

LOS DERECHOS DE LOS PASAJEROS DEL TRANSPORTE AÉREO

AVIACIÓN DIGITAL

Pilar Vera Palmes, Presidenta AVJK5022 y FIVAAF 1 diciembre, 20200 -Madrid-Las Palmas, SP.- Acceder a la web de la Agencia Española de Seguridad Aérea/Derechos de los Pasajeros es ver que la normativa aplicable a un pasajero aéreo es la comunitaria y de la OACI. Sin embargo, en España esos derechos no se cumplen, por cuanto que la judicatura sentencia con la aplicación orientativa del Baremo de Accidentes de Trafico que se hizo única y exclusivamente para hacer sostenible el parque automovilístico.

Aplicar ese Baremo a cualquier daño que se sufra fuera de lo que sea un accidente de circulación es además de profundamente injusto moralmente reprobable, al menos en el caso de los pasajeros del transporte aéreo que tienen normativa propia regulada tanto por la UE como por la OACI.

La evolución de derechos y obligaciones de los agentes implicados en la aviación civil internacional arranca en 1944 con el Convenio de Chicago que creó la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) y aunque las Víctimas han sido las grandes olvidadas, en 2001 publicó la Circular 285 que era un Manual sobre la Asistencia a Víctimas (que no se siguió en la gestión de la catástrofe del 20.8.2008) para sus más de 190 Estados Miembros, entre los que se incluye España. En 2010 con el impulso primero del ACVFG y de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias que presido, hemos conseguido que la 38 Asamblea aprobara el Documento 9998 y 9973, además de la presentación de otros WP en las Asambleas 39 y 40 celebrada en Septiembre de 2019, dedicados a los diferentes aspectos que rodean a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias.

El Convenio de Montreal de 1999 que unifica ciertas normas del transporte aéreo internacional, en su Art. 21 es bastante taxativo cuando regula que “un accidente aéreo por el mero hecho de producirse es responsabilidad de la Compañía Aérea y si se prueba que fue negligente, las indemnizaciones serán ilimitadas”, lo que en cierta manera se trasladó a la directiva comunitaria.

En ese sentido, las ‘Víctimas de Spanair’ miembros de la AVJK5022, no se rinden más de 12 años después, insisten en que la judicatura aplique lo que debe y no lo que por inercia ha hecho y sigue haciendo en la fase final de los procedimientos de las familias afectadas por la tragedia del vuelo JK5022.

Ningún País de Europa aplica un Baremo tan restrictivo como hace el nuestro desde tiempos inmemoriales beneficiando a una sola parte, limitando la reparación integral del daño causado al que tienen derecho las víctimas con arreglo a la normativa comunitaria, porque de ninguna manera se puede tratar igual lo que es manifiestamente distinto. En ese contexto no tienen más límites que aquellos que resulten de la valoración de la prueba obrante en el proceso.

La vulneración al derecho de un proceso justo, el esfuerzo probatorio llevado a cabo hasta ahora, la realidad del daño efectivamente sufrido ha sido desplazado, sin justificación objetiva alguna, por una previsión legal que es utilizada fuera del marco previsto por el legislador.

Por ello, hemos solicitado ante la Sala Primera del Tribunal Supremo, fase en la que se encuentra actualmente nuestro Recurso, que plantee una Cuestión Prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por entender que los órganos jurisdiccionales españoles han vulnerado - una vez más de tantas en las que hemos perdido la cuenta - el principio de primacía del derecho de la UE, al aplicar, para la determinación del daño sufrido, el conocido como “Baremo de Tráfico”.

La Asociación que lidero desde hace ya más de 11 años está considerada de “utilidad pública” por dedicar su actividad a favor del bien común, prueba de lo cual es la larga lista de normativas que hemos conseguido con mucho esfuerzo y que no existían en 2008 tanto a nivel interno como externo y se ha centrado en lograr justicia, verdad, reparación y memoria. Soy de Gran Canaria, residente en Madrid desde hace ya la friolera de 42 años, edad que tendría hoy mi recordada sobrina Ana, el avión es nuestra “guagua” para la movilidad entre y fuera de las Islas, en el Vuelo JK5022 murieron más de 80 canarios de origen o residencia, era imposible resignarnos a que el tiempo hiciera su trabajo sumergiendo a esta catástrofe en el olvido y que

nada cambiara. Como sociedad civil libre elegimos el peor camino posible, el más duro, incomprendido y probablemente hasta criticado por aquellos que quieren que pasemos página de una vez. Pero no lo haremos, no podemos hacerlo sin que hagamos el trabajo que no nos corresponde pero que el Estado nos obliga a hacer por su falta total de interés, apatía o porque se escudan en la “singularidad” de un siniestro aéreo.

He conocido otros Países en los que, cuando se producen catástrofes, los sistemas de seguridad se ponen del revés hasta encontrar las causas que las provocaron para corregirlas y hacerlos más seguros. Aquí no, aquí se persigue de un lado “silenciar al mensajero” y de otra, hacer como que no ha pasado nada hasta casi hacer creer a las familias afectadas que los 154 fallecidos no existieron.

Las comparecencias en la Comisión de Investigación en el Congreso de los Diputados han arrojado claridad sobre cómo se mezclaron las 2 investigaciones: Oficial que busca las causas, no responsables, para corregirlas en el sistema de seguridad de la aviación civil y que realiza la CIAIAC- Comisión Oficial de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, y Judicial que realizó el Juzgado de Instrucción No 11 de Madrid para depurar responsabilidades penales por la causación de 154 homicidios imprudentes y lesiones imprudentes en 18 supervivientes. Sin ningún pudor, el entonces Secretario de la CIAIAC se nombró asimismo Investigador-Jefe sin tener ninguna formación ni haber participado antes en una investigación ni siquiera de similar magnitud, además de reconocer que, aunque el Anexo 13 de la OACI obliga a mantener las investigaciones en paralelo pero sin cruzarse, en España no es así. Solo afirmar que la “independencia de la CIAIAC es la que es”, estremece de espanto a quienes hemos sufrido la pérdida de los nuestros, por nada, por nada de lo que debieron haber hecho mucho antes del 2008 para evitarla y de lo que no hicieron después, como también se ha demostrado en las investigaciones de la Comisión.

Esta cuestión de prejudicialidad que defendemos es otra demostración al servicio de la sociedad porque de conseguir que el Tribunal Supremo, si tan seguro está de que la aplicación del Baremo es la correcta entendemos que no tendrá ningún problema en elevarlo al Tribunal Superior de Justicia Europeo para que la respalde o por el contrario la desautorice, que es lo que estamos convencidos sucederá. Y si se consigue, beneficiará a cualquier ciudadano que tenga la desgracia de sufrir un daño - que no sea en accidente de tráfico - al que no se le aplicará el tan discutido Baremo que como queda claro solo beneficia a una de las partes en litigio, a la más fuerte. Lo mismo sucedió con la Banca y las “clausulas suelo”, es hora ya de que las Aseguradoras dediquen sus Pólizas de Seguro contratadas por las Compañías Aéreas a reparar el daño causado a las víctimas y no se amparen en ese Baremo que tanto les beneficia.

Los Magistrados de la Sala Primera del Tribunal Supremo tienen la palabra...El desprestigio solo se “cura” con credibilidad, es hora de recuperarla.

Por ellos... que están en Algún Lugar, siempre en nuestros corazones.