



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

RUA VIENA S/N, 3ª PLANTA.- POLIG. FONTIÑAS.- SANTIAGO DE COMPOSTELA
Teléfono: 981.54.04.33

904100

N.I.G.: 15078 43 2 2013 0008146

DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO 0004069 /2013

Delito/falta: HOMICIDIO POR IMPRUDENCIA

Denunciante/querellante:

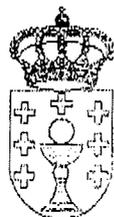
Procurador/a: D/Dª

Abogado/a: D/Dª

Contra:

Procurador/a: D/Dª

Abogado/a: D/Dª



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

AUTO

Que dicto, Luis Aláez Legerén, Magistrado-Juez del Juzgado de Instrucción nº 3 de los de esta ciudad; en Santiago de Compostela, a 31 de julio de 2013.

HECHOS

ÚNICO.- Las presentes diligencias se siguen por la salida de vía del tren ALVIA, nº 150, procedente de Madrid, con destino O Ferrol, en el punto kilométrico 84,310, lugar de Angrois de Santiago de Compostela, con resultado de 79 muertos y múltiples heridos.

RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

ÚNICO.- La información reportada por las últimas diligencias de investigación practicadas (audio de ambiente de la cabina y velocidad registrados en la llamada "caja negra" y segunda declaración del imputado Francisco José G.A) suscitan la cuestión de en qué condición ha de darse intervención en el presente proceso a la persona que se comunica con Francisco José vía telefónica y mantiene conversación hasta prácticamente el mismo momento en que el tren Alvia nº 150 descarrila en el lugar de Angrois.

Desde luego, se presentan inaplicables a esa conducta las figuras penales tipificadas en los artículos 138 y 147 y ss del Código Penal (homicidio y lesiones) en la medida que las mismas requieren la presencia de dolo y difícilmente puede considerarse que éste exista en cualquiera de sus modalidades en los hechos atribuibles al Interventor del tren (directo, eventual o de consecuencias necesarias). De la información suministrada por el material instructorio ya se ha hablado de imprudencia respecto de la conducta del conductor del tren.

Parece, sin dudas, como se ha dicho, excesivo considerar que el Interventor de un tren que circula a elevada velocidad y



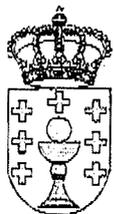
advierte una situación de riesgo por el trazado o configuración de la vía llame voluntariamente al maquinista para que el convoy -por la excesiva velocidad a que circula, de la que él es sabedor-, se salga de la vía y puedan producirse numerosos resultados mortales, o que teniendo aquél conocimiento y representándose el resultado como probable lo acepta omitiendo voluntariamente la acción que podría evitarlo.

Tampoco se estima la concurrencia de una culpa penal. La responsabilidad criminal aunque sea a título de simple falta requiere, por exigencias del principio de culpabilidad que proclama el art. 5 del vigente Código Penal, la inexcusable concurrencia de una culpa, aunque sea leve (imprudencia leve).

De acuerdo con los requisitos exigidos por doctrina y jurisprudencia para la existencia de la infracción penal imprudente, es precisa una relación de causalidad natural entre el supuesto descuido del Interventor del tren y el resultado de la salida del convoy de la vía y que tal resultado le sea objetivamente imputable, lo que ocurrirá si puede sostenerse, ya en este momento, que la conducta del Interventor creó un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado y si, además, este fue la realización o materialización del mismo peligro.

Y considero que la conducta del Interventor de consultar al maquinista la posibilidad de acceso del tren a una determinada vía no es típica, por no resultar objetivamente imputable el descarrilamiento del convoy a la conducta hipotéticamente descuidada del Interventor. Tal conclusión deriva de los datos conocidos y de lo que de ellos se infiere, concretamente que la causa primordial del accidente fue la indebida conducción llevada a cabo por Francisco José por circular a una excesiva velocidad para la configuración o trazado de la vía en el lugar de Angrois.

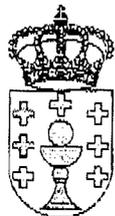
Aún cuando se considere que la conducta del Interventor es desacertada y que con su llamada distrae al maquinista que no reduce la velocidad ante una curva peligrosa y se produce el descarrilamiento, la actuación de aquél se encuentra dentro de los límites permitidos y, como digo, aunque se considere que la llamada fue errónea o equivocada al efectuarla en ese momento, la posición de garantía del Interventor no se extendía a actuaciones directamente relacionadas con el pilotaje de la locomotora y aquella actuación del Interventor (la llamada) está amparada en la confianza de que el conductor por la misma (la llamada) no va abandonar o desatender su principal cometido en el tren: conducirlo adecuadamente. No es exigible al Interventor que prevea que el maquinista no va a adoptar su conducción a las circunstancias marcadas por la señalización exterior, las indicaciones del Libro de horario y cuadro de velocidades, etc..

ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIAADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

No se trata de desplazar la responsabilidad de lo ocurrido, sino de enfatizar que la llamada del Interventor forma parte de esos incidentes del devenir ordinario de un viaje de tren cuya prevención y represión queda extramuros del Derecho Penal. Demandar una pauta de exquisito cuidado -advertir o prever todos los riesgos en que puede incurrir los compañeros de trabajo y en todo momento según las distintas circunstancias que acaecen durante el viaje- resultaría desproporcionado. La llamada, en la terminología clásica, «culpa levíssima», si existe, resulta penalmente irrelevante.

En suma, no puede aceptarse la calificación penal de "imprudente" de esa hipotética conducta desafortunada del Interventor del tren al llamar por teléfono al maquinista en una zona de velocidad restringida por estar próxima a una curva peligrosa, sin advertir que lo podía distraer de su principal cometido de realizar una conducción atenta y reducir la velocidad a que circulaba el tren, a pesar de que dicha circunstancia pudiese ser prevista por el Interventor al conocer el recorrido, por haber realizado ese mismo viaje con frecuencia, y que con ello contribuyó al resultado del descarrilamiento, porque este no se habría producido si el maquinista no hubiese mantenido la alta velocidad a que circulaba; puesto que aunque pudiera apreciarse una relación de causalidad, entendida en el más amplio sentido (condictio sine qua non, equivalencia de condiciones), entre la llamada del Interventor y la salida del tren de la vía, no sería sostenible la imputación objetiva del resultado ya que, en los cursos causales complejos, no se da esa imputación cuando hay causas sobrevenidas totalmente anómalas, imprevisibles y extrañas al comportamiento previo del sujeto que se analiza, como sucedió presuntamente en el accidente ferroviario objeto de esta causa al no ser el descarrilamiento del tren la consecuencia normal o adecuada a una llamada al maquinista conforme al juicio de previsibilidad o probabilidad que podía formarse el Interventor -máxime si se tiene en cuenta que, según la información de la caja negra, esa llamada se inicia casi dos minutos antes de llegar al punto kilométrico del accidente, es decir, en función de la velocidad que llevaba, unos 6 kilómetros antes de llegar a la curva en que se produce el descarrilamiento- sino achacable a una causa sobrevenida diferente e impensable, la conducción inapropiada del maquinista por conducir a una velocidad que superaba el doble del límite permitido.

Otras tesis conducen al mismo resultado. Así, la teoría de la continuidad, que requiere que el riesgo creado por el autor primario (el Interventor) se fuese a concretar en el resultado (descarrilamiento) a pesar de la intervención correcta o incorrecta del secundario (El maquinista). O la de que la imprudencia grave del segundo interviniente (el maquinista)

ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIAADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

impide la imputación del resultado al causante primario. O la teoría del peligro prototipo, conforme a la cual solo se podrá imputar al causante primario (el Interventor) cuando el resultado (el descarrilamiento) supone la realización del peligro colocado por él, no siendo suficiente un peligro o riesgo general para la vida.

Por todo ello, considero que la actuación del Interventor del tren, en principio, se presenta correcta, ajustada a los procedimientos del operador y a las prácticas del sector. La consulta al maquinista para saber si el tren podía circular por una determinada vía es algo normal- como el propio maquinista vino a admitir en su segunda declaración- y no es causa del descarrilamiento que sufrió el tren; y aunque se considere desafortunada por el lugar o momento en que se hizo ello es insuficiente para atribuirle una imprudencia con relevancia penal por el accidente del tren -por lo ya dicho-, que parece tener su causa, sin dudas, en la inapropiada e imprevisible conducción del maquinista.

Razones que avalan la llamada al proceso del Interventor del tren en calidad de testigo.

DISPONGO

Que debo acordar y acuerdo **recibir declaración en calidad de testigo** a A███████ M███████ M███████, Interventor del tren ALVIA, nº 150, procedente de Madrid, con destino O Ferrol, que el día 24 de julio de 2013 sobre las 20.41 horas descarriló en el lugar de Angrois de Santiago de Compostela; señalándose al efecto el día 2 de agosto de 2013 a las 10.00 horas.

Sirva testimonio de la presente de mandamiento a la Policía Judicial encargada de la investigación a fin de que cite para comparecer ante el juzgado al citado Interventor el día y hora señalados.

Notifíquese la presente resolución a las partes y al Ministerio Fiscal. Contra la misma podrá interponerse recurso de reforma en plazo de tres días y subsidiario de apelación o directamente recurso de apelación en el plazo de cinco días para la Audiencia Provincial de A Coruña.

Así lo acuerdo y firmo