



Un familiar de una de las víctimas del accidente aéreo que costó la vida a 154 personas, en 2008, ante la placa que recuerda a los fallecidos en el aeropuerto de Barajas. pnni

Los nuevos criterios duplican las ayudas a los afectados de Spanair

La norma europea tumba el baremo de los accidentes de tráfico y no limita las indemnizaciones

MARISA RECUERO MADRID

Ocho años después, llegó la sentencia que puede sentar jurisprudencia menor en materia de indemnizaciones a víctimas de accidentes aéreos. El nuevo escenario dictado por el tribunal de la Sección Decimoquinta de la Audiencia Provincial de Barcelona en relación a las ayudas que deben recibir los afectados de la tragedia que costó la vida a 154 personas, el 20 de agosto de 2008, en el aeropuerto de Madrid-Barajas, duplica las indemnizaciones a los familiares de las víctimas.

El citado tribunal obliga a Mapfre a pagar a los padres y a la hermana de uno de los fallecidos el doble de lo establecido por un juzgado de instrucción de la capital catalana. La citada sentencia establece ahora el cálculo de la indemnización en base a normativas europeas que regulan la responsabilidad de las aerolíneas ante daños sufridos por los pasajeros y descarta usar los criterios de los accidentes de tráfico como baremo para otorgar las ayudas.

En concreto, el tribunal elevó a 620.000 euros la cantidad total a recibir por los familiares de la víctima, representados por el aboga-

do Francisco Vasques-Tenreiro. Atrás quedan los 340.000 euros que estableció el juzgado de instrucción, así como los cerca de 125.000 que ofreció la aseguradora en un periodo inicial. Más de la mitad de estas cifras se corresponden con intereses de demora.

Mapfre incurrió en morosidad al tardar tres años en dar una parte de la indemnización. El artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro contempla que «el asegurador incurre en mora cuando no hubiere cumplido su prestación en el plazo de tres

meses desde la producción del siniestro». Mapfre pagó sólo «una pequeña parte de esa indemnización», según el tribunal, en junio de 2011.

Tres son los argumentos que defiende este tribunal para aumentar la ayuda a recibir por los familiares. Primero, una normativa europea, fechada en 1997, pero adaptada al Convenio de Montreal –protocolo que unifica las reglas del transporte aéreo internacional– en 2002. Se trata del Reglamento 889/2002. La Audiencia alega que esta norma establece que «no hay límite económi-

co fijado por la responsabilidad en caso de lesiones o muerte del pasajero». Es más, a ésta añade otra norma comunitaria que regula los requisitos de seguros de las aerolíneas –el Reglamento 785/2004–. En este caso, la normativa establece una cobertura mínima de 250.000 DGE (derechos especiales de giro, una moneda creada por el Fondo Monetario Internacional) por pasajero o lo que es lo mismo, 311.351 euros, al cambio de moneda actual.

Esta cuantía es, incluso, superior a los 250.000 euros que puede reci-

26 CONSEJOS DE SEGURIDAD NO SE CUMPLIERON

Más de la mitad de las recomendaciones de seguridad aérea que emitió la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac) tras la tragedia del MD-82 de Spanair no se cumplieron. Así consta en un comunicado

reciente, publicado por este organismo, dependiente del Ministerio de Fomento, el pasado 5 de agosto. En el proceso de seguimiento de las 43 recomendaciones que se dirigieron, entre los años 2009 y 2011, a organismos aeronáuticos con responsabilidad internacional y nacional, así como a la compañía Spanair, la Ciaiac detectó que sólo fueron respondidas «satisfactoriamente» 12. Un total de 26 se cerraron «sin

respuesta satisfactoria». Conviene concretar que hay cinco recomendaciones que se cancelaron por haber cesado sus operaciones Spanair. Entre los organismos destinatarios están la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), la autoridad estadounidense FAA, las agencias de seguridad aérea europea (EASA) y española (AESA) y Aena. OACI, AESA y el gestor Aena cumplieron sus recomendaciones.

bir un familiar de una víctima del terrorismo, según contempla la Ley de Reconocimiento y Protección Integral de Víctimas del Terrorismo.

En segundo lugar, el tribunal distingue entre responsabilidad objetiva –al margen de la culpabilidad de la empresa–, limitada en 100.000 DGE –124.530 euros– y subjetiva, donde no hay límites máximos. En este sentido, la sentencia deja constancia de que «lo que fija el reglamento comunitario no es el límite máximo de la responsabilidad objetiva, sino el límite mínimo del aseguramiento obligatorio, lo que es bien distinto», puntualiza.

El tercer argumento que esgrime el tribunal es que «cuando se trata de seguros en los que el daño está representado por la vida humana o por la salud, no es infrecuente que el legislador identifique daño con aseguramiento». Es por ello que la sentencia advierte de que «los límites mínimos fijados por el seguro obligatorio cumplen una función indirecta de parámetro» a la hora de valorar un daño personal.

Dicho esto, la Audiencia, en la sentencia de la que informó inicialmente la Ser, estimó conceder a los tres familiares 250.000 DGE –más interés de demora–, por considerarlo «un buen parámetro de valoración de todos los daños y perjuicios que la muerte haya podido derivar para sus familiares». No obstante, deja constancia de que «no es descartable que puedan obtener un mayor daño, si bien para ello es preciso que lo prueben».

«Pido igualdad de trato a todas las víctimas del sistema»

M. R. MADRID

Ella es Pilar Vera. Mujer luchadora e incansable. Mujer que «hasta en los momentos de mayor desánimo», no se permite desfallecer. Mujer que sigue «con la misma energía y convicción» que cuando empezó a luchar «por lograr la verdad y la justicia» de una tragedia aérea que costó la vida a 154 personas, el 20 de agosto de 2008, en el aeropuerto de Madrid-Barajas. Así es ella, la presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 y la tía de Ana, fallecida en el accidente. Una mujer que no pierde la esperanza. Una mujer que inició «una carrera de fondo y mientras tenga vida» seguirá persiguiendo la verdad de una tragedia que está sin aclarar.

Pregunta.- Han pasado ocho años, ¿se ha hecho justicia?

Respuesta.- Rotundamente, no.

P.- Las autoridades aeronáuticas españolas salieron indemnes. Boeing, también. Declararon culpables a los pilotos. ¿Quién o quiénes fueron los responsables del accidente?

R.- El Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid, encargado de la instrucción del caso, investigó del día 20 de agosto hacia adelante. No quiso, no pudo o no le dejaron investigar hacia atrás. En relación a Boeing, no hemos entendido nunca por qué los responsables de Boeing España no colaboraron con las investigaciones. Y en cuanto a la Comisión de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil [conocida por sus siglas Ciaiac, dependiente del Ministerio de Fomento], este órgano no está a la altura de lo que España y sus ciudadanos se merecen en investigación y prevención de accidentes. Seguimos peleando para

que se revise su informe sobre el accidente, que no nos parece ni serio ni riguroso.

«La muerte de 154 personas está sin aclarar porque tres magistrados de la Sección 15 de la Audiencia Provincial de Madrid, en una decisión sin precedentes, dictaminó un sobreseimiento libre en relación a la propuesta del juzgado número 11 de Madrid de abrir juicio oral contra los dos técnicos».

En 2014, la asociación presentó una demanda contra el Estado español en el Tribunal de Estrasburgo «tribunal de derechos inhumanos», en palabras de Pilar- por presunta vulneración sistemática del derecho de tutela judicial efectiva y del derecho fundamental de igualdad ante la aplicación de la ley. La demanda fue desestimada un año después. «Es vergonzante, porque da la sensación de que ni siquiera se molestan en leer, ni la demanda, ni la brutal documentación adjunta que hay que presentarles».

Pilar Vera es de las que piensa que «España es un país variopinto y su sistema de justicia es indecifrabable». Dicho de otra manera, «hay otros casos, con víctimas múltiples, que se han cerrado penalmente y se han reabierto ante nuevas evidencias. Trabajo cada día para encontrar la puerta que nos permita reabrir la. No desesperamos».

P.- Una sentencia de un tribunal de Barcelona aumentó las indemnizaciones a pagar por Mapfre a tres familiares de una víctima. ¿Cree que esto favorecerá al resto?

R.- Esa sentencia aplica lo que siempre hemos solicitado: que se aplique la normativa específica de los pasajeros del transporte aéreo.



ÁNGEL NAVARRETE

«Que una comisión en el Congreso dirima las responsabilidades políticas»

Confiamos en que esa decisión se extienda a las Audiencias Provinciales donde están pendientes de resolver recursos de las demás víctimas.

Pilar mantiene la esperanza de que «cuando el Congreso de los Diputados empiece a funcionar», los políticos les apoyen. El Parlamento de Canarias y la Asamblea de Madrid presentaron sendas proposicio-

nes no de ley para instar al Congreso a crear una comisión de investigación parlamentaria del accidente.

«Que se depuren responsabilidades políticas y que, si se derivan otras judiciales y penales, se reabra la causa para dirimir las», exige, con firmeza, la presidenta de la asociación. «Pedimos esa comisión el año pasado. Nunca creímos que fuera necesaria, pero visto lo que ocurrió con la Ciaiac y después en la vía penal, es imprescindible que funcione».

P.- ¿Alguien os ha pedido perdón?

R.- Ni el Estado, ni la compañía aérea [Spainair], ni la aseguradora [Mapfre]. En España

sólo parece existir oficialmente un tipo de víctima. Una vez al año se las reúne en el Congreso y se las homenajea. Cuando el jefe del Estado o del Gobierno se solidariza con las víctimas, no vemos que haya una representación de todas. En fin, todo llegará. Sólo es cuestión de seguir reivindicando igualdad en el trato a todas las víctimas del sistema, tal y como dispone la Constitución, cualquiera que sea la desgracia que les ha tocado padecer.

«Todo se andará. Todo llegará».

ELMUNDO.es

Lea la entrevista completa.

Una investigación inconclusa

El avión se estrelló porque las alas no estaban configuradas, pero el sistema no avisó de ello

M. R. MADRID

«El TOWS no funcionó y, por tanto, no alertó a la tripulación de que la configuración de despegue del avión era la inapropiada. No ha sido posible determinar fehacientemente la causa por la que el sistema TOWS no funcionó». Así concluyó su informe sobre el accidente del MD-82 que se estrelló en Madrid, el 20 de agosto de 2008, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac).

La comisión se limitó a informar de que el sistema sonoro de avisos que debió haber alertado a los pilotos de que

ANÁLISIS

la configuración de las alas del avión no era la adecuada para despegar no funcionó. Se limitó a dejar constancia de que la aeronave se estrelló porque la tripulación no desplegó los flaps y los slats -piezas de las alas-. Se limitó a reseñar que el

TOWS es un sistema que debe estar operativo en cada vuelo. Se limitó a recordar que no era la primera vez que a un avión McDonnell Douglas -propiedad de Boeing- le fallaba el sistema sonoro de avisos.

Un informe de 286 páginas, hecho público cuatro años después de la tragedia, que corroboró que el recalentamiento de la sonda de temperatura (RAT), que provocó que dos técnicos de mantenimiento subieran a la aeronave para arreglar la avería, se debió a que el relé que

le suministraba corriente eléctrica no funcionaba de manera correcta. Los técnicos se limitaron a desconectarlo. Tras abortar un primer intento de despegue, el MD-82 volvió a intentarlo, pero sin éxito. Inició la carrera, se elevó unos metros en el aire y cayó dando paso a una tragedia que costó la vida a 154 personas.

LAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN DE LA TRAGEDIA DE SPANAIR

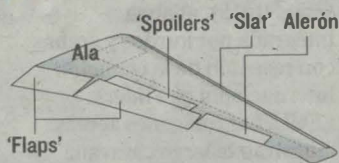
La sonda y el sistema de avisos funcionaban gracias a un dispositivo llamado relé R2.5.

1ª La sonda de temperatura (RAT)



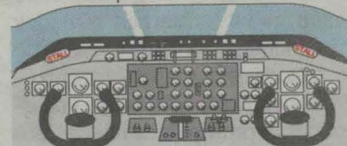
El técnico la desactivó por estar sobrecalentada.

2ª La configuración de las alas



Se barajó la posibilidad de que los pilotos no configurasen el despegue del avión de manera correcta.

3ª El sistema sonoro de avisos (TOWS)



No funcionó la alarma que alerta a los pilotos de una configuración inadecuada.

LO QUE SUCEDIÓ EL 20 DE AGOSTO DE 2008



FUENTE: Ciaiac y elaboración propia.

EL MUNDO

El relé que desconectaron los técnicos -pieza clave de la investigación- suministraba también corriente al sistema TOWS. Los pilotos no se percataron de que las alas no estaban configuradas y nada les

avisó de ello. En la investigación penal, hubo peritos que defendieron que ese relé estaba caducado. Boeing reconoció 103 casos de aviones MD donde se detectó un sobrecalentamiento de la sonda. En 71 de

ellos, se sustituyó el relé. Ocho años después, sigue siendo una incógnita por qué falló el TOWS. El veredicto fue culpar a los pilotos. Una decisión judicial incompleta en una investigación inconclusa.



LOS AFECTADOS DEL VUELO DE SPANAIR: “LOS QUE PERMITIERON QUE SE ESTRELLASE SIGUEN GESTIONANDO EL TRANSPORTE EN ESPAÑA”

- Tras la catástrofe, el Parlamento Europeo aprobó la obligación para las aerolíneas de facilitar la lista de pasajeros en un máximo de dos horas en caso de siniestro
- Los Afectados del vuelo JK5022 continúan luchando por el desarrollo de la investigación oficial de los accidentes aéreos y por la mejora de la seguridad operacional

[INFOLIBRE](#) [EL DIARIO MADRIDDIARIO](#) [NOTICIASDEALAVA](#)
[AGENTTRAVEL](#) [ELPERIODICODEARAGON](#)
[DIARIODEMALLORCA](#) [LASER](#) [NOTICIASGUIPUZCUA](#) [TELECINCO](#)
[SERVIMEDIA](#) [ECODIARIO](#) [LARAZÓN](#) [ELPREIÓDICO](#)
[LAVOZDEGALICIA](#) [ELPAIS](#) [PÚBLICO](#)
[ANDALUCIAINFORMACIÓN](#)

Hoy se cumplen **ocho años del accidente del vuelo JK5022** de la desaparecida Spanair en Madrid-Barajas, en el que **fallecieron 154 personas** y otras 18 resultaron heridas, en una de las mayores tragedias aéreas que ha sufrido España.

Las familias rendirán un **homenaje a las víctimas**, acompañadas por familiares de los fallecidos del accidente de Swiftair en Malí -del que el pasado 24 de julio se cumplieron dos años-, y del vuelo de Germanwings en los Alpes franceses, informó Europa Press.

La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 continúa luchando para que esta tragedia y, lo ocurrido después, sirva de "referente" al **reconocimiento de los derechos de todos los afectados** y víctimas de accidentes aéreos, ocho años después.

Y es que la tragedia de Spanair marcó un antes y un después en seguridad aérea en España y en asistencia a víctimas. Tras la catástrofe, el Parlamento Europeo aprobó en 2010 la obligación para las aerolíneas de **facilitar la lista de pasajeros** en un máximo de dos horas en caso de siniestro, a petición de España, y la obligatoriedad de un plan de asistencia.

La reivindicación la llevó la asociación a Europa, tras las 30 horas de angustiosa espera por conocer la lista de pasajeros de Spanair. En España, se aprobó en agosto de 2013.

Además del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (PESO), España aprobó en mayo de 2014 el Protocolo de Coordinación para la **asistencia a las víctimas** de accidentes de aviación civil y sus familiares, Real Decreto que reconoce la labor de la asociación.

También se creó una **Red Europea de Autoridades de Investigación** sobre la Seguridad de la Aviación Civil y se emitieron hasta 31 recomendaciones a raíz del informe final de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIC), que incluía 33.

Pese a ello, los Afectados del vuelo JK5022 de Spanair continuarán luchando por el **desarrollo internacional** de asistencia a las víctimas, de la regulación de la aviación comercial del futuro, de la mejora de la seguridad operacional, de los derechos de los pasajeros y de la investigación oficial de los accidentes aéreos.

Acciones de prevención propuestas

La Asociación de afectados elaboró un informe con **43 recomendaciones de seguridad**, con el fin de que no se vuelva a repetir la tragedia, que se remitió al Ministerio de Fomento. De estas, "12 se han cerrado sin respuesta suficiente y las 26 restantes han sido cerradas sin respuesta", ha dicho su presidenta, Pilar Vera.

"De las 43 recomendaciones, **12 han sido respondidas satisfactoriamente** y se encuentran cerradas. El resto, sin respuesta favorable, también se encuentran cerradas".

Vera ha explicado que en el parlamento de Canarias y en la Asamblea de Madrid "se presentó una **proposición no de ley**, aprobada por unanimidad, para que el Congreso cree una comisión de investigación y un órgano multimodal de investigación y prevención de accidentes que sustituya las actuales comisiones por no cumplir con su objetivo", ha aseverado.

Por otro lado, ha señalado que "tenemos la sospecha de que los que permitieron que se estrellase **siguen gestionando el transporte en España** y siguen investigando".

Vera ha hecho así referencia a la reciente renovación de los miembros de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), por otros 6 años. "Estas comisiones oficiales de investigación de accidentes del Ministerio de Fomento **ni son independientes, ni oficiales, ni transparentes, ni fiables**", ha sentenciado.

La CIAIAC, según Vera, es la "culpable de que la Audiencia Provincial de Madrid activara la causa penal al **señalar a los pilotos fallecidos** como culpables del accidente".

"A esas personas las condenaron a muerte un mes antes, el 22 de julio, cuando Aviación Civil firmó un prórroga del certificado de aeronavegabilidad hasta el 22 de agosto", ha explicado.

Vera ha detallado que en el informe final de la CIAIAC se indica que la solicitud de renovación fue "presentada con **poca antelación**" y por ello se le prorrogó tan solo hasta el 22 de agosto porque "no se pudo realizar la inspección que correspondía, tal como aparece en la página 18 del informe".

"Se ha investigado del 20 de agosto en adelante, pero no se ha investigado qué sucedió antes", ha aseverado. Pilar Vera ha explicado que se pidió al juzgado que se solicitasen dos datos técnicos

La presidenta ha especificado que "si se reabre el juicio será por el **certificado de aeronavegabilidad**".

Nuevas sentencias en indemnizaciones

El abogado Francisco Vasques-Tenreiro, que representa a los familiares de una de las víctimas, ha explicado que el vuelo "se encontraba asegurado en 1.500 millones de dólares, **casi 9 millones de dólares por cabeza**". También ha recordado que la aseguradora inicialmente "ofreció 120.000 euros para evitar el litigio".

"Ustedes están luchando con **gigantes financieros** fuera de nuestras fronteras. Mapfre reaseguró este viaje con la compañía Aon Aviation", ha recalcado.

Recientemente el juzgado de lo mercantil número 8 de Barcelona **han elevado la indemnización** hasta casi los 600.000 euros, según Vasques-Tenreiro gracias a tres puntos clave.

"Los tres logros han sido que se aplicase el **baremo de accidentes de tráfico**, pero incrementado en un 50%, que se reconociera el derecho de la hermana de la víctima a ser indemnizada y que se hayan aplicado los intereses de demora del artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro", ha detallado.

"El juego de la aseguradora de **dilatar todo lo posible** para que las víctimas no aguanten y firmen un acuerdo a la baja está empezando a salirle muy caro", ha señalado.

Para finalizar, el abogado ha explicado que "extrapolar el baremo del automóvil a un avión asegurado en 1.500 millones de dólares, es una barbaridad".

Homenaje a las víctimas

Los afectados del accidente conmemorarán este sábado el octavo aniversario de la tragedia con una ofrenda floral alrededor del **Monumento en Memoria y Recuerdo a los Pasajeros** del Vuelo JK5022 del Parque Juan Carlos I de Madrid, situado en su entrada principal.

Música y poemas acompañarán al homenaje a las víctimas que continuará en la Terminal 2 de Barajas. Allí se depositarán rosas blancas en las placas colocadas tanto en los jardines como en el interior del aeropuerto. Tras dedicar unas palabras, la asociación celebrará una rueda de prensa.

Los actos concluirán en el lugar del accidente, en el anexo de la pista 36L, donde se guardará **un minuto**

de silencio a las 14.24 horas -hora a la que se estrelló el avión- y se celebrará un responso oficiado por el capellán del aeropuerto.

Por la tarde, se celebrará una misa en la Catedral de Las Palmas en recuerdo y memoria de los 154 fallecidos que murieron el 20 de agosto de 2008 en el vuelo que se estrelló poco después de despegar en Barajas y que debía cubrir la ruta Madrid-Gran Canaria.

EN RECUERDO DE LAS VÍCTIMAS DEL ACCIDENTE DE SPANAIR

TELDEACTUALIDAD

Familiares, amigos y autoridades se reúnen en Ojos de Garza para conmemorar el octavo aniversario de esta catástrofe aérea



Imagen del acto celebrado esta tarde en Ojos de Garza (Foto Antonio Ali)

Telde.- Mañana sábado se cumplen 8 años del aciago accidente del vuelo JK5022 de Spanair que cubría la ruta entre la capital de España y el Aeropuerto de Gando, y que aquel fatídico 20 de agosto de 2008 se estrelló a los pocos minutos de despegar de la pista 36L de Madrid-Barajas, cobrándose la vida de 154 personas. Familiares, amigos y autoridades les rindieron esta tarde homenaje en Ojos de Garza en el primero de los actos previstos para conmemorar este triste aniversario.

Un homenaje que un año más volvió a celebrarse con un acto sencillo pero cargado de emotividad, al que asistieron unas 50 personas en el entorno de la playa de Ojos de Garza. Junto al monumento a las víctimas

levantando en el paseo marítimo de este núcleo costero situado muy cerca del Aeropuerto de Gando, en donde aquel 20 de agosto tenía que haber aterrizado el vuelo JK5022 de Spanair.

A los familiares y amigos de las víctimas se ha sumado una comitiva del Ayuntamiento de Telde encabezada por la alcaldesa en funciones, Celeste López, así como residentes y dirigentes vecinales de la zona.

El homenaje comenzó con la lectura de un manifiesto y de un poema por miembros de la asociación de víctimas, escritos intercalados por las piezas musicales que interpretó la Banda Municipal de Telde.

El momento más íntimo de la ceremonia fue la ofrenda floral junto al monolito en recuerdo de las víctimas. El lanzamiento de rosas blancas al mar puso fin a este acto al que esta misma tarde seguirá otro homenaje que se desarrollará en el vecino municipio de Ingenio, en el Parque de las Mimosas.

Para mañana sábado están previstos actos tanto en Gran Canaria como en Madrid. Este año las conmemoraciones están marcadas por la reciente sentencia judicial que reconoce a los afectados mayores indemnizaciones por la que ha sido la catástrofe más grave de los últimos 36 años en España.

HOMENAJE A LAS VÍCTIMAS DEL JK5022 EN EL OCTAVO ANIVERSARIO DEL ACCIDENTE

LA PROVINCIA. DIARIO DE LAS PALMAS

La playa de Ojos de Garza del municipio de Telde y el Jardín de los Ausentes del de Ingenio fueron los escenarios para los actos de este viernes en Gran Canaria

Los allegados de las víctimas del accidente de Spanair de 2008 les recuerdan este viernes y sábado en Canarias y en el aeropuerto de Barajas en un aniversario marcado por la buena noticia para ellos de que la Audiencia de Barcelona ha resuelto, para uno de los casos, incrementar las indemnizaciones.



2 Homenaje a las víctimas del JK5022 en el octavo aniversario del accidente

El sábado se cumplen ocho años del siniestro en el que fallecieron 154 personas y 18 resultaron heridas al despegar el vuelo JK5022 en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas.

La playa de Ojos de Garza del municipio de Telde y el Jardín de los Ausentes del de Ingenio fueron los escenarios de unas citas que incluyeron una actuación musical, una ofrenda floral y la lectura de un manifiesto.

SE CUMPLEN OCHO AÑOS DE LA TRAGEDIA DEL VUELO JK5022 DE SPANAIR

FLYNEWS

Como cada 20 de agosto de hace ya ocho años, la Asociación de Víctimas del vuelo JK5022, de Spanair, organizó un homenaje a las 154 víctimas del que ya ha sido considerado el peor accidente aéreo de la aviación comercial española.

en SEGURIDAD Y ACCIDENTES por Esther Apesteuguía – 22 Agosto, 2016 at 12:16



Los actos de homenaje tuvieron lugar en Las Palmas de Gran Canarias y en Madrid, en varias ubicaciones, entre ellas la pista 36L del aeropuerto de Madrid donde tuvo lugar la tragedia. En la ofrenda floral que se llevó cabo en el Parque Ferial Juan Carlos I de Madrid, Pilar Vera y otros familiares y supervivientes del accidente volvieron a insistir en la necesidad de que se haga justicia.

La presidenta de la Asociación, Pilar Vera, declaró que "Nadie nos ha dicho por qué murieron; el informe oficial no dice por qué murieron. Reivindicamos la verdad de la tragedia, aunque no les va a devolver la vida a los que murieron, ni la salud a los lesionados, pero sí va a evitar que más gente inocente muera. Soy presidenta de la asociación. No soy heredera legal de mi sobrina; yo no estoy luchando por dinero, estoy luchando porque la normativa internacional que tienen los pasajeros del transporte aéreo se aplique en España, como se aplica en los países del resto del mundo". Durante la ofrenda floral se dio lectura a un comunicado oficial en el que la asociación insiste en que: "sin justicia no se cerrará jamás la herida, que lejos de disminuir se agranda con el paso del tiempo".

Este año la celebración se produjo tras conocerse una novedosa sentencia de la Audiencia de Barcelona que ha sido la primera en reconocer la reivindicación de la asociación de víctimas respecto a las indemnizaciones. Los juzgados de Canarias, Madrid, Barcelona y Málaga han aplicado hasta ahora el baremo de los siniestros de tráfico para calcular el importe que debe afrontar la aseguradora, mientras la citada Audiencia de Barcelona ha decidido aplicar la normativa vigente en la UE, más concretamente en el Convenio de Montreal y la normativa comunitaria que contempla mayores indemnizaciones para las familias de los 154 muertos y 18 heridos que embarcaron en el vuelo JK5022, Madrid-Las Palmas de Gran Canaria.

Esta última sentencia de la Audiencia barcelonesa eleva la indemnización (según cálculos manejados por la defensa) por encima de los 600.000 euros. *“No podemos compartir que el criterio objetivo al que acudir sea precisamente el baremo del automóvil porque existe otro más próximo y valioso”,* dice la sala, que añade que *“este también es un baremo legal y su aplicación es obligatoria y no un mero criterio de interpretación legal como constituye el baremo del automóvil cuando se pretende que sea aplicado fuera de su ámbito estricto y objetivo de aplicación”,* según el auto al que ha tuvo acceso la Ser y que reprodujeron otros medios.

El texto se refiere al reglamento comunitario con el que es posible para los familiares “obtener un resarcimiento mayor si acreditan el daño, tanto personal como material, *efectivamente sufrido como consecuencia de la pérdida de su familiar.*”

8 AÑOS DESDE LA TRAGEDIA DE SPANAIR: UNA MONTAÑA DE PREGUNTAS SIN RESPUESTA

ATCPRESS

20 AGOSTO, 2016 AT 09:37 Los supervivientes y las víctimas de las familias de Spanair se enfrentan este 20 de agosto al octavo aniversario desde la tragedia del vuelo JK5022, que le costó la vida a 154 personas y que recordarán hoy con varios actos sucesivos en el aeropuerto de Barajas y en su pista 36L, donde se produjo el fatídico accidente. La asociación de víctimas AVJK5022, cuya presidenta es la grancanaria Pilar Vera, colocará un corazón de flores blancas junto a la placa que recuerda a todos los fallecidos en la terminal 2 del aeropuerto de Barajas. A las 14:24 horas, la misma en que se produjo la abrupta caída del avión de Spanair, todos los asistentes guardarán silencio en el punto de la pista 36L donde se estrelló la aeronave.

Las familias llegan a este octavo aniversario enfrentadas a la misma montaña de preguntas que les persigue desde el 20 de agosto de 2008, sin haber podido demoler el muro de silencios oficiales que rodea su caso y sin que se haya activado todavía una comisión de investigación que profundice en todos los elementos que rodearon el accidente y que pudieron intervenir como causas o coadyuvantes. En este octavo aniversario, tampoco han podido librarse de la frustración por el comportamiento de la Justicia, que situó toda la responsabilidad en la actuación de los pilotos muertos, no profundizó en los defectos estructurales que estuvieron en la base del accidente y derivó a los afectados exclusivamente a una descorazonadora batalla en los juzgados de lo mercantil para poner precio literalmente a cada una de las vidas perdidas y determinar las indemnizaciones que debía abonar la compañía aseguradora de Spanair, Mapfre.

Apenas unos días antes de la celebración de este aniversario, un leve soplo de esperanza llegó a la sede de la AVJK5022 al conocer una nueva sentencia judicial dictada en Barcelona. Se trata de una decisión de la Sección XV de la Audiencia Provincial de Barcelona que revisa a su vez otra del Juzgado Mercantil 8. La Audiencia ha estimado el recurso de una familia que se opuso en los tribunales a que la vida de uno de sus miembros, muerto en el accidente, fuera tasada con baremos de accidentados de tráfico. Por el contrario, la Audiencia obliga a Mapfre a tomar como base un reglamento de la Unión Europea que establece los límites mínimos de aseguramiento en caso de accidente aéreo y a elevar las cuantías de la indemnización.

La sentencia de lo Mercantil recurrida estableció una indemnización por esta muerte de 148.990 para los padres de la víctima y de 20.000 euros para su hermana. Sobre la base de lo dispuesto en el reglamento comunitario, la Audiencia obliga ahora a Mapfre a elevar a 235.632 euros la indemnización para los padres

y a 47.126 euros la que corresponde a la hermana de la víctima, cantidades a las que deben añadirse además intereses por el tiempo transcurrido.

La sentencia es apenas un leve alivio para las atormentadas familias del JK5022 que han visto cómo la Justicia desechaba uno tras otro todos sus argumentos y daba carpetazo a la investigación en la vía penal después de situar toda la responsabilidad por el accidente en la actuación de los pilotos. Esta sentencia deja testimonio de uno de los argumentos utilizados por Mapfre para reducir los importes de las indemnizaciones a los que debe hacer frente como aseguradora: que debieron ser demandadas las compañías fabricantes del avión, Boeing y McDonell Douglas y que la primera sentencia penal dejó constancia de un diseño defectuoso del sistema de alerta TOWS.

Sin alerta de configuración errónea del aparato para el despegue, los pilotos intentaron emprender el vuelo y el avión acabó estrellándose pocos segundos después porque no estaban desplegados los alerones flaps y slats.

El empeño tenaz e indomitable de Pilar Vera en busca de la verdad sí ha tenido sus frutos, que la propia presidenta de la asociación considera todavía totalmente insuficientes. Gracias a la AVJK5022, España dispone hoy de un reglamento para la asistencia a las víctimas que ahorre a las familias el horror que tuvieron que vivir los afectados por el caso Spanair. La AVJK5022 constituyó a su vez una federación internacional de víctimas de accidentes aéreos que ya ha sido oficialmente reconocida por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), un auténtico paso de gigante que sitúa a esta federación al mismo nivel por ejemplo que la organización internacional de sindicatos de pilotos.

Pero todavía está por germinar otro de los avances más importantes conseguidos por Pilar Vera: que dos parlamentos, los autonómicos de Madrid y de Canarias, aprobaran sendas resoluciones para exigir una comisión de investigación sobre el papel que jugaron las administraciones públicas cuando se produjo el accidente de Spanair. Esta propuesta tendrá que ser analizada por el Congreso de los Diputados cuando la política española salga del estancamiento derivado de la imposibilidad de formar gobierno.

Cuando se constituya, una de las preguntas claves que tendrá que responder esa comisión de investigación es por qué volaba el avión con un certificado de aeronavegabilidad prorrogado sin inspección previa que caducaba solo dos días después. La segunda gran pregunta, por qué España no había tomado ninguna medida preventiva pese a que solo un año antes había estado a punto de caer en Lanzarote por un problema idéntico un avión de Mapjet, cuyos investigadores alertaron expresamente a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos (CIAIAC) del defecto estructural de aquel modelo de avión. El informe de la CIAIAC sobre el caso de Lanzarote ni siquiera estaba terminado cuando se estrelló el JK5022. Desde entonces, ni la AVJK5022 ni las organizaciones de pilotos han dejado de repetir que los defectos latentes no se han corregido y que pueden ser la semilla para otro accidente con efectos letales.

JK5022: LIGHTS OUT, ¡NO GRACIAS!

[Enrique Gavilán para Aviaciondigit@](mailto:Enrique.Gavilan@Aviaciondigit@)

Madrid, SP.- Escribo 2920 + 2 días después de que el vuelo JK5022 impactara contra el terreno y convirtiera en una oquedad de dolor, por la que discurre aún hoy un arroyo que no debía estar donde estaba el 20 de agosto de 2008. La palabra clave que resume perfectamente en qué punto nos encontramos respecto a lo sucedido 8 años y dos días atrás, tiene una sola explicación y la pronunciaba Pilar Vera, de la AVJK5022. "Voluntad".

Parfraseando a Albert Einstein que la describía como "hay una fuerza motriz más poderosa que el vapor, la electricidad y la energía atómica: la voluntad". Los allí presentes quizás no lo supieran, pero A.Einstein visitó Madrid en 1923 y declaró entonces que lo que más le había impresionado de su visita a la capital era el túnel aerodinámico de Cuatro Vientos diseñado por el increíble Emilio Herrera Linares.

El círculo mágico de la fuerza motriz más poderosa, la "voluntad", se cerraba de momento anteayer cuando en la Sala Autogiro de la T2 de Madrid-Barajas (De la Cierva utilizó ese túnel aerodinámico para hacer pruebas a su invento de sustentación mediante alas giratorias llamado "autogiro") se pronunciaba esa palabra mágica, "voluntad".

Las casualidades no creo sinceramente que existan. Las confluencias entre la cita a Einstein, la voluntad, y lo que ayer pudimos vivir junto a las personas afectadas definitivamente nos refuerzan en la creencia de que los focos no se han apagado en estos 8 años, por esa energética “voluntad” exclusivamente. Voluntad que conlleva un sacrificio tan íntimo como prácticamente de “martirio”, para todos aquellos que siguen tirando de este carro lleno de despropósitos que se materializó aquel nefasto día.

“Cuando los focos se apaguen...” es una recurrente frase para evitar que los que tienen la sagrada obligación de comunicar noticias, los medios de comunicación, sigan, sigamos, lo que está sucediendo entorno a este accidente aéreo, 8 años después.

Pronto en la Asamblea de OACI en el mes de septiembre, podremos asistir a otro capítulo de la voluntad de unos pocos, moviendo estructuras ya obsoletas en la aviación mundial, cuando nos enfrentamos al peor de los escenarios posibles, como es un accidente aéreo. 8 años ya escritos de avances cada vez más trascendentes, tienen ahora la voz de la ACVFFI, la Federación Internacional a la que pertenece como socio fundador la AVJK5022, junto a paquistaníes y alemanes.

Los watsios generados por esa “voluntad” van sumando energía para nuevos retos en OACI, en nuestro Congreso de los Diputados, etc... Se abre una nueva ruta en septiembre, tan trascendente que aún sólo atisbamos su importancia práctica.

Vimos de cerca como las “víctimas ayudan a víctimas”, con la presencia de Agueda Rueda, familiar de uno de los tripulantes del AH5017 de Malí, el sobrecargo, se citó Torallola, Alcorisa, La Peza... Agueda representaba a tantas y tantas familias de afectados por accidentes aéreos en España, pues hay una barrera que ya se ha franqueado hace tiempo como es que todas las víctimas son iguales ..., profesionales incluidos, cuando el destino se les lleva siempre demasiado pronto. Otra muestra de que esa energética voluntad férrea ha hecho posible que la aviación comercial, trabajos aéreos, aviación militar, etc... ya son un todo cuando se trata de un accidente aéreo. El fácil diagnóstico de que los últimos eslabones de la cadena, los pilotos, son a los que señalan dedos acusadores indocumentados, también ha saltado por los aires. La mayor defensa que en España alguien ha hecho de los profesionales del pilotaje, sin duda, es debida a la AVJK5022. Han desmitificado todos y cada uno de los simplifcantes, por no decir, inútiles y sesgados Informes Técnicos de la desprestigiada internacionalmente CIAIAC española.

Ellos sí creen en la seguridad como un Derecho Fundamental, cuando se vuela. Exactamente igual en los distintos modos de transporte. Y todos saben, sabemos a quién se encomienda la tarea de velar por ella. Y todos sabemos, saben, que es la Sociedad Civil la que ha de empujar, por esa voluntad, por esa energía, para que las amenazas no sigan latentes.

Todos saben, sabemos, que en ese objetivo la Administración Aeronáutica en España, ha estado ausente, ha fallado, y evidentemente ha propiciado que el camino al abismo que supone un accidente aéreo no se haya podido evitar, también muchas veces por falta de esa energética voluntad de creer con mayúsculas, de CREER que otra forma de garantizar al máximo humanamente posible esa seguridad era posible.

La energía de la voluntad de la AVJK5022 para seguir con su lucha, la lucha por la Verdad y la Justicia, la lucha por la mejora del Sistema aeronáutico español, la lucha por seguir viviendo gracias a que son conscientes de que han sido capaces de cambiar cosas, cambiar mentalidades, cambiar todo aquello que es susceptible de mejora antes, durante y después de cualquier otra tragedia que tarde o temprano, de forma inexorable golpeará en algún lugar del mundo a otras personas. Haber hecho todo lo humanamente posible para evitar, gestionar y mitigar los daños del después de un accidente aéreo, daños humanos, es la tarea que no podemos saber a ciencia cierta porqué se han cargado sobre sus espaldas y sus corazones en esta Asociación.

Son gente práctica, no vengativa, constructiva y generosa en su planteamiento... El lugar donde el JK5022 cayó era un lugar donde la maleza se había apoderado del espacio que une las dos pistas (36L-36R). Tras el impacto contra el terreno se declaró un incendio que propició evidentemente que aún fuera mayor el desastre humano. Pues bien, con el monumento erigido en ese lugar, y el Aniversario anual en ese lugar, entre otras cuestiones se ha propiciado que al menos esa zona se preserve limpia de maleza de un año a otro, haciendo que un incendio sea más improbable si vuelve a suceder algo en esa zona. Lo que puede parecer algo poco relevante, para los afectados es algo mucho más que simbólico en lo que se refiere al respeto al lugar físico en el que el MD82 impactó contra el terreno y se declaró un incendio con posterioridad. Preservar esa zona limpia de maleza, les produce un doble consuelo -mínimo quizás pero consuelo- de por una parte respeto al camposanto en el que se convirtió el lugar, y preservarlo en mejores condiciones de seguridad respecto a la potencialidad de un fuego.

Einstein seguramente si viviera habría añadido si hubiera podido visitar anteayer Madrid-Barajas, a las 14.25 el lugar donde el MD cayó, hubiera descubierto un fenómeno distinto quizás no pensado aún por él, no tiene explicación. Las salidas por la 36L y 36R se detuvieron en ese instante el sábado pasado. El frenético movimiento de aeronaves en salidas Norte, dejó ese momento de silencio donde oíamos el agua discurrir, donde el silencio se convirtió de nuevo en energía, una convectiva energía de ese lugar que de pronto se llenaba de paz, de unión entre los que estábamos aquí abajo y los que ya están en nuestros corazones para siempre, no sabemos si allá arriba, o en algún lugar, pero están. Después de las palabras, el silencio. Después del recuerdo la piedra en silencio pero llena de ramos de flores. Piedra inerte, flores vivas, junto a fotos, corazones y una lata que reza "Tropical".

Alguien que me acompañaba-concretamente un controlador aéreo- me señaló que hacía años que no tenía una sensación parecida-. Que todo lo leído, oído, visto entorno a este accidente no tenía comparación con la sensación que tuvo en el lugar en el que ese monumento recuerda el lugar exacto del accidente, del sufrimiento humano, del silencio de después. "Después de haber visto con mis ojos como es la realidad, siento que de nuevo una energía inexplicable me ha hecho volver a creer en la utilidad de lo que hacemos y la trascendencia de cómo lo hacemos...". Pensé otro logro de esta buena gente... La energía de la voluntad se transforma.

Esa voluntad de la AVJK5022 que cada vez cuenta con más "soldados" en sus filas y ya no distingue Yak, Torallola, La Peza, o Malí, es una nueva forma de energía, ya no distingue víctimas y familiares de una u otra tragedia humana. Energía limpia humana. 8 años después algo está despertando como colectivos humanos unidos ante la desgracia y por la mejora...

Depronto la piedra conmemorativa, el granito entre las dos pistas estaba lleno de flores, recuerdos, corazones y la lata de "Tropical" que alguien dejó sobre ella. Ya casi no se podía leer la frase-slogan de la Asociación "En algún lugar...". Las flores blancas e iguales que cubrían el texto representaban una a una el final de la frase "...siempre en nuestros corazones" Los que asistían al lugar por vez primera ya no volverán a ser los mismos que cuando minutos antes llegaban al lugar. Un remanso de paz, una referencia en la que pensar, un símbolo de la voluntad, de la lucha contra las luces que se apagan después de miles de flashes mal utilizados por algunos.

8 años después el 20 de agosto es una fecha de obligado recuerdo en el sector aéreo. Sobre todo el recuerdo impagable e imborrable de que la voluntad humana es capaz de cambiarlo todo y en esto es donde la grandeza de lo que vivimos el pasado sábado agranda año a año, y amplía año a año, el número de personas que siempre estarán en nuestros corazones junto a los 154 fallecidos de Spanair.

Agueda Rueda del AH5017, señalaba en la rueda de prensa que tuvo lugar que : "Sólo puedo decirles que lo mejor que me ha pasado desde que sufrimos mi familia y yo esta tragedia, fue saber que la Asociación está ahí..." Agueda resumió perfectamente lo que ha cambiado con la AVJK5022 en el panorama que teníamos en España hace 8 años cuando se producía un accidente aéreo. Ya nada es igual, todo es distinto, radical y absolutamente distinto, afortunadamente. Einstein tenía razón.