

¿POR QUÉ ESPAÑA ES TAN DIFERENTE CON SUS VÍCTIMAS DEPENDIENDO DE LA TRAGEDIA QUE SUFRAN?

BOLETÍN RC Y SEGUROS



La vida le cambió radicalmente a pilar vera palmés el 20 de agosto de 2008, como al resto de las familias y familiares afectados por la tragedia del avión de spanair que se estrelló ese día en el aeropuerto de barajas. Ella perdió una sobrina, de la que ni siquiera es heredera legal, pero desde entonces ha asumido la reivindicación moral de las víctimas. Nacida en gran canaria, aunque desde hace 37 años reside en madrid, esta licenciada en derecho, funcionaria en excedencia y ex directiva de banca pública y privada, es presidenta de la asociación de afectados del vuelo jk5022 y de la

federación internacional de victimas de accidentes aéreos y sus familias. Desde 2008 su asociación ha logrado que españa cuente con el rd632/2013 de asistencia a la victimas de aviación civil y más tarde el protocolo de coordinación de protección civil. En esta primera entrega de la larga entrevista que ha concedido a nuestra redacción valora la situación del proceso y la aplicación del baremo español o del convenio de montreal en las indemnizaciones, entre otras cuestiones.

‘B.R.C.S.’.- Ustedes han trasladado a las autoridades y a las instituciones la opinión de que no están satisfechos o conformes sobre cómo se ha llevado a cabo la investigación del accidente. ¿Qué conclusiones de la Comisión de Investigación de Accidentes Aéreos no les han gustado y por qué? ¿Qué otras causas, a su juicio, no están recogidas en el informe?.

Pilar Vera Palmés.- Hemos hecho más que eso: luchar desesperadamente en el Juzgado Nº 11 de Madrid, que investigó las responsabilidades penales por la muerte de 154 personas y lesiones en 18 supervivientes, para aclarar las causas que originaron la tragedia y las consecuencias letales que tuvo para los pasajeros y tripulantes del Vuelo JK5022. Hemos presentado varios peritajes técnicos sobre la avería del avión, de la compañía, sobre las emergencias, etc... Aunque el titular del Juzgado propuso la apertura del Juicio Oral, sin embargo la Audiencia Provincial de Madrid lo archivó en sobreseimiento libre y en una decisión sin precedentes dentro de su propia jurisprudencia, negándonos verdad y justicia. Un juicio hubiera propiciado el debate sobre el accidente, las causas, los efectos, etc.... El auto de archivo de la Audiencia Provincial de Madrid alude al Informe Final de la Comisión Oficial de Investigación de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil y éste culpa a los pilotos, sin aclarar por qué el TOWS (la alarma que hubiera avisado a los pilotos de la errónea configuración del avión) no sonó.

Tampoco relaciona la avería que tenía el avión: sobrecalentamiento de la sonda RAT con los otros servicios a los que daba soporte el relé, que fallaba de manera intermitente. Pero hay otra cuestión más evidente: ese Informe Final también reconoce, en su página 18, que no dio tiempo a inspeccionar el avión a pesar de que le correspondía, tras 3 años operativo, lo que en aviación se llama “gran parada”, que supone la revisión documental, mecánica y técnica, y que le prorrogaron el Certificado de Aeronavegabilidad del avión del 22 de julio de 2008 hasta el 22 de agosto de 2008.... el avión se estrelló el 20 de agosto... Fieron a la probabilidad de las estadísticas la seguridad del vuelo pero ese día falló y se llevó la vida e ilusiones de 172 víctimas y también de sus familias,

porque, de alguna manera, nosotros estamos condenados de por vida -al menos los que seguimos unidos en la AVJK5022- a lograr verdad y justicia.

Documental ‘JK5022: una cadena de errores’

‘B.R.C.S.’.- Se ha hablado de fallos de los pilotos, de mantenimiento, y defectos del avión. En su opinión, ¿concurren todas estas circunstancias o alguna de ellas es más determinante?.

Pilar Vera Palmés.- Como decía, la CIAIAC achaca invariablemente la culpa de los accidentes a los pilotos fallecidos y en nuestra tragedia no iba a ser diferente. Un accidente aéreo no se produce por una sola causa, concurren una cadena de errores cuyo último eslabón fueron los pilotos y el primero, probablemente, la gestión de la propia compañía aérea Spanair: un ambiente enrarecido por la venta que hicieron sus gestores españoles a la escandinava SAS, que tuvo que hacer frente a un ERE, a recortes, etc... La seguridad aérea no se vé por el usuario del avión; sin embargo, respetar los procedimientos es esencial para que prevalezca por encima de cualquier otra consideración.

Luego la prórroga del Certificado de Aeronavegabilidad del avión, que ya expliqué cómo se produce. El piloto volvió de cabecera de pista al parking al detectar que la sonda de temperatura RAT se situaba en 99º y se puso en manos de los Servicios de Mantenimiento de la compañía, que no supieron detectar la gravedad de la avería. En términos coloquiales podríamos decir que “el avión tenía fiebre, se la quitaron, pero no averiguaron porqué se producía” y ahí radica la gravedad de la decisión que tomaron... En otros 37 casos similares, fue suficiente con cambiar el relé, que por cierto es una pieza que no cuesta más allá de 30 dólares.

Hicimos un documental, titulado ‘JK5022: una cadena de errores’, que puede verse en la web: www.avjk5022.com, donde explicamos las investigaciones, evidencias y causas del accidente, les invito a que lo visionen porqué así comprenderán cuanto explico aquí.

[Vea el vídeo pinchando aquí](#)

‘B.R.C.S.’.- Las Diligencias penales, y por tanto la investigación judicial, concluyó que no existían responsabilidades penales. ¿Esa investigación judicial ha servido o ha sido la base de las reclamaciones civiles?.

Pilar Vera Palmés.- El archivo penal por la Audiencia Provincial de Madrid abrió la vía de las reclamaciones civiles, pero también el camino hacia el Tribunal Europeo de Derechos Humanos, donde presentamos una demanda que resultó inadmitida. En España, las reclamaciones civiles se dirimen en los juzgados mercantiles, donde prácticamente sólo se sustancia la cantidad a percibir por las familias de las víctimas.

‘B.R.C.S.’.- Poco tiempo después del accidente, Spanair entró en concurso de acreedores. ¿Hasta qué punto esta circunstancia ha perjudicado o condicionado la investigación del accidente y la indemnización a las víctimas?

Pilar Vera Palmés.- En enero de 2012, y ante la grave crisis que sufría, Spanair decidió presentar quiebra y suspender su actividad; tal vez fue la mejor opción para evitar otra tragedia. Sin embargo, no supuso ningún obstáculo para que la póliza de seguros que tenía en vigor en 2008 con Mapfre Global Riks, por 1.500 millones de dólares, para asegurar su responsabilidad con los

pasajeros, se cumpliera relativamente, porque la aseguradora ha sometido durante más de 7 años a las familias que no aceptaron el ofrecimiento que les hacía, a un calvario en los juzgados... La última etapa ha sido recurrir los intereses a los que ha sido condenada en primera instancia por demorar el pago a la que le obligaba la Ley del Contrato de Seguro.

Tampoco los jueces -salvo la Audiencia Provincial de Barcelona- han aplicado la normativa comunitaria y el Convenio de Montreal que les corresponde a los pasajeros de la aviación comercial; al contrario, se han fijado en el único instrumento que tienen para reparar el daño causado en España, que es el baremo de accidente de tráfico, obviando las circunstancias aterradoras que rodean una catástrofe aérea.

Baremo y Convenio de Montreal

‘B.R.C.S.’.- Vds. han centrado también sus esfuerzos en obtener una indemnización conforme a los convenios internacionales y no en base al baremo de circulación, que es la referencia que, por analogía, utilizan los tribunales, incluso el Supremo, para la valoración de los daños personales. ¿Cuáles son los motivos que a su juicio justifican el recurso a los convenios internacionales y no al baremo español?



Pilar Vera Palmés.- Hay que separar ambos conceptos. El baremo de accidentes de tráfico se hizo para sostener el sistema de seguros de los accidentes de circulación; lamentablemente, es el único baremo que existe para reparar el daño causado en nuestro país. Sin embargo, los pasajeros del transporte aéreo tienen normativa propia: el Convenio de Montreal, nacido en la OACI (Agencia especializada de la ONU en normativa de aviación civil), que se traspuso en normativa comunitaria a través de diversos reglamentos europeos y eso es lo que pedimos que se aplique, como sucede en otros países europeos de nuestro entorno.

¿Porqué España es tan diferente con sus víctimas dependiendo de la tragedia que sufran? ¿Porqué las trata de manera tan discriminatoria?. Hay varios ejemplos de tragedias con víctimas múltiples que, sin embargo, se “reparan” de manera muy diferente y eso no puede ser.

“La póliza de 1.500 millones de dólares debería dedicarse en su totalidad a reparar el daño causado a las víctimas”

‘B.R.C.S.’.- Los convenios internacionales de Montreal y el Reglamento Comunitario establecen importes mínimos para los casos de responsabilidad objetiva y subjetiva, pero no máximos; por tanto, ¿han tenido que fundamentar especialmente los daños para obtener indemnizaciones superiores a las del baremo de automóviles?

Pilar Vera Palmés.- El Convenio de Montreal dice que, por el mero hecho de producirse un accidente, la culpa es de la compañía aérea, pero si además se demuestra negligencia por su parte, las indemnizaciones serán ilimitadas... El Informe de la CIAIAC dice que la culpa fue de los pilotos y estos a su vez eran empleados de la compañía aérea, así que no es difícil deducir que la póliza

de 1.500 millones de dólares debería dedicarse en su totalidad a reparar el daño causado a las víctimas, en lugar de dedicar el 3% de dicha cantidad, como se ha reconocido desde MAPFRE en el 8º aniversario del accidente en unas declaraciones a la prensa.

¿Qué coche tiene capacidad para 172 personas y además una cobertura de 3.000 millones de euros para asegurar la responsabilidad de su actividad y la vida de sus pasajeros?. La singularidad de un accidente aéreo no radica solo en cómo se produce una catástrofe aérea sino también en las exigencias que se requieren para ejercer la actividad del transporte aéreo. ¿Para qué exigir una póliza de seguros de semejante cantidad si luego no se dedica en su integridad al fin para el que se la contrató?.