



JK5022: CADENA DE ERRORES QUE SE ACLARAN

DICTAMEN DE CONCLUSIONES DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

En 2012, cuando la Audiencia Provincial de Madrid archivó en sobreseimiento libre la investigación penal llevada a cabo por el Juzgado Nº11 de Madrid sobre el siniestro del Vuelo JK5022, haciendo suyas las tesis del Informe Oficial A32-2008 de la CIAIAC (Comisión Oficial de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, dependiente del Ministerio de Fomento-MITMA), en la que responsabilizaba a la tripulación, nadie en este país creyó que la resistencia de una Asociación de Víctimas/Afectados formada por la sociedad civil, fuera capaz de seguir luchando para desmontar esa *falsa verdad oficial*.

Texto: **Pilar Vera Palmés**
Presidenta de AVJK5022 y FIVAAF-ACVFI

Como recordó la Diputada Ana Oramas en su intervención ante el Pleno del Congreso que votó el Dictamen de Conclusiones de la Comisión de Investigación del Vuelo JK5022, la primera vez que acudimos allí fue a finales de 2009 para solicitar una Comisión de Investigación sobre la Tragedia del Vuelo JK5022 (que el 20 de agosto de 2008 provocó la muerte a 154 personas y lesiones en 18 supervivientes en el aeropuerto de Barajas). Tiempo después mantuvimos una reunión con todos los portavoces de la Comisión de Fomento con idéntica petición: nos dijeron que con la causa judicial abierta no era posible abrir otra en sede legislativa. Y les creímos, aunque años después y con otra tragedia, estuvieron las dos en paralelo abiertas. Fue una de las tantas mentiras

que hemos combatido para que no se convirtieran en verdad.

El Dictamen son 167 páginas; el relato, conclusiones, responsables y recomendaciones ocupan escasamente seis folios, de la página 161 a la 167; otras 45 hacen una breve historia, documentación y componentes de la Comisión y el resto es una *interpretación* de las compareencias que ha hecho el Letrado de la Comisión, cuya finalidad se escapa, al estar todas recogidas en el Diario de Sesiones de las Cortes.

Las Conclusiones contemplan una serie de circunstancias que ni se mencionan en el Informe Oficial A-32/2008 -la compareencia del entonces secretario general de la CIAIAC es sumamente reveladora- y en su Apartado VIII, la Comisión afirma textualmente que "fallaron todas las barreras de seguridad que dan como



Comparecencia de Pilar Vera en el Congreso de los Diputados el pasado 10 de marzo.

La tragedia del Vuelo JK5022 unió a la diversidad de partidos para aprobar el dictamen. Tal vez el mantra repetido insistentemente de que “la seguridad aérea no tiene ideología política” haya calado en el ánimo de todos.

consecuencia el fatal desenlace, no solo antes de la tragedia sino durante ella, por la tardía asistencia sanitaria necesaria en el lugar de difícil acceso donde finalmente se estrelló el avión”.

Y en su Conclusión X: “...debe asumirse que el sistema -de forma previa y posterior al accidente- falló como tal, y como tal, la responsabilidad del fallo sistémico es una responsabilidad por parte de los encargados de establecer, evaluar, evolucionar,

comprobar y corregir las debilidades del sistema con los medios que el Estado ha puesto a su disposición”.

Y esa fe en que era posible luchar contra el imposible de aclarar las causas de la Tragedia del Vuelo JK5022 del 20 de agosto de 2008, nos llevó a emprender un camino en 2011 -cuando se cerró la instrucción judicial- que concluyó en el Pleno del Congreso del jueves día 13 de mayo. Ese día, con la sola oposición del PSOE, que además vio rechazado su Voto Particular al Dictamen, se aprobó por mayoría rotunda un Dictamen de Conclusiones que sienta varios precedentes en nuestro país, con la dificultad añadida de que la diversidad de partidos se pusiera de acuerdo y la Tragedia del Vuelo JK5022 lo consiguió, tal vez el mantra repetido insistentemente de que “la seguridad aérea no tiene ideología



Pilar Vera junto a Pedro Gragera, presidente de USCA, en el Congreso que este sindicato celebró en 2019.



política' haya calado en el ánimo de todos, junto al objetivo común de que corregir sus causas beneficiaría a la sociedad en general y a los usuarios/profesionales del avión en particular.

En las once Conclusiones del Dictamen se relata la concatenación de errores que provocaron la tragedia del JK5022, y en el Punto Décimo se señalan 18 responsables de los errores en los fallos sistémicos, lo que debería llevar aparejada la dimisión o cese inmediato de los que aún siguen gestionando parcelas de transporte para que el cuestionamiento no traspase a las Instituciones. En el número XI se señala el papel del fabricante Boeing y sus antecedentes pasados y actuales respecto a la seguridad de sus aparatos.

Y en las trece Recomendaciones del Dictamen se insta al Gobierno y al MITMA a actuar respecto al contenido de cada una de ellas, que brevemente son:

1. La reforma urgente del Real Decreto que regula la CIAIAC, con el fin de incluir un régimen de incompatibilidades para los vocales y el presidente del organismo, así como establecer requisitos mínimos que deben tener los integrantes del mismo. El apoyo a

la creación de un órgano multimodal de investigación y prevención de accidentes actualmente en fase de elaboración. Que se revise el Informe Oficial de la CIAIAC a fin de averiguar hechos que están sin aclarar, como el fallo de la alarma TOWS, entre otros. Insistir para que Boeing facilite los datos técnicos que le fueron solicitados por el Juzgado y por la propia Comisión de Investigación del Congreso e investigar nuevamente, impidiendo que lo haga esta vez la CIAIAC.

2. Elaboración por parte del MITMA de un Informe/Balance que recoja las diversas acciones preventivas y correctivas que se han llevado a cabo después del 20 de agosto de 2008.
3. Revisar los protocolos existentes en asistencia sanitaria en las Administraciones Autonómicas y Locales, Compañías Aéreas, Protección Civil y Aena, además de realizarse simulacros para garantizar la seguridad en los accidentes aéreos.
4. Reconocer el proyecto instado por la AVJK5022 de creación de una Fundación de Seguridad en Vuelo, con antecedentes en otros Estados e instar al Gobierno y

El Dictamen demuestra que la lucha de la AVJK5022 no ha sido en vano, al llevar su compromiso con la memoria de 154 inocentes hasta sus últimas consecuencias.



al MITMA a que colabore para su creación con la AVJK5022, como ya ocurre con otras Fundaciones en España.

5. Resaltar la labor que realiza la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF-ACVFI), reconocida por la OACI como organización internacional invitada a sus eventos en 2016, recomendar al Gobierno que la apoye con recursos y ratificar la PNL aprobada por la Comisión de Fomento del Congreso el 20 de septiembre de 2018 (que ya lo decía), como ya hace con otras Asociaciones en España.
6. Proponer la creación de un Cuerpo de Inspectores en AESA, recomendando la revisión de sus protocolos de Certificación, Auditoría, Revisión y Supervisión, adaptándolos a su propia estructura sin dependencia externa.
7. Para asegurar la independencia de la Autoridad Administrativa Independiente de Investigación, incluir una fórmula que la desvincule del propio Ministerio, arbitrando la dependencia de las Cortes, y formada por técnicos especializados en las diversas materias.
8. Solicitar al Consejo de Estado un informe sobre el encaje constitucional del Acuerdo Marco de Colaboración suscrito entre la CIAIAC y el CGPJ, Fiscalía y Ministerios de Justicia, Interior y Fomento.
9. Enviar a la Fiscalía General del Estado toda la documentación de la Comisión para analizar posibles responsabilidades judiciales que el Congreso no puede señalar.
10. Tomar las medidas legislativas necesarias para que deje de aplicarse el Baremo de Tráfico a un accidente aéreo en España, como ocurre en la legislación comunitaria, que excluye explícitamente la aplicación directa/indirecta de cualquier sistema que pondere o limite económicamente los daños sufridos por las víctimas.
11. Señalan la necesaria implementación de una cultura preventiva de seguridad aérea y contar para ello con la



El dictamen afirma que “fallaron todas las barreras de seguridad que dan como consecuencia el fatal desenlace, no sólo antes de la tragedia sino durante ella, por la tardía asistencia sanitaria...”.

AVJK5022, que aportaría visión constructiva para la mejora de la toma de decisiones y para su regulación como parte de la sociedad civil afectada, como se hace en otros países.

12. Señalar el 20 de agosto como Día Nacional de las Víctimas de Desastres Aéreos y sus Familias.
13. Reformar la Ley de los Juzgados Centrales de Instrucción para instruir accidentes con víctimas múltiples de cualquier medio de transporte.

Ese Dictamen recoge lo que siempre hemos mantenido desde la AVJK5022: que la CIAIAC no es independiente, que no recogió el testimonio de los profesionales que atendieron el siniestro inmediatamente después de que se produjo, que permitió que Boeing influyera en la investigación del Informe Oficial, y que las reuniones con el juez y el fiscal del juzgado nº11 fueron frecuentes, como reconoció el Sr. Soto Rodríguez, secretario General de la CIAIAC, el único miembro del Pleno que estuvo desde el principio (desde el 20 de agosto de 2008 hasta la publicación final del Informe), pues éste se renovó en 2010 y no hubo más traspaso que su conexión entre ambos, que el

Informe Oficial no aclara las causas de la tragedia, que oculta recomendaciones que hizo en anteriores informes a la DGAC, que había responsables, etc.

En sede legislativa y a través de las comparecencias, se ha podido comprobar que la *maquinaria* funcionó para hacer todo lo contrario de lo que era su obligación: influencia de la investigación oficial sobre la judicial, echar la culpa a los muertos (tripulación) y archivar judicialmente y cuanto antes las responsabilidades penales, además de no exigir que Boeing aportara los datos técnicos que hubieran probado un fallo de diseño oculto donde podría estar el origen técnico de la tragedia.

Que la sociedad civil agrupada bajo la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 resista más de doce años de humillaciones, ninguneos, negativas, mentiras, ocultaciones, cobardías aliadas y otras, consiguiendo que uno de los tres Poderes del Estado se implique neutralmente con la verdad, justicia, reparación y memoria de la tragedia del Vuelo JK5022 nos permite creer que es posible remover los cimientos de la aviación civil española para hacerla más segura, confiable y sobre todo respetada por los ciudadanos. ■