



LA GACETA

YO ACUSO

Pilar Vera Palmés. Montreal, Canadá, 21 de septiembre de 2012.-

Acuso a todos los que permitieron que el Vuelo JK5022 no llegara a su destino, que sembrara la muerte y la desolación en 172 familias que nunca podrán recuperar la paz, porque el sistema judicial español ha decidido que la manera más fácil de resolver un problema, es no reconocer que lo tiene aquí. La lacerante y trágica verdad: 154 muertos y lesiones en 18 supervivientes, es solo para las familias que cada una de las horas de los días que han pasado desde hace 4 años lloran las ausencias de los que hemos perdido.

Acuso al sistema judicial español de dar la espalda a las víctimas, los últimos tiempos han sido un cúmulo de despropósitos y decisiones que lejos de dar paz a las familias, han conseguido hacerles más daño: niños de Córdoba, Marta, Sandra, Jeremi, Sara... Por no mencionar al etarra moribundo que morirá en su cama rodeado de su familia, el mismo que no tuvo piedad cuando apretó el gatillo o dejó a un honesto ciudadano enterrado en vida durante más de 500 días.

Acuso a la fiscalía jerarquizada, más preocupada en defender al poderoso que a las víctimas, el fiscal asignado al caso del Juzgado N° 11, no ha impulsado nada que haya beneficiado a las víctimas, se ha limitado a "hablar" con el juez, con el abogado del estado y a ir en su misma dirección: uno de ellos sobra.. Lo hemos sentido y ha actuado como un enemigo más que un defensor de los débiles. Oír las declaraciones del Fiscal E. Esteban

que acabará su mandato en unos meses, produce repugnancia moral y humana, somos ciudadanos cuya inteligencia ofende tratando nuevamente de manipular la realidad.

Los 3 Ponentes de la Audiencia han sentado un peligroso antecedente: no saber lo que pasó el 20 de agosto de 2008 y negarse a investigarlo, ensañarse con unos Autos en los que hacen un "sobreseimiento libre", ni siquiera provisional, no han querido enterarse de la verdad porque en su mentalidad de jueces alejados de la realidad, no han querido entrar a fondo en la especialización que supone juzgar una tragedia aérea y es más fácil consolidar la cultura de "echarle la culpa al muerto", al más puro estilo de negar lo evidente: aquí ha habido una catástrofe aérea, no se ha aprendido nada ni por parte de la CIAIAC ni por parte de la injusticia que supone creer que ésta tragedia se arregla con dinero: maldigo a todos los que piensen que nos pueden reparar siquiera una milésima parte del daño que nos han causado.

Esto no es una cuestión de dinero sino de dignidad, la que no han tenido quienes se han permitido con su injusta decisión evitar que se aclarara por vía judicial esta catástrofe aérea más que por la memoria de los fallecidos por el beneficio que sería para el conjunto de la sociedad que utiliza el avión como medio de transporte.



'LOS CANARIOS SOMOS CARNE DE CAÑÓN PARA LOS ACCIDENTES AÉREOS EN ESPAÑA'

Pilar Vera protesta por el dictamen de la Audiencia de Madrid que culpa a los pilotos del accidente del Spanair

HARIDIAN MEDEROS
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

¿Sigue creyendo en la justicia tras la decisión de la Audiencia de Madrid de archivar la causa penal del accidente aéreo en Barajas?

Lo más sangrante de los autos de la Audiencia es que reconocen que ha pasado algo, porque mueren esas 154 personas, pero se niegan a investigarlo y eso es gravísimo. ¿Crear en la justicia? No creemos ni en estos magistrados ni en el fiscal del caso, que es doloroso que encima mantenga la falsedad de decir que hubiera querido ir a juicio, cuando desde el primer momento la Asociación ha estado en una absoluta soledad porque el fiscal del caso durante cuatro años no ha hecho absolutamente nada.

Creo que el fiscal es una figura que tendría que desaparecer porque al menos en este caso no ha servido para nada. Vamos a hacer que la sociedad se entere de lo que ha hecho el representante del Ministerio Público cada vez que ha habido un acto en el juzgado y que los ciudadanos vean con sus propios ojos, escuchen con sus propios oídos y saquen sus conclusiones de lo que ha sido este calvario judicial para las familias. Por otro lado, el abogado del Estado ha hecho su trabajo que es defender a los funcionarios, a los que nosotros pensábamos que tenían responsabilidad criminal en los hechos. Ahora yo estoy en Montreal haciendo lo que tendría que hacer el Gobierno y encima mire si tengo fe en mi país que he salido fuera representando a la Asociación para conseguir lo que allí no nos han dado: una guía de asistencia a las familias, que las proteja como no nos han protegido a nosotros. Tenemos la

convicción moral de que esto va a volver a ocurrir y los canarios seremos carne de cañón porque somos los que más utilizamos el avión en España. Cuando llegue ese momento la Asociación habrá hecho su trabajo frente a todos aquellos que han decidido mirar para otro lado, enterrar a 154 personas y a sus familias y decir que aquí no ha pasado nada.

¿Qué le parece que el tribunal se limite a culpar al piloto y copiloto fallecidos?

Llevo tres años clamando en el desierto porque no ocurriera lo que finalmente ha ocurrido y luchando inhumanamente contra las multinacionales que hemos tenido enfrente con unos recursos que nos han aplastado. Lo hemos tenido en jaque durante cuatro años, pero al final el Ministerio de Fomento ha conseguido que el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac) donde se culpa a los muertos y donde se enfanga la memoria de los muertos prevalezca sobre todo el trabajo que se ha hecho en el juzgado.

¿La asociación recurrirá ante el Tribunal Constitucional?

Vamos a seguir peleando y lo vamos a intentar todo. No habrá nada por delante que nos detenga para decirle a estos magistrados que no han cumplido con su trabajo. No hay que ser muy corto para saber que en los últimos años en España a las víctimas se las arrinconan. Sólo tengo que referirme a todos estos actos recientes donde a las familias de las víctimas no se les da respuesta para que puedan tener un poco de paz con la que vivir el tiempo que les quede de vida. La justicia en España no nos da la paz que estamos buscando para poder seguir viviendo.

Los abogados particulares reconocen que hay pocas esperanzas de que fructifiquen los recursos ante el Constitucional.

El recurso de amparo al Constitucional sólo se puede interponer por la violación de un derecho fundamental y aquí se ha violado la vida. También barajamos ir al Tribunal Europeo de Derechos Humanos. Estamos buscando en la Ley de Enjuiciamiento Criminal alguna veta que nos permita seguir caminando y la vamos a encontrar. Vamos a seguir peleando, si no es en España será fuera de España. El camino nos lo han puesto más largo todavía y a las familias de las víctimas nos han vuelto a asesinar. Quieren quitarnos de en medio. Lo que pretenden es decir que no ha pasado nada y lo más grave es que no

han aprendido nada de esta tragedia para evitar que se repita.

¿Podría reabrirse la causa judicial en EE UU contra Boeing?

Eso ya lo intentaron las familias y el juzgado de California se declaró foro no conveniente. ¿En qué cabeza cabe que en EE UU puedan abrir un procedimiento contra ese gigante norteamericano cuando en ese avión no había ningún americano? Si esto al final se queda con estos autos que criminalizan a los pilotos como únicos culpables de esta tragedia, que sepan todos los que se suben al avión que si se matan esto va a ser lo que consigan. Por eso nos tendría que ayudar toda la sociedad. Esto tiene que ser un clamor de todos los que se suben a los aviones para lograr que esto cambie y encontrar a los culpables. Nosotros hemos encontrado la verdad de lo que ocurrió el 20 de agosto, pero no han querido ni saberla, ni investigarla, ni probarla. La administración de Justicia en España se pone de parte del que cruza la línea roja y daña al débil.

El archivo del 'caso Spanair' era un escenario prácticamente inviable para las familias.

Sí, esto era impensable. Ni lo habíamos contemplado. La coartada que han utilizado los magistrados ha sido utilizar un informe de la Ciaiac que está desacreditado internacionalmente. Han hecho un informe oficial unos investigadores que no tienen la formación adecuada. Ocurre exactamente lo mismo que con los técnicos de mantenimiento. ¿En manos de quiénes estamos? Ellos han quedado absueltos y dentro de esa impunidad seguirán sin aplicar el MEL [listado de equipamientos mínimos del avión] y cuando el MEL no explique cómo arreglar una avería ellos se la inventarán como hicieron en este caso para poder despachar al avión. Aquí de lo que se trata es de que los aviones estén en el aire porque en tierra son improductivos. Entonces los técnicos de mantenimiento saben perfectamente que aunque no averigüen la avería que tiene el avión lo despachan. Ellos quedan en tierra y los que se mueren son los que van dentro del avión. En España prevalece la impunidad.

La Asociación solicitó la imputación del director del aeropuerto y el ejecutivo en servicio por la "defectuosa" ejecución del plan de emergencias del aeródromo, petición

rechazada por la Audiencia. El auto apunta que hicieron lo que pudieron en unas condiciones adversas y que desde el primer momento se desplazaron hasta el lugar los efectivos. Esto es una barbaridad porque eso demuestra un profundo desconocimiento de la administración de Justicia española por los procedimientos judiciales complejos como éste de un accidente aéreo. Han demostrado que no tienen ningún interés en aprender. A nosotros nos han derrotado. Esto ha sido una guerra de David contra Goliat y no se ha cumplido la cita bíblica porque Goliat nos ha aplastado, pero no nos ha quitado ni la dignidad ni la obligación que tenemos de encontrar la manera de que la verdad que hemos encontrado se investigue, se demuestre y se castigue.

¿Cuál es su verdad?

En aviación los accidentes se producen por fallos en cadena. Nosotros conseguimos identificar a los que tenían responsabilidad. Lo hemos llevado a la Audiencia, hemos pedido las imputaciones, pero la Audiencia no ha sido valiente y ha preferido mirar para otro lado, echarle cemento a este tema y que todo lo que hemos hecho se tire por la borda.



SUPERVIVIENTE ACCIDENTE SPANAIR: "EL ARCHIVO NOS HA VUELTO A ENTERRAR A TODOS"

19-09-2012 / 18:31 h EFE

Uno de los supervivientes del accidente del avión de Spanair en Barajas (Madrid), que perdió a una de sus hermanas entre los 154 muertos en el siniestro, ha afirmado hoy tras conocer el archivo de la causa penal que las víctimas se sienten frustradas y como si les hubieran vuelto a enterrar.

"El archivo nos ha vuelto a enterrar a todos", ha destacado a Efe José Pablo Flores, que ha explicado que la decisión de la sección 15 de la Audiencia Provincial de Madrid supone no llegar a un juicio en el que podría haberse conocido "la verdad" de lo que ocurrió aquél 20 de agosto de 2008.

C/ Hernán Pérez de Grado nº 8
Las Palmas de Gran Canaria CP:35001
Telf. : 928/31.22.32
<http://www.avjk5022.com/>

Flores, que sobrevivió junto a su esposa Ligia y ambos han sido recientemente padres de un bebé, está "indignado, decepcionado" y siente "impotencia y dolor" al pensar que los cuatro años que ha durado la investigación del accidente en los juzgados madrileños "no han servido para nada".

"Hemos luchado contra un sistema judicial que al final nos ha dado la espalda", ha dicho este superviviente, que es miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, y que ha añadido que las víctimas esperaban "un poquito más de justicia".

"¿Para qué han servido estos cuatro años?", "¿por qué he tenido que vivir esto?", se ha preguntado José Pablo, que tras conocer el archivo ha llegado a cuestionarse por qué no se fue "junto a los demás compañeros de viaje".

También ha resaltado que se siente un "ciudadano de quinta categoría" porque desde la Asociación se han aportado a la instrucción numerosos peritajes e informes de expertos en Emergencias, Circuitería y Mantenimiento y se ha respondido a todo lo solicitado por el juez instructor, mientras que grandes empresas como Boeing no han contestado a sus requerimientos sobre algún dato técnico del avión.

José Pablo, que no ha vuelto a volar desde entonces, cree que los autos de archivo "no esclarecen las causas de la verdad" de lo ocurrido y que el informe final de la Comisión de Investigación de Accidentes (CIAIAC), dependiente del Ministerio de Fomento, no busca responsabilidades y así nunca se podrá evitar que se vuelva a repetir una catástrofe similar.

Ha enfatizado que la Asociación -formada por 1.000 personas y que representa a 100 de las víctimas- tenía "esperanza" en que llegar hasta el final en esta tragedia evitaría que volviera a ocurrir; "ahora ellos sabrán las consecuencias de lo que han creado", ha reflexionado.

"No nos hemos movido por revancha, hemos trabajado en el sistema de la Justicia, pero la instrucción se cierra y sabemos menos que al principio", ha concluido José Pablo Flores.

EL ILUSTRADOR
digital 

JUECES DE ALTO RIESGO

Carlos Castañosa

Acaba de archivar la causa penal por el accidente del JK5022 de Spanair, por decisión del juez de la sección 15 de la audiencia Provincial de Madrid.

Se levanta así la imputación sobre los dos mecánicos que el juez instructor había escogido como cabezas de turco bajo la terrible acusación de responsabilizarlos en solitario de la múltiple tragedia. Su liberación es la parte positiva de tanto desafuero. La negativa es "culpar al muerto": *"A los pilotos se les olvidó sacar los flaps"*. ¡Y ya está!... ¿Para esto cuatro años de investigación y angustia de los familiares de las víctimas? ¿Se puede opinar, a ras de suelo, si parecen sus señorías conscientes de los múltiples daños colaterales que se infieren de ambas decisiones?

Estupor, indignación, indefensión, vacío... son algunos de los epítetos que se les asignan desde los foros implicados en un ámbito demasiado específico, a cuyo conocimiento en profundidad, ellos parecen no haber tenido acceso. Pudiera ser por ignorancia pasiva o desconocimiento voluntario por mera comodidad.

Estamos asistiendo a un deterioro sistemático y paulatino de la Seguridad Aérea. Y este carpetazo puede darle un aldabonazo de muy alto riesgo.

La Seguridad es el parámetro vital para la supervivencia del medio aéreo como el más rápido, seguro y eficaz que, a lo largo de un siglo, ha evolucionado hacia la perfección bajo sofisticados avances tecnológicos, acompañados siempre de la Seguridad operativa como apoyo imprescindible para una progresión que hoy se está viendo interrumpida y deteriorada por múltiples factores negativos. He aquí algunos de ellos:

La Seguridad sigue estando depositada en manos de los profesionales que, con un importante componente vocacional, configuran el bloque operativo de cada

compañía. Desde otro bando, distinto y distante, está gestionada por el bloque administrativo, cuya prioridad es la economía, no la Seguridad.

La irrupción del Low Cost popularizó los viajes en avión, pero a costa de un descenso de la calidad del servicio y una merma de la Seguridad por el obsesivo ahorro que afecta a elementos vitales como mantenimiento y estabilidad laboral.

Las compañías convencionales, por la necesidad de competir con el *bajo coste*, descienden a su nivel mediante recortes de la calidad y presiones laborales a sus profesionales; los que vuelan y hacen que el avión vuele.

Las autoridades y organismos oficiales, responsables políticos de la Seguridad Aérea, se componen de cargos públicos no siempre ocupados por persona idónea. El desconocimiento del medio, la mediocridad y el interés prioritario por una poltrona bien pagada, redundan en perjuicio de la Seguridad.

La pasividad institucional ante el despropósito y aberración operativa de una compañía como Ryanair, pone en riesgo el futuro inmediato de la aviación comercial en el único país que se le consiente al esperpéntico O'Leary la prepotencia, abusos, falta de respeto y frivolidad en relación con la Seguridad Aérea. Y además, aquí se le subvenciona, ilegalmente, con dinero público.

Si un juez, responsable de custodiar la privacidad y secreto sumarial de la investigación – cuatro años – de la CIAIAC, consiente unas filtraciones periodísticas, ilegales e inhumanas, afectando a la Seguridad, ¿sería legítimo, por correlación, dudar de su capacidad para juzgar?

Si otro juez, bajo la influencia de un papel mojado que en nuestra Constitución define una supuesta “*separación de poderes*”, determina que es de Justicia “*echarle la culpa al muerto*”, desde la percepción ciudadana, ¿puede opinarse que se falta el respeto al recuerdo de las víctimas y se deja indefensos a sus familiares? La impunidad regalada a los directivos de Spanair, al fabricante del avión, a los responsables políticos de la Seguridad Aérea, a los técnicos de Barajas, a los medios de comunicación que violaron el derecho a la privacidad, y hacen inútil una ya deplorable investigación, plagada de injerencias y anomalías en el seno de CIAIAC, todo ello,

¿atenta gravemente contra la Seguridad Aérea? Al no contemplarse la posibilidad de corregir todas las anomalías que propiciaron el accidente, por camuflarlas con la simpleza de una sentencia acomodaticia, ¿volverá a repetirse, del mismo modo que este fue repetición de dos anteriores en los que también se escondieron las causas?

La percepción de profano induce a razonar que todo juez ha de conocer en profundidad el ámbito sobre el que se va a dictar sentencia. Hablamos de Justicia (con mayúscula).

Carlos Castañosa

EL PAÍS

MÁS SEGURIDAD AÉREA

El conflicto con Ryanair revela que falta transparencia y deben revisarse las normas

[El País 21 SEP 2012 - 00:03 CET](#)

La coincidencia entre el sobreseimiento de la causa penal abierta por el accidente de Spanair ocurrido en Barajas en 2008, en el que fallecieron 154 personas, y la polémica que enfrenta a las autoridades españolas con la aerolínea de bajo coste Ryanair, ha hecho aflorar incertidumbres sobre la seguridad aérea que deben ser despejadas con urgencia.

En el caso del accidente de Spanair, la Audiencia de Madrid ha exculpado a los dos mecánicos que atendieron una avería menor antes del fatídico vuelo, al acreditarse que esta no influyó en las causas del desplome. La investigación judicial ha establecido que el accidente se produjo por una combinación de error humano y fallo técnico. Los pilotos olvidaron desplegar los alerones que facilitan que el avión se eleve en el despegue y ese

olvido no fue advertido porque falló el mecanismo de alerta. No habiendo personas vivas a las que imputar ese error, queda por aclarar por qué falló el mecanismo de alerta y si deberían tomarse medidas al respecto, pues ese mismo fallo se ha producido otras veces en ese modelo de avión y ha sido además la causa de otro accidente en el que también murieron 154 personas.

En el caso de Ryanair, las autoridades irlandesas han certificado que la compañía cumple con las exigencias legales en cuanto a la cantidad de combustible con la que debe volar; pero el informe emitido, lejos de despejar las dudas, las aumenta, pues recomienda revisar esos mínimos. Se lo aconseja a la compañía, que en los últimos meses ha solicitado varias veces aterrizaje preferente o de emergencia por falta de combustible, pero también a las autoridades aeroportuarias españolas, puesto que algunos aeropuertos, como el de Barajas, sufren frecuentes situaciones de congestión aérea.

Ryanair alega que es objeto de una campaña de desprestigio por razones comerciales y asegura que sus vuelos no sufren más incidencias que los de otras compañías. Podría ser, pero no es evidente puesto que esos datos son confidenciales y solo los tienen las propias compañías. La seguridad de los ciudadanos debe estar por encima de los intereses económicos y las guerras comerciales. Deberían modificarse los límites sobre combustible y arbitrarse un sistema independiente y transparente que permita conocer el nivel de incidentes de cada compañía, para prevenir que alguna, por razones de ahorro, se sitúe en posiciones de riesgo.