

LA TRAGEDIA DEL VUELO JK5022

Pilar Vera Palmes

Presidenta AVJK5022 - Chairwoman ACVFFI

A sociación de
fectados del
Vuelo Jk5022



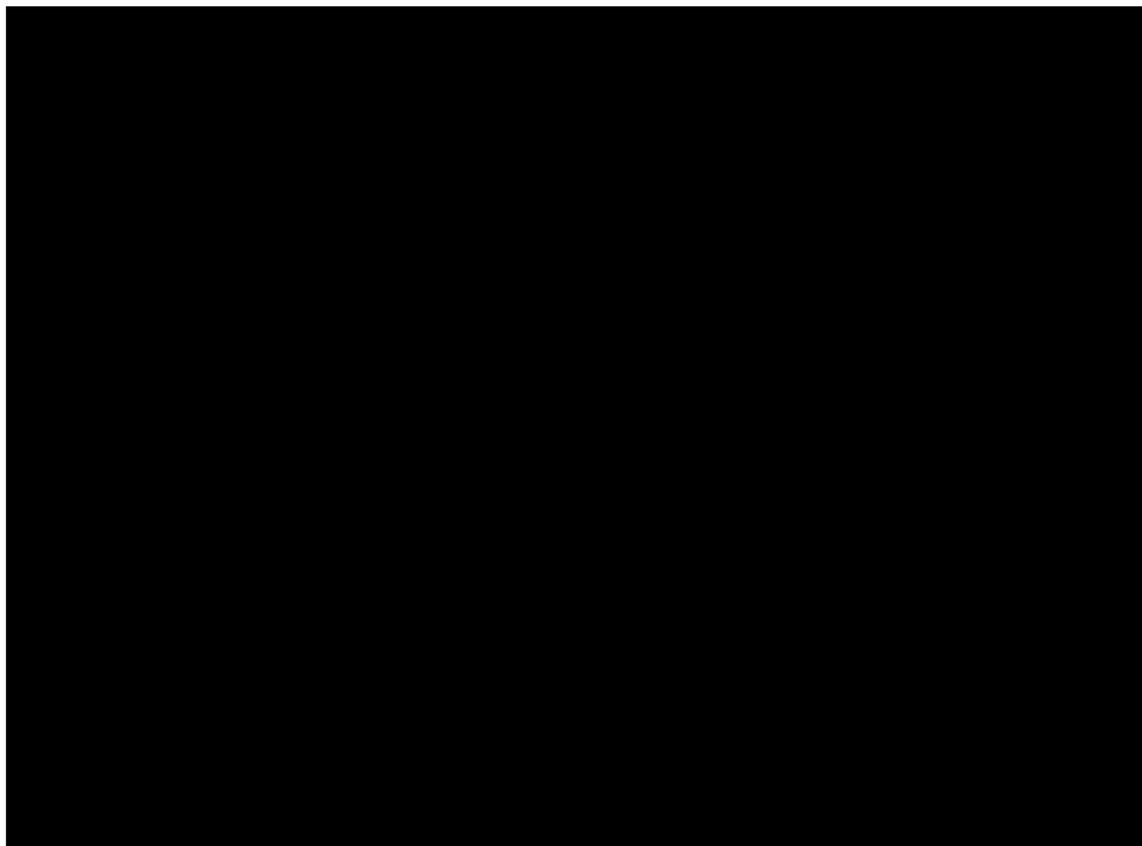
Presentación de la Ponencia

1. 20.8.2008 – 14,24 horas
2. La gestión de la emergencia
3. Lecciones aprendidas

20.8.2008 – 14,24 horas



20.8.2008 – 14,24 horas



LA GESTIÓN DE LA EMERGENCIA

Víctimas, supervivientes, familia y tripulación

5 ESCENARIOS:

1. Madrid: Terminal 4 Barajas
2. Las Palmas: Aeropuerto Gando
3. Supervivientes = Hospitales
4. Madrid: Familias Tripulación
5. Madrid: Asistencia Familias

*¿Estaba el aeropuerto de Madrid preparado para esta tragedia?
¿Y el Estado?
La respuesta la tendrán ustedes mismos cuando acabe esta ponencia.*

LA GESTIÓN DE LA EMERGENCIA

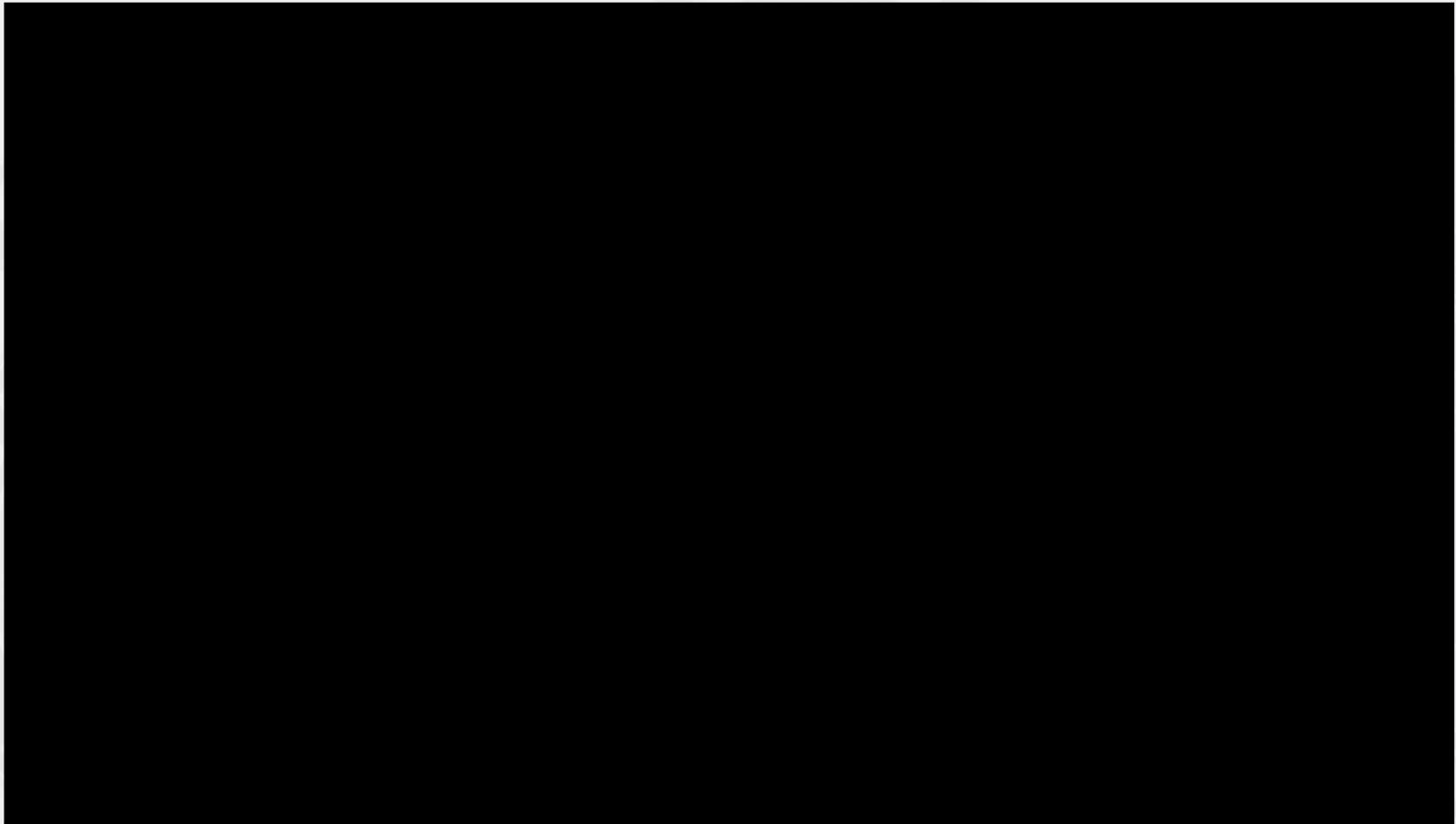
- Familiares en Aeropuerto de Las Palmas (Llegada) y de Madrid (Salida).
- Ausencia de **información** veraz y contrastada.
- Exposición total y desprotección ante la voracidad de los **medios de comunicación**.
- Lectura de una lista de 19 supervivientes.
- 12 horas para único vuelo desde Las Palmas con familiares, políticos y otros, sin información.



LA GESTIÓN DE LA EMERGENCIA

1 - MADRID-TERMINAL 4-BARAJAS: víctimas fallecidas – familiares

- La emergencia se activó por los bomberos del aeropuerto sin esperar al ejecutivo de servicios al ver el fuego.
- El comandante del vuelo de Iberia 8444 que aterrizaba a esa hora, presenció la trayectoria... aviso a la torre de control.
- Se activan los servicios externos del aeropuerto mediante vías no oficiales.
- El ejecutivo de servicios esperó la llegada del director del aeropuerto para activar el plan de emergencias.



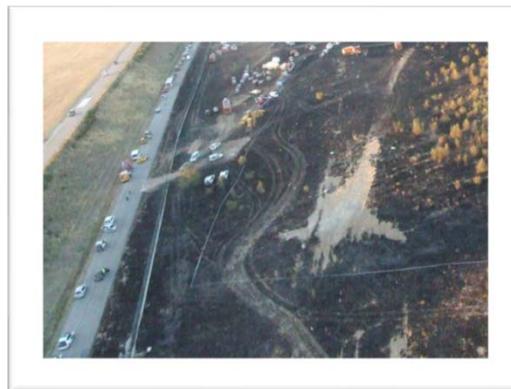
LA GESTIÓN DE LA EMERGENCIA

LA TRAGEDIA DEL VUELO JK5022

154 fallecidos y 18 supervivientes

Más de 40 minutos en llegada de sanitarios al lugar del siniestro

Plan de emergencias del aeropuerto no funcionó
Nunca se había planificado un siniestro de esta magnitud en España



LA GESTIÓN DE LA EMERGENCIA

LA TRAGEDIA DEL VUELO JK5022

el 4º peor "accidente" de la historia de la aviación española: 154 fallecidos: 135 españoles y el resto de 12 nacionalidades

- 1) Los Rodeos-Tenerife- choque en pista 2 Boeing-747: 583 muertos.
- 2) MADRID-BARAJAS: Avianca-198: 181 fallecidos y 11 supervivientes.
- 3) Los rodeos-Tenerife: Spantax vuelo 275 en 1972 con 155 fallecidos.

El 1º y el 3º se debieron a mala visibilidad por clima adverso

LA GESTIÓN DE LA EMERGENCIA

2 - LAS PALMAS: AEROPUERTO GANDO

Se concentran las familias a esperar el llamado “*vuelo que nunca debieron hacer*”.

LA GESTIÓN DE LA EMERGENCIA

3 - SUPERVIVIENTES = HOSPITALES

- Los evacuaron a diversos hospitales pero no informaron donde se encontraban cada uno.
- Las familias estuvieron recorriendo los hospitales de Madrid. no había una lista con las evacuaciones que hicieron.
- La seguridad social no se hizo cargo de la rehabilitación de los que la necesitaron.
- No ayuda psicológica, salvo en Las Palmas.

LA GESTIÓN DE LA EMERGENCIA

4 - MADRID: FAMILIAS TRIPULACION

- Separados de las familias de los pasajeros.
- La asistencia fue diferente estuvieron mas protegidos frente a los medios.

LA GESTIÓN DE LA EMERGENCIA

5 - MADRID: ASISTENCIA FAMILIAS:

- Día 20 en la sala de la T4 del aeropuerto de barajas.
- Día 21 en IFEMA
- Día 22 **Hotel Auditorium** cerca de las cabeceras del aeropuerto: el ruido del aterrizaje era continuo.

LA GESTIÓN DE LA EMERGENCIA

- IFEMA lugar multiusos: identificación de fallecidos, centro de espera de familiares y morgue improvisada.
 - Varias listas de pasajeros.
 - Sin agua.
 - Robos.
- Hotel Auditorium, nuevo lugar de reunión para que los familiares esperaran la entrega de los restos.
 - Periodistas infiltrados.
 - Abogados buscando clientes.
 - Congresos varios y celebraciones simultaneas.
- Medios de comunicación publicaban más información de la que tenían los familiares.



LECCIONES APRENDIDAS

Lo que sigue a continuación es un breve resumen a nivel nacional e internacional que han tratado y tratan de resolver los “agujeros” del sistema en la gestión de las emergencias con víctimas múltiples.

El 20.8.2008 España no estaba preparada – a pesar de la cuantiosa inversión en aeropuertos por parte de AENA – para gestionar una tragedia aérea.

He omitido detalles respecto a las identificaciones de cadáveres, al lugar donde los llevaron: primero a IFEMA y luego a una nave cercana al cementerio de la Almudena: ninguno de los que estuvimos allí olvidaremos nunca un lugar tan siniestro y lúgubre.

La secuencia, de noche casi siempre, era: funeraria para la elección de flores, esquela, tanatorio, misas o no, incineración, enterramiento... luego el secretario te preparaba para que no pidieras ver al fallecido. Te presionaban otras personas con uniformes – solo recuerdo el chaleco amarillo – para que firmaras la entrega del cadáver y te fueras corriendo de allí.

El juez te ponía a la firma, después de verificar con los DNIs el derecho a llevarte el cuerpo que – sin identificar – te aseguraban estaba en el féretro, sellado para viajar en la bodega del avión a Canarias.

LECCIONES APRENDIDAS. NACIONAL

2009

Protocolo Nacional de Actuación Médico-Forense y de Policía Científica en sucesos con víctimas múltiples

Se inició con el 11M en 2004, y se aceleró con nuestra tragedia.

2010

Reglamento Europeo 336/2010

2 horas lista pasajeros.

Información primero a familiares y al resto de la sociedad.

Plan de emergencia en los Estados de la UE.

2013

Real Decreto 632/2013 de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos

Publicación de un folleto explicativo .

Establecimiento de una **Oficina de Víctimas**

Creación del perfil de la Persona de Contacto, PECO.

2014

Protocolo de Coordinación para la asistencia

Protección Civil no contemplaba como evento catastrófico un accidente aéreo a pesar de los muchos que habían ocurrido en España.

LECCIONES APRENDIDAS. NACIONAL

2015 Ley Orgánica del Estatuto de Víctimas

Artículo 8 establece un "período de reflexión de 45 días en garantía de los derechos de las víctimas", por el que ni abogado ni procuradores pueden acosarlas profesionalmente.

2015 Ley de Jurisdicción Voluntaria

24 julio 2014 - Siniestro Vuelo AH5017 de Swiftair, fallecieron 6 españoles trabajadores de la aerolínea

Situaciones trágicas como los accidentes aéreos, donde es evidente la muerte de alguien, la declaración de fallecimiento puede realizarse casi de forma inmediata.

2020 RD837/2020: Directriz básica de planificación de protección civil ante emergencias aeronáuticas.

Requisitos mínimos de planes específicos a nivel estatal, autonómico y local.

Fomenta la colaboración entre organismos y entidades involucradas en la gestión.

Directrices para evaluar y mitigar los riesgos asociados.

Establece la necesidad de simulacros para garantizar una respuesta efectiva.

LECCIONES APRENDIDAS INTERNACIONAL

2001 Circular 285 de la Organización de Aviación civil Internacional (OACI)

2013 Doc 9998 Política de la OACI sobre Asistencia a Víctimas de Accidentes
Aéreos y sus Familias

- Elaborado por un grupo de trabajo multidisciplinar, personal de los Estados miembros y víctimas de accidentes aéreos.
- Describe cómo los Estados deben estar preparados para brindar asistencia, detalla la importancia de tener planes específicos para ayudar a los familiares de las víctimas.
- **Diligencia en la Asistencia:** Se enfoca en la prontitud y eficacia en la respuesta a emergencias.
- **Proveedores de Ayuda:** Define los roles y responsabilidades de las organizaciones y personas que brindan asistencia.
- Glosario de Términos: Proporciona definiciones clave relacionadas con la asistencia a víctimas.
- Coordinación Internacional: Destaca la necesidad de coordinación entre Estados y organizaciones.
- **Confidencialidad y Privacidad:** Aborda la protección de la privacidad de las víctimas y sus familias.
- Asistencia Psicológica: Reconoce la importancia de apoyo emocional.
- **Comunicación Efectiva:** Destaca la necesidad de una comunicación clara y precisa.

LECCIONES APRENDIDAS INTERNACIONAL

2021 Primer Simposio de la OACI sobre Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos (AAAVF-2021)

- Urge a los Estados Miembros a tener un Plan de Asistencia a Víctimas basado en el Doc 9998
- La OACI audita sobre la implementación del Doc 9998
- Compilación de mejores prácticas de comunicación y tratamiento de los medios de comunicación
- Emplear un lenguaje sencillo de comunicación con las familias tras la tragedia.
- Integrar la Asistencia a Víctimas en los Planes de emergencia de los Aeropuertos y coordinarlos con los planes de emergencias de las Aerolíneas

2022 Primera edición del Curso de la OACI sobre Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos

20 de Febrero 2022 Primer Día Internacional de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos

- La sociedad civil de la AVJL5022 emprendió un **camino inédito** en España: luchar por una asistencia a víctimas, supervivientes y familias, digna, empática y humana.
- **Creo ACVFFI** para hacer lo mismo a nivel internacional.
- Nosotros aprendimos con la sangre de los nuestros que otros no podían – si volvía a producirse – pasar por lo mismo. El Estado no ha aprendido nada y los que “ordenaron” gestionar la tragedia nunca dieron la cara con las víctimas, empezando por la Ministra de Fomento en 2008.
- En 2018 nos enteramos con las comparecencias en el **Congreso de los Diputados, ante la Comisión de investigación del Vuelo JK5022**: quienes tomaron la decisión de leer la lista de supervivientes, porque se tardó tanto en activar la emergencia en Barajas para dejar entrar a los sanitarios del exterior. Porqué las ambulancias se perdieron dentro del recinto aeroportuario y tantos otros **porqués que se ocultaron** a la investigación oficial y judicial.
- La tragedia del Vuelo JK5022 tiene **responsables vivos** – 18 según el dictamen
- **Desacredito el Informe Oficial de la CIAIAC** que responsabilizó a los pilotos: el resultado es que se debió a un **“fallo sistémico en la aviación civil española”** que sigue latente en el sistema.

**GRACIAS POR VUESTRA
ATENCIÓN**



Pilar Vera Palmés
Presidenta AVJK5022 y Chair ACVFFI
Escuela Nacional de Protección Civil

Email: chair@aircrashvictims.com