

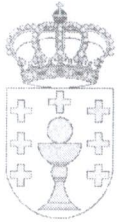


ADMINISTRACION DE JUSTICIA

RUA VIENA S/N, SANTIAGO DE COMPOSTELA
Teléfono: 981540396

426500

N.I.G.: 15078 43 2 2010 0014689



ADMINISTRACION DE JUSTICIA

DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO 0005116 /2011

Delito/falta: DELITO SIN ESPECIFICAR

Denunciante/querellante: MINISTERIO FISCAL, FUENCISLA CID RODRIGUEZ , MARTIN CASTELAO VIEITES , JOSE BENITO LOPEZ BARREIRO , JAVIER CARADUJE SOMOZA , MARIA FERNANDA LOPEZ FERNANDEZ , ASOCIACION PROVINCIAL DE EMPRESARIOS DE RESTAURACIÓN E HOSPEDAXE DE SANTIAGO , CYNTIA DEL CARMEN GOMEZ GUERRA , MARIA DEL CARMEN GUERRA QUINTELA , MARIA TERESA GUERRA QUINTELA , RAUL MIRAMONTES SANTISO , CESAREO DIAZ FERNANDEZ

Procurador/a: D/Dª , , , , , AVELINO CALVIÑO GOMEZ , , , , , JUAN JOSE BELMONTE POSE

Abogado/a: D/Dª , , , , , JOSE EVARISTO RODRIGUEZ CARRACEDO , , , , , PEDRO GOMEZ IBARGUREN

Contra: MARCO ANTONIO ENRIQUEZ MARTINEZ, JUAN MANUEL ACCION LOPEZ , JAVIER SANTOS RODRIGUEZ , MANUEL PROL VIÑA , CONTROLADORES AEROPUERTO SANTIAGO , , RAUL ACCION LOPEZ , JUAN RAMON VICENTE ALONSO , SUSANA ROMERO GARCIA , ANTONIO ESTEBAN BERROCAL , EDUARDO ALFONSO NAVARRO IGLESIAS

Procurador/a: D/Dª JUAN JOSE BELMONTE POSE, , , , , JUAN JOSE BELMONTE POSE , , ,

Abogado/a: D/Dª DIEGO SALMERON PORRAS, DIEGO SALMERON PORRAS , MARIA BEATRIZ PENA DOMINGUEZ , DIEGO SALMERON PORRAS , , , MARIA BEATRIZ PENA DOMINGUEZ , DIEGO SALMERON PORRAS , DIEGO SALMERON PORRAS , DIEGO SALMERON PORRAS , DIEGO SALMERON PORRAS

A U T O

En Santiago de Compostela, a 16 de abril de 2013.

El ILMO SR. D. **JOSE ANTONIO VAZQUEZ TAÍN**, Magistrado-Juez Titular del Juzgado de Instrucción Numero 2 de Santiago de Compostela ha dictado el presente en el procedimiento Diligencias Previas numero **5116/11**.

HECHOS

UNICO.- En este Juzgado se sigue el procedimiento referenciado en el que se han practicado las diligencias de investigación que se han estimado oportunas.

RAZONAMIENTOS JURIDICOS

PRIMERO.- Se dan por reproducidos los acertados fundamentos del Ministerio Fiscal, especialmente los razonamientos jurídicos, que este Instructor humildemente hace suyos. A renglón seguido se piden disculpas por el retraso en la tramitación de las presentes, debido al ingente volumen de trabajo soportado, que ha impedido dar respuesta oportuna a la situación planteada.



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA

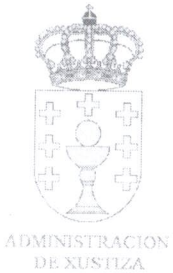
SEGUNDO.- Permitaseme no obstante, sin entrar en grandes profundidades, analizar con un poco más de detalle los hechos que se desprenden de las diligencias de investigación realizadas.

La cuestión que se suscitó penalmente, es la posible existencia de ilícito penal en la actuación de un determinado número de controladores aéreos, que cesaron voluntariamente en su actividad, y la posible conexión de dicho cese de actividad con el cierre del espacio aéreo en el Aeropuerto de Santiago.

Comencemos por analizar el cese de actividad de los imputados. El trabajo de controlador aéreo, por la especial responsabilidad y peligrosidad que encierra, está sometido a una serie de controles legislativos. Los períodos de descanso y trabajo están normados para garantizar que el servicio se presta en condiciones físicas y mentales óptimas. Es por ello que el legislador estableció un número máximo de horas que el controlador podía desempeñar su labor al año, que denominó jornada laboral aeronáutica. Y de conformidad con dicha normativa, AENA, requiere a los controladores aéreos para que se abstengan de superar el número de horas máximas fijadas como jornada anual aeronáutica.

A lo largo del año 2010, y tratando de paliar errores de cálculo que únicamente eran imputables a los responsables de control y seguridad aérea, se realizaron diversas modificaciones a la normativa que regulaba la jornada laboral, a los efectos de alargar, en la medida de lo posible la "vida laboral" de los controladores, conscientes los responsables aeronáuticos de que la disponibilidad de recursos humanos era insuficiente para cubrir el servicio. Igualmente se fueron modificando los sistemas de cómputo de las horas trabajadas, según se verificaba que el número de controladores que las superaban se elevaba. A modo de ejemplo indicar que desde agosto de 2010, la normativa que regulaba el número máximo de horas era el artículo 5 del Real Decreto 1001/2010 Período de actividad aeronáutica diaria, mensual y anual, a cuyo tenor "1. La duración máxima de un período continuo de actividad aeronáutica es de 10 horas, debiendo garantizarse un descanso mínimo de 12 horas entre la finalización de un período de actividad aeronáutica y el inicio del siguiente. 2. La actividad aeronáutica mensual no superará las 200 horas. 3 La actividad aeronáutica anual no excederá de 1.670 horas, sin perjuicio de la posibilidad de ser incrementada con horas extraordinarias hasta un máximo de 80 horas anuales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 35 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo."

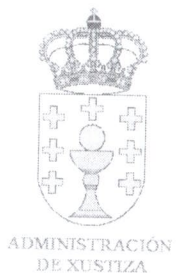
Pese a que AENA, ha tratado de presentar documentación que acreditaría supuestamente que ningún trabajador había superado su jornada máxima anual, a requerimiento de parte, se han remitido a la instrucción documentos que acreditarían que los responsables de AENA eran conscientes de que algunos controladores, habían agotado el número máximo de horas, así constan en la causa los siguientes: primero, documento de día



26 de noviembre de 2010, AENA solicita a AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) que permita prolongar la jornada laboral de los controladores de Santiago y otros, reconociendo que esos trabajadores se pasan de horas. El día 29 de noviembre la Abogacía del Estado, deniega la pretensión de AENA de prolongar la jornada, atribuyendo a AENA una imprevisión en la organización y una inadecuada gestión de sus recursos humanos. El día 30 de noviembre la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, respondiendo a la solicitud de AENA, se posiciona en el sentido de denegar la petición por no darse lo supuestos contemplados en la ley. Estos documentos de AENA, contradicen los esgrimidos por ésta frente a los controladores, e incluso los presentados inicialmente en esta causa.

Los documentos anteriormente reseñados y muchos otros que constan en la causa, permiten afirmar de forma rotunda, que todos los imputados habían superado claramente su hornada anual aeronáutica en el momento en el que dejan de acudir a su puesto de trabajo; y del mismo modo se puede advertir, que habían anunciado tal incidencia, en algunos casos con meses de antelación, y desde luego de forma fehaciente, antes de dejar de acudir a las convocatorias. Cuestión distinta es que AENA, de forma pública, e incluso con la documentación que aporta en principio a los diferentes procedimientos, penales y laborales, pretende mantener una realidad que sabe incorrecta. Pero repetimos, un hecho incontestable es que los imputados habían superado su jornada máxima anual.

Cabría cuestionarse la significación jurídica de tal hecho. Es decir, que implicación tiene que un controlador aéreo continúe ejerciendo sus funciones después de agotada la jornada laboral aeronáutica. No se va a entrar en muchas profundidades al respecto, pero está claro que al igual que la normativa relativa a jornadas de trabajo y descanso, su cumplimiento es obligado tanto para trabajador, como para empleador. Está claro que si necesidades de servicio justificadas y acreditadas, hacen necesaria la prestación de servicio por parte de controladores, como puede ser una emergencia pública o una situación de rate 0, el hecho de haber superado el número de horas no podrá ser nunca óbice para que fuesen llamados y acudan al trabajo. Pero igualmente al tratarse de una norma vinculante, el hecho de haber superado el número de horas establecido legalmente, le justifica que previo aviso con antelación, circunstancia que concurre en todos y cada uno de los imputados, puedan dejar de acudir al trabajo. Máxime cuando había otros controladores que no se encontraban en dicha circunstancia de haber agotado las horas. Así pues, el hecho de dejar de acudir al trabajo por parte de los imputados, debido a haber agotado su jornada laboral aeronáutica se considera plenamente justificado, pues no concurría ninguna circunstancia excepcional que justificase vulnerar un precepto vinculante.



TERCERO.- Como se ha apuntado anteriormente, no se entra muy en profundidad en los hechos investigados, por ser las cuestiones planteadas de una claridad tan meridiana que hace estériles mayores razonamientos.

En cuanto al cierre del espacio aéreo. No se puede vincular el cierre del espacio aéreo con el cese de actividad ejercitado por los imputados. Dicho de otro modo, el cierre del servicio, o rate-0 acordada para todo el espacio aéreo nacional, ninguna relación tiene con el hecho de que los imputados investigados en las presentes diligencias no acudiesen a su puesto de trabajo, por haber superado su jornada laboral aeronáutica.

La anterior afirmación puede parecer extraña, pero está más que acreditada.

Ha de comenzarse el presente razonamiento exponiendo el sistema de organización de turnos en el Aeropuerto de Santiago de Compostela. Hasta marzo de 2010, existían dos turnos de cinco controladores cada uno, estableciéndose por el Director Regional de Navegación Aérea de la Región Centro-Norte tres turnos de cinco controladores cada uno.

Para determinar quién ha de prestar sus servicios como controlador aéreo en cada turno, se publica uno "cuadro turnero", con tres meses de antelación. Y diariamente se imprime una hoja de firmas en la que se acredita mediante la correspondiente firma quien ha acudido al trabajo y quien no así como la causa de no acudir al trabajo. Aunque pueda parecer incomprensible en el cuadro turnero no es extraño que se incluyan controladores aéreos que estén de permiso, de baja, o cuya asistencia se conozca por anticipado que no se va a producir, haciéndose además constar tal circunstancia con mucha antelación.

Sin entrar en muchos detalles, en el aeropuerto de Santiago la falta de controladores era tan palmaria, que se aprobó un refuerzo de once controladores, que debían superar un curso para poder actuar, y sin embargo se incluyeron en el cuadro turnero para rellenar, sabiéndose de antemano que no acudirían hasta finalizado el curso. Por poner algún ejemplo. El 31 de julio se convocó a tres controladores con baja por incapacidad temporal y una controladora con permiso por lactancia, el servicio se prestó por un único controlador. El día 10 de agosto de 2010, en el turno de tarde, se convocó a un supervisor en comisión de servicios por actividad sindical, a un controlador pendiente de superar el curso de habilitación, y a dos controladores en baja laboral. Pese a tal circunstancia no se adoptó medida alguna y el servicio fue prestado únicamente por dos controladores. Igual situación se reproduce en turnos como el 14 de agosto, o el 15 de agosto. La conflictividad laboral en dicho momento no existía y no se adoptó medida alguna.

Es decir, los responsables de seguridad aérea, no consideraron riesgo para la navegación aérea, ni necesario cerrar el espacio aéreo de la región norte, el hecho de que solamente acudiesen al trabajo dos controladores, o incluso uno sólo. Es más, teniendo conocimiento con mucha anterioridad



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA

dicha circunstancia, ni siquiera consideraron necesario adoptar alguna medida de sustitución o modificación del turnero.

Durante los días que se desenvuelve el conflicto laboral que da origen a las presentes, los días 28 y 29 de noviembre, el turno de noche es cubierto por un único controlador. El día 2 de diciembre se reproduce tal circunstancia en el turno de mañana. Y pese a tales circunstancias, no se cierra el espacio aéreo ni se adoptan medidas de refuerzo, como puede ser una imaginaria forzosa, o llamar a alguien de otro turno.

El día 2 de diciembre por la mañana, son dos los imputados que no acuden a su puesto pese a estar convocados, por considerar que habían agotado su jornada laboral, pero es que otros dos controladores habían sido llamados sabiéndose con anterioridad que no iban a acudir por diversas razones, y los responsables no consideraron necesario adoptar medida alguna. Así pues, tampoco puede apreciarse relación de causalidad entre el cierre del espacio aéreo y la postura adoptada por los imputados en relación con su finalización de la jornada laboral.

Cuarto.- Archivo a adoptar. Se solicita por el Ministerio Fiscal el archivo provisional de las presentes. Se discrepa firmemente. No procede el archivo provisional, cuando ha quedado tan claramente acreditado que los imputados no han incurrido en delito alguno. No se entra en mayores análisis por no ser este el proceso competente, pero con relación al objeto del procedimiento no se puede cuestionar siquiera que los imputados en relación a los hechos que se investigaron, no incurrieron en ninguna responsabilidad penal. Así las cosas decretar un archivo provisional, es prolongar una situación de interinidad que vulnera sus derechos a una resolución justa y acceso a la justicia por parte de los imputados.

Vistos los artículos de general y pertinente aplicación.

PARTE DISPOSITIVA

Que debo **DECRETAR EL ARCHIVO DEFINITIVO** de la presente causa por no ser los hechos constitutivos de delito.

Notifíquese la presente a las partes, haciéndoles saber que contra ella podrán interponer recurso de reforma y subsidiario de apelación.

Así por mí este auto lo pronuncio mando y firmo.