

**BASE DE DATOS NORMACEF SOCIO-LABORAL****AUDIENCIA NACIONAL**

*Sentencia 5/2015, de 16 de enero de 2015*

*Sala de lo Social*

*Rec. n.º 285/2014*

**SUMARIO:**

**Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A. Decisión empresarial ordenando que las comunicaciones ATC entre los pilotos y los controladores de tránsito aéreo se realicen por aquellos, en todo caso, en inglés. Improcedencia.** El derecho a usar el castellano (corolario a la no obligación impuesta de uso del idioma inglés) previsto en el art. 3.1 CE, no puede considerarse como un derecho absoluto sino que cede, por razón de la seguridad aérea, cuando en las conversaciones ATC intervengan o deban ser oídas personas que no tienen como lengua nativa el español. Esta cesión lo es a favor del idioma inglés constituido de facto en la lengua franca de la aviación, pues aún cuando el Convenio de Chicago no hace pronunciamientos en tal sentido, es el inglés la lengua base de las comunicaciones aéreas, tal como evidencia el reglamento de circulación aérea, y el hecho de que se exija a los pilotos un nivel 4 mínimo de competencia lingüística. Sin embargo, el derecho a usar el castellano como lengua de comunicación aérea parece incuestionable en aquellos escenarios en los que todos los interlocutores u oyentes de una conversación ATC tengan el español como lengua nativa. En estos casos contando todos con un nivel 6 de competencia lingüística en español, razones de seguridad aérea desaconsejarían obligar a conversar en inglés.

**PRECEPTOS:**

Constitución Española, art. 3.1.  
RDLeg 1/1995 (TRET), art. 20.

**PONENTE:**

*Don José Pablo Aramendi Sánchez.*

SENTENCIA N.º: 5/2015

EXCMO. SR.

PRESIDENTE:

RICARDO BODAS MARTÍN

ILMOS. SRES.

MAGISTRADOS:

PABLO ARAMENDI SANCHEZ

EMILIA RUIZ JARABO QUEMADA

En MADRID, a dieciséis de Enero de dos mil quince.

La Sala de lo Social compuesta por los Sres. citados al margen y

EN NOMBRE DEL REY

Ha dictado la siguiente

**SENTENCIA**

En el procedimiento num. DEMANDA 0000285 /2014 seguido por demanda de SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LINEAS AEREAS (SEPLA), asistido del letrado D. Álvaro Hernando de Larramendi contra AIR

NOSTRUM LINEAS AEREAS DEL MEDITERRANEO SA, asistida por la letrada D<sup>a</sup> Natalia Navarro sobre CONFLICTO COLECTIVO. Ha sido Ponente el Ilmo. Sr. D. PABLO ARAMENDI SANCHEZ.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

#### **Primero.**

Según consta en autos, el día 20-10-14 se presentó demanda por SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LINEAS AEREAS (SEPLA) contra AIR NOSTRUM LINEAS AEREAS DEL MEDITERRANEO SA sobre CONFLICTO COLECTIVO.

#### **Segundo.**

La Sala acordó el registro de la demanda y designó Ponente, con cuyo resultado se señaló el día 13-1-15 para los actos de intento de conciliación y, en su caso, juicio, al tiempo que se acceda a lo solicitado en los otrosíes de prueba.

#### **Tercero.**

Llegado el día y la hora señalados tuvo lugar la celebración del acto del juicio, previo intento fallido de avenencia, y en el que se practicaron las pruebas, con el resultado que aparece recogido en el acta levantada al efecto.

#### **Cuarto.**

Dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 97.2 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, por la que se aprobó la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social, debe destacarse, que las partes debatieron sobre los extremos siguientes:

El sindicato demandante sostuvo que conforme se prevé en el RD 57/02 reglamento de circulación aérea el idioma es el propio de la estación terrestre salvo excepciones cuando la aeronave use el idioma inglés o así se solicite por los controladores, que tampoco el RD 55/14 que modifica el reglamento citado introduce novedades respecto el uso del inglés, ni ello constituye obligación que figure en la Orden 3376/09 sobre la licencia de pilotos ni en la Orden 896/10 sobre competencia lingüística, considera que por aplicación del art. 3.1 y 149.1 CE el derecho al uso del castellano es incuestionable; no existe por lo tanto ninguna disposición con rango legal que determine la utilización del inglés en las comunicaciones aéreas y sólo recomendaciones de la Agencia estatal de Seguridad Aérea que como tales no son fuente que permita al empresario establecer órdenes para la utilización del inglés en este tipo de comunicaciones; que en la actualidad hay grupos de trabajo donde se trata la cuestión y tampoco de ellos se deduce dicha obligación sostiene en definitiva que el idioma a emplear es potestad del piloto de la nave.

La mercantil demandada se opone considera que nada se invoca en la demanda acerca de la constitucionalidad de la controversia, entiende que el reglamento de circulación aérea obliga al uso del inglés, no mencionándose para nada el castellano, que el RD que regula la competencia lingüística de los pilotos impone el uso del inglés por lo que no ostenta el piloto facultad para hablar el español y la orden dada de emplear el inglés es correcta.

#### **Quinto.**

De conformidad con lo dispuesto en el art. 85, 6 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, se precisa que los hechos controvertidos y conformes fueron los siguientes:

#### **HECHOS CONTROVERTIDOS:**

-En 2010 la empresa requirió a través de una circular que desde el 1 de agosto se utilizara el idioma inglés en ATC.

-No se cumplió con carácter general en el sector.

-En el año 2014 vuelve a realizarse una recomendación AESA en la que se exige a los comandantes el uso del inglés para forzar a los controladores el uso del idioma inglés.

-En el correo de 3-10-14 la empresa sintetiza la exigencia del inglés en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Mallorca y Canarias y en los demás aeropuertos siempre que entre una aeronave de habla no hispana. Fue admitida por SEPLA en reunión de 31-10-14.

#### HECHOS PACÍFICOS:

- como norma general el idioma que se utiliza en el tráfico aéreo es el inglés.
- Esa orden traía causa en una recomendación de AESA de 2010.

Resultando y así se declaran, los siguientes

#### HECHOS PROBADOS

##### **Primero.**

El presente conflicto afecta a la plantilla de pilotos de AIR NOSTRUM LÍNEAS AÉREAS DEL MEDITERRÁNEO SA integrada por 380 trabajadores en todo el territorio nacional.

##### **Segundo.**

El 11-3-2014 la AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA (en adelante AESA) se dirigió a la demandada en los siguientes términos:

Me pongo en contacto con usted, como responsable del departamento de solicitar su colaboración en la puesta en marcha de una iniciativa orientada a reducir el número de sucesos relacionados con el uso simultáneo de los idiomas inglés y español en las comunicaciones aeroterrestres.

El impacto, tanto en incidentes como accidentes, del uso simultáneo de dos idiomas en las comunicaciones entre controladores de tránsito aéreo y pilotos ha sido constatado en diversos grupos de trabajo tanto nacionales como internacionales, así como en los datos recabados del Sistema de Notificación de Sucesos (SNS), el sistema de notificación EVAIR de Eurocontrol y por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC).

De acuerdo a la normativa actual, "Se usará el inglés a petición de toda estación de aeronave en todas las estaciones terrestres que sirvan a aeropuertos designados y a rutas usadas por los servicios aéreos internacionales" (Reglamento de Circulación Aérea) y tanto controladores como pilotos de transporte aéreo comercial tienen, al menos, un nivel 4 certificado de competencia lingüística operacional en idioma inglés al menos desde el mes de mayo de 2013.

Además se debe tener en cuenta que existen diversos volúmenes dentro del espacio aéreo español en los que, dada la proporción de tráfico internacional existente, la probabilidad de que coexistan tripulaciones hispano y no hispanohablantes en la misma frecuencia de comunicaciones aeroterrestres puede llegar a ser muy elevada y que en estas circunstancias es recomendable que todas las comunicaciones se desarrollen en idioma inglés para prevenir una posible pérdida de conciencia situacional de alguna tripulación. Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, se ha considerado necesario abordar este problema pasando de la mera recomendación de comunicar en idioma inglés en determinados volúmenes del espacio aéreo español (recomendaciones que se han mostrado ineficaces en el pasado) al establecimiento de la obligatoriedad de su uso. El establecimiento del inglés como idioma único para las comunicaciones es una medida que además avalan y promueven organismos internacionales como OACI, EASA y EUROCONTROL especialmente donde haya presencia de un alto porcentaje de tráfico internacional. Por estos motivos, se ha comenzado el proceso de reforma normativa.

En paralelo al proceso iniciado, se ha estimado que, a corto plazo, podría ser muy eficaz que los distintos operadores aéreos con tripulaciones de habla hispana impulsaran esta medida dentro de sus organizaciones, para lo cual se ruega su colaboración. De este modo, ya que como establece el RCA, si el piloto comunica con control en idioma inglés este último estaría obligado a seguir la comunicación en el mismo idioma, se podrían alcanzar gran parte de los objetivos de esta medida, al menos a nivel local, incluso antes de que entre en vigor la reforma normativa mencionada, gracias a la experiencia de aplicación previa por parte de las compañías aéreas.

Inicialmente podrían establecer el uso del idioma inglés en ciertos TMAs donde se estime que los beneficios desde el punto de vista de la seguridad puedan ser más evidentes para ir avanzando, siempre que la experiencia se haya mostrado positiva, en su aplicación a otros volúmenes de espacio aéreo. No obstante dejarnos a su discreción la opción de implantar esta medida en todas sus operaciones, con las excepciones o salvaguardas que consideren oportunas.

El 21-5-2014 MARE NOSTRUM se dirige a todos los pilotos comunicándoles que a requerimiento de AESA, a partir del 22 de mayo, todas las comunicaciones ATC en todos los vuelos de la compañía se realizarán en idioma inglés. La orden se reitera en correo remitido el 18-6-2014.

#### **Tercero.**

Disconforme el sindicato demandante SEPLA con tal decisión convoca a la comisión paritaria del convenio que se reúne el 21-7-14 no llegando las partes a ningún acuerdo.

#### **Cuarto.**

El 31-10-14 se constituyó por AESA un grupo de trabajo con la participación todas las partes concernidas (entre ellas los sindicatos de pilotos y controladores aéreos, así como las empresas de aviación) con el objeto de establecer el uso del inglés en las comunicaciones aereoterrestres radiotelefónicas.

#### **Quinto.**

En este contexto AESA ha elaborado un dossier informativo sobre la implantación del inglés como idioma único de comunicaciones T/A en determinados volúmenes de tráfico aéreo que obra al descriptor 30 y se da por reproducido. Dicho dossier incorpora un proyecto de RD que modifica el actual Reglamento de Circulación Aérea con el objetivo de fijar el procedimiento para determinar el uso obligatorio del idioma inglés en las comunicaciones aereoterrestres radiotelefónicas entre los controladores de vuelo y los tripulantes de aeronaves.

Por su parte las organizaciones representantes de controladores y pilotos, entre otras, han elaborado escritos de oposición a las pretensiones de AESA que obran a los descriptores 33 y 34 y se dan por reproducidas.

#### **Sexto.**

El 28-7-2010 MARE NOSTRUM se dirigió a los pilotos pidiéndoles su colaboración para que a partir del 1 de agosto de ese año, todas las comunicaciones dentro de los TMA de Madrid, Barcelona, Palma y Canarias se realicen en inglés.

#### **Séptimo.**

El 3-10-2014 MARE NOSTRUM se dirige de nuevo al colectivo de pilotos y tras hacer referencia a la recomendación de AESA sobre la utilización del inglés y las conversaciones pendientes al respecto, les indica: "...que sólo será obligatorio el uso del inglés en aquellos ~~TMA~~ <sup>TMA</sup> en la misma frecuencia a de comunicaciones coexistan tripulaciones hispano y no hispanohablantes, por lo que aunque iniciemos una comunicación en castellano, si entra otra aeronave de habla no hispana en dicha frecuencia, la siguiente comunicación habrá de realizarse en inglés, además de esto en los TMA de Madrid, Barcelona, Palma o Canarias deberíamos utilizar SIEMPRE exclusivamente el idioma inglés, tal como recomiendan diferentes organismos internacionales..."

Se han cumplido las previsiones legales.

### **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

#### **Primero.**

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 9, 5 y 67 de la Ley Orgánica 6/85, de 1 de julio, del Poder Judicial, en relación con lo establecido en los artículos 8.1 y 2, g de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, compete el conocimiento del proceso a la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional.

#### **Segundo.**

De conformidad con lo prevenido en el artículo 97, 2 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre los hechos, declarados probados, se han deducido de las pruebas siguientes, teniendo en cuenta que ambas partes reconocen la documental presentada de adverso:

- hecho 1.º: no es controvertido
- hecho 2.º: descriptores 5 y 6 y 20.
- hecho 3.º: descriptores 7 a 9

- hecho 4.º: descriptor 31
- hecho 5.º: descriptores 30, 33 y 34
- hecho 6.º: descriptor 27
- hecho 7.º: así consta en el hecho 11.º de la demanda y es admitido de adverso en el acto de juicio.

### **Tercero.**

La pretensión contenida en esta demanda es doble pues se solicita:

En primer lugar que se anule la decisión empresarial ordenando que las comunicaciones ATC entre los pilotos y los controladores de tránsito aéreo se realicen por aquellos en inglés, nulidad que se argumenta en que es una medida contraria a la legislación vigente

En segundo lugar se interesa que se declare que es facultad de los pilotos hacer uso del idioma castellano en las comunicaciones aereoterrestres en todo el territorio nacional o inglés cuando entiendan que es más adecuado este idioma en función de los interlocutores presentes en la frecuencia en que tiene lugar la comunicación.

### **Cuarto.**

De la normativa de aplicación precisa para resolver la controversia destaca en primer lugar el reglamento de circulación aérea, RD 57/2002 donde se establece que:

10.5.2.1.1.1. Por regla general las comunicaciones aereoterrestres en radiotelefonía deberán efectuarse en el idioma que la estación terrestre usa normalmente.

10.5.2.1.1.2. Hasta que se prepare y adopte una forma de fraseología más adecuada para uso universal en las comunicaciones radiotelefónicas aeronáuticas, deberá usarse el inglés como tal, y utilizarse éste, a petición de toda estación de aeronave que no esté en condiciones de cumplir con 10.5.2. I. 1.1, en todas las estaciones terrestres que sirvan a aeropuertos designados y a rutas usadas por los servicios aéreos internacionales.

10.5.2.1.1.3. Hasta que se dé aplicación a 10.5.2.1.1.2, y cuando la estación de aeronave y la estación en tierra no puedan usar un idioma común, se harán las gestiones necesarias entre la autoridad competente y la empresa explotadora de la aeronave en cuestión para que ésta suministre un intérprete.

10.5.2.1.1.4. Cuando se suministren, tales intérpretes tendrán acceso a los canales radiotelefónicos y podrán usarlos bajo la inspección del encargado que esté de servicio.

10.5.2.1.1.5. El idioma usado normalmente, y los demás idiomas que puedan usarse a petición en la estación en tierra, se indicarán en las publicaciones de información aeronáutica y demás información aeronáutica que se publique respecto a esas instalaciones.

En segundo lugar debe tenerse en consideración el RD 241/2009 que tiene por objetivo cumplir con el mandato del Anexo I del convenio OACI (convenio de Chicago) que exige el cumplimiento del requisito de competencia lingüística para el otorgamiento de la licencia de piloto, debiendo alcanzar un nivel 4 mínimo que refleje la capacidad del titular para hablar y entender el idioma empleado en las comunicaciones radiotelefónicas.

Este RD modifica el precedente 270/2000 introduciendo un párrafo nuevo al art. 1 por el que se define el nivel de competencia lingüística como anotación en la licencia, de eficacia temporal o permanente, que indica el nivel 4, 5 ó 6 de competencia lingüística en los idiomas inglés o castellano que posea el titular de la licencia de acuerdo con los niveles establecidos en la escala de calificación de la competencia lingüística de la Organización de Aviación Civil Internacional y que le permite ejercer las atribuciones de su licencia cuando deba emplear comunicaciones radiotelefónicas.

A su vez debe indicarse que el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional de 7-12-1944, en su actual redactado no establece reglas precisas acerca del idioma que deba usarse en las comunicaciones ATC.

### **Quinto.**

Este elenco normativo se ha visto insuficiente para dar solución adecuada a incidentes apreciados en materia de seguridad aérea por razón del idioma empleado en las comunicaciones, tal como cabe deducir del comunicado remitido por AESA a la demandada y volcado en el hecho 2.º probado y de la constitución de un grupo de trabajo con la participación todas las partes concernidas (entre ellas los sindicatos de pilotos y controladores aéreos, así como las empresas de aviación) con el objeto de establecer el uso del inglés en las comunicaciones aereoterrestres radiotelefónicas, contexto en el que se ha presentado un proyecto de RD con el objetivo de fijar el procedimiento para determinar el uso obligatorio del idioma inglés en las comunicaciones aereoterrestres radiotelefónicas entre los controladores de vuelo y los tripulantes de aeronaves.

Y es en éste contexto en el que se echa en falta por todos los operadores concernidos en el tráfico aéreo una solución normativa al problema, donde de una parte MARE NOSTRUM se adelanta imponiendo a los pilotos el uso del inglés para las comunicaciones ATC, obligación matizada luego como se indica en el hecho probado 7.º, y donde éstos formulan el actual conflicto con las pretensiones referidas en el FJ 3.º anterior.

#### **Sexto.**

Sin perjuicio de constatar que la solución idónea para el reforzamiento de la seguridad aérea ha de pasar por una pronta intervención de los poderes públicos aún mas legitimada si cuenta con el consenso de todos los agentes concernidos, lo que ahora se nos pide sólo puede resolverse con las normas antecitadas vigentes interpretándolas del modo mas certero en orden a atender su espíritu y finalidad, art 3.1 CC, en definitiva a garantizar al máximo la seguridad aérea.

Desde esta perspectiva, el derecho a usar el castellano (corolario a la no obligación impuesta de uso del idioma inglés) previsto en el art. 3.1 CE y en tal sentido invocado por la parte actora en la demanda y juicio, no puede considerarse como un derecho absoluto sino que cede, por razón de la seguridad aérea, cuando en las conversaciones ATC intervengan o deban ser oídas por personas que no tienen como lengua nativa el español.

Y esta cesión lo es a favor del idioma inglés constituido de facto en la lengua franca de la aviación pues aún cuando el Convenio de Chicago no hace pronunciamientos en tal sentido, es el inglés la lengua base de las comunicaciones aéreas, tal como evidencia el reglamento de circulación aérea, transcrito en el FJ 4.º y el hecho de que se exija a los pilotos un nivel 4 mínimo de competencia lingüística, tal como también revela la normativa citada en dicho FJ.

Sin embargo el derecho a usar el castellano como lengua de comunicación aérea parece incuestionable en aquellos escenarios en los que todos los interlocutores u oyentes de una conversación ATC tengan el español como lengua nativa. En estos casos contando todos con un nivel 6 de competencia lingüística en español, razones de seguridad aérea desaconsejarían obligar a conversar en inglés.

#### **Séptimo.**

El deber último y esencial de preservar la seguridad aérea legitima al empresario para, aún en un contexto normativo insuficiente sobre el idioma en las conversaciones ATC, adoptar la orden, con las matizaciones que luego se dirán, de que las conversaciones se lleven a cabo en inglés.

El argumento, en el marco de las relaciones contractuales laborales, se encontraría en el poder de dirección que le confiere el art. 20 ET concebido como instrumento para dar cumplimiento a su deber de prevención y protección de riesgos en el trabajo, art. 4.2.d) ET desarrollado y dotado de contenido por la LPRL.

Ahora bien, y sin perjuicio de futuras decisiones normativas al respecto, la orden dada que en este litigio se impugna consistente en que todas las comunicaciones ATC en todos los vuelos de la compañía se realizarán en idioma inglés, en los términos finalmente expresados en el comunicado de 7-10-2014, no deviene razonable en aquellos escenarios en los que todos los interlocutores u oyentes de una conversación ATC tengan el español como lengua nativa.

Ello determina que el fallo de la sentencia y en lo que respecta a la primera de las peticiones resulte estimatorio parcial conforme a lo que se acaba de indicar.

Y con relación a la segunda pretensión contenida en el suplico debe indicarse que por las razones expresadas sólo, conforme el art. 3.1 CE, es facultad de los pilotos emplear el castellano en las conversaciones ATC, en aquellos escenarios en los que todos los interlocutores u oyentes de una conversación ATC tengan el español como lengua nativa.

VISTOS los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación,

### **FALLAMOS**

Estimamos parcialmente la demanda presentada por el SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LINEAS AEREAS (SEPLA) y anulamos la orden dada por la demandada AIR NOSTRUM LINEAS AEREAS DEL MEDITERRANEO, SA, el 21-5-2014, luego matizada por la dada el 3-10-2014, en lo relativo a imponer la obligación de que todas las comunicaciones ATC en todos los vuelos de la compañía se realicen en inglés, excluyendo tal obligación en aquellos escenarios en los que todos los interlocutores u oyentes de una conversación ATC tengan el español como lengua nativa.

Y en consecuencia reconocemos parcialmente el derecho de los pilotos a emplear el castellano en las conversaciones ATC, en aquellos escenarios en los que todos los interlocutores u oyentes de una conversación ATC tengan el español como lengua nativa.

Notifíquese la presente sentencia a las partes advirtiéndoles que contra la misma cabe Recurso de Casación ante la Sala Cuarta del Tribunal Supremo, que podrá prepararse ante esta Sala de lo Social de la Audiencia Nacional en el plazo de CINCO DÍAS hábiles desde la notificación, pudiendo hacerlo mediante manifestación de la parte o de su Letrado al serle notificada, o mediante escrito presentado en esta Sala dentro del plazo arriba señalado.

Al tiempo de preparar ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional el Recurso de Casación, el recurrente, si no goza del beneficio de Justicia gratuita, deberá acreditar haber hecho el depósito de 600 euros previsto en el art. 229.1.b de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social, y, en el caso de haber sido condenado en sentencia al pago de alguna cantidad, haber consignado la cantidad objeto de condena de conformidad con el art. 230 del mismo texto legal, todo ello en la cuenta corriente que la Sala tiene abierta en el Banco de Santander Sucursal de la Calle Barquillo 49, si es por transferencia con el n.º 0049 3569 92 0005001274 haciendo constar en las observaciones el n.º 2419 0000 00 0285 14; si es en efectivo en la cuenta n.º 2419 0000 00 0285 14, pudiéndose sustituir la consignación en metálico por el aseguramiento mediante aval bancario, en el que conste la responsabilidad solidaria del avalista.

Se advierte, igualmente, a las partes que preparen Recurso de Casación contra esta resolución judicial, que, según lo previsto en la Ley 10/2014, de 20 de noviembre, modificada por el RDL 3/13 de 22 de febrero, por la que se regulan determinadas tasas en el ámbito de la Administración de Justicia y del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, con el escrito de interposición del recurso de casación habrán de presentar justificante de pago de la tasa por el ejercicio de la potestad jurisdiccional a que se refiere dicha norma legal, siempre que no concurra alguna de las causas de exención por razones objetivas o subjetivas a que se refiere la citada norma, tasa que se satisfará mediante autoliquidación según las reglas establecidas por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas en la Orden HAP/2662/2012, de 13 de diciembre.

Llévese testimonio de esta sentencia a los autos originales e incorpórese la misma al libro de sentencias. Así por esta nuestra sentencia lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

El contenido de la presente resolución respeta fielmente el suministrado de forma oficial por el Centro de Documentación Judicial (CENDOJ). La Editorial CEF, respetando lo anterior, introduce sus propios marcadores, traza vínculos a otros documentos y hace agregaciones análogas percibiéndose con claridad que estos elementos no forman parte de la información original remitida por el CENDOJ.