



Policías nacionales recogen bolsas con efectos personales en el lugar del siniestro. / CRISTÓBAL MANUEL

## El juez investigará si hay 80 homicidios imprudentes

La justicia designará a peritos para determinar las causas

JOSÉ ANTONIO HERNÁNDEZ  
 Madrid

Ochenta muertos y 130 heridos. ¿Y ahora qué? ¿Quién responde de la tragedia? Desde una perspectiva jurídica, el accidente de Santiago va a tener un tratamiento judicial similar, aunque con sus peculiaridades, a otras grandes catástrofes ocurridas en España. Por ejemplo, a la del avión de Spanair que se estrelló en Barajas hace cinco años (154 muertos y 18 supervivientes).

Ya hay un juez al frente de la investigación. Su misión será despejar las siguientes incógnitas: ¿Qué ha pasado? ¿Por qué? ¿Quiénes son las víctimas? ¿Qué daños o secuelas han sufrido? ¿Quién es el culpable? ¿El maquinista? ¿Fue un fallo del tren y, por extensión, de su dueño, Renfe? ¿De la infraestructura férrea y, por extensión, de Adif? Este tipo de siniestros no suelen tener una única causa, sino una concatenación de ellas, y el fallo humano también tiene su protagonismo. Pero no todo.

Por ello, lo primero que tratará de deslindar el juez es si hay responsabilidad penal, delitos, y quién o quiénes (en plural) son los autores. Las instituciones no delinquen, si sus responsables. Lo primero que hará el juez (aparte de tomar declaración a los maquinistas, supervivientes y testigos) es pedir informes periciales que le ofrezcan una visión científica de lo ocurrido.

En el caso de Spanair, hubo distintos informes. Y todos ellos apuntaron que la causa de la tragedia fue un despiste de los pilotos: se les olvidó desplegar los *flaps* y los *slats* (esos pequeños alerones que llevan los aviones en las alas) y el avión apenas se elevó y se estrelló al final de la pista. Es decir, hubo un claro

error humano. Pero los culpables de ese despiste, los pilotos, habían muerto, lo que extingue la responsabilidad penal. No obstante, las pesquisas revelaron que la alarma que debió alertar a los pilotos de su olvido no les avisó. La investigación se centró, pues, en determinar si ese fallo de la alarma tenía relación con una avería recurrente que había tenido el avión en los días anteriores. Y que era la misma que media hora antes de estrellarse en Barajas habían detectado los pilotos y el

En este tipo de catástrofes suele haber más de una causa

Si se determina un culpable, deberá responder penal y civilmente

motivo por el que regresaron al hangar desde la cabecera de pista para que se analizase por los mecánicos el calentamiento injustificado de una sonda. El juez imputó a dos mecánicos y les atribuyó 145 homicidios por imprudencia (los fallecidos) y 18 delitos de lesiones (los supervivientes). Creyó que la avería de la sonda originó que no sonara la alarma. Pero las investigaciones posteriores descartaron ese nexo, y por ello la Audiencia de Madrid exculpó a los mecánicos, archivó el proceso penal del caso y dirigió a los afectados a la vía civil para que pleiteasen las indemnizaciones. Y en esa fase, cinco años después, está ahora la tragedia del accidente del Spanair.

El caso del tren de Santiago es diferente. Aquí, los maquinistas han sobrevivido. Si el juez, asesorado por los peritos, entendiese que la causa del siniestro es un exceso de velocidad atribuible a los pilotos puede imputarles 80 delitos de homicidio por imprudencia (por cada una de las víctimas) y otros 130 de lesiones (los heridos). Dando por hecho, lógicamente, que no hubo intencionalidad de producir daño.

Si se determinara que también en este caso se produjo un despiste, achacable a los maquinistas, serían estos los que responderían penal y civilmente del accidente. Incluso con sus patrimonios. Pero existe la responsabilidad civil subsidiaria, de la que, en su caso, respondería Renfe, como empleador del maquinista y propietario del convoy. Pero también puede que haya una suma de responsabilidades; por ejemplo, que al despiste se sumara alguna deficiencia en el tren o la infraestructura y que fuera posible identificar al o los responsables. Las variables son muchas.

Renfe, como las compañías aéreas, tiene sus propias aseguradoras, y estas, a su vez, sus reaseguradoras para indemnizar ante tragedias de este tipo. A priori, la ley que fija las indemnizaciones en estos siniestros es la misma que fija anualmente los baremos para los accidentes de tráfico (en torno a 120.000 euros por fallecido, aunque se tienen en cuenta otros factores de corrección: hijos, cargas o lucro cesante, que obligan a individualizar los casos a la hora de determinar un resarcimiento). La última palabra la tienen los jueces para aquellas víctimas y sus familiares que no estén de acuerdo con las indemnizaciones que les ofrezcan las aseguradoras, normalmente a través de acuerdos extrajudiciales.