

JUICIO

Los peritos de Nimes rectifican y dicen que el chófer descansó

La tragedia, que se saldó con 22 vidas, motivó la obligatoriedad del cinturón de seguridad en los autocares que se aplicará en el 2003

M. J. S./ EFE

La defensa del conductor alicantino y los dos propietarios del autocar juzgados en Nimes por un accidente de tráfico, que se saldó con la muerte de 22 personas y 30 heridos en julio del 95, promovió ayer que los peritos admitiesen que existía un error de cálculo en sus informes y que reconociesen que el chófer cumplió con el horario de descanso legal cuando se produjo el siniestro, según informó ayer el abogado Francisco Ruiz Marco.

Los nuevos datos acreditan que el conductor cumplió con las exigencias del reglamento

che no llevaba al volante 16 horas seguidas, sino cerca de cuatro horas, según se ha acreditado en la vista oral.

Ruiz Marco indicó también que uno de los peritos expuso que el alto número de víctimas se debió a que 21 viajeros se encontraban en la parte superior del autobús que constaba de dos plantas sin que ninguno llevara cinturón de seguridad al no ser exigible a los autocares. Precisamente, fue esta tragedia la que impulsó un cambio en el reglamento que aprobó la Comisión Europea y que entrará en vigor en el 2003 obligando al uso de este elemento en los autocares.

Para Ruiz Marco, son elementos fundamentales de la defensa el hecho que haya quedado demostrado que los dos empresarios alicantinos no manipulasen el limitador de velocidad ni el cronómetro, además de que el



El letrado Francisco Ruiz Marco en una imagen de archivo

RAFA ARJONES

i TESTIMONIOS

Declaran viajeros que sobrevivieron al accidente

■ Los testimonios de algunos de los viajeros del autobús alicantino que chocó contra un camión en el sureste francés, en julio de 1995, causando 22 muertos y 30 heridos, marcaron ayer la tercera jornada del juicio.

Todos los testimonios de los viajeros señalan al conductor del autobús que recorría diariamente la línea Alicante-Amsterdam, Salvador Reche Sánchez, como responsable directo del accidente.

Uno de los heridos, una joven que perdió un brazo en el choque, explicó que el Sánchez conducía dando frenazos y que llegó a sentir miedo.

Otra superviviente, una viajera que resultó ilesa, lamentó que el conductor del autobús no hubiese respetado los ritmos de descanso previstos por la normativa europea.

La admisión de este error, que reconocieron tras consultar de nuevo sus notas, da un nuevo giro al juicio al dejar en entredicho la falta de reflejos del chófer que se ha mantenido hasta ahora causada por la falta de descanso, explicó el letrado alicantino. Según estos nuevos datos, Salvador Re-

cronotacógrafo, además de que el conductor cumpliera con sus descansos reglamentarios.

Según informa Efe, uno de los expertos que presentó su informe ante el Tribunal, Philippe Girardot, los conductores de este autobús de dos pisos de la empresa Monllor cometieron 524 infracciones entre los meses de

junio y julio de 1995, algunas de ellas tras el accidente.

Otro experto, Pierre Botto, afirmó que el volantazo con el que Sánchez quiso evitar el choque cuando descubrió su excesiva proximidad con el remolque del camión que había comenzado a adelantar, prueba que estaba en

un estado de vigilancia limitada.

Junto con Salvador Sánchez comparecen acusados de homicidio y heridas involuntarias, infracciones a la legislación sobre los transportes y al código de carreteras los dos máximos responsables de la empresa Monllor, su propietario, Juan Miguel Monllor

Lillo, y su administrador, Vicente Pico-García. El fiscal podría pedir penas de hasta dos años de prisión para cada uno de los acusados.

El juicio está previsto que continúe mañana con la exposición de los informes de la acusación y de la defensa.