gieron a su derecho constitucional a no declarar al entender que no deben ser investigados por la jurisdicción ordinaria, sino por la militar.

La Fiscalía les aclaró que la jurisdicción ordinaria es la única competente, en principio, ya que los hechos por los que iban a ser preguntados ocurrieron antes de que el Gobierno decretara el estado de alarma (el sábado a las 13:00 horas). Asesorados por sus abogados, se mantuvieron en sus trece.

Delito

Finalmente, la Fiscalía aplicará la Ley Penal de Navegación Aérea para valorar la posible responsabilidad penal de los controladores. Los futuros encausados se enfrentan a un presunto delito de sedición, castigado con penas de entre tres y ocho años de prisión, aunque fuentes de la Fiscalía han incidido en que "las responsabilidades hay que verlas caso por caso, con agravantes y atenuantes".

Lo positivo para ellos es que no se aplicará el Código Penal Militar como se barajó en algún momento, que es más duro que el otro con el delito de sedición. Si hubieran continuado con la huelga, tras decretarse el estado de alarma, habrían sido acusados por el código castrense.

La fiscalía identificará a los cabecillas, ya que se enfrentan a más penas que el resto

La Ley Penal de Navegación Aérea establece, a partir del artículo 20, diferencias de responsabilidad entre los dirigentes y los que siguieron instrucciones, según fuentes de la Fiscalía, que "va a trabajar en el objetivo común de identificar a todos los responsables porque la pena se agrava en aquéllos que lo han organizado con respecto a los que han hecho seguidismo".

El fiscal General del Estado, Cándido Conde-Pumpido, no cerró la puerta a que a algunos controladores se les enjuicie por la jurisdicción

Efe

Los portavoces del Usca, César Cabo y Daniel Zamit, a la entrada ayer en la Audiencia Provincial.

Aena

El portavoz del Usca, César Cabo, señaló ayer que los controladores acudieron a la llamada de la Fiscalía para "asumir las responsabilidades" en lo ocurrido y sostuvo que "Aena y el Ministerio de Fomento tendrán que asumir la suya".

El sindicato, que señala que la actuación de su colectivo fue espontánea, acusó al gestor de los aeropuertos de cerrar por completo el espacio aéreo pese a que había controladores para mantener abierto parte del sistema de navegación.

Editorial / Página 2

responsabilidades a Aena por el paro de los controladores, después de que el presidente del Gobierno haya reconocido en el Congreso de los Diputados que "desde hace días" se tenía conocimiento del "riesgo de crisis", según el bufete Cremades & Calvo-Sotelo, que ha sido ya contactado por 5.000 afectados.

CANARIAS

El Gobierno de Canarias y el sector turístico del archipiélago demandarán de forma conjunta a los controladores.

MADRID

La presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre, ha insistido en al necesidad de desarrollar una Ley de Huelga, después del caos aéreo.

BRUSELAS

La federación de consumidores Facua ha denunciado al Gobierno español ante la Comisión Europea por no garantizar el cumplimiento del reglamento comunitario de 2004, que obliga a las compañías a asistir a los pasajeros en caso de cancelaciones de vuelos.

PAROS

Los representantes de los trabajadores de tierra de Aena han decidido vincular las posibles movilizaciones e incluso una convocatoria de huelga para enero a las negociaciones de la próxima semana con la compañía. A los sindicatos, no les gusta la privatización de Aena.

La paradoja del 3-D

OPINIÓN

Eugenio Moure

El caos aeroportuario del 3-D, con el cierre del espacio aéreo, la cancelación de miles de vuelos y el abandono en tierra de más de medio millón de pasajeros, ha traído como efecto el movimiento organizado de los damnificados en pos del resarcimiento de los daños causados, auspiciado o incluso dirigido por despachos de abogados que atentos al quite ya se postulan como defensores de la causa, avalando el ejercicio de acciones de responsabilidad por todos los perjuicios irrogados, incluso los daños morales, en cuantía que ya cifran en 10.000 euros por persona.

Bien es cierto que en puridad legal estamos ante un caso de libro de responsabilidad patrimonial de la Administración, pues la situación acontecida el 3-D representa el prototipo de anormal funcionamiento de un servicio público, en concreto el control del tráfico aéreo, que recae en el Estado español a través del ente público Aena. Responsabilidad, además, reforzada porque el buen funcionamiento de un servicio público es en Europa un derecho humano, de acuerdo con el artículo 41 de la Carta Europea de los Derechos Fundamentales.

Sin ir más lejos, el ejemplo de esa responsabilidad de Aena lo representa la sentencia de la Audiencia Nacional de 28 de octubre de 2003, relativa a las demoras producidas en el tráfico aéreo en los años 1998 y 1999, provocadas, entre otros factores, por la insuficiente plantilla de los controladores aeroportuarios. El Tribunal establece la obligación para Aena de indemnizar por los retrasos de duración considerable y las cancelaciones no imputables a la compañía aérea. Aunque no se pronuncia sobre el daño moral, por congruencia con lo pedido, no habría que descartarlo.

Pero la diferencia que condiciona la virtualidad del precedente a la situación del 3-D es el estado de alarma decretado por el Gobierno al día siguiente, al amparo de lo previsto en el artículo 4, c) de la Ley Orgánica 4/1981. Dicho precepto exige dos requisitos: uno, la paralización de un servicio público esencial (que resulta evidente que se dio); y dos, que concurra algunas de la circunstancias previstas en el precepto: catástrofes, accidentes, crisis sanitarias o situaciones de desabastecimiento de productos de primera necesidad (que parece que no se dieron).

La decisión del Gobierno de declarar el estado de alarma blinda a Aena de ulteriores reclamaciones

Y precisamente la relevancia de esa particularidad, unida a otra aparente ilegalidad (el sometimiento de los controladores a la jurisdicción castrense, sólo prevista para los estados de sitio y por acuerdo del Congreso, no del Gobierno), configuran la excepción perfecta que permitirá a Aena eludir su responsabilidad en el monumental caos del 3-D: la existencia de un supuesto de fuerza mayor, contemplado como causa de exoneración en el artículo 139.1 de la Ley 30/1992.

Al asentarse el estado de alarma en hechos de esa naturaleza, se está blindando a Aena frente a ulteriores reclamaciones. Con lo cual, la acción de Gobierno producirá una extraña paradoja: convertir en aliados a pasajeros y controladores para tumbar judicialmente el Real Decreto 1673/2010. Pero sin olvidar una segunda paradoja: que el Real Decreto Ley 13/2010, causante de la inaudita reacción de los controladores, elimina la responsabilidad patrimonial de Aena. ¿Casualidad? No lo creo.

Abogado especializado en Derecho de Consumo