos a trámite los anteriores recursos de reforma, así como los de apelación, y conferido el preceptivo traslado legal, presentaron escritos:

- 1) La Procuradora de los Tribunales D.^a Rosa María Martínez Virgili, en nombre y representación de Mónica y Marta Ramírez Barbosa, adhiriéndose al recurso de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.
- 2) El Ministerio Fiscal, oponiéndose a los recursos de Alfonso Romero Rubio y otros, la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, Claudia Cabrero Garandal, Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves, Leandro Ortega Peña, José Alonso Alonso y otros, SEPLA y otros, SPANAIR e interesando la confirmación de la resolución recurrida.
- 3) La Procuradora de los Tribunales D.^a Luisa Maestre, en nombre y representación de Rosa María Guedes Pérez, Antonio Hernández Guedes, Fernando Hernández Guedes, Rosa Paz Hernández Guedes, Ana María Sánchez Díez, Teresa Santos Noguerales, Marta Morales Santos y Ricardo Barrio Santos, adhiriéndose a los recursos de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, Alfonso Romero Rubio y otros, Leandro Ortega Peña, SEPLA y otros, Claudia Cabrero Garandal, José Alonso Alonso y otros, Roberto Ángel Rodríguez Ramírez y otros, y Juan Carlos Pérez Rojo y otros.
- 4) El Procurador de los Tribunales D. Manuel María Martínez de Legarza Ureña, en nombre y representación de Francisca de la Cruz Palacios y otros, adhiriéndose

al recurso de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.

- 5) La Procuradora de los Tribunales D.^a Margarita Sánchez Jiménez, en nombre y representación de Alejandro Sahuquillo García, impugnando los recursos de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, Leandro Ortega Peña, Claudia Cabrero Garandal y José Alonso Alonso y otros.
- 6) La Procuradora de los Tribunales D.^a María Luisa Montero Correal, en nombre y representación de Carlos Baixeras Llano y otros, adhiriéndose al recurso de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.
- 7) El Procurador de los Tribunales D. Francisco José Abajo Abril, en nombre y representación de Felipe García Rodríguez, Jesús Torroba Aylagas y José Antonio Viñuela Chaves, adhiriéndose al recurso de SPANAIR e impugnando los de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, Alfonso Romero Rubio y otros, Leandro Ortega Peña, SEPLA y otros, Claudia Cabrero Garandal, José Alonso Alonso y otros, y las familias Santana Rodríguez y Domínguez de la Cruz.
- 8) La Abogada del Estado, impugnando los recursos de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, Alfonso Romero Rubio y otros, Leandro Ortega Peña, SEPLA, Claudia Cabrero Garandal y José Alonso Alonso.
- 9) La Procuradora de los Tribunales D.^a Isabel García Martínez, en nombre y representación de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, adhiriéndose a los recursos de Leandro Ortega Peña, SEPLA y otros, Claudia Cabrero Garandal, José Alonso Alonso y otros, y las familias Santana Hernández y Domínguez de la Cruz, e impugnando los recursos de Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves y por SPANAIR.

- 10) La Procuradora de los Tribunales D.^a Amparo Laura Díez Espí, en nombre y representación de Enrique, Gladis Liliana y Helenia Alexandra Sánchez Ospina, adhiriéndose al recurso de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.
- 11) El Procurador de los Tribunales D. Jacobo García García, en nombre y representación del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), Estrella Toral Lara, María Soledad Rocafull Gimeno, Estela Fernández Rocafull, Margarita Sureda Hernández y Francisco Javier Mulet Sans, impugnando el recurso de Alfonso Romero Rubio y otros.
- 12) El Procurador de los Tribunales D. Rafael Ángel Palma Crespo, en nombre y representación de Lázaro Molino Alajarín y Carmen Rodríguez, adhiriéndose al recurso de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.
- 13) El Procurador de los Tribunales D. Pablo José Trujillo Castellano, en nombre y representación de Encarnación Pérez Pérez, adhiriéndose al recurso de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.
- 14) El Procurador de los Tribunales D. Francisco José Abajo Abril, en nombre y representación de SPANAIR, S. A., impugnando los recursos de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, Alfonso Romero Rubio y otros, Leandro Ortega Peña, Claudia Cabrero Garandal, José Alonso Alonso y otros, y las familias Santana Hernández y Domínguez de la Cruz.

CUARTO.- Con fecha 16 de enero de 2012, el juzgado dictó auto por el que se desestimaban los recursos de reforma, admitiendo a trámite los recursos de apelación subsidiariamente interpuestos.

QUINTO.- Contra dicha resolución interpusieron recursos de apelación:

- 1) El Procurador de los Tribunales D. Francisco José Abajo Abril, en nombre y representación de SPANAIR, S. A., interesando el archivo y sobreseimiento de las actuaciones respecto de Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves.
- 2) El Procurador de los Tribunales D. Francisco José Abajo Abril, en nombre y representación de Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves, interesando el archivo de las actuaciones.
- 3) La Procuradora de los Tribunales D.^a María Isabel García Martínez, en nombre y representación de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, interesando la continuación del procedimiento respecto de Jesús Torroba Aylagas, David Torres Garland-Collins, Alejandro Sahuquillo García, Javier Mendoza Sánchez, el director y el ejecutivo de servicio del aeropuerto de Madrid-Barajas, así como el libramiento de una comisión rogatoria a los Estados Unidos de América, a fin de que se requiera a Boeing Company para que aporte la información solicitada por la recurrente en su escrito de fecha 3 de noviembre de 2010.
- 4) El Procurador de los Tribunales D. Roberto de Hoyos Mencía, en nombre y representación de Juan José Flores Herráez, Claudia García Orcajo y Jaime Flores García, interesando la continuación del procedimiento respecto de Jesús Torroba Aylagas, David Torres Garland-Collins, Alejandro Sahuquillo García y Javier Mendoza Sánchez.

Además, presentaron escritos de alegaciones las siguientes partes, que ya habían formulado recurso de

apelación con carácter subsidiario al de reforma, frente al auto de fecha 12 de diciembre de 2011:

- 1) La Procuradora de los Tribunales D.^a María del Pilar Cortés Galán, en nombre y representación de las familias Santana Hernández y Domínguez de la Cruz.
- 2) El Procurador de los Tribunales D. Francisco Javier Rodríguez Tadey, en nombre y representación de José Alonso Alonso y otros.
- 3) El Procurador de los Tribunales D. Jacobo García García, en nombre y representación del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), Estrella Toral Lara, María Soledad Rocafull Gimeno, Estela Fernández Rocafull, Margarita Sureda Hernández y Francisco Javier Mulet Sans.

SEXTO.- Admitidos a trámite los anteriores recursos de apelación, se confirió a las partes traslado de estos y de los que ya habían sido admitidos a trámite anteriormente, presentando escritos:

- 1) El Ministerio Fiscal, impugnando el recurso interpuesto por las representaciones de Juan Flores Herráez y otros, SEPLA y otros, las familias Santana Hernández y Domínguez de la Cruz, José Alonso Alonso y otros, la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves, SPANAIR, Roberto Ángel Rodríguez Ramírez y otros, y Juan Carlos Pérez Rojo y otros.
- 2) La Procuradora de los Tribunales D.^a Margarita Sánchez Jiménez, en nombre y representación de Alejandro Sahuquillo García, impugnando los recursos de Aída Rodríguez Ramírez y otros, José Alonso Alonso y otros, la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, y Juan Flores Hernández y otros.

- 3) El Procurador de los Tribunales D. Emilio García Guillén, en nombre y representación de Roberto Ángel y Zaida Rodríguez Ramírez y otros, adhiriéndose a los recursos de SEPLA y otros, y de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.
- 4) El Procurador de los Tribunales D. Pablo José Trujillo Castellano, adhiriéndose al recurso de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.
- 5) El Procurador de los Tribunales D. Emilio García Guillén, en nombre y representación de Juan Andrés Sánchez Hernández y otros, adhiriéndose a los recursos de SEPLA y otros, y de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.
- 6) La Procuradora de los Tribunales D.^a María Luisa Montero Correal, en nombre y representación de Carlos Baixeras Llanos y otros, adhiriéndose al recurso de la de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.
- 7) La Procuradora de los Tribunales D.^a Cayetana de Zulueta Lucshinger, en nombre y representación de Juan Carlos Pérez Rojo, Sonia Pérez Sánchez y Josefa Sánchez Cortés, impugnando los recursos de SPANAIR, y de Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves.
- 8) El Procurador de los Tribunales D. Francisco José Abajo Abril, en nombre y representación de SPANAIR, S. A., oponiéndose a los recursos de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, José Alonso Alonso y otros, familias Santana Hernández y Domínguez de la Cruz, Roberto Ángel Ramírez y otros, Juan José Flores Herráez, Claudia García Horcajo y Jaime Flores García.
- 9) El Procurador de los Tribunales D. Francisco José Abajo Abril, en nombre y representación de Felipe García Rodríguez, Jesús Torroba Aylagas y José Antonio Viñuela Chaves, adhiriéndose al recurso de SPANAIR, S.

A., no pronunciándose sobre el recurso de SEPLA y otros, y oponiéndose a los recursos de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, José Alonso Alonso y otros, las familias Santana Hernández y Domínguez de la Cruz, y familiares de Ana Gema Flores García.

- 10) La Procuradora de los Tribunales D.^a Amparo Laura Díez Espí, en nombre y representación de Enrique, Gladys Liliana y Helena Alexandra Sánchez Ospina, adhiriéndose al recurso de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.
- 11) La Procuradora de los Tribunales D.^a María Isabel García Martínez, en nombre y representación de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, adhiriéndose a los recursos de las familias Santana Hernández y Domínguez de la Cruz, José Alonso Alonso y otros, SEPLA y otros, Roberto Ángel Rodríguez Ramírez y otros, Juan Carlos Pérez Rojo y otros, Juan José Flores Herráez, Claudia García Orcajo y Jaime Flores García, e impugnando los de Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves, y de SPANAIR.
- 12) El Procurador de los Tribunales D. Manuel M.^a Martínez de Lejarza Ureña, en nombre y representación de Santiago Sosa Rodríguez y otros, adhiriéndose al recurso de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.

SÉPTIMO.- Los testimonios de particulares necesarios para la resolución de los anteriores recursos de apelación, remitidos por el Juzgado de Instrucción, dieron lugar a la formación de los rollos de Sala RT 155/12 y RT 156/12, incluyéndose en ambos, por error, tres de los once recursos.

Dado el elevado número de partes y también la coincidencia de varias de ellas en sus pretensiones impugnatorias, se acordó acumular el segundo al primero de

los citados rollos y la resolución mediante el presente auto de las pretensiones de archivo y sobreseimiento de las actuaciones respecto de Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves, así como la de imputación de este último como autor y no como cooperador necesario, y las de continuación por los trámites del procedimiento abreviado respecto de John F. McDonnell, W. James McNerney, de los presidentes de Boeing entre 1997 y 2005, de los Directores Generales de Aviación Civil Enrique Sanmartí, Ignacio Estaún Díaz de Villegas y Manuel Pérez Bautista, y de los certificadores anuales de la DGAC que expidieron los certificados de aeronavegabilidad del avión EC-HFP.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Se plantean diversos recursos de apelación contra el auto dictado en fecha 12 de diciembre de 2011, por el Juzgado de Instrucción n.º 11 de Madrid, en el que se acuerda la continuación de las diligencias por los trámites del procedimiento abreviado contra Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves, por si los hechos fuesen constitutivos de 154 delitos de homicidio imprudente y 18 delitos de lesiones imprudentes, y contra las entidades mercantiles "Spanair, S. A." y "Mapfre Global Risks Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros, S. A.", como posibles responsables civiles; se decreta el sobreseimiento provisional parcial de la causa respecto de Jesús Torroba Aylagas, David Torres Garland-Collins y Alejandro Sahuquillo García; se desestiman las peticiones de archivo de la causa efectuadas en los escritos presentados en fechas 30 de noviembre y 2 de diciembre de 2011 por las representaciones de "Spanair, S. A." y de Jesús Torroba Aylagas, Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves, en cuanto a estos

dos últimos; y se desestiman también las peticiones de imputación de Javier Mendoza Sánchez y del Director y el Ejecutivo del Aeropuerto de Barajas, efectuadas en escritos presentados los días 2 y 5 de diciembre de 2011, por la representación de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.

Asimismo, se recurre en apelación el auto del mismo juzgado, de fecha 16 de enero de 2012, por el que se desestiman varios recursos de reforma frente al auto de 12 de diciembre de 2011.

Habiéndose sustanciado las impugnaciones en dos rollos de Sala distintos, en los que, por error, figuraban a la vez tres de los once recursos, para una mejor resolución de dichas impugnaciones, teniendo en cuenta el número de partes recurrentes y las coincidencias de pretensiones impugnatorias de varios grupos de ellos, en este Tribunal se ha acordado efectuar una distribución entre ambos rollos en función de las cuestiones a resolver, correspondiendo a este las peticiones de archivo y sobreseimiento de las actuaciones respecto de Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves, así como la de imputación de este último como autor y no como cooperador necesario, y las de continuación por los trámites del procedimiento abreviado respecto de John F. McDonnell, W. James McNerney, de los presidentes de Boeing entre 1997 y 2005, de los Directores Generales de Aviación Civil Enrique Sanmartí, Ignacio Estaún Díaz de Villegas y Manuel Pérez Bautista, y de los certificadores anuales de la DGAC que expidieron los certificados de aeronavegabilidad del avión EC-HFP.

SEGUNDO.- Por razones puramente sistemáticas, comenzaremos con las impugnaciones relativas al **acuerdo de continuación por los trámites del procedimiento abreviado**

contra Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves.

Además de la representación procesal de los imputados, combate tal pronunciamiento la representación de SPANAIR, S. A., por lo que abordaremos de manera conjunta ambos recursos.

1) La **resolución impugnada** recoge los siguientes hechos, como sustento de la decisión de continuar el procedimiento contra Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves:

El día 20 de agosto de 2008, a las 13'25 horas, los tripulantes de la aeronave MD-82 (McDonnell Douglas DC-9-82), con matrícula EC-HFP, propiedad de la compañía SPANAIR, S. A., que iba a emprender el vuelo JK5022, desde el aeropuerto de Madrid-Barajas hasta Las Palmas de Gran Canaria, obtuvieron la autorización de la torre de control para el despegue, si bien, antes de iniciar la maniobra, advirtieron que la calefacción de la sonda RAT (*Ram Air Temperature*), que solamente debía activarse en vuelo, calentaba en tierra.

El comandante llamó por teléfono al departamento de seguimiento y control de SPANAIR, donde se le aconsejó que extrajera varias veces el disyuntor CB (*circuit breaker*) Z29, a lo que el comandante replicó que ya lo había hecho, por lo que le recomendaron que solicitase asistencia técnica de mantenimiento en Barajas.

Paralelamente, el agente de asistencia técnica de SPANAIR obtuvo autorización de la compañía para sustituir el avión por otro que estaba disponible, si bien la tripulación optó por esperar el resultado de la intervención del servicio de mantenimiento.

El jefe de turno del departamento de mantenimiento de SPANAIR, el imputado José Antonio Viñuela Chaves, encargó al también imputado, Felipe García Rodríguez, técnico de

mantenimiento, que acudiese junto con otro técnico al avión a atender la avería.

Ya en el avión, Felipe García Rodríguez, comprobó que la calefacción de la sonda calentaba en tierra, avería insólita para él, por lo que llamó a José Antonio Viñuela Chaves, para el que también era desconocido el problema.

José Antonio Viñuela Chaves propuso a Felipe García Rodríguez que aplicara hielo seco a la calefacción para enfriarla.

Ambos estuvieron de acuerdo en extraer el disyuntor CB Z29 y despachar el avión conforme a la lista de equipamiento mínimo denominada MEL (*Minimum Equipment List*), documento que consultó Felipe García Rodríguez.

Felipe García Rodríguez no consultó, ni José Antonio Viñuela Chaves le instó para que lo hiciera, el libro de incidencias técnicas llamado ATLB (*Aircraft Technical Log Book*), donde constaba que el día anterior la aeronave había sufrido dos averías análogas.

Tras la extracción por el servicio de mantenimiento del disyuntor CB Z29, el comandante solicitó nueva autorización para el despegue, que fue concedida por la torre de control.

Se inició la maniobra sin que los pilotos accionasen la palanca de control de *flaps* y *slats*, para colocarlos en posición de despegue y tras un repaso de forma descuidada y torpe de las tres listas de comprobación que contenían diversos apartados esenciales para el despegue, entre ellos la correcta configuración de *flaps* y *slats*. A esta actuación pudo contribuir la presencia, consentida por los tripulantes, de una tercera persona en la cabina, que pudo distraer a aquellos.

La nave inició el despegue sin que el TOWS (*Take Off Warning System*), sistema de alarma sonora que debía haber advertido de la configuración indebida, se activase.

El avión se elevó y perdió inmediatamente sustentación por la citada configuración incorrecta de *flaps* y *slats*.

Se activó la alarma sonora de pérdida de sustentación y los tripulantes, ignorando la causa de ello, 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, hasta detenerse en una zona abrupta, dentro del aeropuerto, produciéndose su explosión e incendio, con el fallecimiento de 154 ocupantes, entre ellos el piloto y el copiloto, así como lesiones en otros 18.

No se han podido determinar las causas de las averías de la calefacción de la sonda RAT y del TOWS.

En los razonamientos jurídicos del auto apelado, encontramos los siguientes argumentos aplicables a Felipe García Rodríguez y a José Antonio Viñuela Chaves:

El TOWS y la calefacción de la sonda RAT son funciones alimentadas por un mismo relé (R2-5), que alimenta a otras dos funciones que se ignora si fallaron o no.

El relé R2-5 fue encontrado y analizado por el INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial). En este análisis se determinó que funcionaba correctamente. No obstante, se apreció un depósito en los contactos C2 y C3, del que los peritos infieren que permanecieron soldados durante algún tiempo. Según el órgano pericial colegiado designado por el Juzgado de Instrucción (OPC) y la CIAIAC

(Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil), no puede determinarse si el relé falló en la fecha del siniestro. Otros peritos de parte (Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 y SEPLA) consideran que falló y que el fallo afectó a la calefacción de la sonda RAT y al TOWS. Los peritos de SPANAIR estiman que falló, pero sin afectar al TOWS.

Se asume por el instructor la postura coincidente del OPC y de la CIAIAC, en cuanto a la falta de constancia de un fallo del relé R2-5, así como de las causas de los fallos de la sonda RAT y del TOWS.

En cuanto a la actuación de los técnicos de mantenimiento, de acuerdo con el OPC, el instructor considera que su actuación fue defectuosa, al despachar el avión sin haber identificado previamente la avería que causó el fallo de la calefacción de la sonda RAT, ya que se limitaron a extraer el CB Z29 para permitir que el avión fuera despachado conforme a la MEL.

Además, al realizar dicha extracción del CB Z29 desactivaron (sin ser conscientes de ello, ya que el CB estaba mal rotulado) el sistema de empuje automático de la aeronave, si bien ello no incrementó el riesgo, pues la tripulación configuró manualmente la potencia de los motores.

El OPC estima que la aplicación de la MEL no obliga a identificar la causa raíz o causa última del fallo de cualquier función, pero sostiene, señala el Juez de Instrucción, que cada fallo debe analizarse hasta descubrir cual es realmente el sistema averiado (lo que resulta obligado conforme a los manuales de mantenimiento de la aeronave, del operador y de navegabilidad continuada) y no se ha de limitar la actuación a constatar un mero síntoma o

reflejo de la avería, cosa que, según el OPC, en este caso aquel análisis no se hizo.

En 71 de los 103 precedentes de avería similar, la solución fue sustituir el relé R2-5 y solamente en 2 se había despachado el avión con arreglo a la MEL.

Siguiendo el criterio de la OPC, el instructor señala que los técnicos de mantenimiento no debieron despachar el avión por tres razones:

- 1) Porque no estaba suficientemente identificada la avería que provocó el calentamiento en tierra de la sonda RAT.

- 2) Porque no se intentó su reparación.

- 3) Porque el dispositivo no estaba inoperativo, condición reglada para el despacho.

Si el avión no se hubiese despachado, concluye el instructor, no se hubiera producido el accidente, aunque cabe duda de si, en caso de no despacharse, se hubiese localizado la avería del TOWS, puesto que se trataba de un fallo oculto.

Para el autor de la resolución impugnada, es razonable pensar que, puesto que la calefacción y el TOWS están alimentados por el relé R2-5, una revisión de las demás funciones asociadas al relé, hubiera podido determinar que el TOWS no funcionaba o, en la peor de las hipótesis, si hubiese permanecido oculta, esta última avería, podría haber contribuido a causar otro accidente, pero no el aquí producido.

Estima el instructor que, si el avión no se hubiera despachado de forma indebida, no se habría producido el

accidente, con independencia de que las averías de la RAT y del TOWS estuviesen o no relacionadas y con independencia de que esta segunda avería fuese o no detectable.

Para el Juzgado de Instrucción, la avería del TOWS o las acciones negligentes de los tripulantes, causas concurrentes posteriores a la conducta de los imputados, no interfieren en la imputación objetiva de estos, conforme a la STS de 26 de noviembre de 2008, porque se encuentran en el mismo ámbito del riesgo creado o aumentado por la conducta de los imputados.

El despacho indebido del avión, con un análisis incompleto de la avería, cercenó, dice el auto impugnado, toda posibilidad de localizar la avería del TOWS, incluso en el hipotético caso (no constatado) de que ambas averías no estuviesen relacionadas.

Solo podría desvincularse el despacho indebido del resultado final, si constase que las otras causas concurrentes al accidente nada tienen que ver con el despacho.

Los técnicos de mantenimiento no pudieron prever que los tripulantes iban a configurar indebidamente el avión para el despegue, pero la imputación se funda en la falta de previsión en relación con la avería mal atendida y sus posibles consecuencias.

Podría concluirse, señala el instructor, que el accidente fue provocado por la concurrencia de una serie de causas, entre las que destaca la negligente actuación de los tripulantes, plasmada en una cadena de al menos cuatro actuaciones imprudentes: la omisión de configurar el despegue y la triple omisión de comprobación de tal configuración,

negligencia manifiesta que puede considerarse como causa principal. A esta causa pueden añadirse como concurrentes el fallo del TOWS y el del personal de mantenimiento, al despachar indebidamente el avión averiado.

2) La representación procesal de **SPANAIR, S. A.**, impugna la decisión de continuar el procedimiento contra Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves por los motivos que a continuación se expresan.

La recurrente no comparte el criterio del Juez de Instrucción, basado en el de alguno de los miembros del OPC, según el cual el avión accidentado no debió despacharse y que, por lo tanto, la actuación de los técnicos de mantenimiento constituye una de las causas concurrentes del accidente, dado ese despacho inadecuado.

En efecto, los miembros del OPC consideran en su informe final, como una de las causas del accidente, el hecho de que mantenimiento no llegase a identificar la causa de la avería de la calefacción de la sonda RAT y despachase el avión acogiéndose al punto 30.8 de la MEL.

La recurrente estima que esta conclusión no está en consonancia con la práctica habitual del sector. Le resulta llamativo que en la ratificación del informe, los peritos sostuviesen el criterio antes señalado y, posteriormente, en el informe de 7 de noviembre de 2011, dijese que si mantenimiento no puede acometer la reparación de una avería con los tiempos de la escala o los medios disponibles en ella, podrá diferirla siempre que se corresponda fielmente con un ítem de la MEL y se cumpla con lo que en esta se establece en relación con las acciones de mantenimiento y operación, añadiendo que, a estos efectos, deberá llegarse a conocer la causa del fallo o anomalía en la medida y hasta

el punto que sea necesario para poder identificar con certeza si algún ítem de la MEL se corresponde exactamente con dicho fallo o anomalía. Esta opinión del OPC viene a coincidir, según la recurrente, con los peritos de la recurrente, los de las personas físicas imputadas, las conclusiones de la CIAIAC, la opinión de EASA, AESA y el testigo José Luis Ruiz de Castañeda, director general de mantenimiento e Ingeniería de Iberia.

El cambio de un informe a otro ha determinado, afirma la recurrente, que el Juzgado de Instrucción haya acordado el sobreseimiento respecto de determinados directivos de SPANAIR inicialmente imputados por una posible contribución, mediante el suministro de información adecuada a los técnicos, a la adopción de procedimientos inadecuados para afrontar las averías.

Dentro del OPC hay dudas y discrepancias en cuanto a la conclusión de que cuando el calentador de la RAT calienta en tierra está funcionando y, por consiguiente, operativo, y que esta anomalía no es la que recoge el ítem 30.8 de la MEL.

Hay determinados juicios de valor de los miembros del OPC que no encuentran apoyo en el material fáctico incorporado a la causa, como la afirmación de que la retirada del disyuntor CB Z29 se realizó por Felipe García Rodríguez para aplicar la MEL, pero esto no se corresponde ni con lo declarado por el técnico ni con la transcripción del registrador de voces de cabina.

El propio instructor se aparta motivadamente del criterio del OPC, cuando decide no imputar a determinados directivos de la compañía Boeing, a pesar de que el órgano pericial menciona tres causas contributivas del resultado, que apuntan al fabricante del avión (modos de fallo del TOWS

incompatibles con su trascendencia, documentación de mantenimiento que induce a error y ausencia de medidas correctoras pese al historial de accidentes).

La CIAIAC admite, como interpretación válida de la MEL, la consideración como inoperativa de la calefacción de la sonda RAT, cuando esta actuase en tierra.

La investigación de la avería subyacente, causa última o causa raíz de la anomalía de funcionamiento de la sonda RAT, solamente habría sido necesaria en el caso de que no fuese aplicable la MEL. Dicho estudio no habría permitido resolver el problema del TOWS, puesto que el relé R2-5, que ambos sistemas comparten, se ha demostrado, tras los análisis del INTA, que funcionaba perfectamente.

La actuación de los técnicos de mantenimiento es, en consecuencia, correcta, ajustada a los procedimientos del operador y a las prácticas del sector. La retirada del disyuntor CB Z29 no se efectuó para encajar la anomalía en la MEL, sino para confirmar e identificar el fallo y para aislar un circuito eléctrico que funcionaba mal, evitando posibles daños a la sonda RAT, a la estructura del avión o a las personas que hubiesen de trabajar en las proximidades de la sonda.

La anomalía de la RAT no guarda relación con el fallo del TOWS, según las conclusiones del OPC y la CIAIAC, por lo que no comparte la recurrente afirmación en el auto impugnado en el sentido de que no puede afirmarse o excluirse la relación de la causa del segundo con la avería de la primera.

La actuación de mantenimiento no es causa del resultado producido, aunque se considerase en todo o en parte

incorrecta. La CIAIAC no menciona dicha actuación entre las causas del accidente. Varios de los miembros del OPC, a pesar de las conclusiones alcanzadas en el informe final, tuvieron ocasión de manifestar de manera particularmente clara en el acto de la ratificación, que la actuación de mantenimiento no era causa del accidente.

No hay causalidad relevante entre la acción de mantenimiento y el resultado producido. La acción de mantenimiento no genera un riesgo o peligro no permitido. El resultado no supone la concreción del riesgo o peligro hipotéticamente creado por mantenimiento.

Mantenimiento no dispuso de ninguna señal o indicio de fallo del TOWS. Además, actuó en la confianza de que la tripulación, altamente preparada y cualificada, se mantendría dentro de los límites del riesgo permitido y existieron circunstancias posteriores a la actuación de mantenimiento, perfectamente extrañas, ajenas e imprevisibles para el personal, que impiden la imputación objetiva del resultado.

3) Los motivos que opone la representación procesal de Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves a la imputación de estos como presuntos autores de 154 delitos de homicidio y 18 delitos de lesiones por imprudencia grave son los siguientes:

Los hechos en que se fundamenta indiciariamente la imputación de los recurrentes son atípicos porque el comportamiento que se les atribuye no constituye el riesgo generador del resultado, ya que este es la concreción de otra conducta imprudente posterior, que produjo un riesgo nuevo: la errónea configuración por los pilotos de la nave para el despegue.

La resolución impugnada atribuye a Felipe García Rodríguez una actuación imprudente consistente en haber propuesto el despacho del avión de acuerdo con la lista de equipamiento mínimo (MEL) del transportista, sin efectuar un estudio en profundidad de la avería planteada (el calentamiento indebido de la sonda RAT, estando el avión en tierra), que quizá hubiera permitido descubrir otras averías ocultas (concretamente la del sistema TOWS, respecto del cual, paradójicamente, según el apelante, la propia resolución impugnada sostiene que se desconoce si existía al intervenir el técnico de mantenimiento).

Frente a lo afirmado en el auto impugnado, en el sentido de que el fallo del calentador de la sonda RAT era síntoma del fallo del relé R-25, compartido por el sistema TOWS y por el citado calentador, que el recurrente desconectó mediante la apertura del disyuntor Z29, se señala en el escrito de recurso que el relé R-25 fue localizado tras el accidente y analizado tanto por la CIAIAC como por el INTA, determinando que se encontraba en perfecto estado en los contactos que afectaban al sistema TOWS, por lo que el fallo de este no pudo deberse a un mal funcionamiento del relé, por lo que el propio auto concluye que no se han podido determinar las causas de las averías del calentador de la sonda RAT y del TOWS. Aparte de ello, dice el apelante, la única constancia del fallo del TOWS es la del despegue del accidente.

Nada tiene que ver, por lo tanto, que el despegue se produjese con el sistema de calefacción de la sonda RAT desconectado, ya que la desconexión, efectuada por el acusado al abrir el disyuntor CB Z29, es una operación absolutamente segura según la MEL.

Los hechos constituyen un curso causal complejo que debe resolverse conforme a la teoría de la imputación objetiva, lo

que determina su atipicidad, por la aplicación del principio de prohibición de regreso.

La actuación del personal de mantenimiento se encuentra dentro de los límites del riesgo permitido, aunque se considerase que se produjeron errores o que la avería no fue correctamente atendido, pues la posición de garante de los técnicos no se extendía a las actuaciones relacionadas con el vuelo siniestrado y no les había sido comunicado el posible fallo del sistema TOWS.

La extracción del disyuntor CB Z29 no se hizo para dejar el sistema inoperativo a fin de forzar el despacho del avión, sino para hacer descender la temperatura del calentador de la sonda RAT, aplicando a continuación hielo seco para acelerar el descenso de la temperatura, tras lo cual, a requerimiento de la tripulación, se consultó la MEL que había en la cabina para ver si el avión era susceptible de despacho, lo cual se desprende de la transcripción del *Cockpit Voice Recorder*.

La actuación de Felipe García Rodríguez está amparada por el principio de confianza que excluye la imputación objetiva, ya que el propio auto impugnado dice que los técnicos de mantenimiento no pudieron prever que los tripulantes no iban a configurar adecuadamente el avión para el despegue.

Respecto al piloto, el copiloto y la tercera persona de la cabina, los recurrentes no deben responder por aplicación de la denominada autopuesta en peligro.

Hay otras teorías que se oponen a la imputación de los recurrentes. Así, el criterio de que al autor primario hay que imputarle objetivamente el resultado final si la conducta antijurídica del secundario ha consistido en una omisión,

pero debe excluirse si ese autor secundario ha realizado una acción. También el criterio de la imprudencia grave del segundo interviniente, que impide la imputación del resultado al causante primario. La teoría de la continuidad, que requiere que el riesgo creado por el autor primario su fuese a concretar en el resultado a pesar de la intervención correcta o incorrecta del secundario. La teoría del peligro prototipo, conforme a la cual solo se podrá imputar al causante primario cuando el resultado supone la realización del peligro colocado por él, no siendo suficiente un peligro o riesgo general para la vida. La teoría ecléctica, a tenor de la cual si la víctima no fallece por la herida que se le ha infligido, sino por un peligro añadido por un error médico, este ha desplazado o sustituido el peligro originario por otro, que solo se encuentra en el ámbito de la responsabilidad del médico. En cuanto a los pilotos, su comportamiento imprudente, al no comprobar las listas antes del despegue, siendo conscientes de la trascendencia de su función, excluye la imputación objetiva del personal de mantenimiento.

Los hechos objeto del auto no constituyen imprudencia grave, ni puede admitirse la participación imprudente en ellos. El auto impugnado dice que no se han podido determinar las causas de las averías de la calefacción de la sonda RAT y del TOWS, que no consta la relación entre ellas, pero tampoco puede descartarse.

Se confunde, según estos recurrentes, una actuación imprudente con una infracción por encima del riesgo permitido. No era previsible para el personal de mantenimiento una actuación de la tripulación no conforme a su obligación. La ausencia de previsibilidad y el principio de no exigibilidad de conducta distinta a la habida, hacen que la actuación de la tripulación carezca de relevancia

penal. Era imprevisible que la desconexión del disyuntor pudiese provocar u ocultar una avería del TOWS.

La participación imprudente en un delito imprudente que se imputa a José Antonio Viñuela Chaves es impune por atípica. No se ha acreditado que Felipe García Rodríguez le consultase previamente, pues este dijo solamente que le comentó que sacando el *circuit breaker* dejaba sin alimentación la sonda y que le pidió su opinión, tardando un rato aquel en contestarle y diciéndole al final que, de acuerdo, que sí se podía despachar con ese punto.

4) Como puede observarse a través de lo anteriormente expuesto, la resolución recurrida basa la imputación de los técnicos del servicio de mantenimiento de SPANAIR, en la existencia de indicios de actuación imprudente al abordar la anomalía de funcionamiento del calefactor de la sonda RAT del avión posteriormente accidentado. Para el Juez de Instrucción, la imprudencia consistió, en síntesis, en que el avión fue indebidamente despachado por los técnicos, porque, ante el problema de calentamiento indebido en tierra de la calefacción de la sonda RAT que les fue sometido, se limitaron a aplicar hielo seco para enfriarla y a retirar el disyuntor CB Z29, privando a la sonda averiada de alimentación eléctrica y dejándola inoperativa, provocando con ello una situación que aparentemente permitía volar a la aeronave conforme a las previsiones de la MEL. Estima el instructor que la sonda no estaba inoperativa, presupuesto reglado para el despacho conforme a la MEL, porque la sonda calentaba, aunque lo hiciese estando el avión en tierra, debiendo hacerlo solamente en vuelo, y que, por lo tanto, la actuación adecuada, conforme a lo prescrito por los manuales de mantenimiento, debería haber consistido en la averiguación de la causa que provocaba el calentamiento indebido, seguida de un intento de reparación.

El auto impugnado señala como causa principal del accidente el hecho de que, tras la intervención del equipo de mantenimiento, los pilotos iniciasen la maniobra de despegue sin accionar la palanca de control de *flaps* y *slats*, para colocarlos en posición adecuada, habiendo repasado de forma descuidada y torpe las listas de comprobación de los sistemas esenciales para la mencionada maniobra, entre ellos la correcta configuración de *flaps* y *slats*. Apunta el instructor que a esta actuación pudo contribuir la presencia, consentida por los tripulantes, de una tercera persona en la cabina, que pudo distraer a aquellos. También estima que una causa concurrente fue el fallo del sistema TOWS, que no advirtió a la tripulación de la configuración indebida de los alerones.

No obstante lo anterior, a pesar de que considera que los técnicos de mantenimiento no pudieron prever que los tripulantes iban a configurar indebidamente el avión para el despegue, y aun teniendo en cuenta que el único elemento que comparten los sistemas de la calefacción de la RAT y del TOWS el relé R2-5 se ha acreditado que funcionaba correctamente, la resolución recurrida afirma que también es causa concurrente la actuación de los técnicos de mantenimiento pues, si el avión no se hubiera despachado de forma indebida, no se habría producido el accidente, con independencia de que las averías de la RAT y del TOWS estuviesen o no relacionadas y de que esta segunda avería fuese o no detectable. Ese despacho indebido cercenó, dice el auto impugnado, toda posibilidad de localizar la avería del TOWS, incluso en el hipotético caso (no constatado) de que ambas averías no estuviesen relacionadas.

Para el instructor, solo podría desvincularse el despacho indebido del resultado final, si constase que las otras causas concurrentes al accidente nada tuvieron que ver con el despacho. La avería del TOWS o las acciones

negligentes de los tripulantes, causas concurrentes posteriores a la conducta de los técnicos de mantenimiento, no interfieren en la imputación objetiva de estos, conforme a la STS de 26 de noviembre de 2008, porque se encuentran en el mismo ámbito del riesgo creado o aumentado por la conducta de los imputados.

Dos son, por lo tanto, las bases que sustentan en acuerdo de continuación del procedimiento contra los técnicos de mantenimiento: 1) la posible imprudencia en el abordaje de la avería y en la decisión de despachar del avión; y 2) la conexión de esa posible imprudencia con el accidente de la aeronave. Aunque ambos recurrentes, como puede observarse en el resumen de sus respectivos motivos de impugnación, combaten tanto los indicios de actuación imprudente de los técnicos de mantenimiento, como el enlace causal de dicha actuación con el resultado, es indudable que el recurso de la compañía SPANAIR, S. A., hace especial hincapié en el primer apartado, mientras que la representación de los técnicos se centra de manera primordial en el segundo.

Para el tratamiento de ambas cuestiones, ha de partirse de una referencia a la naturaleza de la resolución que nos ocupa. El auto del art. 779.1.4^a de la LECrim. constituye un acto de imputación formal, efectuado por el Juez Instructor, exteriorizador de un juicio de probabilidad de naturaleza incriminatoria delimitador del ámbito objetivo y subjetivo del proceso. Su presupuesto no son pruebas (reservadas al plenario y objeto de valoración en la resolución definitiva del proceso) sino indicios racionales de la existencia de hechos punibles y de su comisión por personas determinadas. Por otra parte, la referencia a los hechos punibles contenida en el precepto anteriormente mencionado excluye la continuación del procedimiento cuando los hechos de los que existen indicios, no son susceptibles de encaje en un tipo

penal. El propio art. 779.1 de la LECrim., en su regla 1ª, ordena sobreseer libremente si el hecho no es constitutivo de infracción penal o no aparece suficientemente justificada su perpetración, o provisionalmente si, pudiendo ser constitutivo de delito, no hubiere autor conocido.

La naturaleza de la resolución recurrida a la que acabamos de referirnos, obliga necesariamente a desestimar la primera de las dos vertientes de las impugnaciones, es decir, la relativa a los indicios de actuación imprudente de los técnicos de mantenimiento. La exposición efectuada por los recurrentes en este apartado y el examen de los argumentos del auto apelado, así como el análisis de las declaraciones obrantes en las actuaciones, pero, sobre todo, el de los diversos dictámenes periciales, permite establecer que existen posturas encontradas, tanto en cuanto a los motivos que llevaron a los técnicos a obrar de la manera que lo hicieron, como respecto al modo adecuado de proceder. No es el momento procesal oportuno para decidir sobre estas cuestiones. Solamente procede resolver si existen indicios fundados de actuación imprudente y esta respuesta no puede ser otra que la positiva por los motivos, a los que ya hemos aludido, que además están exhaustivamente expuestos en el auto impugnado, cuyas conclusiones descansan fundamentalmente en la prueba pericial. Es decir, con los limitados efectos de la valoración que corresponde a esta fase procesal, hay indicios que, sin perjuicio de su confirmación o su desvirtuación en el plenario, permitirían la continuación de procedimiento.

Distinto es lo concerniente al enlace entre esos indicios de imprudencia con el accidente, porque si se determina que no hay entre ambos una relación causal o una conexión en términos de imputación objetiva, lo que faltaría sería la tipicidad de los hechos, condición imprescindible,

por lo ya expresado, para que el procedimiento pueda seguir adelante.

El Tribunal Supremo, en numerosas sentencias, como la de 19 de enero de 2010, establece que el delito imprudente aparece estructuralmente configurado, de una parte, por la infracción de un deber de cuidado interno (deber subjetivo de cuidado o deber de previsión), que obliga a advertir la presencia de un peligro cognoscible y el índice de su gravedad; y, de otra, por la vulneración de un deber de cuidado externo (deber objetivo de cuidado), que obliga a comportarse externamente de forma que no se generen riesgos no permitidos, o, en su caso, a actuar de modo que se controlen o neutralicen los riesgos no permitidos creados por terceras personas o por factores ajenos al autor, siempre que el deber de garante de éste le obligue a controlar o neutralizar el riesgo ilícito que se ha desencadenado.

A estos requisitos, dice la citada sentencia, ha de sumarse en los comportamientos activos, el nexo causal entre la acción imprudente y el resultado (vínculo naturalístico u ontológico), y la imputación objetiva del resultado a la conducta imprudente, de forma que el riesgo no permitido generado por este sea el que se materialice en el resultado (vínculo normativo o axiológico). Y en los comportamientos omisivos habrá de operarse con el criterio hipotético de imputación centrado en dilucidar si la conducta omitida habría evitado, con una probabilidad rayana en la certeza, la lesión o el menoscabo del bien jurídico que tutela la norma penal.

Tras una etapa en la que no se establecía distinción entre causación e imputación objetiva del resultado, derivando automáticamente la segunda de la primera y dando lugar con ello a la atribución del resultado al autor de la

inicial conducta ilícita por la mera existencia de un nexo causal entre ellos, la jurisprudencia ha optado por introducir restricciones normativas a ese concepto naturalístico de la causalidad que se resolvía mediante el sistema de la equivalencia de las condiciones. Así, la STS de 11 de diciembre de 2008, afirma que nuestra jurisprudencia no ha acogido una teoría individualizadora de la causalidad. Por el contrario, es de suponer que a través de la fórmula "el que es causa de la causa es causa del mal causado" (SSTS de 14.2.1984; 23.6.1990; 12.12.1931; 23.11.1940; 27.6.1953, entre otras) ha dado cabida a la aplicación de la teoría de la equivalencia de condiciones que excluye, por principio, la interrupción del nexo causal, toda vez que todas las condiciones serían equivalentemente causales.

Esa evolución se cita también en la STS de 10 de marzo de 2010, donde se recuerda que en los delitos de resultado, para solucionar los problemas de la llamada relación de causalidad, la doctrina actual acude al concepto de imputación objetiva, entendiendo que hay tal relación de causalidad siempre que la conducta activa u omisiva del acusado se pueda considerar como condición sin la cual el resultado no se habría producido conforme a la tradicional doctrina de la equivalencia de condiciones o "*condictio sine qua non*", relación que se establece conforme a criterios naturales que proporcionan las reglas de la ciencia o de la experiencia, estableciéndose después, mediante un juicio de valor, las necesarias restricciones acudiendo a la llamada imputación objetiva, que existe cuando el sujeto, cuya responsabilidad se examina, con su comportamiento origina un riesgo no permitido, o aumenta ilícitamente un riesgo permitido, y es precisamente en el ámbito de ese riesgo donde el resultado se produce, entendiéndose que no se ha rebasado ese ámbito cuando dicho resultado se estima como una

consecuencia normal o adecuada conforme a un juicio de previsibilidad o probabilidad, porque debe estimarse que normalmente ese concreto resultado se corresponde con esa determinada acción u omisión sin que pueda achacarse a otra causa diferente, imprevisible o ajena al comportamiento del acusado (sentencias de esta Sala 755/2008 de 26.11, 186/2009 de 27.2).

En esta dirección, las SSTs 3.3.2005, 26.10.2005 han declarado que es la teoría de la imputación objetiva la que se sigue en la jurisprudencia de esta Sala para explicar la relación que debe mediar entre acción y resultado y vino a reemplazar una relación de causalidad sobre bases exclusivamente naturales introduciendo consecuencias jurídicas, siguiendo las pautas marcadas por la teoría de la relevancia. En este marco la verificación de la causalidad natural será un límite mínimo, pero no suficiente para la atribución del resultado.

Conforme a estos postulados, comprobada la necesaria causalidad natural, la imputación del resultado requiere además verificar:

1°. Si la acción del autor ha creado un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado.

2°. Si el resultado producido por dicha acción es la realización del mismo peligro (jurídicamente desaprobado) creado por la acción.

La creación de un peligro jurídicamente desaprobado está ausente cuando se trate de riesgos permitidos, que excluyen la tipicidad de la conducta que los crea, y próximos a estos los casos de disminución del riesgo, en los que el autor obra causalmente respecto de un resultado realmente ocurrido, pero evitando a la vez la producción de un resultado más

perjudicial. Son de mencionar igualmente otros supuestos de ruptura de la imputación objetiva entre los que se pueden incluir los abarcados por el principio de confianza, conforme al cual no se imputarán objetivamente los resultados producidos por quien ha obrado confiando en que otros se mantendrán dentro de los límites del peligro permitido, así como las exclusiones motivadas por lo que doctrinalmente se denomina la prohibición de regreso, referidas a condiciones previas a las realmente causales, puestas por quien no es garante de la evitación de un resultado.

El segundo requisito al que antes hacíamos referencia exige que el riesgo (no permitido) creado por la acción sea el que se realiza en el resultado. Es en este segundo condicionante de la imputación objetiva en el que se plantea la presencia de riesgos concurrentes para la producción del resultado, cuestión en la que habrá que estar al riesgo que decididamente lo realiza, como aquellos otros casos en los que no podrá sostenerse la realización del riesgo en el resultado cuando la víctima se expone a un peligro que proviene directamente de su propia acción, en cuyo caso el resultado producido se imputará según el principio de la "autopuesta en peligro" o "principio de la propia responsabilidad". Se trata de establecer los casos en los que la realización del resultado es concreción de la peligrosa conducta de la propia víctima que ha tenido una intervención decisiva. Ciertamente, la jurisprudencia de esta Sala (SSTS de 12 de febrero de 1993; 26 de junio de 1995; 28 de octubre de 1996, 1311/1997, de 28 de octubre; 1256/1999, de 17 de septiembre; 1611/2000, de 19 de octubre y 448/2003, de 28 de marzo) viene sosteniendo que la relación entre la acción y el resultado en delitos cuyo tipo penal incluye la lesión del objeto de la acción no se limita a la comprobación de la

causalidad natural, sino que dependerá de la posibilidad de la imputación objetiva del resultado de la acción.

En general es posible afirmar que sin causalidad (en el sentido de una ley natural de causalidad) no se puede sostener la imputación objetiva, así como que esta no coincide necesariamente con la causalidad natural. De esta manera, solo es admisible establecer la relación entre la acción y el resultado cuando la conducta haya creado un peligro no permitido, es decir, jurídicamente desaprobado y el resultado producido haya sido la concreción de dicho peligro.

De acuerdo con el diseño doctrinal y jurisprudencial de la infracción penal imprudente, para que en el presente caso podamos valorar como punibles los hechos indiciariamente reflejados en la resolución impugnada, tal y como requiere el art. 779.1.5ª de la LECrim., como premisa del acuerdo de continuación por los trámites del procedimiento abreviado, es necesario que, aparte de existir una relación de causalidad natural entre la supuesta imprudencia de los técnicos de mantenimiento y el resultado de la colisión de la aeronave, este resultado les sea objetivamente imputable, lo que ocurrirá si puede sostenerse, ya en este momento, que la acción de los técnicos creó un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado y si, además, este fue la realización del mismo peligro.

No se trata de anticipar una valoración reservada a la sentencia definitiva, sino de determinar si los hechos que sustentan el auto de continuación, hechos que no pueden ser rebasados por las eventuales acusaciones, tendrían entidad típica en caso de resultar en su día acreditados. La Sala estima que esos hechos no serían típicos, por no resultar objetivamente imputable la colisión de la aeronave a la

conducta indiciariamente imprudente de los técnicos de mantenimiento. Para llegar a esta conclusión, hemos de partir de las afirmaciones, efectuadas en el auto impugnado, respecto a que la causa primordial del accidente fue la indebida configuración por los pilotos de los *flaps* y los *slats* para el despegue del avión, y a la contribución de la falta de aviso del sistema TOWS. También hay que recordar que la resolución apelada declara que el relé R2-5, que comparten el calentador de la sonda RAT y el TOWS, funcionaba perfectamente tras el accidente. En virtud de esto último, a pesar de la opinión contraria de alguno de los peritos -que carece de sustento alguno, habida cuenta de las pruebas a las que fue sometido el relé por el INTA-, puede afirmarse que no existen indicios de que la sustitución del relé, forma habitual de resolver la avería de la calefacción de la sonda RAT planteada a los técnicos, hubiese evitado la ausencia de funcionamiento posterior del TOWS. Tampoco los hay, pese a las exhaustivas investigaciones realizadas, de que otra posible actuación relacionada con la reparación del calefactor de la RAT, o con la investigación de la causa de su funcionamiento indebido, hubiera llevado a anticipar el fallo del TOWS. El hecho de que tampoco se haya acreditado lo contrario, esto es, que la averiguación de la causa del calentamiento de la sonda RAT y su reparación, en ningún caso habrían permitido detectar que el TOWS fallaba o iba a hacerlo de manera inminente, no puede servir para dar soporte a la continuación del procedimiento a no ser en detrimento del derecho a la presunción de inocencia de los imputados.

El auto recurrido fundamenta la decisión de continuación respecto de los técnicos en que la posible actuación imprudente de estos, al no averiguar la causa de la avería que les sometió y desconectar el calentador para aplicar uno de los apartados de la MEL, a pesar de que dicho elemento

estaba operativo, porque calentaba (independientemente de que lo hiciera cuando no debía), contribuyó al resultado, porque este no se habría dado si el avión no hubiese sido indebidamente despachado por el servicio de mantenimiento. Es decir, según el Juzgado de Instrucción, esa hipotética conducta imprudente permitió el despegue de la aeronave, condición indispensable para que en esa maniobra ulterior pudiese darse la imprudencia de los pilotos que, en conexión con el fallo del TOWS, desembocó en la colisión de la aeronave.

Este Tribunal estima que, aunque pudiera apreciarse una relación de causalidad, entendida en el más amplio sentido (*condictio sine qua non*, equivalencia de condiciones), no sería sostenible la imputación objetiva. Para el instructor, la avería del TOWS o las acciones negligentes de los tripulantes, causas concurrentes posteriores a la conducta de los imputados, no interfieren en la imputación objetiva de estos, conforme a la STS de 26 de noviembre de 2008, porque se encuentran en el mismo ámbito del riesgo creado o aumentado por la conducta de los imputados. No obstante, hay que tener en cuenta que dicha sentencia resuelve el caso de una persona que propinó fuertes golpes en la cabeza a otra para robarle, falleciendo la víctima cuatro días después, como consecuencia de un hematoma subdural y una hemorragia subaracnoidea traumática producto de los golpes, fallecimiento al que contribuyó la predisposición de la víctima a sufrir hematomas y una patología cardíaca que le obligaba a tomar medicación anticoagulante. La diferencia entre el caso de la sentencia y el que nos ocupa es clara: en el primero, los golpes ya eran por sí aptos para provocar el resultado; en el segundo, no hay prueba alguna de que la actuación de los técnicos lo hubiera provocado. Pero, además, dicha sentencia, que viene a incidir en la jurisprudencia

previa (SSTS 1671/2002, de 16 octubre y 844/1999, de 29 de mayo) relativa a la persistencia de la imputabilidad objetiva del resultado pese a la existencia de patologías previas (jurisprudencia aludida también en la STS de 28 de junio de 2010), sostiene, como otras muchas, que la imputación objetiva se da cuando el sujeto, cuya responsabilidad se examina, con su comportamiento origina un riesgo no permitido, o aumenta ilícitamente un riesgo permitido, y es precisamente en el ámbito de ese riesgo donde el resultado se produce, entendiéndose que no se ha rebasado ese ámbito cuando dicho resultado se estima como una consecuencia normal o adecuada conforme a un juicio de previsibilidad o probabilidad, porque debe estimarse que normalmente ese concreto resultado se corresponde con esa determinada acción u omisión sin que pueda achacarse a otra causa diferente, imprevisible o ajena al comportamiento del acusado. Y la misma sentencia señala que en los cursos causales complejos, no se da la imputación cuando hay causas sobrevenidas totalmente anómalas, imprevisibles y extrañas al comportamiento del inculpado, como sucedería en caso de accidente de tráfico ocurrido al trasladar en ambulancia a la víctima de un evento anterior.

En todo caso, en los cursos causales complejos, la jurisprudencia es unánime al exigir que la acción haya creado un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado y que el resultado sea la concreción de dicho peligro, restringiendo la imputación a las acciones imprudentes generadoras del riesgo que decididamente realizan el resultado. Así la STS de 9 de diciembre de 2009, con cita de la STS 955/2007, señala que aun en el caso de una actuación levemente descuidada, debe enfatizarse que la imputación objetiva del resultado exige que el riesgo creado por la acción del autor sea el que se realiza con el

resultado, y no otro. Es en este condicionante de la imputación objetiva en el que se plantea la presencia de riesgos concurrentes para la producción del resultado, cuestión en la que habrá que estar al riesgo que decididamente lo realiza.

En la misma línea, la STS de 27 de febrero de 2009, para la cual la imputación objetiva existe cuando el sujeto, cuya responsabilidad se examina, con su comportamiento origina un riesgo no permitido, o aumenta ilícitamente un riesgo permitido, y es precisamente en el ámbito de ese riesgo donde el resultado se produce, entendiéndose que no se ha rebasado ese ámbito cuando dicho resultado se estima como una consecuencia normal o adecuada conforme a un juicio de previsibilidad o probabilidad, porque debe estimarse que normalmente ese concreto resultado se corresponde con esa determinada acción u omisión sin que pueda achacarse a otra causa diferente, imprevisible o ajena al comportamiento del acusado.

De igual modo, la STS de 11 de diciembre de 2008, que afirma que las condiciones preexistentes no eliminan la relación de causalidad y que, por el contrario, en nuestros precedentes solo es admitida una eliminación de la causalidad en el supuesto de "interferencias extrañas" entre la acción y el resultado que aumenten inesperadamente el potencial causal de la acción, de tal forma que dicho resultado ya no sea la concreción del peligro generado por la conducta del autor.

También la STS de 30 de junio de 2008, relativa a una persona agredida que al huir de sus agresores, salta un muro de un metro y se lesiona en una rodilla, teniéndole que ser amputada finalmente la pierna, que, al valorar si la persecución de los agresores se puede conectar de forma científica, natural o filosófica con el resultado, es decir,

si la acción es el desencadenante científico y naturalmente inobjetable del resultado, basándose en la teoría de la adecuación y de la relevancia, afirma que la huida ante una agresión es algo usual y lógico. Si la persona que huye se encuentra en un espacio abierto y puede escoger el lugar por el que pretende evadirse de sus agresores o incluso tiene ante si varias posibilidades, el escenario y la orografía del lugar así como las condiciones en que se encuentra ante la necesidad de huir juegan un papel determinante. Cuando la víctima se encuentra acorralada y atemorizada dadas las circunstancias y la inminencia de la agresión, cualquier acción que pueda emprender a la desesperada cabe perfectamente dentro de la imputación a las acciones que han creado esta alta dosis o posibilidad de riesgo. Por ello, la mencionada sentencia, teniendo en cuenta la absoluta ausencia de obstáculos o peligros ciertos en la huida, considera absolutamente inusual y anómala la caída de la víctima al saltar un muro que ni siquiera se dice que llegara al metro, por lo que estima que debe atribuirse a la impericia o fatalidad pero en ningún caso a los que le perseguían que ni siquiera se sabe si estaban a punto de alcanzarle. Por ello, dice esta sentencia, el resultado no les puede ser atribuido, ni siquiera a título de imputación objetiva.

En esa línea, la STS de 20 de noviembre de 2007, que, en un caso de lesiones por disparo del arma de un policía en un forcejeo producido en el curso de una diligencia de entrada y registro, afirma que, aun en el caso de una actuación levemente descuidada, debe enfatizarse que la imputación objetiva del resultado exige que el riesgo creado por la acción del autor sea el que se realiza con el resultado, y no otro. Es en este condicionante de la imputación objetiva en el que se plantea la presencia de riesgos concurrentes para la producción del resultado, cuestión en la que habrá que

estar al riesgo que decididamente lo realiza. En la jurisprudencia, dice la sentencia, esta problemática ha sido considerada en parte a través de la figura de la "compensación de culpas" en los delitos imprudentes. En este sentido la STS de 5-11-90 establece que "para calibrar la respectiva relevancia de las conductas intervinientes (...) habrá de tenerse en cuenta que si uno de los factores o condiciones se muestra como causa decisiva y eficiente del resultado, habrá de reputarse la actuación de los demás intervinientes como accidental y fortuita...".

Toda esta jurisprudencia descarta la imputación objetiva del resultado a los autores de conductas imprudentes previas o posteriores a otras generadoras de riesgos que decisivamente se materializan en dicho resultado. En el caso de autos, no hay imputación objetiva porque, tal y como se ha argumentado anteriormente, no hay indicios racionales de que la desconexión de la alimentación del calefactor averiado afectase a el sistema TOWS, generando un riesgo que contribuyese al resultado, y tampoco los hay de que la omisión de la investigación de la causa del calentamiento indebido de la sonda hubiese evitado, con un grado de probabilidad rayano en la certeza, el fallo del mencionado sistema de alarma.

En consecuencia, no dándose las condiciones de imputación objetiva, los hechos atribuidos a los técnicos de mantenimiento carecen de entidad típica, por lo que resulta procedente estimar estas impugnaciones y acordar el sobreseimiento, en virtud de lo establecido en el art. 779.1.1ª, en relación con el art. 637.2, de la LECrim..

TERCERO.- Lo precedentemente expuesto, conlleva necesariamente la procedencia de desestimar la pretensión impugnatoria deducida por la representación procesal de las

familias Santana Hernández y Domínguez de la Cruz, pues la solicitud de **imputación de José Antonio Viñuelas Chaves como autor de los hechos y no como mero cooperador**, aparte de resultar ya de por sí susceptible de desestimación de acuerdo con la naturaleza de la resolución impugnada -ya que son los hechos en ella consignados y no su calificación jurídica lo que vincula a las acusaciones- la falta de tipicidad de la conducta, respecto de la cual ya se ha argumentado en el fundamento anterior, hace ocioso cualquier otro razonamiento.

CUARTO.- Nos ocupamos a continuación de los recursos en los que se interesa la **imputación de John F. McDonnell, de W. James McNerney, de los presidentes de Boeing entre 1997 y 2005, de los Directores Generales de Aviación Civil, Enrique Sanmartí, Ignacio Estaún Díaz de Villegas y Manuel Pérez Bautista, y de los certificadores anuales de la DGAC que expidieron los certificados de aeronavegabilidad del avión accidentado.**

Sostienen tal pretensión son:

1) La representación procesal del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), Estrella Toral Lara, María Soledad Rocafull Gimeno, Estela Fernández Rocafull, Margarita Sureda Hernández y Francisco Javier Mulet Sans.

2) La representación procesal de Roberto Ángel y Zaida Rodríguez Ramírez, María Ascensión Cabrera Herrera, en nombre de su hija menor de edad, Serezade Lucía Arbelo Cabrera, Nisamar Yurena Hernández Márquez, Enrique Reitz Estupiñan, Cira Saavedra Vizcaíno, Erika María Reitz Saavedra, Enrique Reitz Saavedra, Cristo Valentín Reitz Saavedra, Víctor Inocencio Rivero Pérez, María Pino Suárez Medina, Idaira Rivero Suárez, Marco Jesús Mendoza Marcial, Moisés del Cristo Mendoza Marcial, Andrea Elena Mendoza Marcial y otros, Juan

Andrés Sánchez Hernández, María Candelaria Pérez Mateo, Juan de Dios Font Marín y María Jesús Rodríguez Sánchez.

3) La representación procesal de Juan Carlos Pérez Rojo, Sonia Pérez Sánchez y Josefa Sánchez Cortés.

Los citados recursos pueden ser abordados de manera conjunta, ya que, en esencia, vienen a incidir en los mismos motivos, que parten de la base de la contribución causal al accidente de la falta de funcionamiento del sistema TOWS, que no alertó a los pilotos de que los *flaps* y los *slats* no estaban colocados en la posición adecuada para el despegue, no habiéndose diseñado tampoco de manera que avisase en el caso de no estar operativo. Los recurrentes sostienen que esta carencia de alerta de mal funcionamiento del sistema era conocida con anterioridad al accidente, tanto por el fabricante (McDonnell-Douglas, ahora Boeing), como por la Dirección General de Aviación Civil, que le concedió la licencia de navegabilidad en España, por haber estado presente en otros accidentes, como el ocurrido en Detroit en 1987, que dio lugar a la emisión de una recomendación por parte de la autoridad aérea estadounidense, para que se subsanasen tales disfunciones, no obstante lo cual, ni el fabricante corrigió la deficiencia ni la autoridad española prohibió que la aeronave operara con ella.

Estos mismos argumentos fueron en esencia los que llevaron al primero de los recurrentes antes citados a solicitar al Juzgado de Instrucción la imputación de los directivos de la compañía fabricante y de las autoridades españolas, solicitud que fue desestimada por auto de 30 de junio de 2011, frente al cual la parte solicitante interpuso recurso de apelación, que fue desestimado por esta Sala en el auto de fecha 14 de diciembre de 2011.

Los presupuestos fácticos sobre los que se asentaba la citada resolución son los mismos que los existentes en la actualidad. No hay nuevos elementos que puedan dar sustento a una reconsideración de la postura entonces adoptada. Por lo tanto, persisten las razones que llevaron a rechazar la pretensión de los recurrentes. Argumentábamos entonces, y mantenemos ahora, que no hay elementos para sostener que, por parte del fabricante, se rebasasen los límites del riesgo permitido, habida cuenta de que la autoridad aérea estadounidense formuló una recomendación para que el sistema redundante fuese instalado, pero no dictó una norma obligatoria, cosa que hubiese sido perfectamente coherente con una actividad tan fuertemente regulada como la navegación aérea y, dentro de ella, el transporte de viajeros. No se consideró entonces obligar a los fabricantes a la instalación del sistema y se permitió que las aeronaves volasen sin él, probablemente porque se valoró como accesorio y se puso el acento en otros sistemas o procedimientos que aseguraban la adecuación de la configuración del despegue, entre ellos, las comprobaciones realizadas por los pilotos y también la propia revisión del TOWS antes de cada vuelo. Si se recomendó el sistema, pero se permitieron los vuelos sin él, es indudable que el riesgo inherente se situó normativamente dentro del área permitida o tolerable. La consecuencia es que no fue infringido por el fabricante el deber objetivo de cuidado en el momento de la acción aquí contemplada, con independencia de las variaciones que las reglas de cuidado hayan sufrido con posterioridad. Por lo tanto, con los datos disponibles, no procede la imputación de los responsables de la empresa fabricante.

Se mantienen también esas mismas razones, que llevaron a desestimar la imputación de las autoridades españolas de Aviación Civil -extensibles lógicamente a los certificadores,

respecto de los cuales se interesa ahora también la continuación del procedimiento-, durante la vida operativa de la aeronave. Aunque es indudable que en dichas autoridades y certificadores concurren los elementos que les vinculan con la fuente de peligro, pues tienen una específica obligación legal de controlarla y su omisión, en caso de producirse un resultado lesivo, podría ser equivalente a la acción, en el sentido requerido por el art. 11 del Código Penal, no puede sostenerse que tal omisión se produjese en el presente caso, pues, por una parte, la decisión anual sobre el otorgamiento de la licencia de navegabilidad en España no les obligaba a otra cosa que a la comprobación del correcto funcionamiento de todos los sistemas obligatorios, entre los que no se encontraba el que aquí se señala, y por otra, el control en cada vuelo de la adecuada utilización y revisión de los demás elementos (incluyendo el propio TOWS) que aseguraban una correcta configuración de la aeronave para el despegue, no formaba parte de los requisitos necesarios para expedir la licencia.

Los recursos, por lo tanto, han de ser desestimados.

QUINTO.- No apreciándose temeridad o mala fe en la interposición del recurso de apelación, procede declarar de oficio las costas de esta segunda instancia.

PARTE DISPOSITIVA

Se estiman los recursos de apelación interpuestos por Procurador de los Tribunales D. Francisco José Abajo Abril, en nombre y representación de SPANAIR, S. A., y de Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves, contra el auto de fecha 16 de enero de 2012, dictado en la causa arriba referenciada por el Juzgado de Instrucción n.º 11 de Madrid,

en el que se desestiman los recursos de reforma interpuestos contra el auto de fecha 12 de diciembre de 2011, revocando dichas resoluciones y acordando el sobreseimiento libre y el archivo de las actuaciones respecto de Felipe García Rodríguez y José Antonio Viñuela Chaves.

Se desestima el recurso de apelación interpuesto por la Procuradora de los Tribunales D.^a María del Pilar Cortés Galán, en nombre y representación de las familias Santana Hernández y Domínguez de la Cruz, contra el mencionado auto de fecha 12 de diciembre de 2011.

Se desestima el recurso de apelación interpuesto por el Procurador de los Tribunales D. Jacobo García García, en nombre y representación del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), Estrella Toral Lara, María Soledad Rocafull Gimeno, Estela Fernández Rocafull, Margarita Sureda Hernández y Francisco Javier Mulet Sans, contra el referido auto de fecha 12 de diciembre de 2011.

Se desestima el recurso de apelación interpuesto por el Procurador de los Tribunales D. Emilio García Guillén, en nombre y representación de Roberto Ángel y Zaida Rodríguez Ramírez, María Ascensión Cabrera Herrera en nombre de su hija menor de edad, Serezade Lucía Arbelo Cabrera, Nisamar Yurena Hernández Márquez, Enrique Reitz Estupiñan, Cira Saavedra Vizcaíno, Erika María Reitz Saavedra, Enrique Reitz Saavedra, Cristo Valentín Reitz Saavedra, Víctor Inocencio Rivero Pérez, María Pino Suárez Medina, Idaira Rivero Suárez, Marco Jesús Mendoza Marcial, Moisés del Cristo Mendoza Marcial, Andrea Elena Mendoza Marcial y otros, Juan Andrés Sánchez Hernández, María Candelaria Pérez Mateo, Juan de Dios Font Marín y María Jesús Rodríguez Sánchez, contra el citado auto de fecha 12 de diciembre de 2011, en cuanto a la solicitud de imputación de John F. McDonnell, de W. James McNerney, de

quienes resultaren presidentes de Boeing entre 1997 y 2005, de los Directores Generales de Aviación Civil Enrique Sanmartí, Ignacio Estaún Díaz de Villegas y Manuel Pérez Bautista, y de los certificadores anuales de la DGAC que expidieron los certificados de aeronavegabilidad del avión EC-HFP.

Se desestima el recurso de apelación interpuesto por la Procuradora de los Tribunales D.^a Cayetana de Zulueta Lucshinger, en nombre y representación de Juan Carlos Pérez Rojo, Sonia Pérez Sánchez y Josefa Sánchez Cortés, contra el señalado auto de fecha 12 de diciembre de 2011.

Se declaran de oficio las costas de esta segunda instancia.

Notifíquese esta resolución, contra la que no cabe recurso ordinario alguno, a las partes y al Ministerio Fiscal y remítase testimonio al Juzgado de procedencia, para su constancia y cumplimiento.