

Diario de Avisos

LAS VÍCTIMAS DEL ACCIDENTE DE SPANAIR, AL CONSTITUCIONAL

octubre 8, 2012 | **TINERFE FUMERO** | Santa Cruz de Tenerife

La Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 no cesa en su empeño y mantendrá viva la batalla judicial para esclarecer los motivos que originaron el accidente de dicho avión de Spanair que se estrelló cuando pretendía despegar del aeropuerto de Barajas (Madrid) con rumbo a Gran Canaria aquel aciago 20 de agosto de 2008.

Así lo confirmó ayer en conversación con DIARIO DE AVISOS la presidenta de dicha asociación, Pilar Vera, quien anunció la decisión adoptada en la noche del pasado sábado por su junta directiva para recurrir el sobreseimiento libre dictado por la Audiencia provincial de Madrid. Según esta polémica decisión judicial, hecha pública el pasado día 20, las responsabilidades por el siniestro se limitan a los pilotos de la aeronave, fallecidos junto a otras 152 personas, 74 de los cuales residentes en Canarias.

La vía de Estrasburgo

En concreto, la nueva pugna en los juzgados pasa por la confirmación de un recurso de amparo al Tribunal Constitucional y, en caso de no ser estimado, “no dudaremos en acudir a Estrasburgo” anunció Vera, en referencia al Tribunal Europeo de Derechos Humanos, que es la máxima autoridad judicial para la garantía de los derechos humanos y libertades fundamentales en toda Europa.

“Nos han condenado de por vida pero hemos decidido seguir luchando”, detalló la presidenta de esta asociación, tía de una de las fallecidas en el accidente. Vera reconoció que los ánimos no son los mejores entre esta decena de personas “que lleva el peso de la asociación”. “La gente está muy mal, pero nos hemos animado en lo posible unos a otros y vamos a seguir adelante”.

Para Pilar Vera, esta guerra no es fácil porque “nos enfrentamos a multinacionales que

cuentan con recursos prácticamente infinitos, pero nuestra asociación ha sido un muro de contención contra los intentos de enterrar esta historia. Ya lo intentaron en su día argumentando que no encontraban peritos, pero lo impedimos. No hay dinero para pagar por lo que estamos pasando”.

Inseguridad de la aviación

“Lo peor de todo es que sabemos que volverá a ocurrir porque en España no hay inspectores capaces de frenar un avión e impedir que despegue, sino que la industria es la que manda en la Aviación Civil española”, denuncia la presidenta de la asociación de afectados, que recuerda que los mecánicos del vuelo JK 5022 “no sólo no arreglaron la avería sino que la agravaron”.

Como muestra de esta inseguridad, Vera recordó que a aquel avión de Spanair “le caducaba el permiso para volar el 22 de julio de 2008, fecha tope para tener que realizar una gran parada, que supone prácticamente desmantelar el aparato. Sin embargo, se prorrogó con los resultados por todos conocidos casi un mes después”.

“El fiscal me dijo que me fuera tranquila a Canadá”

Para Pilar Vera, presidenta de la Asociación de Afectados JK 5022, la actuación de la Administración de Justicia española ha dejado mucho que desear. “Mientras fuera del país se reconoce nuestro trabajo y se nos invita a Canadá a un congreso internacional sobre seguridad aérea, aquí se ha hecho lo posible por evitar que se investigue. La última me la hizo el fiscal de la Audiencia de Madrid, que me dijo que me fuera tranquila a Canadá porque no habría novedades, y justo se dictó el auto de sobreseimiento. Es lamentable”.

No son las únicas quejas de Vera al respecto, ya que también recuerda cómo “el abogado del Estado atacó a nuestro perito porque explicaba que siete de las víctimas habían muerto por culpa de la tardanza de las emergencias en llegar al lugar”.

Escándalo CIAIAC

Un informe de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) denunció en 2010 gravísimas irregularidades en la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC).



Demasiado lentos. Su informe sobre el accidente de Barajas en 2008 se entregó en 2011, pero el de su precedente -otro Spanair que en 2007 casi se estrella en Lanzarote- se acabó en 2009. Demasiado tarde.

Dudosa capacidad. Algunos investigadores con varios años en la CIAIAC no han recibido el curso básico de investigación de accidentes e incidentes, ni hay exámenes y ensayos de piezas o componentes de aeronaves, denuncia la OACI.

Informes inútiles. Su trabajo está condenado a la melancolía, dado que el Gobierno no sólo no está obligado a cumplir con sus recomendaciones de seguridad sino que ni siquiera tiene que contestar a los mismos.

No se trabaja. La mayoría de los incidentes graves vinculados con el tráfico aéreo no han generado una investigación por la CIAIAC.