

# AVJK5022-FIVAAF en la 39 Asamblea General de la OACI

*Pilar Vera Palmés. Presidenta AVJK5022 y de FIVAAF*

La 39 Asamblea General de la OACI celebrada en Montreal desde el 27 de septiembre al 7 de octubre, ha supuesto para la FIVAAF que presido, la ocasión para demostrar que el trabajo que venimos realizando desde la AVJK5022 en nuestro país y a nivel europeo, se ha trasladado al plano internacional, con la firme convicción de hacer oír la voz, por primera vez en sus 72 años de historia, de las víctimas y familias de accidentes aéreos. En ese sentido, ha sido un hito no solo mi intervención ante el Comité Ejecutivo y la Comisión Técnica de la Asamblea para defender las 3 Notas de Estudio que se sintetizan más abajo, sino también su admisión y aprobación posterior. Cada una de ellas tiene su origen en la Tragedia del Vuelo JK5022 del 20.8.2008 y me explicaré:

**WP-270 presentado al Comité Ejecutivo el Viernes 30 de septiembre sobre la Política de la OACI de Asistencia a Víctimas y sus Familiares**, es la culminación del largo recorrido emprendido en 2010 cuando me propuse dar a conocer la Circular 285 vigente desde 2001 y que por razones desconocidas no se siguió en la gestión y asistencia a las víctimas, supervivientes y familias del Vuelo JK5022. El objetivo en su 10º Aniversario de vigencia – 2001-2011 – fue lograr que se convirtiera en norma de obligado cumplimiento en los Estados que forman parte de OACI y después de diferentes etapas en su tramitación que culminaron con su aprobación por el Consejo el 1.3.2013 y posterior refrendo por la 38 Asamblea General de la OACI, en ésta 39 Asamblea era natural que se solicitara que se inste al Consejo a:

- 1) Elevar el rango de la Recomendación 8.46 del Anexo 9 adoptándola como norma internacional y
- 2) Incluir en el Plan de Auditorías (USOAP) de la OACI formulaciones que permitan la comprobación del cumplimiento de cada uno de los Estados respecto a la Recomendación 8.46.

Con voz firme pero emocionada, entre otras cuestiones, manifesté a la comunidad internacional presente en OACI que invertir en seguridad aérea es también aceptar el enfoque humano que aporta la Federación Internacional de Víctimas a través de su conocimiento y experiencia nacidos de la catástrofe aérea padecida por sus miembros: sólo las 3 Asociaciones Fundadoras: AVJK5022=154 fallecidos y 18 supervivientes, HIOP-447=228 fallecidos y ACAA-282=152 fallecidos, representan a más de 600 víctimas, en su memoria y en la de todos los fallecidos en accidentes aéreos, les pedí su apoyo.

**WP-271 – presentado en la Comisión Técnica del sábado 1 de Octubre, sobre ASEGURAMIENTO DE LA INDEPENDENCIA EN LAS COMISIONES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES:** De todos es sabido la larga y titánica lucha que mantiene la AVJK5022 por lograr en España un “órgano multimodal de investigación y prevención de accidentes aéreos”, asumiendo una responsabilidad ante la historia de la aviación en nuestro país que difícilmente puede ser entendida por quién no ha sufrido el Informe Oficial A32/2008 de la denostada CIAIAC sobre la catástrofe del 20.8.2008: 154 fallecidos, lesiones en 18 supervivientes y sus familias, clamamos verdad y justicia. Pero no sólo por la memoria de los nuestros, sino también para conseguir que se corrijan en el sistema las causas que siguen latentes y que la provocaron. La página 18 del citado Informe Oficial en su segundo párrafo es la prueba evidente de esta afirmación: AESA no tiene un Cuerpo de Inspectores en plantilla, continúa con el sistema “heredado” de la DGAC. En este WP 271 se invita a la Asamblea a:

- a) Instar a los Estados Miembros a constituir las comisiones de investigación de accidentes.
- b) Instar a los Estados Miembros que aseguren la independencia de las comisiones de investigación.
- c) Instar al Consejo de la OACI a que elabore criterios para cualificar la independencia de las Comisiones de Investigación de Accidentes y,
- d) Instar al Consejo de la OACI para que las Auditorías del USOAP identifiquen el cumplimiento tanto de la existencia de las comisiones de investigación de accidentes como de su independencia.

**WP-272 – presentado ante la Comisión Técnica el sábado 1 de Octubre para la creación de una BASE DE DATOS/REPOSITORIO DE TODAS LAS RECOMENDACIONES DE LAS INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES, INCLUIDAS AQUELLAS DIRIGIDAS A OACI:** Imposible olvidar el accidente de 1987 en Detroit: un MD-82, 154 muertos, 1 superviviente... La FAA norteamericana recomendó que se probara el TOWS (alarma que avisa a los pilotos de mala configuración del avión) antes de cada vuelo. En España, si llegó no se enteraron porque sólo se probaba antes del primer vuelo de cada día. El 20 de agosto de 2008 en el MD-82 “Sumbreeze” el TOWS no funcionó, de haberlo hecho hubiera avisado a los pilotos de la incorrecta configuración del avión y con toda seguridad, hubieran abortado el despegue y no se hubiera producido el desastre que ha marcado nuestras vidas para siempre.



Foto: OACI

Esa Base de Datos llega tarde para nosotros pero con su creación a partir de enero de 2017 en la web de la OACI, estoy convencida que se salvarán muchas vidas, objetivo primordial en el trabajo que realizamos desde AVJK5022 y FIVAAF. En este WP-272, se invita a la Asamblea a que inste al Consejo a:

- a) Crear una Base de Datos con Recomendaciones de carácter global, incluyendo aquellas que no vayan dirigidas a la OACI y
- b) Considerar una Enmienda al Anexo 13, por la que se requiera a los Estados Miembros a notificar a la OACI todas las recomendaciones de carácter global derivadas de los procesos de investigación de accidentes.

Estos 3 WP-Notas de Estudio fueron aprobadas y dirigidas al Consejo de la OACI para su puesta en funcionamiento tras los trámites internos correspondientes.

Cuando me preguntan qué motivaciones me han empujado a encadenar los últimos siete años de mi vida a un trabajo que no me corresponde hacer, respondo que "alguien tenía que hacerlo y me ha tocado a mí". La cruel realidad es que desde 1985 (último accidente aéreo en España-Monte Oiz-Bilbao) hasta 2008 el Estado no se molestó en prevenir ni en prepararse por si ocurría otra catástrofe aérea, así que el 20 de agosto de 2008 padecimos innecesariamente la incompetencia y la ineficacia de quienes tenían la obligación de asistirnos con respeto y dignidad, además de con verdad y justicia.

¿Podíamos moralmente situarnos al mismo nivel de baja moral de este Estado vago e incompetente que iba camino de volver a cruzarse de brazos y a mirar para otro lado? Asumir el liderazgo de un "imposible" como es lograr verdad y justicia sobre la muerte de 154 inocentes y lesiones en 18 supervivientes en España, trajo consigo trabajar en organismos europeos e internacionales para venir con los "deberes hechos" y lograr que

nuestro país hiciera en estos más de 8 años lo que debió haber hecho desde 1985.

Como integrante de la silenciosa sociedad civil ha sido y es un orgullo haber llevado la memoria y el recuerdo del Vuelo JK5022 a cuantos Organismos Internacionales he visitado en estos años, de haber trabajado generosa e incansablemente por hacer posible una asistencia que no tuvimos, de haber recorrido un camino plagado de sinsabores e ingratitudes, de haber superado cuantos obstáculos se pusieron por delante, de haber puesto, en definitiva, el conocimiento extraído de la tragedia del 20.8.2008 al servicio del bien común.

Y desde la autoridad moral de todo ese trabajo realizado, emplazamos a quienes deben tomar ejemplo y tienen la obligación de velar por todos los ciudadanos, a avanzar en la Independencia de las investigaciones oficiales con la creación de un "órgano multimodal de investigación y prevención de accidentes aéreos", a que se dediquen la totalidad de las pólizas de seguro contratadas por las Compañías Aéreas a reparar el daño causado a las víctimas, a implantar una cultura preventiva de seguridad aérea, a respetar los derechos de los pasajeros con inspecciones rigurosas que permitan volar en condiciones óptimas de seguridad y a respetar los derechos de profesionales cualificados en el cometido de sus funciones.

La sociedad civil lo ha hecho, no hay ninguna excusa para que el Estado no asuma de una vez por todas, su irresponsable incompetencia ante la ciudadanía y ante las víctimas, a los que debe la ineludible obligación de abordar sin demoras todas las cuestiones pendientes de reforma citadas en el párrafo anterior.

No olvido jamás y por donde quiera que vaya el sentimiento que guía mi trabajo al frente de AVJK5022 y FIVAAF que es POR ELLOS, por todos y cada uno de los que han fallecido en un accidente aéreo, que están EN ALGUN LUGAR... SIEMPRE EN NUESTROS CORAZONES... ■