

EL INSTRUCTOR DEL 'CASO SPANAIR' TENDRÁ QUE REPETIR INTERROGATORIOS



La Audiencia obliga al juez a admitir a todos los abogados personados

EL PAIS

JOSÉ ANTONIO HERNÁNDEZ Madrid 16 MAR 2009

La investigación penal sobre la tragedia del avión de Spanair en Barajas (154 muertos y 18 supervivientes) avanza, pero con lentitud. Según fuentes jurídicas, es previsible que algunas diligencias ya practicadas (por ejemplo, el interrogatorio de los dos mecánicos de Spanair imputados) tengan que repetirse después de que la Audiencia de Madrid haya ordenado al juez instructor, Juan Javier Pérez, que admita como parte a todos los abogados que designen las víctimas, sin exclusiones.

Para acelerar el proceso, el juez limitó las personaciones de abogados y pidió a las víctimas que se unieran bajo una misma dirección letrada. En la actualidad hay personados una veintena de letrados, pero a otros el juez les negó tal posibilidad. Sin embargo, muchos familiares de damnificados que quieren tener su propio abogado recurrieron su exclusión ante la Audiencia de Madrid, que acaba de darles la razón.

El juez atribuye a dos mecánicos 154 delitos de homicidio imprudente

El problema que se plantea ahora es que estos abogados no han podido estar presentes en diligencias clave que ha practicado el juez; entre ellas, el interrogatorio de los dos mecánicos imputados en la actualidad, Felipe G. y Jesús T. A. El juez les atribuye 154 delitos de homicidio imprudente y 18 de lesiones (número de supervivientes). Según fuentes jurídicas, no será necesario repetir todas las diligencias, pero sí las fundamentales que se hayan realizado desde que los abogados pidieron ser parte en la causa en defensa de víctimas y se les impidió.

Otro problema que tiene el juez afecta a la comisión de peritos que él mismo nombró para que le determinen las causas del accidente y así disponer de un informe distinto del que está elaborando la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), vinculada a Fomento. El problema es que dos de los nueve miembros de la comisión (en concreto, dos mecánicos) pueden estar *contaminados*. Han sido recusados por los letrados de las partes debido a que en los últimos años han tenido contacto con el MD-82 que se estrelló en Barajas el 20 de agosto.

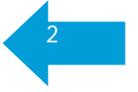
El juez ha convocado a los abogados de las partes el día 17 para celebrar un *avistilla* y decidir si aparta a los dos mecánicos de la pericia. Lo previsible es que lo haga, pero ello derivará en otro obstáculo: la gran dificultad de hallar en España a dos mecánicos (para esa comisión) que estén facultados para tratar los MD-82 de Spanair y que nunca hayan tenido contacto con el avión siniestrado. Prácticamente todos los que hay lo han reparado o inspeccionado en algún momento. Una de las partes ha solicitado al juez que se designe a esos dos mecánicos en el marco de la Agencia Europea de Navegación Aérea. A la fiscalía de Madrid le parece bien la propuesta y es muy posible que, tras la *vistilla*, el juez recabe apoyo de esa agencia para este menester, según fuentes de la investigación. Pero ello derivará en otro problema: "¿Quién paga la minuta de estos mecánicos?", se preguntan los citados medios. Legalmente, debe hacerlo la Consejería de Justicia de la Comunidad de Madrid.

La idea del juez de crear su propia comisión de peritos no es tanto porque desconfíe del informe que está elaborando sobre el accidente la CIAIAC, sino en previsión de que en el futuro los abogados le exijan otro informe pericial para contrastar el de la CIAIAC.

Sobre las causas del accidente, de momento sólo existe el avance que hizo público la CIAIAC y que revela que el avión se estrelló porque al piloto de la compañía se le olvidó desplegar los *flaps* y *slats*, alerones instalados en la parte anterior y trasera del ala necesarios para el despegue de un avión, el JK 5022, que ese día iba a tope de pasajeros y se dirigía a Gran Canaria. El informe provisional también señala que el TOWS (Take Off Warning System) de la nave tampoco avisó de ese olvido.



El juez está a la espera del análisis de las *cajas negras*. Su contenido permitirá conocer lo que ocurrió en la cabina antes del siniestro, y sobre todo si el comandante, el fallecido Antonio García Luna, siguió los manuales de vuelo antes de emprender el despegue. El juez ha rechazado una petición del Sepla (sindicato de pilotos) para que no se incorpore a las diligencias el contenido de las *cajas negras*. El Sepla, según fuentes jurídicas, sostiene que los pilotos, a diferencia de cualquier otro gremio, ceden voluntariamente su intimidad en la cabina con el fin de prevenir hipotéticos accidentes futuros, pero no para que se empleen conversaciones privadas en causas penales que incluso puedan perjudicarles. El juez rechaza la petición del Sepla argumentado que en las causas penales no cabe excluir ninguna prueba que permita esclarecer un delito.



Hasta el momento, y a la espera de los informes periciales, todos los indicios apuntan, según estas fuentes, a que hubo un fallo humano por parte de la tripulación, que olvidó desplegar los *flaps* y los *slats*. La imputación de los mecánicos es provisional.

* Este artículo apareció en la edición impresa del Lunes, 16 de marzo de 2009