

LA RAZÓN.es

EL EXPOLIO A LAS VÍCTIMAS DE SPANAIR

Los familiares denuncian que la rotura de la cadena de custodia permitió robos en los cadáveres. La cuenta bancaria de una de las víctimas fue vaciada dos meses después del accidente aéreo



Estado en el que quedó el avión de Spanair siniestrado en agosto de 2008

4 Noviembre 12 - - Paco Rodríguez

MADRID- Cuatro años después de una de las peores tragedias de la historia de nuestro país, los familiares y supervivientes del vuelo JK-5022 de la compañía Spanair, que se precipitó contra el suelo en la T-4 de Barajas, siguen sin poder recuperar su vida. Sus denodados esfuerzos por intentar conocer la verdad, por intentar procesar a los culpables y de lograr cambios en la aviación aérea para que no se vuelva a producir una tragedia igual no han conseguido cambiar nada. A esto hay que añadir lo que la asociación de víctimas del vuelo JK-5022 considera otra injusticia, quizás la más grave, el expolio que sufrieron los cuerpos de las víctimas.

Según denuncian en el documental «JK5022: Cadena de errores», los cuerpos sin vida de los fallecidos el 20 de agosto de 2008 fueron expoliados en el transcurso de tiempo que pasó desde su rescate hasta que les fueron entregados a los familiares en el cementerio de La Almudena dos días después del siniestro. Así consta en una denuncia que uno de los familiares de los fallecidos presentó en la comisaría de Policía de la calle Luna (Madrid), condición que le puso el banco para devolverle el dinero que alguien había robado de la cuenta bancaria de su hija. El dinero lo recuperó, pero de la denuncia no ha vuelto a tener noticias, a pesar de que fue él mismo el que informó a la Policía de que el Juzgado N° 11 de Madrid era el encargado de la cadena de custodia de los fallecidos.

Luis Rey, miembro de la asociación que perdió a su hija, a su yerno y a sus dos únicos nietos varones, denunció que la cadena de custodia falló y que alguien se aprovechó de la situación para robar algunos efectos personales de su hija: «Un año después del accidente, comenzamos a revisar la documentación de mi hija, sus coches, sus cuentas bancarias...; y comprobamos cómo dos meses después del accidente le habían vaciado la cuenta bancaria, sólo dejaron 20 euros. Hicieron dos transferencias por un importe inferior a 3.000 euros, para no incurrir en un delito, y sacaron más de 5.000 euros». «En el extracto bancario figura el nombre de la persona que lo hizo y me fui a la comisaría de delitos informáticos para que ellos lo identificaran, sin que me hayan dado respuesta. La Justicia no ha buscado la verdad, tampoco en esto. No ha respondido como debía», lamenta.

Objetos de valor

«En el operativo especial desplegado durante esos días había gente buena y otra que no era tan correcta. Faltaron muchas cosas de valor. Lo pudieron hacer en Barajas, en el traslado, en Ifema o de camino al cementerio».

Según explica Rey, de 64 años, esto es una demostración más de que la Justicia les ha dado de lado en todos los aspectos. Este familiar fue uno de los pocos que se atrevió a identificar los cuerpos de sus seres queridos en el anexo al cementerio de La Almudena de Madrid, en el que se alojaron tras el accidente. «Su cuerpo estaba vestido», por lo que no sufrió las consecuencias de las llamas. «Alguien se hizo con la tarjeta de coordenadas que llevaba en la cartera y vació la cuenta de mi hija, directora de marketing del equipo de baloncesto de Gran Canaria». Ésta es la única pertenencia que puede contrastar que le fue robada, pero Rey echó de menos muchas cosas más. Entre ellos, la alianza de boda. «No es por el valor económico de las cosas que no nos han devuelto. Daría lo que fuera por poder recuperar el ordenador portátil de mi hija, en el que estaban almacenadas todas las fotos de los 30 días que pasamos juntos ese verano. Con las prisas, no pudimos volcarlas en mi equipo. Mi hija me dijo que al llegar a casa me las enviaría. He ido un montón de veces a Barajas a buscar entre los objetos perdidos, pero no aparece nada».

El caso de Luis no es único. Según confirmó a este periódico la presidenta de la Asociación de Víctimas del Vuelo JK-5022, Pilar Vera, hubo cosas que desaparecieron de forma misteriosa. «Durante esos días, algunos medios de comunicación publicaron fotos en las que se podían ver objetos de los supervivientes. Entre ellas, una camiseta de la Selección española de fútbol con el nombre de uno de los niños fallecidos en el trágico siniestro. Nunca se la devolvieron a su familia. La mayoría de los casos

no se pueden demostrar, pero se ha llegado a dar la circunstancia de una persona que llamó al teléfono móvil de su hijo un año después del accidente y alguien contestó. A otra familia le devolvieron un crucifijo de madera, pero el colgante de oro con una estampa de la virgen que llevaba colgado no apareció. A otra pareja le faltaban las alianzas... La cadena de custodia falló de manera lamentable».

«JK5022: cadena de errores»

Todas estas cuestiones y las referentes a los errores cometidos durante y después del accidente han quedado plasmadas en el documental que la asociación –con el apoyo de la televisión autonómica canaria y el colegio de pilotos (Copac)– decidió poner en marcha en marzo de éste año, tras conocer la decisión del titular del Juzgado Nº 11 de Madrid del 11 de diciembre del año pasado, de levantar las imputaciones a los tres directivos de Spanair, manteniendo la imputación a los dos técnicos de mantenimiento de la aerolínea y proponer la apertura de juicio oral a la Audiencia Provincial de Madrid que decidió archivar el caso el 19 de septiembre, en sobreseimiento libre. «JK5022: Cadena de errores», dirigido por Ione Hernández, repasa los hechos con testimonios de supervivientes, familiares, pilotos, controladores aéreos, ingenieros, abogados, peritos y bomberos. Desde la sucesión de fallos que llevó a que el avión JK-5022 se estrellase contra el suelo nada más despegar de la pista, hasta el fallo judicial, pasando por las «irregularidades» del avión (no tenía pasada la inspección obligatoria para prorrogar el certificado de aeronavegabilidad), la falta de certificación del aeropuerto de Barajas, la rigidez y la falta de efectividad del plan de emergencias y el retraso de la intervención, que según certificó un perito experto en emergencias, de haber funcionado, habría salvado la vida de al menos siete personas, varias de ellas, ahogadas en un arroyo próximo al lugar donde se estrelló el aparato de Spanair.

Otro de los aspectos denunciados en el documental es la falta de protección de las víctimas que, según explican, no recibieron el trato adecuado tras el accidente. El acoso de los medios de comunicación, abogados en busca de negocio, la falta de información... El documental narra cómo «nos trataron indignamente, en Madrid nos metieron en una sala en la que hacía un calor horrible, pequeña para la cantidad de personas que había allí y nadie nos informaba de nada. Al final, llegó una persona que de forma muy fría nos dio una lista de supervivientes. ¿Y el resto? “No han sobrevivido”», relata Rey. «Merecemos un respeto y que se apruebe un protocolo que impida que víctimas de la aviación comercial sean asaltadas por abogados y profesionales al menos hasta pasados 45 días, tal y como ocurre en Estados Unidos», solicitó Vera.

«Sé quién se ha llevado el dinero de mi hija»

Han pasado cuatro años y tres meses desde la tragedia de Spanair y no hay día en que Luis Rey y su mujer no se acuerden de su hija, su yerno y de sus dos nietos, fallecidos en el accidente aéreo. «El dolor no ha disminuido, pero tienes que hacerte fuerte y soportarlo, no te queda otra», explican. El dolor se mezcló con indignación y rabia cuando Luis Rey descubrió dos meses después de la tragedia que habían vaciado la cuenta bancaria de su hija y de su yerno. Pudo comprobar que con las claves de acceso a la banca online que estaban en posesión de los fallecidos, habían logrado hacer dos transferencias a nombre de una persona a la que tienen perfectamente identificada y que saben dónde reside. Hasta están al tanto de que el supuesto beneficiario ha cambiado de domicilio últimamente. «Sé quién se ha llevado el dinero de mi hija», insiste Luis Rey. «Estamos desolados, la Justicia no nos da una respuesta».

europapress.es

LA PRESIDENTA DE LA CIAIAC
COMPARECERÁ EL PRÓXIMO
MIÉRCOLES EN EL CONGRESO



Foto: EUROPA PRESS

MADRID, 4 Nov. (EUROPA PRESS) -

La presidenta de la Comisión de Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), Rosa Arnaldo, comparecerá el próximo miércoles, 7 de noviembre, ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados para hacer balance de las actuaciones realizadas durante 2011 en el ámbito de la investigación de accidentes.

Según consta en el informe anual de 2011, el pasado año se produjeron 25 accidentes, con 23 víctimas mortales, y 25 incidentes graves, cifras algo

mayores a las de 2010, aunque con una reducción del número de accidentes e incidentes graves.

Durante 2011, se han emitido 58 recomendaciones de seguridad y se han recibido 45 respuestas a recomendaciones publicadas en el periodo 1999-2011.

El 29 de julio de 2011, la CIAIAC emitió el informe final del accidente del vuelo JK5022 de la compañía Spanair ocurrido el 20 de agosto de 2010, según el cual, la tripulación del vuelo "perdió el control del avión como consecuencia de la entrada en pérdida inmediatamente después del despegue por no haberlo configurado correctamente".

La comparecencia de Arnaldo, a petición del PP y anunciada en junio por la ministra de Fomento, Ana Pastor, sigue a la de la secretaria general de Transportes del Departamento, Carmen Librero, que acudió a la Cámara Baja el pasado 8 de octubre, para explicar, entre otras cosas, los avances que se han realizado en materia de seguridad aérea.

Actualmente, el Gobierno trabaja en el futuro Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), con el que Fomento quiere reforzar el enfoque preventivo de la seguridad aérea, para pasar de un modelo reactivo tradicional a un nuevo modelo **"que busca anticiparse al fallo del sistema, detectando proactivamente sus debilidades"**.

Esta medida se sumará a la aprobación de un **Real Decreto** para la asistencia de víctimas y familiares de accidentes aéreos, como el de Spanair en Barajas, del que en agosto se cumplieron cuatro años, y que unificará en una única norma las acciones de protección y asistencia desde distintos ámbitos.

La Audiencia Provincial de Madrid archivó el pasado 19 de septiembre la investigación penal iniciada hace cuatro años, y paralela a la investigación técnica que corresponde a la CIAIAC, por el accidente ocurrido el 20 de agosto de 2008 en el aeropuerto de Barajas en el que murieron 154 personas y otras 18 resultaron heridas. Las víctimas del 'caso Spanair' estudian acudir al amparo del Tribunal Constitucional.

AMPLIACIÓN DE VOCALES.

Fomento quiere además ampliar de seis a nueve el número de vocales de la CIAIAC para garantizar la existencia de un equipo multidisciplinar y de **"pleno conocimiento específico"** en las áreas involucradas en la investigación de accidentes aéreos.

En junio de 2010, en el marco de la nueva Ley de Seguridad Aérea, aprobada por el anterior Ejecutivo y que modificaba la Ley de 2003, se redujo el número de miembros de la CIAIAC para dotarla de **"mayor**

independencia y eficacia" introduciendo cambios en el **Real Decreto** que regula su funcionamiento.

Asimismo, se fijaron las competencias de sus integrantes y se estableció la obligatoriedad de emitir un informe anual por parte de la Comisión, que el presidente de la misma debe presentar anualmente ante la Comisión competente del Congreso de los Diputados.



UNA CADENA DE ERRORES; POR PILAR VERA PALMÉS

5 Noviembre 12 - - Pilar Vera Palmés / Presidenta de la AVJK5022

Casi un mes más tarde de que la Audiencia Provincial de Madrid archivara el 19 de septiembre, en sobreseimiento libre, la causa penal del «caso spanair», la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 estrenó el documental JK5022: Una Cadena de Errores que narra la investigación realizada durante más de tres años por la Asociación, mostrando por primera vez los eslabones de la cadena que propiciaron la mayor catástrofe aérea de los últimos 25 años en España: 154 fallecidos y 18 supervivientes.

Hoy sabemos lo que ocurrió el 20 de agosto de 2008 en Barajas: por qué se estrelló el avión, por qué lo despacharon sin saber la avería que tenía, por qué no hubo más supervivientes, por qué las Emergencias tardaron tanto tiempo en llegar, y tantos otros porqués... Y el descubrirlo explica hasta qué punto esa verdad ha sido enterrada por quienes tenían la obligación de sacarla a la luz para que no vuelva a despegar nunca más un avión que no esté en condiciones de hacerlo. Nada ha cambiado en el sistema del transporte aéreo, porque nada se ha aprendido de esta tragedia, la desacreditada Ciaiac del Ministerio de Fomento, que debe investigar las causas de los accidentes e incidentes aéreos, persiste en su peligrosa senda de tapar en vez de descubrir las causas que los originan y este documental hecho por las víctimas pretende espolear la conciencia de quienes tienen en sus manos poder velar por la seguridad aérea de los usuarios del avión.

De las más de 75 invitaciones cursadas a autoridades del Estado: (poderes ejecutivo, legislativo y judicial) para asistir al preestreno del pasado día 18 de Octubre en Madrid, sólo acudieron dos diputados del Congreso, algunos se disculparon y la mayoría ni eso, lo que da muestras de la profunda soledad en que nos

dejaron tras apagarse la luz de las fotos en los días siguientes a la catástrofe.

El balance institucional es aterrador: condena a las víctimas a vivir sin la paz que da la justicia, impunidad para los que seguirán actuando a sus anchas, más barato pagar indemnizaciones que tener seguridad aérea y la Ciaiac, obstáculo más que una salida en las investigaciones oficiales.

Hemos luchado por un sueño: lograr justicia y verdad en España, país que históricamente aprende con sangre. ¿Cuántos muertos más serán necesarios para que se modifiquen las estructuras del sistema del transporte aéreo que propiciaron la tragedia del vuelo JK5022?

Los reveses judiciales no han acabado con las demandas de las familias de las víctimas en busca de Justicia. Después del sobreseimiento de la causa penal, preparan la demanda civil, en la que buscan una sanción ejemplarizante contra Spanair

INDEMNIZAR A LAS VÍCTIMAS COSTARÁ MENOS QUE EL AVIÓN

5 Noviembre 12 - - P. Rodríguez



MADRID- Los familiares y supervivientes del accidente de Spanair prosiguen su lucha por conseguir una justicia que, según denuncian, les han negado en los tribunales. Después de cuatro años de lucha, del sobreseimiento libre del proceso penal y de ver cómo han expoliado los cuerpos de las víctimas, llega la hora de luchar por las indemnizaciones. Una pelea que va más allá de lo económico. El objetivo es lograr que se establezcan indemnizaciones ejemplarizantes, para que las compañías aéreas pongan más medios para evitar que se produzcan catástrofes como la que acabó con la vida de 154 personas en el aeropuerto de Barajas el 20 de agosto de 2008.

En este sentido, Pilar Vera, presidenta de la Asociación de Víctimas del Vuelo JK-5022, pidió que «las indemnizaciones sean tan fuertes que una aseguradora se niegue a asegurar a una aerolínea que no cumpla con los estándares de seguridad».

Por ello, su primer objetivo es acabar con el sistema de valoración establecido, que iguala las víctimas de

tráfico con las de un accidente aéreo. En este sentido, Carlos Villacorta, que representa a un grupo de víctimas en una demanda en curso contra Spanair en Barcelona, argumenta que aplicar el baremo de los accidentes de tráfico a una tragedia aérea no tiene ningún sentido: «Este baremo se aprobó en 1995, dentro de una situación socioeconómica diferente. Fue un método establecido en un momento en el que morían muchas personas en la carretera y que ponía en peligro el futuro de las aseguradoras y suponía una carga importante para la Sanidad española». «En el caso de una tragedia aérea, los condicionantes son muy diferentes a los de tráfico. Hay muchos estudios médicos que indican que el impacto social, físico y psicológico de una situación como esta se multiplica por diez. Los procesos de duelo son mucho más largos y duros, así como los síndromes postraumáticos», añadió.

Asimismo, aclaró que «el Tribunal Constitucional reconoció que las indemnizaciones fijadas en este baremo estaban limitadas, es decir, que no incluían el 100 por cien del daño. Esta limitación no se puede aplicar a los accidentes aéreos, ya que la legislación internacional lo impide».

En opinión de Villacorta, «las sumas que ofrece Mapfre –aseguradora de Spanair– son vergonzosas. Además, están intentando una argucia legal para limitar el pago de las sumas más altas».

La argucia legal a la que se refiere el abogado es al intento de Mapfre por demostrar que la culpa del accidente fue de Boeing, el fabricante del avión, y no de Spanair, como indicó la Audiencia Provincial en su último auto. De conseguir demostrar esto, algo que ha rechazado de plano en los cuatro años que ha durado la instrucción del caso, 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 si la aseguradora logra demostrar que la culpa de la tragedia no es de la compañía aérea. «Traducido a euros, la indemnización máxima se establecería en 127.900 euros, muy por debajo del máximo del baremo máximo de tráfico, que asciende a 250.000 euros», explica. Esto significa que la cantidad máxima en indemnizaciones se situaría en 43 millones, por los 48 que costaría la compra de un MD-82 nuevo. La suma de ambas cifras están aún muy lejos de los 1.500 millones de euros de la prima máxima por accidente asegurada por Mapfre.

Para Villacorta, «la indignación de los familiares de las víctimas es lógica porque hasta ahora, los propios peritos de Spanair decían que la causa directa del accidente es el fallo de los pilotos y ahora alegan que el error es responsabilidad del fabricante». De hecho, este abogado abrió una causa civil en Barcelona, en la que representa a tres víctimas extranjeras, una española y a un superviviente y ha

solicitado una indemnización de ocho millones, cifra que si se aplica el baremo no llegaría ni a la décima parte.

Cuestión de dignidad

Para las víctimas es una cuestión de dignidad. José Pablo Flores, superviviente de la tragedia, considera que una tragedia como esta «no se arregla con dinero. Se necesita una sentencia valiente para que no salga barato hacer las cosas mal, para que se hagan más inspecciones y se dejen de ahorrar costes en materia de seguridad».

Flores considera que «no es una cuestión de hacerse rico. Preferiría poder trabajar y poder ver a mi hermana todos los días. Nos han destrozado la vida, han dejado a familias solas, sin sus seres queridos. No se arregla todo con dinero, pero una sentencia valiente haría un poco de justicia». En este punto, lamentó, «no puede ser que la familia de una víctima en Estados Unidos o en Alemania cobre un millón de dólares y en España, 100.000 euros. ¿No vale lo mismo la vida de una persona en un sitio o en otro? ¿Volvemos a ser ciudadanos de tercera? ¿Quieren que perdamos la dignidad?».

«No tiene sentido que se pague más por la intromisión en el derecho al honor de una persona por publicar su vida en una revista que por fallecer en un accidente aéreo», concluyó.

La aseguradora adelantó 25.000 euros en 2008

Durante los meses posteriores al accidente, 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. La aseguradora Mapfre adelantó 25.000 euros por cada víctima, una cifra algo superior a la estipulada por la legislación. Lo que para las víctimas fue un gesto de buena voluntad se quedó en eso. Así, en 2010 varias familias denunciaron que se les había ofrecido una cantidad cercana a los 100.000 euros por renunciar al proceso que, según les comunicaron desde Mapfre, se alargaría de ocho a diez años. Al menos cinco familias accedieron al cobro, pero la mayoría decidió seguir adelante para ver el resultado del proceso penal. Después del auto de sobreseimiento libre decretado por la Audiencia Provincial de Madrid, las víctimas denuncian que la aseguradora quiere alargar el proceso lo máximo posible. Ahora toca iniciar la vía civil. De momento, sólo cinco familias han interpuesto una denuncia y reclaman cerca de ocho millones.

EN PRIMERA PERSONA

José Pablo Flores

Superviviente

«Quieren que perdamos la dignidad»

José Pablo Flores sufrió varias fracturas vertebrales y lesiones en los nervios de las extremidades inferiores. A consecuencia de ello, tuvo que dejar su trabajo. No obstante, no ha cejado en el empeño de luchar por mejorar todos los aspectos que fallaron aquel 20 de agosto. Por ello, considera que utilizar el baremo de tráfico no tiene sentido. «Hay conceptos que no se pueden tasar, como son el dolor y las secuelas médicas. Hace falta una sentencia valiente para lograr un poco de justicia».

Rafael Vidal

Superviviente

«Hace falta sangre fría para ofrecer 27.000 euros»

Rafael Vidal estaba abocado a perder su pierna, pero gracias a la ayuda de la asociación y pudo operarse en un centro privado y volverá a caminar sin muletas. Después de este calvario, no entiende lo que está pasando: «Es una vergüenza. Hace falta mucha sangre fría para ofrecer 27.000 euros por la muerte de un familiar, como ha pasado en algún caso. No puede ser lo mismo sufrir un accidente de tráfico, que ver cómo a tu lado se ahogan dos pasajeros, otro se quema y una cuarta pide auxilio».