



MAPFRE NO SE AVERGÜENZA

TURAMA

Parece que este tipo de denuncias públicas están reservadas sólo a algunas páginas web, foros y pequeños blogs. Los grandes medios de comunicación no quieren entrar en enfrentamientos con los pesos pesados empresariales de este país, así que evitan hacer comentarios al respecto, a excepción de cada 20 de Agosto, fecha en la que se cumple otro aniversario de la tragedia de Barajas, que costó la vida a 154 personas y dejó heridas a otras 20.

Este próximo Verano harán 9 años desde aquel fatídico día en el que un MD-82 de la desaparecida SpanAir se desplomaba sobre la pista 36L del aeropuerto madrileño, nada más despegar. La causa penal, aquella que juzga responsabilidades, fue archivada por la Audiencia de Madrid, a pesar de haber solicitado el titular del Juzgado número 11 la apertura del correspondiente juicio oral, en el que se discutirían las causas por las cuales sobrevino el siniestro. Este sobreseimiento fue una resolución sin precedentes hasta la fecha y evitó el debate que debería de haber aclarado todo lo ocurrido ese día en el aeropuerto.

Todos los hechos acontecidos justo antes de la tragedia se llevaron a un segundo plano, de manera muy conveniente para Boeing, la propietaria de McDonnell Douglas desde el año 1997, que veía peligrar su reputación en una investigación que apuntaba a una serie de posibles negligencias por parte de los servicios de mantenimiento. Se concluyó el proceso indicando que se trataba de una responsabilidad exclusiva de los pilotos de la aeronave, la cual no estaba correctamente configurada para el despegue.

Nada más se habló sobre el fallo de la sonda RAT, que fue desactivada para evitar el error de lectura que estaba provocando, simplemente desconectando el relé que le suministraba energía eléctrica, lo que



provocó la caída del sistema TOWS, que avisa a los pilotos en el caso de mala configuración del avión antes del despegue, justo lo que ocurrió. Tampoco se comentó nada en relación con la denominada "Gran Parada" que tenía que haber hecho el avión siniestrado, término con el que se conoce a una revisión documental, mecánica y técnica necesaria para mantener la Certificación de Aeronavegabilidad. Esa revisión debería haberse producido a partir del día 22 de Julio del 2008, pero fue prorrogada automáticamente hasta el 22 de Agosto del 2008. El accidente ocurrió el día 20 de Agosto del 2008.

Lo que nunca se podrían haber pensado los familiares de las víctimas es que con el entierro de las mismas no sólo no iba a finalizar su pesadilla, sino más bien que iban a empezar un largo y doloroso calvario judicial provocado por el afán de la aseguradora Mapfre de minimizar al máximo las consecuencias económicas que le iba a suponer el accidente.

Parece mentira que aquellos que pagan millones de euros en publicidad para recordarnos una y otra vez su intención de cuidar a sus asegurados y velar por sus intereses cuando sufren algún tipo de siniestro, sean los mismos que, por otro lado, hacen lo que sea para que la vida ya truncada de aquellos que han sufrido la pérdida de un ser querido en un accidente del que no tienen la culpa, sea lo más miserable posible.

La estrategia

La estrategia judicial de Mapfre, desde el primer día, siempre ha sido la misma: tratar este asunto como si fuese un accidente de circulación. La razón de esta postura sólo obedece a criterios económicos, dado que en nuestro país las indemnizaciones derivadas de un accidente de tráfico están reguladas en un baremo aprobado a tal efecto, el cual indica exactamente qué cantidades corresponden abonar a las víctimas, dependiendo de la gravedad de sus lesiones, los días de curación (si la hay), menores a su cargo, ingresos anuales, etc.

Las víctimas y sus familiares, por contra, han defendido que este suceso no es comparable a un accidente de circulación, dado que un coche no es un avión, existe una responsabilidad clara de la compañía aérea y la aseguradora había comercializado, vendido y cobrado una póliza a la aerolínea con una responsabilidad civil valorada en 1.500 millones de dólares. Parece ridículo pensar que se exija ese tipo de seguro y, sin embargo, a la hora de ocurrir un accidente no se destina ni el 4% de ese importe a resarcir a las víctimas y familiares, si es que eso es posible de alguna manera.

Las partes perjudicadas siempre han solicitado que se aplique el Convenio de Montreal, nacido en la OACI, organismo dependiente de la ONU, que se traspuso en normativa comunitaria a través de diversos reglamentos europeos, tal y como se hace en otros países de la Unión.



El modus operandi

En cuanto se archivó la causa penal, se abrió la puerta para las correspondientes reclamaciones civiles, aquellas que determinan las cantidades compensatorias en concepto de indemnización que corresponde abonar a las víctimas o sus familiares. Mapfre puso en movimiento a toda su legión de abogados para contactar con los perjudicados, informándoles de que de no estar de acuerdo con los importes que se les estaban ofertando, basados en el baremo de circulación de automóviles, tendrían que luchar por sus intereses vía judicial, asumiendo todos los gastos que estos provocasen, además del tiempo que pasaría antes de que se fallasen las sentencias en cada caso concreto.

Efectivamente, Mapfre cumplió su palabra y comenzó a pleitear con todos aquellos que se negaron a someterse a sus criterios, retardando de todas la maneras legales posibles cada litigio y apelando aquellas sentencias que no le eran favorables, dilatando todavía más cada proceso.

La gran mayoría, abatidos y desesperados por el tiempo transcurrido sin poder poner un punto y final a esta trágica historia, decidieron abandonar su lucha y acabaron llegando a acuerdos con la



aseguradora. Sin embargo, algunos otros a día de hoy todavía siguen en el proceso de intentar deshacer el muro judicial que Mapfre levantó en sus vidas, y parece que finalmente se empieza a ver la luz al final del túnel.

La gran sorpresa

La sorpresa mayúscula saltó en un fallo de la Audiencia de Barcelona cuando Mapfre, siguiendo con su estrategia de apelar hasta los límites de lo posible todo aquello

que no se correspondía con sus intereses, recurrió una sentencia que le condenaba a abonar los intereses legales, desde el día del siniestro, a los familiares de una víctima mortal.

El Juez no sólo desestimó el recurso de la aseguradora, sino que además aumentó la indemnización a abonar señalando que el baremo utilizado para los accidentes de automóviles, a pesar de ser muy útil en esos casos, no era de aplicación en este tipo de asuntos. Con esta decisión se daba por fin la razón a lo que llevaban clamando las diferentes asociaciones de víctimas desde hace años.

Finalmente el Juez estimó la aplicación del reglamento comunitario de Abril de 2004 sobre los requisitos del seguro de las compañías aéreas y operadores respecto a la responsabilidad sobre los pasajeros, que establece una cantidad mínima a abonar de 250.000 euros por fallecido.

Hasta ese momento, se habían estado pagando una media aproximada de 150.000 euros por víctima, lo que lleva a la indiscutible conclusión de que Mapfre ha estado pleiteando, y sigue haciéndolo, desde hace casi 9 años para conseguir un ahorro aproximado de 100.000 euros por víctima.



Cabe ahora hacer una reflexión y pensar en las cantidades que esta aseguradora abona mensualmente, y de manera exclusiva, en conceptos de publicidad. No hace falta ser muy ducho en la materia para imaginar cuánto dinero se desembolsa en organizar grandes eventos, patrocinar a los mejores y más destacados deportistas nacionales e internacionales, campañas en televisión, internet, medios escritos.

La defensa

Mapfre siempre ha argumentado en su defensa que lo que se le solicitaba desde las distintas asociaciones de víctimas es poner a disposición de todos los perjudicados la cantidad indicada en la póliza en concepto de responsabilidad civil: 1.500 millones de dólares. Con esta cifra se le requería abonar todos los gastos derivados del siniestro, como el rescate de los perjudicados, las indemnizaciones por daños a terceros, el pago de la aeronave accidentada, repatriaciones, gastos médicos, etc, y repartir el monto restante entre las víctimas y sus familiares, lo que supondría una cantidad cercana a los 3 millones de euros por fallecido. La aseguradora, en ningún caso, estaba dispuesta a esto.

En Turama no somos juristas, afortunadamente, ni queremos serlo, y podríamos llegar a entender la posición de ambas partes si, como en el caso de la Audiencia de Barcelona, se hubiese llegado a un arreglo intermedio que satisficiera a todos los implicados, en la medida de lo posible. Lo que nunca llegaremos a entender es el empeñamiento a imponer una discutible tesis por parte de una empresa española, que presume de ser la número uno de su sector, sobre un colectivo de personas que están pasando por un trance tan doloroso como este.

Dado que, afortunadamente, un caso de este tipo ocurre de manera excepcional, parece más sensato pensar que la mejor publicidad que se puede hacer es ayudar a las víctimas y sus familiares a cerrar definitivamente la herida, y no someterlos a una inseguridad constante obligándolos a acudir a los tribunales de manera indefinida para intentar hacer valer sus derechos.

No nos cabe en la cabeza que una compañía de tal magnitud, que supuestamente se preocupa de sus asegurados y vela por sus clientes, a la hora de la verdad se niegue incluso a debatir públicamente en televisión este asunto con los representantes de los afectados, como recientemente ha acontecido.

Independientemente de todo esto, nos acercamos al noveno aniversario de los hechos, y creemos que ya ha pasado el tiempo más que suficiente para dejar descansar a aquellos que perdieron la vida en el accidente, y a sus familiares