



laverdad.es

LAS VÍCTIMAS DE SPANAIR

Quizás debería legislarse sobre indemnizaciones para evitar casos como el del JK5022

16.08.13 - 00:39 -

El próximo martes se cumplirán cinco años del accidente del vuelo 5022 de Spanair en el que hubo 154 muertos y 18 supervivientes. Y, como se informa hoy en este periódico, todavía no se han pagado las indemnizaciones. Es más, los afectados por la catástrofe, reunidos en torno a la asociación de afectados JK5022, se disponen a querrellarse en vía civil contra Mapfre, la aseguradora de la desaparecida compañía aérea, para evitar que se apliquen unas indemnizaciones llamativamente bajas que equivaldrían a las de un accidente de tráfico. En concreto, Mapfre ya ha anunciado que ofrece 12,7 millones, es decir, una media de 74.000 euros por pasajero; el sistema indemnizatorio para los accidentes de circulación se estableció en 1995, cuando la siniestralidad era muy alta. Frente a esta oferta, los damnificados pretenden que Mapfre sea declarada responsable civil subsidiaria del siniestro, y que se le obligue a pagar las indemnizaciones que, según ellos, están establecidas en la legislación internacional sobre siniestros aéreos; además, a su juicio, no cabe incluir a las víctimas de accidentes aéreos en la regulación española de los accidentes de tráfico, ya que en este caso, según el Constitucional, las aseguradoras no han de cubrir el cien por cien del daño. En todo caso, los reclamantes son conscientes de que el hecho de que la justicia penal no hayan condenado a Spanair por el accidente -la Audiencia de Madrid sobreseyó el caso tras absolver a los dos mecánicos procesados- no facilita la reclamación de las víctimas ya que la responsabilidad se transfiere al constructor del avión, Boeing. El Gobierno aprobó el 2 de agosto un plausible decreto que regula la atención que deberán recibir las víctimas de los accidentes aéreos y sus familiares, al tiempo que anunciaba otra disposición semejante sobre víctimas de siniestros ferroviarios. Quizá sea necesario legislar también sobre indemnizaciones, ya que la cuantía de éstas debe ser disuasoria: es preciso que quienes deban afrontar las consecuencias de un accidente con víctimas prefieran invertir en seguridad. De otro modo, podría darse el caso teórico de que las compañías aéreas ganasen más dinero evitando tales inversiones, aunque su inhibición pudiera provocar accidentes. Las víctimas tienen, en este caso, toda la razón.



TRIBUNALES

LAS VÍCTIMAS DEL ACCIDENTE DE SPANAIR LUCHAN POR LAS INDEMNIZACIONES

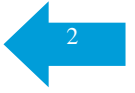
COLPISA. MADRID

Treinta familias y varios supervivientes acudirán a la vía civil para que la aseguradora no tase la tragedia aérea como un accidente de tráfico

16/08/2013 a las 06:01

Lejos del desánimo que supuso el archivo del proceso penal por el **accidente de Spanair** después de que la **Audiencia de Madrid** admitiese los recursos de los dos técnicos de mantenimiento imputados, otra batalla judicial se cierne en el quinto aniversario de la tragedia, en la que fallecieron 154 personas y 18 resultaron heridas en el aeropuerto de **Barajas**.

Se trata de la vía civil, después de que treinta familias de fallecidos y varios supervivientes, congregados en torno a la asociación de afectados **JK5022**, hayan decidido acudir a los tribunales para dirimir el capítulo de las indemnizaciones. Aunque algunos afectados ya abrieron el melón a título particular hace unos meses, ahora llega la reacción en masa del principal colectivo de víctimas.



La demanda civil se presentará a principios de septiembre e irá dirigida contra Mapfre, la aseguradora de la extinguida **Spanair**. El fondo del pleito no es otro que el baremo que la compañía española ha elegido para pagar las correspondientes compensaciones. Se trata de aplicar a cada unas de las 172 víctimas -entre fallecidos y heridos- el sistema de valoración establecido como si se hubiera tratado de un accidente de tráfico.

En total, **Mapfre** ya ha anunciado que ofrece 12,7 millones de euros, es decir, una media de 74.000 euros por pasajero, una cifra que no alcanza ni el máximo baremo de los siniestros viales (250.000 euros). Este sistema se aprobó en 1995 y estaba pensado para los accidentes de tráfico en una época de alta mortalidad, por lo que se tuvo en cuenta el impacto que tendría en las aseguradoras y la carga para Sanidad.

"Queremos que se condene a Mapfre como responsable civil subsidiario del siniestro. No puede ser que una víctima del terrorismo, con todos mis respetos, reciba 800.000 euros de media y una de accidente aéreo 105.000 si es un adulto y 25.000 si se trata de un menor", denuncia Pilar Vera, presidente de la asociación JK5022.

Para Vera es "indignante e inmoral" que en 2012 los consejeros de la aseguradora se llevaran 11,7 millones en bonus "y a todas las víctimas nos quieren despachar con 12,7 millones". "Les sale más barato un siniestro que invertir en seguridad aérea", concluye.

JURISPRUDENCIA INTERNACIONAL

Los abogados del colectivo consideran que Mapfre se ha saltado la normativa internacional a la hora de establecer el baremo de accidentes de tráfico. Aseguran que hay jurisprudencia mundial que regula los siniestros aéreos y que el Tribunal Constitucional español limita el sistema de valoración de los accidentes viales al no incluir el 100% del daño, algo que no ocurre con las tragedias aéreas según establece la legislación internacional.

Así las cosas, la batalla judicial está servida cinco años después del siniestro de Spanair. Y los abogados de Mapfre no tienen visos de torcer el brazo. Es más, una de sus bazas para no ser condenados es demostrar que la culpa del accidente fue de **Boeing**, fabricante del MD-82, y no de Spanair, como indicó la **Audiencia de Madrid** tras decretar el sobreseimiento libre para los dos mecánicos imputados por homicidio imprudente.

Si consiguen demostrar este supuesto la aseguradora, en el peor de los casos -que la Justicia no acepte el baremo de accidente de tráfico-, podría acogerse al Convenio de Montreal, que estipula que las indemnizaciones máximas ascenderían a 100.000 unidades de derechos especiales de giro por cada pasajero fallecido. Una medida que traducida en euros establecería una indemnización máxima de 127.900 euros por persona (unos 22 millones si sumamos todos los pasajeros, muy superior a los 12,7 que ofrece ahora).

Durante los meses posteriores a la tragedia, las cosas parecían que iban a ir por otros derroteros. Los responsables de Spanair indicaron que harían todo lo posible para ayudar a las víctimas y Mapfre adelantó 25.000 euros a cada una. Pero el gesto de buena voluntad se quedó en eso. Y ahora, cerrada la vía penal, comienza otra pugna que se prevé larga y tediosa.



teinteresa.es

PILAR VERA: “MAPFRE PAGA A LAS VÍCTIMAS EL DINERO QUE DESTINA A LOS SUELDOS DE SUS DIRECTIVOS”

Inmersa en una batalla que compara con la de David contra Goliat, Pilar Vera, la presidenta de la Asociación de afectados del Vuelo JK5022, asegura en el quinto aniversario de la tragedia, que está dispuesta a llegar hasta las últimas instancias para que las víctimas tengan el consuelo de un juicio que les haga justicia.



Cinco años después del accidente de Spanair (20 de agosto de 2008) en el que perdieron la vida 154 personas, la única asociación de víctimas de grandes accidentes que hay en España – la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 – sigue más viva y más activa que nunca. Buena culpa de ello la tiene su presidenta, Pilar Vera, una abogada grancanaria, prejubilada de la banca y afincada en Madrid, que perdió a su sobrina en la tragedia. Desde el 18 de mayo de 2010, Pilar es la cara visible de la asociación y la responsable de que la batalla legal que han emprendido no quede en saco roto. “Es el deber moral que tenemos con las víctimas”, asegura, aunque este deber se encuentre con obstáculos mucho más altos de lo que hubiese imaginado.

Tras el archivo de la causa penal por parte de la Audiencia Provincial de Madrid en septiembre del año pasado, ¿está agotada la vía judicial?

Hemos puesto un recurso de inconstitucionalidad por vulneración de los derechos fundamentales de las personas, puesto que pensamos que la Audiencia se aparta de la jurisprudencia imperante al archivar una causa habiendo indicios. Siempre que hay indicios se celebra un juicio y en este caso ni siquiera va a haber juicio. No entendemos cómo puede llegar la Audiencia de Madrid en seis meses a unas conclusiones a las que no llegó el instructor de la causa en cuatro años. Hemos presentado este recurso en enero de este año y habrá que ver si se admite a trámite, pero aunque se rechace seguiremos adelante. Iremos fuera de España, a Estrasburgo, para tratar de llevar este caso hasta sus últimas instancias porque es nuestra responsabilidad moral.

La Audiencia se apoya en un informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), ¿qué opina de este informe?

Son 308 páginas que ocultan la verdad. Su único objetivo parece ser evitar que la tragedia vuelva a producirse y ni siquiera eso lo consiguen.

¿Van a explorar también la vía civil para que se fijen las indemnizaciones?

Un colectivo grande de familias de la asociación se ha unido y van a presentar una demanda civil antes del 19 de septiembre de este año en reclamación de las indemnizaciones correspondientes. La aseguradora de Spanair, Mapfre, tenía una póliza combinada de 1.500 millones de dólares y ha presentado una oferta de 12,7 millones de euros para las 172 personas que iban en el avión, fallecidos y supervivientes. Por hacer una comparativa, el mismo año 2012 en que presentó esta oferta, Mapfre pagó a sus consejeros 11,7 millones de euros. Por un año de trabajo paga a un puñado de consejeros casi lo mismo que por la vida de 172 personas.

Saldría a algo más de 70.000 euros por cabeza...

El tema de las indemnizaciones es un completo caos porque cada víctima debe presentar su propia demanda y dependiendo del abogado que uno tenga, de su formación, del lugar donde se presente la demanda, habrá un procedimiento por separado y aunque el origen del accidente sea común, cada uno tendrá una compensación diferente.

El archivo de la causa penal ha sido un duro varapalo, pero la asociación también trabaja en otros campos, ¿no es así?

En el plano social nuestra lucha es que una catástrofe de este tipo no vuelva a ocurrir y si volviera a ocurrir, lo que queremos es que haya una gestión preventiva para que la atención a las familias y la gestión de la catástrofe no sean una improvisación, como ocurrió en nuestro caso. El avión se estrella a las 14,24 horas y hasta 20 ó 30 horas más tarde no tenemos información de ningún tipo, ni siquiera la lista de pasajeros. Pasado este tiempo, nos llevan al Ifema la lista de supervivientes y nos dicen que los que no están en la lista han muerto. Imagine la agonía de las familias durante todo ese tiempo y la forma tan lamentable de enterarse a través de una lista.

La asociación ha quedado tan marcada con ese tema que nuestra gran lucha ha sido intentar que los planes de protección civil de gestión de catástrofes incluyeran de forma separada el accidente aéreo, que tiene unas connotaciones particulares. En 2010 fuimos a Europa y conseguimos que los países miembros adoptasen un plan de asistencia a las víctimas y que la lista de pasajeros se diera en un plazo máximo de dos horas. Una tercera consecución fue que el informe técnico del accidente fuese público para las familias y asociaciones y que estas fueran informadas a tiempo real.

¿Cuenta España ya con un Plan de Asistencia a las víctimas?

Desde este pasado 2 de agosto el plan ha entrado en vigor y aprovecho para felicitar a la ministra de Fomento, Ana Pastor, por haber sido su principal valedora. Si mañana hubiera un accidente tan grave como el que hubo hace cinco años, cada entidad involucrada (compañía, aeropuerto, etc) y cada administración tendría claro cómo actuar y no habría descoordinación ni improvisación. Nos alegramos de que las víctimas de la tragedia no pasen a la historia sólo como víctimas, sino también como impulsoras de una medida que puede salvar otras vidas en el futuro.

¿Cómo ha sido su experiencia al frente de la asociación, una iniciativa que ha sido pionera en España?

La experiencia es durísima porque aquí no había antecedentes de una asociación así. Desde que me acerco a la asociación tras su primer aniversario y sobre todo desde que me hago cargo de la presidencia mi obsesión ha sido

sacar el caso fuera de España porque aquí hay demasiados intereses. He ido a Estados Unidos, he viajado por Europa y he visto el respeto que tienen en algunos sitios por las víctimas y eso es lo que he tratado de traer aquí.

Ha vivido momentos difíciles llegando incluso a recibir amenazas, ¿cuál cree que ha sido el momento más duro?

Uno de los casos más duros con los que me he enfrentado ha sido el tratar de salvar la pierna de uno de los supervivientes. El problema es que a un accidente excepcional le quieren dar un tratamiento común y no debería ser así. A este chico, que tenía 30 años en el momento del accidente le han querido amputar la pierna y con mucho esfuerzo y mucha lucha hemos conseguido salvar esa pierna y creemos que pronto va a poder andar sin la ayuda de muletas.

¿Más que las amenazas?

Las amenazas fueron en 2010 y 2011, cuando la pelea en el juzgado era más virulenta. Nadie imaginaba que la asociación pudiera traer a un perito francés que hizo un informe de la compañía Spanair. Nadie pensaba que traeríamos a un perito forense que demostrara que nueve personas murieron por la tardanza de la asistencia. Trajimos a un especialista en motores y a otro que simuló el vuelo y demostró que era imposible levantar aquel avión. Cuando empezamos a llevar al Juzgado peritos y especialistas se vio que íbamos en serio y surgió la necesidad de querer quitarnos de en medio. En todo caso es un tema ya pasado al que no quiero darle más vueltas porque no fue agradable.

¿Se ha sentido apoyada por los políticos?

Los apoyos han brillado por su ausencia. Las asociaciones de víctimas están condenadas a desaparecer. Sin apoyo y sin ayudas, la labor de una asociación como la nuestra dura lo que aguante la voluntad de la persona que está al frente. Nosotros queríamos que nuestra asociación protagonizase la victoria bíblica de David contra Goliat y hemos visto que esto no es posible. La experiencia vital ha sido durísima. En algunos encuentros europeos me decían que las motivaciones que puede tener una persona para ponerse al frente de una lucha como esta escapan a la sensatez y a la razón humana.

¿Qué poderes se ha encontrado enfrente, el poder empresarial?

El gran poder empresarial ha sido Boeing. Nosotros le pedimos al juez que le requiriese una serie de datos técnicos y ni siquiera se dignó a contestar. Si no hacen caso a los requerimientos de un juez, ¿qué podemos hacer contra ellos? Boeing es uno de los dos mayores constructores mundiales de aviones. Encima la Audiencia de Madrid les apoya y dice que esa información no es significativa para resolver el caso.

Y qué podemos hacer contra una compañía de seguros que pretende aplicar el baremo de un accidente de tráfico a un accidente aéreo con la connivencia de los jueces. Nos enfrentamos a una serie de multinacionales con una desigualdad tan evidente que asusta. Por eso decimos que las motivaciones que uno tiene para estar en un puesto y en una lucha como esta escapan a la razón humana.

También se han dado de bruces con el corporativismo de los gremios...

Fíjese que hasta la defensa llevó como testigo a un directivo de otra compañía aérea para verificar los protocolos. A ninguna compañía aérea le interesa que un directivo de otra se sienta en el banquillo. El caso contrario lo tenemos en Francia, que posiblemente sentará a finales de este año a Airbus, Air France y la Agencia Europea de Seguridad Aérea, por autorizar unos procedimientos que se han demostrado erróneos. Allí al menos se celebran los juicios.

¿La quiebra de Spanair puede ser un problema si se logra abrir alguna causa?

No, porque las personas siguen ahí y si esto se continúa algún día se buscará a las personas. Las compañías desaparecen, pero los directivos siempre se recolocan.

