



27 octubre, 2016

ENTREVISTA A LA ASOCIACIÓN DE AFECTADOS DEL VUELO JK5022

PRAVDA INTERNACIONAL

Una vez apagados los focos y desvanecida la avalancha de grandes medios de comunicación que se acercan de manera superficial y efectista a algunos aniversarios de grandes tragedias humanas como la del accidente del vuelo de Spanair JK5022, Pravda Internacional se acerca a la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 (AVJK5022) para ahondar en las causas reales de este y otros accidentes aéreos y conocer en qué situación se encuentra su lucha. Nos atiende su presidenta Pilar Vera:

Pravda Internacional: Han declarado que *“tenemos la sospecha de que los que permitieron que se estrellase siguen gestionando el transporte en España”*. ¿Quiénes fueron los primeros responsables de este accidente?

Pilar Vera: Un accidente no se produce sólo por una causa, sino por una Cadena de Errores previos donde el último eslabón de la cadena son los pilotos. James Reason, experto en el error humano, dice que los accidentes *“se inician en las decisiones que se toman en los más altos niveles de la Administración”*. Hay una fecha: 22 de Julio de 2008: se prorroga el certificado de aeronavegabilidad del avión MD-82 a pesar que le correspondía una revisión completa: documental y técnica, SIN INSPECCIONAR POR FALTA DE TIEMPO. No ha cambiado nada en este sentido desde 2.008.

“se prorroga el certificado de aeronavegabilidad del avión MD-82 a pesar que le correspondía una revisión completa: documental y técnica, SIN INSPECCIONAR POR FALTA DE TIEMPO”

PI: ¿Por qué creen que la Comisión de Investigación ocultó persistentemente el fallo del Relé 2.5, a pesar del antecedente de Detroit y Lanzarote y, a pesar de la insistencia del jefe de operaciones de Mapjet, James W. Hudspeth, en avisarles *“que podía pasar lo del MD”*? ¿Por qué cree que no hicieron nada?

PV: La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) es un órgano creado antes de la Constitución Española de 1978, está obsoleto, falto de credibilidad y sus Informes se distinguen sistemáticamente por *“echarle la culpa al muerto-piloto”*, no ha evolucionado de la misma manera que lo ha hecho la aviación comercial en España y en el mundo. Es oscuro y opaco, desconocemos por qué no tuvieron el valor de denunciar las causas - para corregirlas en el sistema que es su única finalidad - que provocaron la muerte de 154 personas y lesiones en 18 supervivientes, pero lo que está claro es que la sensación que tenemos es de que NO ES INDEPENDIENTE, tal vez ahí esté la respuesta.

PI: ¿Considera que a pesar de que se repiten accidentes evitables no se han tomado las decisiones necesarias para evitarlos?

PV: Como Presidenta de la AVJK5022 me he implicado en los 7 años que llevo liderando esta lucha, en todo aquello que ha sido posible crear, modificar, tanto dentro como fuera de España: asistencia a víctimas, derechos de los pasajeros, protección de las víctimas, etc.... Incluso entregué hace ya 2 años al Ministerio de Fomento y a los agentes del sector aéreo en España un Proyecto para la creación de un Órgano Multimodal de investigación y prevención de accidentes en España que sustituya a la denostada CIAIAC... Parecía que iba a tenerse en cuenta pero la nefasta sorpresa de la renovación en Junio de este año del Pleno de la CIAIAC por otros 6 años, alejó toda duda de que no había voluntad alguna por situarla en el ámbito del rigor, confianza y crédito de la ciudadanía.... Nombrar Presidente de esa Comisión a un Directivo jubilado de Airbus en España no es garantía de independencia como tampoco lo son sus compañeros elegidos con criterios meramente políticos y no técnicos.

PI: Los grandes medios de comunicación y autoridades suelen señalar un fallo humano o técnico como primera causa de los accidentes de aviación. Sin embargo, como usted ha señalado al principio, James Reason dice que “las fallas de equipo o los errores operacionales (...) son consecuencia tardía de decisiones tomadas a los más altos niveles del sistema”. ¿Cuáles fueron esas decisiones en el caso del JK5022?

PV: El segundo error relevante es el propio 20 de Agosto de 2008: el piloto en cabecera de pista regresa al parking porque la sonda de temperatura RAT está en 99 grados, se pone en manos de los Técnicos de la Compañía y éstos después de intentar enfriar la sonda con hielo - sobrecogen las voces de la caja negra que se hicieron públicas - simplemente desconectan el disyuntor que da soporte a otros servicios del avión, entre ellos al TOWS que es la alarma que hubiera avisado a los pilotos de que el avión estaba mal configurado al intentar el despegue, lo hubieran abortado y no hubiera pasado nada.



Relé 2.5 que falló y que impidió transmitir la señal TOWS para advertir a los pilotos que el avión no estaba configurado para despegar

Y luego el lugar donde se estrelló dentro del Aeropuerto de Barajas que multiplicó los daños por el terreno, el terraplén, el río, etc...

PI: ¿Tienen conocimiento de otros accidentes de aviación posteriores provocados por ese tipo de “decisiones a altos niveles”? ¿Por ejemplo en el Airbus A320 de Egyptair que se estrelló en el Mediterráneo en mayo de este año, donde el avión se vio obligado a dar media vuelta

y a aterrizar de emergencia hasta 3 veces?

PV: Los MD-82-83, son aviones con muchos accidentes... El 24 de Julio de 2014 se estrelló el Vuelo AH5017 de la Cía Swiftair en Malí ha sido uno de los últimos MD siniestrados. EASA obligó a Airbus a la revisión de las sondas externas de temperatura de los Airbus 319, 320, 321, 330, etc..., después de lo ocurrido en Noviembre de 2014 con un A-319 que iba de Bilbao a Dusseldorf... Las cuestiones económicas son determinantes en la aviación y a veces se esconden detrás de los accidentes. Respecto al Airbus-320 de Egyptair, la causa parece ser otro elemento “novedoso” en la aviación como es el terrorismo, pues fue reivindicado por un grupo armado.

La sección sindical del SEPLA en Spanair mencionó la mañana del 20 de agosto de 2008 “la presión que estaban viviendo todos porque tenían un ERE en ciernes...”

PI: La sección sindical del SEPLA en Spanair mencionó la mañana del 20 de agosto de 2008 “la presión que estaban viviendo todos porque tenían un ERE en ciernes...”. Pilotos amenazados con ser despedidos por negarse a volar cuando no se dan las garantías. ¿Qué tipo de sociedad puede impedir poner a pilotos, mecánicos,... y los trabajadores de los aeropuertos en general, en esa disyuntiva de elegir entre conservar el empleo y la seguridad colectiva?

PV: Los usuarios del avión creen firmemente que es el medio más seguro para viajar, pero las estadísticas las rompen las muertes que producen los accidentes. Las presiones son reales y fían a la probabilidad de las estadísticas llegar a o no a destino. La AVJK5022 lucha por implantar una cultura preventiva de seguridad aérea en los usuarios del avión, donde el precio del billete no sea el único criterio para volar. Una sociedad que da la espalda a una tragedia como la del JK5022, negando un juicio que depurara

responsabilidades, es un pueblo que está condenado a repetirlo: sin justicia no habrá paz para las familias de las víctimas agrupadas en la Asociación que sigue más de 8 años después luchando por lograr verdad y justicia.

PI: ¿Qué libertad de expresión considera que existe en esta sociedad cuando pilotos de Spanair declinan participar en el documental por miedo a perder su puesto de trabajo a pesar de que supondría un “alivio personal”? ¿Hasta el punto de considerarlo un “suicidio profesional”?

“La libertad de expresión no existe para el ser humano cuando está en juego el medio para ganarse la vida”

PV: La libertad de expresión no existe para el ser humano cuando está en juego el medio para ganarse la vida. Algunos años después, cuando el caso está cerrado judicialmente, se han acercado a hablarnos de lo que ocurría, tal vez por limpiar su conciencia... La gestión de los 2 empresarios que vendieron Spanair a SAS la compañía escandinava, Gerardo Diaz Ferrán y Gonzalo Pascual, fue nefasta, el deterioro de la compañía, de la seguridad operativa, etc..., condujo a la catástrofe: era cuestión de tiempo que se produjera y el vaticinio de los que alertaban de lo que podía ocurrir de seguirse por ese sendero de peligro, se cumplió. Aquí fallaron todos: gestores, profesionales, compañía aérea, regulador, operador, etc.. Los pasajeros y tripulantes del JK5022 pagaron con su vida todos esos errores, condenando a sus familias, las que nos negamos a que ésta tragedia quede sin aclarar y que seguimos en la Asociación, a vivir sin paz.

PI: ¿Ven paralelismos con los accidentes de otros transportes respecto a las causas y al posterior tratamiento de accidentes como los del metro de Valencia, o el tren Alvia de Santiago? ¿Tienen algún tipo de contacto o colaboración con los afectados de dichos accidentes u otros?.

PV: Las 3 grandes tragedias del transporte que ha habido en España con más de 500 víctimas: Metro de Valencia en 2006, JK5022-Spanair en 2008 y Alvia-Angrois en 2014, tienen un perfil similar: falta de independencia en las investigaciones, negación de la realidad y de las causas que los provocaron con lo que no las corrigen, ocultación de pruebas en los primeros momentos de los accidentes que hacen casi imposible a las familias obtener justicia, etc...

Mantenemos contacto con ellos y también con la Asociación del Yak-42 y con Isabel de la Fuente, madre de Cristina Arce de la Tragedia del Madrid-Arena, con el fin de unirnos en una Red de Víctimas Españolas... Pero también se acercan a la AVJK5022 familias de otras tragedias: Mali-2014, SAR-Gran Canaria-2014, Alcorisa-Teruel, La Peza-Granada, Almería, Avión medicalizado de Santiago, etc.... Todos con la misma sensación de falta de verdad y justicia, así como de falta de independencia en las investigaciones oficiales.

PI: ¿Cuál ha sido el tratamiento de la Justicia española respecto al caso?

“La Justicia no está ni se la espera (...) Llegamos hasta el Tribunal Constitucional, Tribunal de Derechos “Inhumanos” en Europa, pero todos sin excepción ni siquiera admitieron a trámite nuestra demanda”

PV: La Justicia no está ni se la espera: nos negó después de una lucha infernal impropia de víctimas del sistema, un juicio que hubiera aclarado las causas y depurado responsabilidades. La Audiencia Provincial de Madrid archivó el caso en sobreseimiento libre, en una decisión que sorprendió a todos: profesionales, familias, etc..., porque lo hizo apartándose de su propia doctrina: cuando hay indicios hay que juzgar, pero no lo hizo: demasiados intereses en la mayor catástrofe aérea de los últimos 31 años en España. Llegamos hasta el Tribunal Constitucional, Tribunal de Derechos “Inhumanos” en Europa, pero todos sin excepción ni siquiera admitieron a trámite nuestra demanda basada en la falta total de tutela judicial, en desigualdad de trato ante la ley, etc...

PI: ¿Cuál es el tratamiento de los grandes medios de comunicación masivos respecto al accidente y a su asociación?

PV: Los medios de comunicación llenaron horas de televisión y radio, páginas enteras diarias en un 20 de Agosto de 2008 donde España estaba de vacaciones, pero se han ido olvidando de lo que supuso. Quedan los ecos de los aniversarios que siguen ocupando, a nivel general, una mínima reseña en páginas interiores de la prensa escrita, en ráfagas de segundos en las radios y lo mismo en algunas televisiones, aunque siempre hay excepciones, afortunadamente. Tampoco ningún periodista especializado en transporte aéreo ha asumido - como si ha ocurrido con otros accidentes - colaborar con la AVJK5022 en la publicación de nuevas evidencias.

PI: ¿Y el tratamiento político?

“el día 21 pasaron por IFEMA un rosario de autoridades encabezadas por los Reyes – eméritos y actuales – que luego han desaparecido”

PV: Respecto al tratamiento político fue nulo: el día 21 pasaron por IFEMA un rosario de autoridades encabezadas por los Reyes - eméritos y actuales - que luego han desaparecido de la misma manera que se apagaron las luces de esta tragedia que la sociedad en general considera amortizada. Ni siquiera hemos logrado que nos reciban después de 2 peticiones de audiencia a cada uno en momentos clave de las investigaciones.

En España sólo existe un tipo de víctima que después de 30 años han logrado un estatus social que todas las demás sin excepción ni tenemos ni probablemente lograremos nunca. Cada año se hace un homenaje en el Congreso de los Diputados donde siempre son el mismo colectivo, cuando el Jefe de Estado o de Gobierno aparece con víctimas, son también las mismas. Somos solidarios con su causa, faltaría más, pero no podemos evitar sentirnos discriminados con el desigual trato que nos dan a todos los demás.



PI: ¿En qué punto se encuentra hoy la investigación? ¿Qué respuesta han recibido desde el Parlamento Europeo?

La investigación judicial cerrada y las 2 denuncias que hemos puesto inadmitidas en Europa. Un accidente aéreo es un conglomerado de intereses de tal magnitud que es prácticamente imposible hacerle frente, aunque hay algo con lo que no cuentan: la firme voluntad de las familias asociadas en la AVJK5022 de no desfallecer en el objetivo de lograr verdad y justicia, por muchas derrotas que suframos y por mucho que se empeñen en ponerlo imposible.

PI: ¿De qué manera sería más seguro volar en avión y en otros transportes colectivos en general?

“en la mayoría de los casos, prima la cuestión económica por encima de la vida humana”

PV: Con que se cumplieran los procedimientos de seguridad sería suficiente, pero en la mayoría de los casos, prima la cuestión económica por encima de la vida humana lo que resulta inadmisibles. Solo implantando una cultura preventiva de seguridad en el transporte y seguida por el usuario será posible evitar accidentes en el futuro.

Todos los ciudadanos creemos que el Estado nos va a proteger pero no es así y sólo cuando sufres una catástrofe de la magnitud de la del Vuelo JK5022: 154 fallecidos y lesiones en 18 supervivientes, te das cuenta que también te están condenando a batallar de por vida buscando verdad y justicia. Las víctimas fallecieron pero las familias también somos víctimas de un sistema estatal injusto y cobarde: no sólo no dan respuesta a las necesidades de verdad y justicia sino que por no evidenciarlas no las corrigen y condenan a los siguientes que inocentemente tengan la desgracia de sufrirla por el mero hecho de subirse a un avión.

PI: ¿Quiere añadir algo más?

PV: La Tragedia del Vuelo JK5022 ha sido la causa de que se haya creado la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, en unión de 2 Asociaciones de Víctimas de Alemania y Pakistán, de la que también soy Presidenta y que sido reconocida por la OACI - Agencia de la ONU encargada de la normativa de aviación civil - por primera vez en sus 72 años de historia como Organización Internacional invitada a participar en sus eventos. En ese sentido hemos asistido a la pasada 39 Asamblea General de la OACI en la que hemos presentado 3 Notas de Estudio relativas a asistencia a víctimas y familias de accidentes aéreos, a que se elabore una Guía con requisitos de independencia para las Autoridades de Investigación Oficial de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y otro relativo a la creación de una Base de Datos de Recomendaciones de Seguridad de carácter global en la OACI que comenzará a funcionar en su web en Enero de 2017. Cada una de estas 3 notas de estudio obedece a una experiencia personal tras el 20.8.2008: la primera respecto a la gestión de la tragedia que puede definirse con una palabra: caos, la segunda respecto a la falta de independencia en las investigaciones oficiales de accidentes e incidentes de aviación civil y la tercera porque si hubiera existido en 2008 y se hubieran



seguido en España, las recomendaciones de seguridad emitidas por la FAA (Administración Federal de Aviación) americana sobre el Accidente de otro MD-82 en el Aeropuerto de Detroit en 1987, el Vuelo 255 de Northwest Airlines que se estrelló al intentar el despegue y que provocó 154 muertos y 1 niña que sobrevivió, probablemente no hubiera sucedido el nuestro.

“Hemos hecho un trabajo en España que no nos corresponde”

Hemos hecho un trabajo en España que no nos corresponde: el último accidente aéreo fue en 1985 (Monte Oiz-Bilbao-19.2.1985-148 fallecidos-Vuelo IB-610) y el nuestro en 2008: no se había hecho absolutamente nada respecto a la asistencia a víctimas de un accidente aéreo y por eso la gestión de la emergencia en nuestro caso fue errática, caótica y sujeta a la imprevisión.

¿Qué hacer? Mirar para otro lado y no hacer nada o intentar que no se reprodujera con otras familias y víctimas el trato indigno que nos dieron a nosotros. Primero en Europa con el RE 996/2010 donde logramos que se introdujeran 3 cuestiones no previstas entonces:

- 1) Que la lista de pasajeros se diera a las familias como máximo a las 2 horas después de producido el accidente.
- 2) Que la información causal se dieran a las familias primero antes de hacerse pública y
- 3) Que todos los países miembros de la UE tuvieran un Plan de Asistencia a Víctimas.

En paralelo y unidos con la ACVFA (Asociación de Víctimas Norteamericana) empezamos a trabajar en la OACI por actualizar la Circular 285 publicada en el año 2001, que contenía una Guía Orientadora de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos que en nuestro País NO SE SIGUIÓ por causas que desconocemos. Logramos después de más de 3 años de ímprobos esfuerzos que el Consejo del 1.3.2013 primero y la 38 Asamblea General de la OACI después aprobara los Documentos 9998 que contiene la Política de Asistencia a Víctimas y sus Familias y el 9973 que contiene una Guía Orientadora específica y práctica de asistencia a víctimas.

El 3.8.2013 el Consejo de Ministros aprobó el RD 632/2013 de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias del que se deriva un Protocolo de Coordinación de los Servicios del Estado (hasta su publicación en 2014 no se contemplaba un evento catastrófico como es un accidente aéreo por Protección Civil con las peculiaridades que tiene al producirse en un recinto cerrado como es un Aeropuerto) y un [folleto informativo oficial que fue elaborado por la AVJK5022](#) a la que se le agradece su participación en cada uno de esos documentos.

La culminación ha sido la creación de la [FIVAAF](#) (Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias) como Organización Internacional.

El resumen de todo esto es que HEMOS EXTRAIDO DE NUESTRA TRAGEDIA EL CONOCIMIENTO PARA LA SEGURIDAD DE TODOS, sin saberlo estábamos haciendo lo mismo que la NTSB de USA que ha cumplido 20 años en este 2016 y que tiene un lema similar y que participa en más del 80% de las investigaciones de accidentes aéreos en el mundo.

Todo cuanto hago al frente de la AVJK5022 tiene un objetivo prioritario: poner el conocimiento adquirido, la experiencia vital sufrida y nuestra propia actividad al servicio del bien común. La AVJK5022 está considerada desde el 5.3.2013 de “utilidad pública” por dedicar su actividad al servicio de la sociedad en general y de los usuarios del transporte aéreo en general.