

Procedimiento: Diligencias Previas nº 4373/2008.

**JUZGADO DE INSTRUCCIÓN
NUMERO ONCE
MADRID**

A U T O

En Madrid, a catorce de octubre de dos mil ocho.

HECHOS

PRIMERO: Se ha recibido en este Juzgado el informe preliminar elaborado por la Comisión de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil relativo al accidente objeto de este procedimiento.

RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- Del informe preliminar elaborado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil se infiere que la posible causa directa de la caída del avión objeto de estas actuaciones, el 20-8-2008, pudo ser el hecho de no estar desplegados los *flaps* y *slats* del aparato en el momento del despegue, lo cual afectó a la estabilidad de la aeronave, que entró en pérdida y cayó al suelo. Consta asimismo en el informe preliminar que no se activó el sistema de alarma por configuración inadecuada para el despegue (*Take Off Warning System*, TOWS), que debería haber advertido a la tripulación de una inadecuada configuración de los *flaps* y *slats* y de su falta de despliegue.

Consta asimismo en el procedimiento, en dicho informe, y en una anotación del *Technical Log Book* (TLB) correspondiente al mismo 20 de agosto (folio 477), que cuando el avión se disponía a iniciar su primer intento de despegue sufrió una avería en el sensor del RAT (*Ram Air Temperature*); tal avería dio lugar a que por el mecánico de Spanair Felipe García Rodríguez (cuya declaración ante la Guardia Civil consta en los folios 773-774) se desactivase dicho sensor. Consta asimismo en el borrador del informe preliminar de la Comisión (folios 1720-1725) y en el manual del avión que el RAT y la alarma de configuración inadecuada para el despegue (TOWS) están alimentados por el mismo relé (R2-5). Igualmente consta en otra anotación en el *Technical Log Book* (folio 484) que el 18 de agosto se había producido otra avería en el sistema de *flaps* y *slats*, sistema que asimismo había fallado el 9 de agosto, constando la correspondiente anotación en el TLB (folio 510).

En consecuencia, cabe la posibilidad de que la avería en el

RAT del 20 de agosto fuera una consecuencia o manifestación de un fallo multifuncional que afectara también al TOWS, alimentado por el mismo relé; teniendo en cuenta además que el sistema de flaps y slats, cuya configuración inadecuada debe advertir el TOWS, ya había fallado con anterioridad; cabiendo igualmente la posibilidad de que tal avería del sistema de alarma por configuración inadecuada para el despegue (TOWS) no fuera detectada por el mecánico que efectuó la desactivación del RAT.

Consta asimismo en la causa que Julio Navarro Balderas, técnico de mantenimiento de aeronaves de Spanair (cuya declaración ante la Guardia Civil figura en los folios 786-787), asistió al mecánico antes citado y propuso la decisión de despachar el avión, si bien la decisión última correspondía al comandante de la aeronave.

Asimismo, en relación con ésta y las anteriores averías, podría ser responsable de su no reparación satisfactoria Jesús Torroba Aylagas, Jefe de Mantenimiento de Spanair en el aeropuerto de Barajas, cuya declaración ante la Guardia Civil consta en los folios 802-803.

Los hechos objeto de este procedimiento podrían constituir 154 delitos de homicidio imprudente, del Art. 142 del Código Penal y 18 delitos de lesiones imprudentes, del Art. 152 del mismo texto legal, sin perjuicio de ulterior calificación en una fase más avanzada del procedimiento. Por ello, apreciándose que existen indicios de que la posible participación de las tres personas citadas en la comisión de los delitos, procede recibirles declaración como imputados, conforme al Art. 118 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal; todo ello sin perjuicio de que pudieran acordarse nuevas imputaciones en el curso del procedimiento y a la vista de su evolución.

Podría argumentarse contra esta decisión que las imputaciones se fundan en esencia en el borrador y en el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, y que dicho informe tiene carácter preliminar, no definitivo; no obstante, del borrador y del informe se infieren indicios, aunque pendientes de eventual confirmación en el informe definitivo (y obviamente, sin perjuicio de las demás pruebas o informe periciales que pudieran emitirse en este procedimiento) que justifican tal imputación, debiéndose tener en cuenta la previsible demora en la emisión del informe definitivo (el Anexo 13 a la Convención de Aviación Civil señala con carácter prudencial el plazo de doce meses), y el hecho de que desde el momento de la imputación conforme al citado Art. 118 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, el imputado podrá ejercer su derecho de defensa; sin que, en sentido contrario, quepa la tramitación del procedimiento prescindiendo de quienes pudieran resultar autores de los delitos objeto del mismo, impidiéndoles ejercer su defensa y causándoles la consiguiente indefensión. En suma, la decisión de imputación no puede considerarse prematura.

DISPONGO

Recíbase declaración, en calidad de imputados, por los posibles delitos expuestos en el presente Auto, a las siguientes personas:

A Felipe García Rodríguez, el día 12 de noviembre de 2.008 a las 10.00 horas.

A Julio Navarro Balderas el día 12 de noviembre de 2.008 a las 11.00 horas.

Jesús Torroba Aylagas el día 12 de noviembre de 2.008 a las 12.00 horas.

Notifíquese este Auto a las partes; contra el mismo cabe interponer recurso de reforma en el plazo de tres días ante este Juzgado, o de apelación en el plazo de cinco días; pudiendo interponerse el de apelación subsidiariamente con el de reforma.

Así lo manda y firma el Ilmo. Sr. D. Juan Javier Pérez Pérez, Magistrado-Juez del Juzgado de Instrucción Número Once de Madrid, doy fe

DILIGENCIA; seguidamente se cumple lo acordado Doy fe.