MEMORIA
AÑOS
16 / 17

Asociación de Afectados del Vuelo Jk5022

ÍNDICE

Palabras de la Presidenta 1
Composición y Órganos Rectores 7
Objetivos 9
Informe de Actividades 13
- Actividades relacionadas con la CIAIAC 13
- Actividad internacional 15
- Procesos civiles 26
- Comisión de Investigación en Las Cortes Generales 29
- Otras actividades 36
- Cuestiones pendientes 49

Conclusiones 53
Anexos 55
- Seguimientos de las Recomendaciones emitidas por la CIAIAC 57
- Palabras de Pilar Vera en el VIII Congreso Mundial de la Aviación Humanitaria en Madrid 60
- Programa de las Jornadas de Seguridad de Mapfre 64
- Iniciativa de creación de una Comisión de Investigación en el Congreso de los Diputados 65
- Carta de la AVJK5022 a National Geographic 67
- Palabras de Pilar Vera durante la entrega del Premio de Aviación Digital a Miguel Ángel Gordillo 68

Palabras de la Presidenta

Estos dos años 2016 y 2017 han sido de tristeza y conmoción por la muerte de nuestra querida Vicepresidenta, Margarita Henríquez Espinosa, comprometida desde los inicios de la Asociación a pesar de las dolorosas pérdidas que había sufrido de sus dos únicos hijos. La Junta Directiva decidió por unanimidad, refrendada posteriormente en la Asamblea General de Socios, nombrarla Presidenta de Honor de la AVJK5022, por su ejemplo de vida y de sacrificio dedicado, aún en los peores momentos de su enfermedad, a que la Asociación siguiera adelante.

Han pasado 9 años desde aquel 20 de Agosto de 2008 que paró el reloj del tiempo en nuestros corazones, nada volvió a ser igual, al contrario, han ido desapareciendo tantas personas a las que hemos conocido en estas circunstancias tan trágicas que a la pena y el cansancio natural de tantos años dedicados a esta causa de lograr verdad y justicia, se une la sensación amarga de que muchos de los que se han ido habrán podido reunirse con sus seres queridos y tal vez encuentren la justicia divina que la justicia humana les ha negado vivir.

La desaparición de Margarita el 24 de Noviembre de 2016 ha supuesto, al menos en lo que a mí se refiere, más soledad, pues siempre estuvo disponible para hablar y apoyar, sus palabras, unos días antes de su marcha, están grabadas a fuego en mi corazón. Su ejemplo de vida permanecerá en cuantos la tratamos y conocimos, mi admiración hacia su persona se acrecienta con el tiempo y su sonrisa siempre estará entre nosotros.

El 2016 también fue el año de un acontecimiento extraordinario porque como Presidenta de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, reconocida por la OACI, intervine en la 39ª Asamblea General de la OACI, para defender las tres Notas de Estudio que presentamos y que nacen del conocimiento extraído de la Tragedia del Vuelo JK5022. Se refieren a los siguientes asuntos; elevar a Norma la Política de Asistencia a Víctimas y sus Familiares de la OACI, asegurar la Independencia en las Comisiones de Investigación de Accidentes Aéreos y la creación de una Base de Datos de todas las Recomendaciones de Seguridad, dirigidas o no a la OACI.

Otra cita importante del 2016 fue la Jornada organizada en Málaga por la Conferencia Europea de Aviación Civil sobre Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos. El trabajo que realizo en la AVJK5022 exige un seguimiento de las actividades de la CIAIAC en lo que respecta al Informe Oficial A-032/2008 y al cumplimiento de las Recomendaciones que se hacían en el mismo, criticadas hasta la extenuación por su falta de rigor para detectar las causas del siniestro del Vuelo JK5022 y corregirlas. Nuestro asombro no tiene parangón cuando acercándose el 8º Aniversario, la CIAIAC hace pública una nota de prensa en la que, sin ningún tipo de vergüenza, dan cuenta del camino que han seguido las recomendaciones. La sensación es que 154 muertes no han servido ni siquiera para que reconozcan su incapacidad para hacer su trabajo.

También se produce en Julio de 2016 otro hecho novedoso y muy importante respecto al derecho de los

pasajeros del Vuelo JK5022. La Audiencia Provincial de Barcelona en una Sentencia histórica y hasta la fecha en que se hace esta Memoria, única, estima la aplicación de la normativa comunitaria y el Convenio de Montreal para la familia de una víctima fallecida, en lo que se refiere a la reparación indemnizatoria por el daño causado.

Por su transcendencia, seguí muy de cerca el Raid Miguel Angel Gordillo que volvió a hacer la proeza de dar la vuelta al mundo por los Polos, en un avión construido por el mismo, en el que tomó muestras que serán estudiadas por la Universidad de Granada, entre otros organismos que apoyaron su gesta, que queda en los anales de la historia de la aviación comercial española y a nivel mundial.

Invitada por la asociación oeganizadora, acudí a la I Jornada del Estatuto de la Víctima del Delito en La Coruña, a la que asistieron el Fiscal de Galicia, el Vicepresidente del Tribunal Supremo, el Alcalde de la ciudad, etc. Allí expuse la importante aportación que logré con el Ministerio de Justicia, al introducir el Art. 8 por el que se prohíbe a abogados y procuradores acercarse a víctimas de grandes tragedias hasta pasados 45 días del accidente.

Igualmente, asistí a las II Jornadas de Seguridad Aérea organizadas por la Fondazione 8 Ottobre de Italia, donde se debatieron temas relacionados con la asistencia a víctimas e investigación y prevención de accidentes.

Todos y cada uno de los puntos de esta Memoria están dedicados a la consecución de los fines que contienen los Estatutos, unas veces dentro de España y otras fuera, pero siempre con la idea de que la Tragedia del Vuelo JK5022 se

conozca y se comprenda en unos casos y en otros, con la obsesiva idea de encontrar la puerta de ese camino que nos permita reabrir la causa y poder esclarecer la verdad de lo que ocurrió el 20 de Agosto de 2008.

Desde que me impliqué con la lucha de la AVJK5022 mi objetivo personal ha sido empujar al Estado a que hiciera lo que debía y se merecen sus ciudadanos; una asistencia a víctimas digna y eso se logró con el Real Decreto 632/2013 de 3 de Agosto y el Protocolo del Ministerio del Interior de Protección Civil de Mayo de 2014. Ahora pretendemos que también haga lo propio con un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes con Víctimas Múltiples y en ese sentido, presenté un Informe que hice a todos los organismos públicos y privados en 2014 y 2015, en el que a partir de 2 modelos de Autoridades de Investigación (Holanda y Estados Unidos) propongo uno adaptado a la pirámide normativa de la organización administrativa española.

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 imitara lo que otros países había hecho a raíz de una catástrofe aérea.

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.

No olvido jamás y por donde quiera que vaya el sentimiento que me embarga, todo suma por pequeño que sea, así que no vamos a perder la esperanza, aunque hayan pasado ya 9 años, de que VERDAD-JUSTICIA-REPARACIÓN se logren algún día.

Composición y Órganos Rectores

Junta Directiva

La Asociación ha celebrado dos Asambleas Generales, 1 de abril de 2016 y 12 de mayo de 2017 en las que resultaron elegidos los miembros de la Junta Directiva, tal y como recogen los Estatutos:

Presidenta:	Pilar Vera Palmés
Secretaria:	Henar Guerrero Durán
Tesorero:	Mª de los Ángeles Piretti León
Vocales:	Federico Sosa Hernández
	Máximo Díaz Delgado
	Luis Rey Nieto
	Rafael Vidal Rodríguez

A propuesta de la Presidenta, y con el acuerdo de la Junta y Asamblea por unanimidad, se decidió retirar de los Estatutos el cargo de Vicepresidenta en homenaje a Margarita Henríquez que fue la última que lo ocupó.

Asamblea General

La Asamblea General se compone de los Socios de Número, con voz y voto (representan a una víctima o es superviviente) y de los Socios Colaboradores (familiares, amigos de víctimas o supervivientes) con voz. El Socio Simpatizante, puede ser cualquiera que quiera pertenecer a la AVJK5022 por compartir los objetivos que persigue y no asiste a sus Asambleas, salvo casos excepcionales y con autorización previa de la Junta Directiva.

Desde el año 2013, los Estatutos, recogen nuevos tipos de socios, Socio Benefactor que son entidades físicas y jurídicas que colaboren con recursos económicos a la consecución de los fines de la Asociación. Y Socio De Honor, personas jurídicas o físicas que contribuyan, ayuden, sostengan o colaboren activamente en la consecución de nuestros fines.

Objetivos

La AVJK5022 ha ido definiendo, ampliando y desarrollando nuevos fines, que son el reflejo de su actividad dentro y fuera de España a favor de la asistencia y protección de las víctimas de accidentes aéreos, de la investigación y prevención, de los derechos de los pasajeros, de la seguridad aérea y en definitiva de todas las mejoras que supongan más garantías para todos, que por supuesto se han ido recogiendo en sus Estatutos que se encuentran legalizados en el Registro de Asociaciones del Ministerio del Interior.

Ámbito judicial

Sigue de cerca y respalda, en la medida de sus exiguos recursos, a los socios en sus demandas civiles con el objetivo de lograr un referente que respete el Derecho de los Pasajeros del Vuelo JK5022 y que supongan “el antecedente” para todos los que utilizan el avión como medio de transporte.

Es triste reconocer que salvo la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona en la que se aplica la norma comunitaria y Convenio de Montreal, las demás siguen en la misma línea de inmovilismo y comodidad.

En los últimos años se ha planteado a la Administración del Estado el contrasentido que supone exigir a las Compañías Aéreas unas pólizas de seguros de acuerdo con la normativa europea e internacional, para que luego, en caso de siniestro, no se destinen en su totalidad a la

reparación integral del daño causado a las víctimas, supervivientes y sus familias, obligándolos a litigar en tribunales de justicia donde cada titular sentencia de acuerdo a su parecer, produciéndose desequilibrios siempre a favor de la aseguradora, al menos en el caso del JK5022.

Ámbito Estatal

La Asociación centra su actividad en:

a. Impulsar normativas específicas que contemplen asistencia a víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares, tanto en España como a nivel mundial, para lo que participa y colabora con otros organismos, tanto públicos como privados, entidades, asociaciones y fundaciones que persigan fines u objetivos similares.

b. Contribuir a la mejora de la seguridad aérea, mediante la promoción y divulgación de iniciativas que persigan la implantación de una cultura preventiva en todos los segmentos del transporte aéreo, en colaboración con todos los agentes y profesionales implicados en el sector. Así como fomentar en todos los ámbitos de actuación posible, una mejor comprensión de la situación en la que quedan los supervivientes y familias víctimas de accidentes aéreos.

c. Una tercera vía se encamina hacia la consecución de un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes con Víctimas Múltiples, que cumpla con su principal cometido, el de extraer el conocimiento de las tragedias para corregirlas en el sistema de Aviación Civil.

Ámbito social

La AVJK5022 cuenta con el reconocimiento del sector del transporte aéreo y de la sociedad en general. A pesar de los escasos recursos que tenemos para asistir a otras víctimas de accidentes aéreos, tratamos de ayudar en la medida de nuestras posibilidades, tanto desde el punto de vista judicial, como de peritajes e incluso de asistencia médica o psicológica. En todo caso, se les deriva hacia los organismos que tienen responsabilidad en su gestión en unos casos, y como no podía ser de otra manera, también los acoge como socios colaboradores o simpatizante.

Consideramos que la fortaleza de las víctimas radica en la unión de todas las que comparten tragedias muy similares, por eso creó la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias con la finalidad de unir a todas las asociaciones o víctimas de accidentes aéreos en cualquier lugar del mundo, porque las tragedias son similares y entre los afectados hay mucha experiencia, conocimiento y trabajo que compartir.

Ese mismo proyecto no acaba de nacer en España, probablemente una plataforma de víctimas de grandes tragedias tendría fortaleza frente al Estado y a los que tienen en sus manos la capacidad para mejorar la vida de los ciudadanos, y facilitaría, en gran medida, que los esfuerzos conjuntos dieran resultado en menos tiempo.

Hay un proverbio que dice; ‘Si caminas solo irás más rápido, si caminas acompañado llegarás más lejos’. Ésa es la filosofía que encierra ese objetivo inconcluso de reunir a las víctimas y familias de tragedias en un techo común, tanto

a nivel nacional como europeo e internacional, siendo así que está conseguido al último nivel con la FIVAAF pero no a nivel nacional que supuestamente hubiera sido más accesible.

Informe de Actividades

Actividades relacionadas con la CIAIAC

Renovación del pleno de la CIAIAC

El BOE del 14 de julio de 2016 publica la Orden por la que se nombran Presidente y Vocales de la CIAIAC.

La AVJK5022 intentó por todos los medios que no se renovara en medio de un gobierno de transición, sino que se esperara hasta que el gobierno estuviera válidamente constituido. En ese sentido hizo llegar a la Subsecretaría del Ministerio de Fomento su más enérgica repulsa por lo que consideramos un auténtico despropósito, explicado y fundamentado en la correspondencia que se mantuvo con su titular. La contestación no sólo no satisfaría a cualquier persona sensata afectada por el proceder de ese oscuro y opaco organismo oficial de investigación, sino que nos embarga el sentimiento de que se acerca más a una ofensa de la memoria de las personas que han muerto por la negligencia de quiénes deben velar por su seguridad.

Asimismo, la AVJK5022 lleva años exigiendo al Ministerio de Fomento un régimen de compatibilidad de los actuales miembros de la CIAIAC, porque ni son altos cargos ni funcionarios, por tanto no están sometidos a ninguna incompatibilidad. El silencio ha sido la respuesta, lo que evidencia una voluntad real de mantenerlos en la “nebulosa administrativa”, si es que puede llamarse así, para no quedar sujetos a ninguna normativa.

¿Cómo puede el regulador aéreo investigarse a sí mismo? Esa falta de independencia y ética choca contra el principio de seguridad de los ciudadanos, por eso la AVJK5022 insiste en que se modifique radicalmente el sistema de investigar los siniestros e incidentes graves del transporte aéreo en España.

Cumplimiento de las recomendaciones del Informe Final A-032/2008

El 5 de agosto de 2016, el Pleno de la CIAIAC, unos días antes del 8º Aniversario, publica una nota de prensa, ver página 57, en la que da cuenta del seguimiento de las Recomendaciones efectuadas en el Informe Oficial A032/2008 sobre el Accidente del Vuelo JK5022.

Dejamos al criterio de cada uno valorar su contenido, pero en resumen es desolador. De 43 recomendaciones emitidas, 26 han quedado sin respuesta, es decir, más de la mitad. Sólo 8 eran dirigidas a organismos españoles (AESA y AENA) y 32 a organizaciones de América, Europa y OACI,lo que es el mejor ejemplo de la nefasta investigación realizada, porque si no fueron capaces de detectar los errores para corregirlos, ¿cómo pueden emitir recomendaciones de seguridad dirigidas a organismos sobre los que no tienen competencia alguna?

Acceso a la documentación utilizada para el Informe Final A-032/2008

El 10 de mayo de 2017, la AVJK5022 solicita al Ministro de Fomento, la desclasificación de los documentos que usó la CIAIAC para elaborar ese Informe Oficial A-032/2008.

El 4 de julio de 2017, responde la Jefa del Gabinete de la Subsecretaria del Ministerio con una carta a la que adjunta una Nota Interna de la CIAIAC en la que niegan radicalmente acceder a la petición de la AVJK5022. Interponemos un Recurso de Alzada en septiembre de ese mismo año y en caso de no obtener respuesta, nos plantearíamos pasar a la siguiente vía, la contencioso-administrativa de la Audiencia Nacional para plantear una demanda al Ministerio de Fomento por vulnerar nuestros derechos fundamentales.

En paralelo, solicitamos a la Defensora del Pueblo amparo frente a esta solicitud así como que ordenara que se efectuase un inventario de la documentación solicitada a la CIAIAC. Múltiples cruces de mails, cartas, escritos por su parte, y una visita oficial a la Sra. Soledad Becerril a su iniciativa, quedan en nada, pues finalmente se inhibe de adoptar ninguna decisión por “escapar de sus competencias”.

Actividad internacional

La Asociación mantiene una intensa actividad internacional a través de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, FIVAAF, cuya Presidenta es Pilar Vera.

La OACI reconoce a la FIVAAF como Organización Internacional invitada a participar en sus eventos

La Presidenta de la FIVAAF solicitó este vital reconocimiento al Dr. Olumuyiwa Benard Aliu, Presidente de la OACI, durante la visita que hizo en Octubre de 2015 a la sede oficial en Montreal (Canadá). El Consejo de la OACI en febrero de 2016 lo aprobó por unanimidad de sus 37

Representantes, convirtiéndose en la primera federación de victimas en la historia de la OACI desde su creación en 1944 en Chicago como agencia de la ONU, invitada a sus encuentros y a participar en sus paneles de elaboración de normativas.

Con una sola voz las víctimas se unen a los colectivos implicados en la aviación; los Estados, la Industria, los Operadores Aeroportuarios, las Compañías Aéreas, los profesionales de los diferentes sectores de la aviación comercial a través de sus Federaciones Internacionales, etc. Pero también es la consecuencia más importante a nivel internacional de cuantas acciones se han emprendido para que la Tragedia del Vuelo JK5022 ni se olvide ni quede impune ante la sociedad internacional, no en balde, Pilar Vera, ha sido la promotora y ejecutora de tan relevante iniciativa.

Para la historia de la aviación comercial mundial, queda la gesta de la Presidenta de la AVJK5022 que se empeñó en llevar la voz de las víctimas a los centros de decisión de la normativa de la aviación civil internacional y tratar de influir con la presencia de las víctimas y con su trabajo, en otro enfoque más humano que no se suele tener en cuenta en la planificación de las políticas de la aviación comercial internacional, desde su compromiso personal resumido en el eslogan de Víctimas Ayudando a Víctimas, no puede ser que todo el conocimiento extraído de las tragedias se pierda, como ha venido ocurriendo hasta ahora, aportarlo es dedicarlo al bien común de los usuarios del avión.

Jornadas de Víctimas de Acidentes Aéreos de la CEAC

Después de muchos años, junto con el desaparecido Presidente de la asociación italiana Linate-2001 de Víctimas, logramos que finalmente la CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil) con la ayuda del Ministerio de Fomento, celebrara en Málaga del 8 al 10 de junio de 2016, una Jornada sobre la Asistencia a Víctimas de Aviación Civil, en la que intervino, Pilar Vera como Presidenta de la AVJK5022 y de la FIVAAF, con una ponencia titulada 'De la tragedia del JK5022 al bien común'. Hizo una exposición de lo acontecido en nuestro país tras el siniestro y del avance que había supuesto la presión constante al Ministerio de Fomento para lograr que España tuviera un plan de asistencia a víctimas de accidentes aéreos y sus familias, acorde con lo conseguido en Europa y en la OACI, cumpliendo el objetivo de poner al servicio y para la seguridad de todos el conocimiento extraído de la tragedia del Vuelo JK5022.

Después del esfuerzo de que participaran representantes de 44 países europeos, de organizaciones como NTSB, OACI, EASA, Comisión Europea, no ha habido continuidad, pues ni siquiera se hizo un Cuaderno de Referencia a nivel europeo para luego propagarlo a nivel

internacional, como sí ocurrió con el Workshop celebrado en Tallin-Estonia en el 2000, que supuso el inicio de la Circular 285 de la OACI, por más que la Presidenta de la AVJK5022 se lo ha planteado reiteradamente al Ministerio de Fomento, tanto al actual como a la anterior responsable.

Dentro de los eventos de la Conferencia, se hizo un simulacro en el Puerto de Málaga con un avión que se estrellaba en el mar y un seguimiento desde una sala del Aeropuerto de Málaga en lo que sucede tras ponerse en marcha el Plan de Asistencia a las Víctimas y de gestión del siniestro. Por la relevancia de las personas que acudieron y porque se hizo en nuestro país, omitimos expresar nuestra opinión, pero si podemos decir que de la manera en que se hizo, de haber ocurrido en tiempo real, probablemente la gestión de la emergencia hubiera resultado catastrófica por los tiempos de respuesta, básicamente.

39ª Asamblea General de la OACI

La 39ª Asamblea General de la OACI celebrada en Montreal del 27 de septiembre al 7 de octubre de 2016, ha supuesto para la FIVAAF, 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 de las víctimas y familias de accidentes aéreos en ese importante foro mundial al que acuden representaciones de los 191 países que la componen. En ese sentido, ha sido un hito, no solo la intervención de Pilar Vera ante la Asamblea a través de su Comité Ejecutivo y la Comisión Técnica para defender las tres Notas de Estudio, sino también su admisión

y aprobación posterior. Cada una de las Notas de Estudio tiene su origen en la Tragedia del Vuelo JK5022.

Nota de Estudio 270 (WP 270)

Presentada al Comité Ejecutivo sobre la Política de la OACI de Asistencia a Víctimas y sus Familiares, es la culminación del largo recorrido emprendido en 2010 cuando Pilar Vera se propuso 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 fue que la Circular pasara a un documento de mayor rango aprobado por el Consejo y la Asamblea General con el fin de lograr que se convirtiera en norma de obligado cumplimiento en todos los Estados posibles.

En este WP-270 se pedía que se inste al Consejo a:

a. Elevar el rango de la Recomendación 8.46 del Anexo 9 adoptándola como norma internacional
b. 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, Pilar Vera manifestó a la comunidad internacional 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. Las tres Asociaciones

Fundadoras: AVJK5022 (154 fallecidos y 18 supervivientes) HIOP-AF447 (228 fallecidos) y ACAA-ED202 (152 fallecidos), representan a más de 600 víctimas, en su memoria y en la de todos los fallecidos en accidentes aéreos.

Nota de Estudio 271 (WP 271)

Presentada en la Comisión Técnica, sobre el aseguramiento de la independencia de las comisiones de investigación de accidentes. De todos es sabido la larga y titánica lucha que mantenemos por lograr en España un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes Aéreos.

La AVJK5022 ha asumido una responsabilidad que difícilmente puede ser entendida por quién no ha sufrido el Informe Oficial A032/2008 de la denostada CIAIAC, no sólo por la memoria de los nuestros, sino también para conseguir que se corrijan en el sistema las causas que siguen latentes por más que quieran ocultarlas.

La página 18 del citado Informe Oficial es la prueba evidente de esta afirmación; pues AESA sigue sin tener, por ejemplo, un Cuerpo de Inspectores en plantilla y continúa con el sistema heredado de la DGAC cuando se creó en octubre de 2008.

Este WP 271 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 el Plan de Auditorias (USOAP) identifiquen el cumplimiento tanto de la existencia de las Comisiones de Investigación de Accidentes como de su independencia.

Nota de Estudio 272 (WP 270)

Presentado ante la Comisión Técnica para la creación de una base de datos/repositorio de todas las recomendaciones de seguridad de las investigaciones de accidentes, incluidas aquellas dirigidas a OACI. Imposible olvidar el accidente de 1987 en Detroit, un MD-82, 154 muertos, una superviviente, tras el que la administración norteamericana recomendó que se probara el TOWS (alarma que avisa a los pilotos de mala configuración del avión) antes de cada vuelo, a todos los países en los que volaban aviones de la serie MD-80. A España, si llegó no se enteraron, porque sólo se probaba antes del primer vuelo de cada día.

El 20 de agosto de 2008 el TOWS del MD-82 Sunbreeze 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.

Esta Base de Datos llega tarde para nosotros, pero con su creación en la web de la OACI, estamos convencidos que se salvarán muchas vidas, objetivo primordial del trabajo que realizamos desde AVJK5022 y FIVAAF.

Este WP-272 invita a la Asamblea a:

a. Crear una Base de Datos con Recomendaciones de carácter global, incluyendo aquéllas que no vayan dirigidas a la OACI.

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.

Estas tres Notas de Estudio fueron aprobadas y dirigidas al Consejo de la OACI para su puesta en funcionamiento tras los trámites internos correspondientes.

VIII Congreso Mundial de Aviación Humanitaria

VIII Congreso Mundial de Aviación Humanitaria organizado por el Programa Mundial de Alimentos de la ONU se celebró por primera vez en España del 19 al 21 de octubre de 2016

Intervino Pilar Vera en el acto de inauguración junto a las Autoridades que participaron en el mismo, asistiendo también como miembro de FIVAAF Águeda Rueda, familiar de víctima del Accidente del Vuelo AH5017 de Swiftair en Mali.

Los distintos participantes en el acto de apertura representantes de organismos internacionales de la lucha contra el hambre y de la aviación, como son; Eric Perdison, Presidente del Programa Mundial de Alimentos, Raúl Medina, Director General de Aviación

Civil, o Miguel Marín, Representante de la OACI y Director de la Oficina de Operaciones Aéreas, entre otros. Se describió el evento de inauguración como:

'*La Conferencia Mundial sobre Aviación Humanitaria 2016 usa una localización única para reunir a los líderes y delegados de organizaciones de todo el mundo, así como a prominentes representantes del sector de la aviación privada y otros agentes*'.

En la ceremonia de apertura participaron destacados intervinientes procedentes de un amplio espectro de áreas y localizaciones, que estuvieron frente a una audiencia conmovida por las palabras de cada uno de ellos que expusieron sus mensajes con un objetivo común de lograr la unión de todos los agentes implicados y hacer de la aviación una manera de presionar y llevar la Agenda de Naciones Unidas hacia adelante para conseguir que el 'Hambre Cero' sea una realidad.

En su intervención, la Pilar Vera aprovechó para dar a conocer la FIVAAF y aportar su punto de vista colaborativo con el Programa Mundial de Alimentos. Puede leer el texto completo en el Anexo, pág. 60.

Seminario 'De la seguridad aérea hacia un complejo sistema de seguridad'

El 28 de octubre de 2016 la Presidenta de la AVJK5022 y de FIVAAF asistió al Seminario titulado 'De la seguridad aérea hacia un sistema de seguridad de complejo', celebrado en Milán y organizado por la Fondazione 8 Ottobre, con motivo del 15º Aniversario de la Tragedia Aérea de Linate,

acompañada por los miembros de la Federación, Sr. Junaid Hamid, Presidente de la Asociación Air Blue ED202, y Águeda Rueda, familiar del Accidente de Mali. Pilar Vera mantuvo diversas entrevistas con los asistentes más relevantes para dar a conocer la FIVAAF, sus objetivos, su condición de Organización Internacional, reconocida por la OACI y también para gestionar apoyos de los representantes de los países a las tres Notas de Estudio que se estaban tramitando en a OACI. Además se invitó a las Asociaciones de Víctimas de esos países a que se integren en la Federación como forma de expandir su mensaje y lograr continuidad en el trabajo que lidera Pilar Vera y que se desarrolla a nivel internacional.

Al día siguiente, 29 de octubre de 2016, se celebró la primera Asamblea General, con asistencia de miembros de la asociación italiana como invitados, con el fin de cumplir los requisitos del Registro de Asociaciones de España donde se encuentra inscrita la Federación. Se produjo un cambio en la Secretaria, pues el Prof. Ulrich que representaba a la Asociación Alemana HIOP-AF447 dimitió por razones personales y fue elegido en su lugar, el Sr. Junaid Hamid, por unanimidad.

Terceras jornadas de la JIAAC 'Visión global de la investigación para la Seguridad Operacional'

La JIAAC es la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil de Argentina, el homólogo de la CIAIAC española. Desde la primera edición en 2014, las Jornadas JIAAC se han convertido en una oportunidad única de encuentro entre toda la comunidad aeronáutica.

El 10 de noviembre de 2017 en Buenos Aires, se convocaron estas terceras jornadas bajo el lema 'Visión global de la investigación para la Seguridad Operacional'. Fue la primera vez en que las distintas personalidades a nivel internacional expusieron juntos la importancia de la investigación de accidentes en la gestión de la Seguridad Operacional de la aviación. Se trató de un evento trascendente, por la presencia de líderes y representantes de los principales fabricantes y asociaciones, junto a funcionarios de organismos y organizaciones reguladoras de la actividad a nivel mundial.

Pilar Vera, participó con una Ponencia relativa a la Asistencia a Víctimas a nivel internacional, dando a conocer a la FIVAAF y enumerando todos y cada uno de los obstáculos con que se encontraron en la gestión de la emergencia del 20 de Agosto de 2008, el modo en que ella ha logrado en nombre de la AVJK5022 corregirlos con el trabajo constante que ha dado lugar a diversas normativas en España. Dentro del largo proceso de fortalecimiento de los lazos institucionales e informales llevado a cabo por la Asociación, fue una gran oportunidad para dar a conocer nuestra actividad diaria en busca de la Verdad y la Justicia por los fallecidos y afectados de la Tragedia del Vuelo JK5022. Aunque su intervención estaba prevista conjuntamente con la Presidenta de la JIAAC en la clausura de la Jornada, tuvo que adelantarla y regresar precipitadamente a España por la inesperada enfermedad de su madre que finalmente falleció antes de que ella llegara a Las Palmas de Gran Canaria donde residía.

Procesos civiles

Desde que se cerrara la vía penal a nivel judicial, comenzó el calvario de muchos familiares que se vieron abocados a sumergirse en procesos civiles eternos contra la aseguradora Mapfre, con la que Spanair había contratado la póliza de seguros tanto de su actividad como de responsabilidad civil y de pasajeros.

La AVJK5022 mantiene una posición firme, defendiendo que las Pólizas que contienen los derechos de los pasajeros, tienen que ser una barrera muy importante en la cadena de seguridad, de lo contrario, pagar indemnizaciones seguirá siendo más barato que invertir en seguridad aérea.

Sentencia Audiencia Provincial de Barcelona

La Sentencia emitida el 12 de julio de 2016 por la Audiencia Provincial de Barcelona, viene a avalar el criterio que la AVJK5022 ha estado defendiendo, que el pasajero del transporte aéreo tiene una normativa propia que protege sus derechos y que se contienen en la normativa europea de aplicación directa en España que se traspuso del Convenio de Montreal y de este mismo publicado en el BOE en 20 de Mayo de 2004.

La Audiencia Provincial desestimó el recurso de la aseguradora Mapfre y fijó una nueva indemnización que "supera con creces lo previsto por el baremo de accidentes de tráfico, la referencia que se utilizó en primera instancia", corrigiendo por unanimidad de la Sala, la decisión del Juez de Primera Instancia, añadiendo que la sala no comparte el baremo de las indemnizaciones por accidentes de automóvil

porque existe uno comunitario que permite a los familiares "obtener un resarcimiento mayor si acreditan el daño, tanto personal como material, efectivamente sufrido como consecuencia de la pérdida de un familiar".

Naturalmente el deseo y el objetivo de la AVJK5022 es que esa Sentencia se traslade a todas las demás Audiencias Provinciales donde existen procesos abiertos y especialmente en la Isla de Gran Canaria, de donde procedían el mayor número de víctimas.

Durante el año 2017 se publicaron nuevas sentencias que no siguen el ejemplo de la citada, aunque reconocen a nuevos afectados, como por ejemplo los hermanos en calidad de “perjudicados”. Siguen aplicando el tan absurdo para una tragedia aérea, baremo de accidentes de tráfico pero el vigente en el año 2015 no el que se puso en vigor un año después. La aseguradora Mapfre, no obstante, insiste en acudir a la última instancia tratando de levantar la condena del pago de intereses por incumplimiento del Art. 20 de la Ley de Seguros, que fija el plazo de tiempo para hacer frente a las indemnizaciones, obligando con ello a las familias a defenderse también en esa instancia.

Conferencia de Mapfre en Granada y participación de la Agencia de Estatal de Seguridad Aérea

Esta larga lucha que mantiene la AVJK5022 siempre se detiene cuando casi estamos a punto de lograr un hito. Por eso traemos a colación la indignación que nos produjo tener que soportar que la aseguradora Mapfre Global Risk convocara unas Jornadas de Seguridad en la que se incluyó una “Mesa de Seguridad Aérea”, presidida por la Directora

de AESA (la única que ha tenido y que sigue en su cargo) cuando tiene a las Víctimas de Spanair maltratadas en los juzgados, después de haber recurrido la sentencia que en primera instancia le condenó a pagar intereses de demora por tardar más de 6 años en cumplir las obligaciones, como queda dicho, de abonar las indemnizaciones, en una práctica injustificable amparada en sus infinitos recursos. Ver el programa en la página 62 del Anexo.

Para mayor escarnio y en el terreno del que se sabe impune, la intervención en una Mesa Redonda sobre “El modelo global de seguridad aérea”, del Regulador a través del Jefe de Seguridad, Calidad y Medio Ambiente, de ENAIRE, de la Directora de AESA, cuya sede está en un edificio propiedad de la Fundación Mapfre por el que paga un alquiler anual de más de 3 millones de euros, además del Director Ingeniería de Airbus Defence and Space y de un piloto que perteneció a la plantilla de Spanair, supuestamente compañero de los pilotos fallecidos en el Vuelo JK5022, y que se presenta como “Asesor independiente de seguridad en aviación para gobiernos e industria”. ¿Puede esa entidad hablar de seguridad aérea cuando su comportamiento con las Víctimas de Spanair está siendo mezquino, humillante e indigno?.

Aunque fuera legal que la Directora de AESA pudiera asistir a esa Mesa sobre Seguridad, éticamente es reprobable y así se lo trasladamos al Ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, que respondió diciendo que de haberse enterado no lo hubiera autorizado.

Comisión de Investigación en las Cortes Generales

Proposiciones No de Ley y Mociones

La Presidenta en nombre de la AVJK5022 promovió con las instituciones locales y autonómicas, la aprobación de Proposiciones No de Ley, Mociones, Acuerdos institucionales, de donde eran o residían las víctimas de esta tragedia, en la que se pedía básicamente la creación de una Comisión de Investigación en el Congreso de los Diputados que depure responsabilidades políticas y aclare la verdad de las causas que originaron la catástrofe del Vuelo JK5022. En este sentido, nos dirigimos a los 77 Ayuntamientos Canarios, FECAM, Parlamentos Autonómicos de Canarias, Madrid, Castilla y León, Castilla La Mancha, Andalucía, etc.

Logramos más de 70 apoyos de los Ayuntamientos Canarios, de los 7 Cabildos Insulares y de los Parlamentos de Canarias, Madrid y Castilla y León, en el Boletin de las Cortes de Castilla La Mancha se llegó a publicar la Proposición pero por motivos que desconocemos no se llevó nunca al Pleno de la Cámara para su aprobación.

La FECAM que aglutina a los 77 Municipios Canarios no sólo mostró su apoyo sino que se dirigió a todos esos Ayuntamientos pidiendo también que lo hicieran, lo que ayudó bastante la labor que hizo Pilar Vera con cada uno de ellos.

Moción presentada en el Senado

La senadora de Coalición Canaria, perteneciente al Grupo Mixto del Senado, María del Mar Julios, presentó una Iniciativa por la que se solicitaba dar cumplimiento a las dos

Proposiciones No de Ley aprobadas en diciembre de 2015 por el Parlamento de Canarias y Asamblea de Madrid.

El 15 de marzo de 2017 se debatió en la Comisión de Fomento del Senado esta iniciativa por la que se instaba al Gobierno a proponer la creación en el Senado de una Comisión de Investigación sobre las causas del siniestro del vuelo JK5022 de Spanair, así como a promover la creación de un órgano nacional, multimodal e independiente para la investigación de los accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo y otros medios de transporte, todo ello de conformidad con el texto que recogían cada una de las Mociones y Proposiciones conseguidas no sólo en los dos Parlamentos autonómicos citados, sino también en gran cantidad de ayuntamientos y cabildos canarios.

La proposición fue rechazada, con los votos en contra por los grupos del PP y del PSOE, que propusieron una transaccional al texto que desvirtuaba por completo los objetivos que recogían las aprobadas por las instituciones citadas y que no fue aceptada.

Es difícilmente entendible que los partidos políticos por unanimidad apoyaran en las instituciones todas las Mociones y Proposiciones No de Ley en Canarias, Madrid y Castilla y León, pero que lo rechazaran en el Senado.

La AVJK5022 considera de gravísima transcendencia esa negativa para todas las víctimas y afectados por esta tragedia y el bochornoso espectáculo de tener que ver cómo se rechazaba esta PNL por esos dos partidos con argumentos inciertos, ante lo que la Asociación estima que con su comportamiento están perpetuando que las

investigaciones actuales de las catástrofes aéreas solo sirvan para condenar doblemente a ciudadanos afectados, permitiendo, sin embargo, eludir sus responsabilidades - por negligencia, desidia o simplemente ignorancia - a los verdaderos responsables.

Faltan al respeto a todas las víctimas y familiares de la Tragedia cuando mediante la zafiedad, el lenguaje tabernario y la inhumanidad, argumentan sin razón alguna sobre lo que desconocen.

Deslegitiman, por último, la propia aportación de la AVJK5022 - y de los honestos ciudadanos afectados que dentro de ella dedican sus esfuerzos - para que España se sitúe en unos niveles de seguridad que hubieran evitado que 154 inocentes murieran de forma trágica, y acordes con los países de su entorno, principalmente mediante la creación de un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes con Víctimas Múltiples.

A pesar de esta derrota no cejamos en el empeño y seguimos en la lucha para intentar llegar al Congreso de los Diputados, esta vez, puesto que la Cámara de Representación de las Autonomías el Senado, ya había decidido negativamente sobre nuestra petición.

Mociones de apoyo de Cabildos Insulares canarios y Ayuntamientos

Como ya ha sido mencionado en el punto anterior, la Presidenta, Pilar Vera, se dirigió a los Presidentes de los 7 Cabildos y el Presidente de la Federación de los Municipios Canarios, FECAM, para solicitar que presentaran en sus respectivas instituciones las mociones, iniciativas, etc.

Después de meses de conversaciones y el trabajo incansable de Pilar, se aprobaron las mociones en las instituciones que se reflejan a continuación:

- Los Cabildos Insulares; Fuerteventura, Tenerife, Lanzarote, La Palma, Hierro, Gomera y Gran Canaria
- Ayuntamientos de las Palmas

Antigua
Betancuria
La Oliva
Puerto del Rosario
Agaete
Agüimes
Aldea de San Nicolás
Artenara
Arucas
Gáldar
Ingenio
Mogán
Moya
Palmas de Gran Canaria
San Bartolomé de Tirajana
Santa Brígida
Santa Lucía
Tejeda
Telde
Teror
Arrecife
Haría
Teguise
Yaiza

- Ayuntamientos de Santa Cruz de Tenerife

Frontera
Pinar
Valverde
Agulo
San Sebastián de la Gomera
Breña Alta
Fuencaliente de la Palma
Garafía
Llanos de Aridane,
Puntagorda
Puntallana
Tijarafe
Arico
Garachico
Guía de Isora
Icod de los Vinos
Orotava
San Cristóbal de la Laguna
San Juan de la Rambla
Silos
Tacoronte

La lucha por la seguridad aérea no tiene color político ni tampoco ideología que no sea la de beneficiar a los usuarios del avión, por lo que el agradecimiento de la AVJK5022 es también en nombre de todos los que de una manera o de otra son los destinatarios de su lucha.

Visita del Presidente del Gobierno a Canarias

El Presidente del Gobierno se desplazó a Gran Canaria el 5 de mayo de 2017 para asistir a un acto de su partido en el Auditorio Alfredo Kraus en Las Palmas. Allí lo esperaron durante más de cuatro horas con el deseo de que se parara a saludarlos al menos, unas pocas madres y un miembro de la Junta Directiva, que querían entregarle un papel pidiendo el mismo trato que le estaba dando el Gobierno - Ministerio de Defensa y él mismo como Presidente del Gobierno - a las Familias del YAK-42 por el accidente ocurrido en 2003, más de 14 años después de ocurrido.

En la soledad de la actividad diaria en nombre de la Asociación que cuenta con el trabajo, liderazgo, contactos, ideas, etc., de Pilar Vera, de la labor de la Tesorera Ángeles Piretti, de la Secretaria Henar Guerrero y de la empleada Maria Jose García, se valora y reconoce lo que hicieron aquella tarde las siguientes personas:

Federico Sosa Hernandez
Ydaira Rivero
Angela Espinosa y Gloria Henríquez Espinosa.
Yazmina Cabrera
Mari Lola y Saro Delgado Estévez
Aní Déniz y Celeste, su amiga

Concentraciones los días 20 de cada mes en Las Palmas

A raíz de la negativa del Senado a instar al Gobierno para que abriera la Comisión de Investigación en el Congreso, se buscaron nuevas fórmulas de lucha que trascendiera el marco de lo que ya se estaba haciendo con las instituciones canarias. Se ideó que había que llevar la

lucha a la calle en un intento desesperado por lograr el apoyo ciudadano. Tras analizar cómo y de qué manera podríamos hacernos oír más, llegamos a la conclusión que la vía sería una concentración de dos horas cada día 20 del mes en un lugar céntrico de Las Palmas de Gran Canaria con el objetivo de ejercer toda la presión mediática posible sobre aquellos que tenían en sus manos la posibilidad de hacer realidad los objetivos marcados.

En ese sentido, organizamos ocho concentraciones durante 2017, ante la escultura 'Espiral del Viento' del escultor canario Martin Chirino, propiedad del Ministerio de Fomento situada en la Calle Mayor de Triana, en su acceso por el Parque de San Telmo. La pretensión fue que esa espiral llevara hasta Madrid el aliento de unas personas que aunque lo habían perdido todo no se resignaban a que no se corrigieran en el sistema de la aviación civil española, las causas que provocaron la mayor catástrofe aérea de los últimos 30 años en España.

Se diseñaron camisetas que también llevamos en el 9º Aniversario, unas octavillas y una gran pancarta con el objetivo que pretendíamos conseguir.

En cada concentración se hacía la lectura de un manifiesto, se entregaban las octavillas, respondíamos dudas, etc. En paralelo pusimos nuestro esfuerzo también, desde Madrid, en hacer un seguimiento y altavoz en las redes sociales de la AVJK5022.

Fruto de la actividad desarrollada en todos los frentes, finalmente obtenemos la promesa de presentar la petición en el Congreso.

Presentación de la Iniciativa solicitando la creación de la Comisión de Investigación sobre la Tragedia del Vuelo JK5022 en el Congreso de los Diputados

Estuvimos durante 2017 manteniendo entrevistas continuas con políticos canarios en Las Palmas y en Madrid, para tratar de que la Iniciativa Parlamentaria se presentara y firmara conjuntamente por todos los partidos que las habían apoyado a nivel autonómico y local, pero lamentablemente después de meses de parálisis, engaños y mentiras por parte de uno de los dos partidos mayoritarios, optamos por concentrar nuestras escasas energías en conseguir que dos partidos, que es el requisito para presentarla en el Registro del Congreso, lo hiciera en Madrid.

Y así el 29 de noviembre de 2017 el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos - En Comú Podem - En Marea con la firma de Esquerra Republicana de Cataluña, presentó la Iniciativa, ver la pág. 65, en el Registro del Congreso por la que solicita la creación de una Comisión de Investigación sobre la Tragedia del Vuelo JK5022 en el Congreso de los Diputados, que aclare las causas, depure responsabilidades políticas y acabe con los mortales defectos del sistema de seguridad aérea española

La AVJK5022 lleva más de 9 años luchando por obtener verdad y justicia, planteando a todos los partidos políticos del arco parlamentario sin excepción, desde el año 2011, esta petición que se hizo realidad de la mano de las dos Diputadas canarias: Meri Pita y Carmen Valido, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos - En Comú Podem - En Marea, a quién agradecemos profundamente que haya cumplido con el compromiso adquirido con la

AVJK5022, cuyos miembros nunca han dejado de creer que las responsabilidades políticas fueron determinantes para que el sistema de la aviación civil española no afrontara con el rigor que merece la vida de sus ciudadanos los cambios necesarios para evitar más muertes inútiles.

Seguiremos luchando para que esa Comisión de Investigación del Vuelo JK5022 sea aprobada por el Pleno del Congreso en el año 2018, convencidos de que sus conclusiones revertirán en beneficio de la sociedad en general y de los usuarios del avión en particular.

Otras actividades

AVJK5022 otra vez a juicio por reclamación de un abogado

El 1 de diciembre de 2016, la Asociación volvió al banquillo de los acusados para defenderse de la demanda, de nuevo, por más honorarios que esta vez ascendían a 28.150 euros, del abogado que estuvo unos meses en el primer año de vida de la AVJK5022 para ayudar a las familias y que posteriormente se quitó la máscara al exigir unos honorarios que escapan a la sensatez humana, reclamando más de medio millón de euros en total en las diferentes demandas que ha puesto contra la Asociación y a las que hemos ido haciendo frente con más voluntad que recursos.

En enero de 2017 se dictó Sentencia que rebajó a menos del 20% de la cantidad citada y como nuevamente el abogado presentó un recurso en la Audiencia Provincial que ratificaría la primera sentencia, la AVJK5022 decidió zanjar la cuestión abonando la cantidad estipulada en la misma para

dejar en el camino esa triste e inhumana experiencia con la amarga sensación de que la justicia, otra vez más, no se ponía del lado de las víctimas.

Para evitar situaciones como las que se padeció en la Asociación, la Presidenta logró que la Ley 4/2015 que contiene el Estatuto de la Víctima del Delito, recogiera en su Art. 8, la expresa prohibición de acercarse/acosar a abogados y procuradores a las familias y víctimas, hasta pasados 45 días de producida la tragedia, salvo que la propia familia lo solicite.

Capítulo 'Retraso Mortal' de la serie Mayday Catástrofes Aéreas de National Geographic

A finales de 2015 y después de mucha insistencia por parte del Representante de los Estudios de la Fox en España a la Presidenta, asistieron cinco miembros de la AVJK5022, entre ellos un superviviente, a un pase privado del episodio de la serie May Day Catástrofes Aéreas de National Geographic, sobre la Tragedia del Vuelo JK5022.

Las recreaciones que hace esta serie de accidentes aéreos no se ajustan a lo que pasó en realidad porque en nuestra opinión hay errores garrafales, destacando:

- La intervención de un narrador profesional ajeno a la aviación comercial.
- La exigua participación de tres pilotos del SEPLA, que nada aportan al desarrollo del episodio cuando al menos uno de ellos es un experto que investigó las averías del MD-82 siniestrado por lo que no se comprende su mínima intervención.

- No citar elementos clave como las palabras del llamado "3º en Cabina”.
- La intervención de una superviviente sueca, cuando el 90% de los pasajeros eran españoles, dando una versión un tanto frívola de sus recuerdos de aquel día.
- Actores que no hacen creíble el papel que desarrollan en la serie.
- El hilo conductor de la misma que desde el inicio ya señala como culpables a los pilotos, olvidándose por completo de la avería que tenía el avión y que fue lo que realmente impidió su despegue.

Según nos explicaron, tenían interés en que lo viéramos antes de su estreno, porque una catástrofe aérea de las dimensiones de la del Vuelo JK5022, es motivo más que sobrado para conocer la opinión de las víctimas a través de la AVJK5022, única existente, y además considerada de utilidad pública.

La propuesta fue que, si no estábamos de acuerdo con su contenido, no lo emitirían en España pero si lo harían en el resto del mundo, además de explotarlo con las cadenas privadas de televisión en nuestro país, con lo que cualquier oposición que hiciéramos no evitaría que se difundiera.

Pilar Vera, a pesar de las dudas que expresó en contraposición a los otros asistentes, optó por escribir una carta al Responsable de Fox en España, explicándole que, aunque era inútil oponernos a su emisión, tampoco avalábamos su contenido por apartarse de lo que realmente sucedió. No aportaba nada para esclarecer la muerte de 154 personas, ni mucho menos contribuía a que el fabricante

americano del avión, revisara sus manuales o incluso redundara el TOWS en los aviones, evitando más muertes en los más de 1.100 aparatos que siguen volando en el mundo.

Bajo el punto de vista de la AVJK5022, esta serie de National Geographic hace una recreación de ficción más que ajustada a la realidad y en definitiva parte de unos presupuestos diametralmente opuestos a lo que narra nuestro documental 'JK5022:Una Cadena de Errores', cuya finalidad es explicar las causas, denunciar como se investigan en España los accidentes e incidentes graves de la aviación comercial y alertar sobre los fallos del sistema respecto a inspecciones, licencias, certificados, etc., todo lo necesario para que un avión despegue en condiciones de llegar a su destino.

Este episodio titulado 'Retraso Mortal' se estrenó el viernes 5 de febrero en un canal privado, no tuvo prácticamente repercusión social ni mediática, por lo que tampoco fue necesario que la AVJK5022 hiciera pública su carta a la Fox, que se puede encontrar en la pág. 67.

I Jornada sobre el Estatuto de las Víctimas

Organizada por la Asociación de Víctimas contra el Intrusismo Médico, se celebró en la Universidad de La Coruña, con participación de gran número de víctimas y asociaciones. Pilar Vera como Presidenta participó en la Mesa de Debate compuesta por varias víctimas y moderada por la Directora de la Cadena Ser en La Coruña, en la que explicó los fines

que la llevaron a a introducir el Art. 8 en la Ley Orgánica del Estatuto de la Víctima del Delito referida a la prohibición para abogados y procuradores de acercarse a las víctimas de grandes tragedias hasta pasados 45 días de ocurrido el hecho causante. Y lo hizo ante la pasividad del Estado, que conociendo el asedio de los despachos americanos y las consecuencias posteriores que tuvo para las familias, no hizo por iniciativa propia absolutamente nada que evitara similares comportamientos en el futuro.

En 2010, la Corte Federal de Estados Unidos, dictó "Forum No Convenience" y evitó entrar a valorar las demandas presentadas por algunos de esos despachos. Sin embargo, siguieron insistiendo y, en alianza con abogados españoles, presionaron para lograr representarlos en España, pues de "querer hacer justicia en Estados Unidos" pasaron al objetivo principal de cobrar sus honorarios por encima de cualquier otra consideración.

Informe de la Agencia Ferroviaria Europea sobre la investigación del Accidente del Alvia

El 7 de julio de 2016, la Agencia Ferroviaria Europea (ERA), emite un Informe sobre el Informe Oficial hecho por la CIAF (Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios), previa denuncia de la Plataforma de Victimas del Alvia-01455 contra la CIAF, demoledor, cuyas conclusiones más relevantes son:

- La composición del equipo de investigación de la CIAF no garantiza la independencia que requiere la investigación del accidente, por estar integrado por personas vinculadas a ADIF, RENFE e INECO.

- El informe de la CIAF se centra en el fallo humano y no da respuesta a preguntas esenciales, ni determina las causas estructurales y causas raíz, que son las que con toda probabilidad se refieren a las actuaciones que implicarían a ADIF, RENFE e INECO.
- Obvia causas principales com: el cambio de proyecto que rebajó la seguridad y la desconexión del sistema de control de velocidad. De no haberse producido el accidente se habría evitado.

Citamos este importante Informe por la trascendencia que tuvo el Informe Oficial A-032/2008 de la CIAIAC para el archivo de la causa judicial en 2012. Pero, sobre todo porque las conclusiones que aporta la ERA sobre la CIAF son igualmente aplicables a la CIAIAC; falta de independencia, no detectar las causas que provocaron la tragedia, no determinar las casuas estructurales, no recomendar nada a la Dirección General de Aviación Civil - AESA respecto a los certificados de Aeronavegabilidad de los aviones.

También resulta reseñable porqué la discriminación es absoluta entre ambas tragedias, mientras que en la de Angrois de 2015, la Unión Europea ordena a través de la Comisaria de Transportes a la Agencia Ferroviaria Europea que abra una investigación sobre el Informe Oficial hecho por la CIAF española, que se centra exclusivamente en el error humano del maquinista, en la de Barajas-Spanair en 2008 y pese a que la AVJK5022 acudió dos veces a la Unión Europea y presentó en la Comisaria de Transportes como en la Comisión de Peticiones sus demandas que consistieron básicamente en:

i. Que se revisara el Informe Final de la CIAIAC A032/2008 sobre la Tragedia del Vuelo JK5022.

ii. Que se investigara la falta de independencia del Pleno de la CIAIAC.

En ambos casos, no pasó ni siquiera el primer filtro, es decir, el Vicepresidente español de la Comisión de Peticiones nos dijo “que allí no se investigaba nada de accidentes aéreos” y de la Comisaria de Transportes después de requerir ingente información, nos mandó una carta en la que igualmente se negaban a hacer nada. Bruselas se mueve mediante lobbies y éstos, a su vez, solo funcionan si se le pagan sus servicios, y/o con partidos políticos que crean ciegamente en la causa que defienden y desde luego la AVJK5022 ha carecido de ambos apoyos.

A pesar de la lucha incansable que mantenemos los que seguimos creyendo que es posible lograr justicia y verdad, lo cierto es que las demás asociaciones que han conseguido reabrir sus causas han contado primero con las propias familias que no se han rendido jamás. Los asiduos a las redes sociales pueden comprobar que tanto la AVM3J (Asociación de Víctimas del Metro 3 de Julio) de Valencia como con la Plataforma del Alvia 01455 no cesan de pelear en todos los frentes posibles con algunos partidos políticos que les han ayudado de manera determinante.

Monumentos de la Terminal 2 del Aeropuerto de Barajas

Durante el año 2016, hemos estado haciendo un seguimiento de las obras en las escaleras de Salidas de la Terminal 2, que impedían el acceso a la Placa Conmemorativa situada al lado de "la Paloma", por temor a

que la sustitución de las escaleras mecánicas desplazase la placa de su lugar original, pero la dirección del Aeropuerto nos aseguró que eso no pasaría y efectivamente así fue, porque una vez acabadas las obras, el acceso a la misma volvió a ser el de siempre.

El Olivo situado en el exterior, presentaba síntomas graves de enfermedad, por lo que el Aeropuerto contactó con la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid para que realizara un análisis y conocer que le sucede, por lo que recomendó hacer una poda agresiva, que impresionaba bastante. Pasados unos meses, el Servicio de Medio Ambiente del Aeropuerto de Barajas, nos confirma que ha respondido bien y que han salido nuevos brotes, esperando que florezca y se ponga más frondoso. Aunque hemos podido comprobar que fue así, estaremos pendientes de cualquier novedad que se produzca al respecto para tratar de que persiga el fin por el que fue plantado, perpetuar la memoria y el recuerdo a las 154 víctimas del Vuelo JK5022.

La enorme labor de la Asociación durante sus años de existencia ha dado lugar a que víctimas de otros siniestros se acerquen a nosotros buscando las respuestas y el acogimiento que la administración no les ha brindado.

Fruto de esas relaciones, la AVJK5022 ha trabajado y apoyado la iniciativa que está en marcha de colocar una placa conmemorativa en los Jardines de la Terminal 2 en recuerdo de los 6 españoles fallecidos en el accidente del vuelo AH5017 en Mali de 24 de julio de 2014, bastante difícil de conseguir pero esperamos que se culmine su instalación durante el año 2018.

Vuelta al mundo científica de Miguel Ángel Gordillo

Miguel Ángel Gordillo nos acompañó en la Rueda de Prensa del 6º Aniversario para contar su despido de una Compañía Aérea por dejar un avión en tierra al considerar que no era apto para volar con la avería que tenía.

Su pasión por la aviación no tiene límites, por lo que programó por segunda vez, dar la vuelta al mundo por los Polos Norte y Sur, en una expedición científica y en un avión construido en el garaje de su casa. Ha entrado en los anales de la historia de la aviación y Pilar Vera, como Presidenta de la AVJK5022 y la FIVAAF, estuvo durante todo su periplo haciendo un seguimiento por lo que tenía de grandeza y aportación al ser humano, su sacrificio voluntario derivado de su pasión por volar.

Miguel Ángel Gordillo como aviador era un seguro para sus pasajeros en las líneas comerciales, pero está visto que personalidades como la suya no convienen a quiénes parecen transportar materiales en lugar de personas.

Por esta gesta, el medio de comunicación Aviación Digital le concedió el Premio 'Aviación Digital' y le pidió a Pilar Vera que se lo entregara, pueden leer las palabras que ella pronunció en el acto de entrega en el Anexo, pág. 68.

Nombramiento de Presidenta de Honor a Margarita Henríquez Espinosa

El rápido avance de la enfermedad de Margarita y dentro de la profunda tristeza que nos embargaba, hizo que quisiéramos demostrarle nuestro cariño y admiración, e

hicimos lo que estaba en nuestros manos, proponer a la Junta Directiva de forma urgente el siguiente Acuerdo, que fue aprobado por unanimidad:

1. Nombrar Presidenta de Honor de la AVJK022, a Doña Margarita Henríquez Espinosa, Socia de Numero nº 4, como agradecimiento al desempeño de los cargos en la Junta Directiva en diferentes etapas.

2. Igualmente se acordó entregarle junto a la Certificación que confirma la decisión adoptada, una Placa grabada con el siguiente texto:

> 'La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, AVJK5022, nombra Presidenta de Honor a Doña Margarita Henríquez Espinosa, como agradecimiento a sus altos valores humanos puestos al servicio de la Asociación, Y por su compromiso ejemplar lleno de coraje, entereza y dignidad demostrados con generosidad y total entrega. Por acuerdo unánime de la Junta Directiva en Las Palmas de Gran Canaria, 22 de Noviembre de 2016'.

La Presidenta encomendó al Vocal Federico Sosa, que le hiciera entrega en nombre de la Asociación la placa y la certificación, cosa que hizo unos días antes de su fallecimiento.

Conferencia 'De la tragedia del Vuelo JK5022 al bien común'

El 23 de enero de 2017, en el Club 'La Provincia' e invitada por la Editorial Prensa Canaria, en Las Palmas de Gran Canaria Pilar Vera pronunció una Conferencia titulada

'De la tragedia al bien común', que trata tanto de la actividad que ha liderado desde finales del año 2009 en nombre de la Asociación y también la paralela a las investigaciones oficiales y judiciales sobre la tragedia del Vuelo JK5022, cuyos objetivos han sido la asistencia y protección a víctimas de accidentes aéreos, derechos de los pasajeros, investigación y prevención de accidentes aéreos, seguridad y transporte aéreo.

La Conferencia contó con la presencia de familias, profesionales del sector aéreo, prensa, e instituciones, y fue todo un éxito de asistencia. El propósito de Pilar Vera es sembrar en todos los foros posibles, una cultura preventiva de seguridad aérea.

Medalla de Oro de la Villa de Ingenio

El 1 de febrero de 2017, la Presidenta de la AVJK5022, recogió la Medalla de Oro de la Villa de Ingenio, como reconocimiento al trabajo, esfuerzo y dedicación, no sólo por lograr verdad y justicia, sino por la seguridad aérea, derechos de los pasajeros, investigación y prevención de accidentes y la unión de víctimas internacionales.

Como todos saben, la AVJK5022 es la primera Asociación de Víctimas de la Aviación Comercial y también la primera declarada de "utilidad pública" en España, fundadora de la Federación Internacional de Víctimas reconocida por la OACI y la que pese a los reveses judiciales, sigue luchando porque esta tragedia ni se olvide ni quede impune.

EL Obispo de Canarias y la AVJK5022

El 1 de marzo de 2017 el Obispo de Canarias, Francisco Cases, pidió perdón por comentar en una carta dirigida a los medios, a la vista del espectáculo del ganador de la Gala Drag Queen del Carnaval 2017 de Las Palmas de Gran Canaria, donde decía que “se vivió una de las jornadas más tristes de su etapa canaria” y comparó esa tristeza con la que sintió el día del accidente de Spanair.

La Presidenta de la Asociación salió inmediatamente en defensa de las víctimas y sus familias, con una carta abierta de respuesta publicada en el mismo períodico donde le publicaron la suya que decía:

Sr. Obispo:

Como Presidenta de la AVJK5022, única creada después de la Catástrofe Aérea del 20.8.2008, en la que murieron 154 personas y sobrevivieron 18 con lesiones de por vida, más de 75 de ellos originarios o residentes en la Isla de Gran Canaria donde usted vive, no puedo permanecer impasible ante el comunicado que ha emitido y ha sido publicado en los medios de comunicación.

El próximo 20 de Agosto hará 9 años de nuestra Tragedia y digo nuestra porque usted ha demostrado que no es la suya: ha pasado de ser su “día más triste” al olvido y ser sustituida por algo de lo cual no voy a opinar, por respeto a la memoria de 154 inocentes que cometieron el error de subirse a un avión que no estaba en condiciones de volar.

¿No podía usted citarnos en todas las ocasiones en las que ha tenido la oportunidad de hacerlo y no precisamente con un hecho que a usted le ha producido más tristeza que la muerte y

destrucción no sólo de 154 personas, sino la de sus familias?. Porque nosotros también estamos muertos en vida, condenados a luchar contra un sistema que nos ha victimizado todavía más al negarnos verdad y justicia, además de herirnos con palabras como las suyas.

En todo este tiempo, nunca se ha dirigido a la Asociación, aunque he de reconocer que ha permitido que la Misa-Funeral de cada 20 de agosto se haga en la Catedral aunque ofrecida por un Sacerdote, no por usted que sólo lo hizo en el Funeral de Estado que contó con la presencia de las Altas Instituciones, únicas para los que está reservada su presencia.

Sr. Obispo de Canarias, por favor, si nos ha olvidado, como ha hecho en gran parte la sociedad que ya sólo pregunta por las indemnizaciones y no por la lucha que mantenemos por lograr verdad y justicia, además de velar porque la seguridad aérea sea algo más que palabras, HAGALO DEL TODO y no nos cite en hechos tan alejados de nuestro dolor como el presente, créame que me arriesgo al disentir de su comunicado, pero no es novedad: llevo más de 7 años liderando esta Asociación y el miedo nunca ha formado parte de la mochila que cargo a mis espaldas, donde la SOLEDAD es casi mi única compañía.

Acuérdese por favor, en la Eucaristía de las 172 personas "del día del accidente en Barajas del avión que partía hacia Gran Canaria" y de sus familias: nada hicimos para ser castigados tan cruelmente con la muerte y lesiones de los nuestros ni tampoco para que se nos recuerde por cuestiones tan alejadas de nuestra triste y dolorosa realidad cotidiana. Muchas gracias.

Al día siguiente, el Obispo después de hablar en reiteradas ocasiones con Pilar Vera por teléfono y pedirle

ésta que el perdón debía ser público como pública fue la ofensa, se difundió esta carta suya en la que pedía perdón, a la que Pilar contestó en los medios, aceptando sus disculpas para zanjar este desagradable asunto.

Queridos hijos y hermanos:

En cuanto he comprobado las reacciones a mi carta de ayer por lo que se refiere a Vds., las Familias de la Asociación de Víctimas, he hecho todo lo posible por contactar con Dª Pilar Vera, su Presidenta. Lo he conseguido y, sin excusas ni pretextos, le he pedido perdón, a ella, y en ella a todos Vds., por la desafortunada comparación que aparece en un párrafo de esa mi carta de ayer que me arrepiento sinceramente de haber escrito. Siento profundamente el daño que les he ocasionado y me gustaría encontrar el modo de aliviarlo, si no es posible cancelarlo. Ese daño en Vds. es lo que más me duele y entristece de cuanto estoy viviendo estos días. Les pido por favor que acojan mi petición de perdón, que me dejen un pequeño rincón en sus corazones.

Con sincero corazón recé por todos sus familiares fallecidos y por todos Vds., con sincero corazón he seguido haciéndolo, y seguiré rezando para que todos encuentren cada día un poco más de paz.

No tengo otro modo más rápido y eficaz de llegar a todos Vds. que el publicar estas líneas en los Medios. Con todo afecto. Francisco Cases, Obispo de Canarias.

Cuestiones pendientes

Nosotros confiamos en que el trabajo que hemos venido realizando estos años, con los partidos y dirigentes políticos nos lleven a la creación última de la Comisión de

Investigación en las Cortes que aclare las causas de la Tragedia del Vuelo JK5022. Es el gran camino que nos queda por recorrer y que hasta ahora nos está siendo vedado ya que nos apoyan en las instituciones, pero otra cosa son las Cortes, allí se necesita la mayoría de sies de los grupos parlamentarios para poder aprobarla.

El año 2018 tiene que ser, el que tanto anhelamos, en el que se pongan las bases de esa Comisión de Investigación con la que colaboraremos todo cuanto sea necesario para que culmine sus trabajos con la única opción posible de llegar a la verdad y que se depuren responsabilidades.

Seguiremos también, en paralelo como hemos hecho siempre, con el trabajo de la FIVAAF, con su difusión y conocimiento por parte de asociaciones, instituciones, organismos internacionales, etc.

La Fundación de Seguridad en Vuelo. Este proyecto no queda en el olvido, pero es un reto demasiado ambicioso que exige unos recursos que en estos momentos la Asociación no tiene, ni humanos ni económicos, pero estamos a la espera de poder abordarlo con visos de culminar. Demasiadas víctimas de accidentes aéreos en España sin amparo ni refugio para gestionar los problemas que se derivan después de perder a sus familiares.

Y por supuesto, la de constitución de un Grupo de Trabajo que ponga las bases a partir del Informe realizado en 2014 y actualizado en 2015, sobre un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes con Víctimas Múltiples, al que solicitaríamos en base a los fundamentos que la oscura CIAIAC nunca ha querido considerar, la

revisión del Informe Oficial A-032/2008, porque será la única forma de que cumpla con su principal cometido; corregir las causas que provocan los accidentes para evitar más muertes inútiles.

Esas serían las cuestiones pendientes que tenemos todavía por delante, pero sobre todo una que nunca perdemos de vista y que es casi la razón de ser cada día del trabajo que realizamos, la búsqueda constante de la verdad y justicia.

Conclusiones

El esfuerzo dedicado ha sido inmedible, las horas eternas, pero todo lo daremos por bueno si finalmente la Asociación consigue el mayor objetivo por el que nació; VERDAD, JUSTICIA, REPARACION Y DEPURACIÓN DE RESPONSABILIDADES, vamos a seguir insistiendo hasta lograrlo y no descartamos hacer otras acciones en paralelo al trabajo callado que hacemos con las instituciones para visibilizar más contundentemente nuestra lucha.

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 con Víctimas Múltiples, 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 su responsabilidad 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.

La AVJK5022 hasta el último día que esté aquí no abandonará nuestros objetivos, no dejaremos que los nuestros se sientan abandonados, haremos lo imposible por lograr verdad y justicia. Por 154 inocentes pero también por todos los que se han ido y esperan de nosotros que hagamos lo que debemos y que están en algún lugar… siempre en nuestros corazones.

Anexos

Toda la información de estos anexos,y de cualquier asunto de la memoria, se encuentra ampliada mediante imágenes, archivos y vídeos en la web de la Asociación:
https://www.avjk5022.com

ACCIDENTE SPANAIR

MATERIA: **SEGUIMIENTO RECOMENDACIONES FORMULADAS POR LA CIAIAC**

05 de agosto de 2016

RECOMENDACIONES FORMULADAS POR LA CIAIAC

El día 20 de agosto de 2008 a las 14.24 horas, la aeronave McDonnell Douglas DC-9-82 (MD-82), matrícula EC-HFP, operada por la compañía Spanair, sufrió un accidente inmediatamente después del despegue en el aeropuerto de Madrid-Barajas, Madrid (España). Hubo 154 fallecidos, incluyendo a los 6 miembros de la tripulación, y 18 heridos graves entre los ocupantes del avión.

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) aprobó, en su reunión plenaria celebrada el 26 de julio de 2011, el Informe Final de la investigación sobre este accidente.

Como resultado de la investigación, la CIAIAC emitió 43 recomendaciones de seguridad operacional. Se dirigieron recomendaciones a seis organizaciones como se muestra en la tabla a continuación.

RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

	DESTINATARIO	AÑO		
		2009	2011	TOTAL
Nº DE RECOMENDACIONES	Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	1	0	**1**
	Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA)	6	4	**10**
	Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA)	7	14	**21**
	Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)		4	**4**
	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)		4	**4**
	Spanair		3	**3**
TOTAL GENERAL		**14**	**29**	**43**

ESTADO DE LAS RECOMENDACIONES FORMULADAS POR LA CIAIAC

A fecha de publicación de esta nota, todas las recomendaciones han sido contestadas por los destinatarios.

Del total de recomendaciones de seguridad emitidas, 12 de ellas han sido respondidas satisfactoriamente por los destinatarios, encontrándose cerradas, habiendo llevado a cabo acciones para el cumplimiento de las mismas en los siguientes ámbitos:

REC 12/09 OACI.- Que promueva la celebración de una conferencia internacional con

participación de todas las organizaciones representativas de la aviación civil, como las autoridades, la industria, instituciones académicas y de investigación, asociaciones profesionales, etc. y que tenga por objeto la elaboración de directrices sobre la base de las mejores prácticas de la industria en el ámbito de las operaciones aéreas en lo referente al diseño de listas de comprobación, entrenamiento del personal y mejora de los procedimientos y de los métodos de trabajo en las cabinas de vuelo, para asegurar que las tripulaciones configuran apropiadamente las aeronaves en el despegue y el aterrizaje.
REC 12/09 FAA.- Que promueva la celebración de una conferencia internacional con participación de todas las organizaciones representativas de la aviación civil, como las autoridades, la industria, instituciones académicas y de investigación, asociaciones profesionales, etc. y que tenga por objeto la elaboración de directrices sobre la base de las mejores prácticas de la industria en el ámbito de las operaciones aéreas en lo referente al diseño de listas de comprobación, entrenamiento del personal y mejora de los procedimientos y de los métodos de trabajo en las cabinas de vuelo, para asegurar que las tripulaciones configuran apropiadamente las aeronaves en el despegue y el aterrizaje.
REC 12/09 EASA.- Que promueva la celebración de una conferencia internacional con participación de todas las organizaciones representativas de la aviación civil, como las autoridades, la industria, instituciones académicas y de investigación, asociaciones profesionales, etc. y que tenga por objeto la elaboración de directrices sobre la base de las mejores prácticas de la industria en el ámbito de las operaciones aéreas en lo referente al diseño de listas de comprobación, entrenamiento del personal y mejora de los procedimientos y de los métodos de trabajo en las cabinas de vuelo, para asegurar que las tripulaciones configuran apropiadamente las aeronaves en el despegue y el aterrizaje.
REC 13/09 EASA.- Que recopile los resultados de los estudios y trabajos desarrollados, así como las instrucciones y directrices elaboradas por las autoridades de aviación civil hasta la fecha, con los principios y guías relativos al diseño de las listas de comprobación y metodología de trabajo en las cabinas de vuelo, de forma que permitan a los operadores y fabricantes europeos y a las autoridades nacionales disponer de referencias claras sobre el estado del arte en materia de diseño y aplicación de listas de comprobación.
REC 22/11 AESA.- Que en la consideración de los programas de entrenamiento de los operadores se fije expresamente en: - que se destaca el concepto de cabina estéril, en - que se incide en la importancia de adherirse al mismo y en las consecuencias que pueden tener puntuales desviaciones de atención y en - que se incluyen ejemplos de accidentes en los que el incumplimiento de las normas relativas al ambiente en cabina ha sido un factor relevante.
REC 29/11 AESA.- Que supervise que los procedimientos operacionales y de instrucción en compañías que operen aviones de la serie MD-80, especifican claramente la metodología y la distribución de tareas entre los miembros de la tripulación a la hora de ejecutar y comprobar acciones críticas como la selección de la posición de flaps y slats.
REC 31/11 FAA.- Que clarifique la definición de elemento inoperativo contenida en el preámbulo de todas las Listas Maestras de Equipamiento Mínimo (MMEL), con el fin de evitar errores de interpretación en su aplicación.
REC 32/11 FAA.- Que se modifique la Lista Maestra de Equipamiento Mínimo (MMEL) de las aeronaves de las series Boeing DC-9, MD-80 y MD-90 en sus puntos 30.8, 34.9 y en otros que pudieran tener relación con un calentamiento de la sonda RAT en tierra, de forma que se incluyan en dichos puntos instrucciones de mantenimiento (M) y/o operaciones (O) para la comprobación del TOWS.
REC 38/11 AENA.- Que realice una evaluación de la necesidad de seguir manteniendo la valla interna que rodea la pista 36L, y si así resulta, se lleven a cabo modificaciones en dicha valla para asegurar un acceso más expedito a todas las zonas del aeropuerto situadas más allá.
REC 39/11 AENA.- Que se intensifiquen las labores a prestar por el personal de control de torre en el caso de accidentes que se produzcan en los aeropuertos en lo referente a la asistencia a los

Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI).
REC 40/11 AENA.- Que informe a todas las personas y colectivos involucrados en la ejecución de los planes de emergencia, y que no están bajo su responsabilidad, o les instruya cuando sí estén bajo su responsabilidad, de la importancia de respetar los procesos de toma de decisiones y de favorecer los flujos de información.
REC 41/11 AENA.- Que potencie la preparación del personal del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) en materia de primeros auxilios y se complemente su formación con cursos de salvamento acuático y socorrismo en aquellos aeropuertos con entornos acuáticos para los que no se prevea la disposición de medios especiales de salvamento ajenos al propio aeropuerto.

Por otro lado, del total de recomendaciones de seguridad emitidas, 5 de ellas fueron canceladas por haber cesado sus actividades el operador Spanair.

Por último, las 26 recomendaciones de seguridad restantes, se han cerrado sin respuesta satisfactoria, de acuerdo con los procedimientos de la CIAIAC, al haber transcurrido un periodo prolongado de tiempo sin haberse alcanzado concurrencia entre el contenido de la recomendación y la respuesta proporcionada por el destinatario.

VIII Congreso Mundial de la Aviación Humanitaria en Madrid

Buenos días a todos.

Muchas Gracias a la Organización del VIII CONGRESO MUNDIAL DE LA AVIACION HUMANITARIA EN MADRID y también al PROGRAMA MUNDIAL DE ALIMENTOS por darme la oportunidad de dirigirme a ustedes como Presidenta de la FEDERACION INTERNACIONAL DE VICTIMAS DE ACCIDENTES AEREOS Y SUS FAMILIAS -FIVAAF- para explicarles brevemente que es, cuáles son sus objetivos y que relación aspira a tener con la mayor Agencia Humanitaria que lucha contra el hambre en el mundo.

La FIVAAF se fundó en Madrid el 21 de Julio de 2015 por 3 Asociaciones de Víctimas: de España-AVJK5022, de Alemania-HIOP-447 y de Pakistán-ACAA-202 y está inscrita en el Ministerio del Interior español a cuya normativa se acoge. Fui elegida Presidenta y represento a la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 que se creó a raíz de la tragedia aérea del 20 de Agosto de 2008 en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, que ocasionó 154 muertes y provocó lesiones en 18 supervivientes.

Presentes en la OACI desde 1983 como Grupo de Víctimas, solicitamos su reconocimiento inmediatamente después de su fundación como Federación Internacional, acordando el Consejo de fecha 29 de Febrero de este año, su inclusión en la lista de Organizaciones Internacionales invitadas a participar en sus eventos: es la primera Federación Internacional de Víctimas reconocida por la OACI en sus 72 años de vida, lo que constituye todo un hito histórico, si tenemos en cuenta que las Asociaciones de Víctimas nacen para hacer frente a las catástrofes y desaparecen una vez que han concluido sus objetivos.

En la 38 Asamblea General de la OACI celebrada en 2013, logramos la aprobación de los Documentos: 9998 y 9973 que condensan

la Política de Asistencia a Víctimas y sus Familias y una Guía Orientadora, después de más de 3 años de intenso trabajo.

Y dentro de la vocación internacional de la Federación por llegar a los Estados y que estos tengan previsto en sus protocolos internos la asistencia a víctimas, está también la de entablar relaciones con las partes implicadas en el transporte aéreo.

Así durante nuestra estancia en Montreal con ocasión de la recientemente finalizada 39 Asamblea, nos reunimos con múltiples Organizaciones Internacionales presentes allí, entre ellas IATA y ACI, les pedimos que incluyeron en sus procedimientos internos esos Documentos como vía para cerrar el círculo de Estados-Compañías Aéreas-Aeropuertos en la asistencia a las víctimas.

En esa 39 Asamblea General de la OACI presentamos por vez primera 3 Notas de Estudio sobre diferentes asuntos que fueron aprobadas y enviadas al Consejo para su ejecución. Entre ellas, la creación de una Base de Datos de Recomendaciones de Seguridad de carácter global que será operativa en la web de la OACI a partir de Enero de 2017, lo que da idea de nuestra vocación. Fue también la primera vez que me dirigí a la Asamblea como Presidenta de FIVAAF representando a las víctimas agrupadas en la Federación con una sola voz ante la Comunidad Internacional asistente: más de 2.200 personas, 185 países y 56 Organizaciones Internacionales.

Por eso, no podíamos desaprovechar la oportunidad de estar presentes en este VIII Congreso Mundial de Aviación Humanitaria en Madrid que tratará entre otros temas, la “armonización de estrategias de respuesta ante los desastres por parte de la aviación humanitaria” esperando que de los debates que se producirán dentro del sector, se contribuya a fortalecer la colaboración entre las Autoridades de aviación civil, el sector comercial y OTROS SOCIOS para cumplir los objetivos de Desarrollo Sostenible, donde la FIVAAF puede aportar la experiencia, el conocimiento y el dolor compartido de quiénes han pasado por la misma

tragedia vital.

Probablemente para la gran mayoría de los asistentes, sea una sorpresa que una Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias haya conseguido la proeza de unir a Asociaciones de Víctimas de países tan diferentes, de constituirse legalmente y además obtener el reconocimiento como Organización en la OACI, pero si logramos darle visibilidad en los foros internacionales, seguramente conseguiremos cumplir nuestra visión de VICTIMAS AYUDANDO A VICTIMAS y nuestros objetivos que en síntesis tratan de:

- Promover prácticas comunes ante accidentes aéreos.
- Mejorar y estandarizar la asistencia a víctimas y a sus familias.
- Proteger los derechos de los pasajeros.
- Lograr avances en la prevención e investigación de accidentes aéreos.
- Apoyar procedimientos para aumentar la seguridad aérea, aportando un enfoque más humano que sólo se tiene en cuenta cuando se producen los accidentes.

Las víctimas a las que se dirige el Programa Mundial de Alimentos no suelen ser pasajeros de la aviación comercial aunque la Aviación de World Food Programme transportó a cerca de 290.000 personas en 2015, sino que sufren desgracias causadas por desastres naturales y conflictos bélicos, pero si tenemos un nexo común más allá de la condición de víctimas es que es el transporte aéreo el medio a través del cual se las socorre y ayuda y ahí existe un punto de conexión que desde la Federación les brindamos: tratar de aprovechar las sinergias que beneficien a los destinatarios de la actividad de nuestras organizaciones: las víctimas.

Compartir nuestro mensaje difundiendo en sus países de origen la existencia de la FIVAAF, contribuirá

decisivamente a que nuestro trabajo de los últimos 7 años en la OACI llegue por igual a todos y les puedo asegurar que se ha dado un vuelco espectacular en la asistencia a víctimas de accidentes aéreos. Seguir avanzando es llegar allá donde quiera que hayan víctimas del transporte aéreo. Creemos por ello, que somos o podemos ser, uno más de los actores humanitarios con los que puede contar la Aviación del World Food Programme.

Quiero acabar con la frase emblemática de la AVJK5022 a la que represento: EN ALGUN LUGAR… SIEMPRE EN NUESTROS CORAZONES, donde estoy convencida se encuentran todas las víctimas de desastres aéreos cualquiera que sea su país o lugar donde hayan fallecido.

Muchas gracias por su atención

PARTE B

SEGURIDAD

LOS NUEVOS RETOS DE LOS MERCADOS DE RIESGOS GLOBALES

Palacio de Congresos
Granada
SALA B

JUEVES, 8 DE JUNIO DE 2017

09.00 h **Acreditación**

09.15 h **Apertura**
D. Ignacio Baeza
CEO. MAPFRE GLOBAL RISKS

09.45 h **Presentación del Estudio MGR/ITSEMAP: "Siniestralidad en grandes calderas"**
Ponente:
D. Pedro Soria
Responsable Técnico Área Ingeniería. ITSEMAP - MAPFRE GLOBAL RISKS

10.45 h **Pausa-Café**

11.15 h **Mesa redonda: "Modelos de gestión del riesgo de inundación"**
Moderadora:
D.ª Josefina Rodríguez
Jefa Departamento de Riesgos Catastróficos. MAPFRE GLOBAL RISKS
Participantes:
D. Peter Haussman
Head of Cat Perils Europe Hub. SWISS RE
D. Adam Podlaha
Head of Impact Forecasting. AON BENFIELD

12.30 h **Ponencia: "Redes Sociales, Desastres Naturales y Seguridad Nacional"**
Ponente:
D. Manuel Cebrián
Investigador principal. MIT MEDIA LAB

13.30 h **Final de Sesión**

VIERNES, 9 DE JUNIO DE 2017

09.30 h **Mesa redonda: "La seguridad en la explotación de infraestructuras subterráneas"**
Moderador:
D. Alejandro García-Basco
Responsable Equipo Central de Ingeniería. ITSEMAP - MAPFRE GLOBAL RISKS
Participantes:
D. Tony Cash
International President. RAIL INDUSTRY FIRE ASSOCIATION (RIFA)
D.ª Pilar Martín
Jefa de Sección APM y otras instalaciones. AEROPUERTO MADRID-BARAJAS
D. Aurelio Rojo
Presidente. APICI

10.30 h **Mesa redonda: "Aplicación de drones a la gestión de riesgos"**
Moderadora:
D.ª María Teresa Guerait
Responsable Equipo Regional de Ingeniería EMEA /Internacional. ITSEMAP - MAPFRE GLOBAL RISKS
Participantes:
D. Bartolomé Marqués
Subdirector General. INTA.
D. Miguel Ángel de Villota
Director. CEGADRONE
D. Carlos Bernabéu
Director. ARBORE INTELLBIRDN

11.30 h **Pausa-Café**

12.00 h **Mesa redonda: "El modelo global de seguridad aérea"**
Moderador:
D. César López
Subdirector Área de Ingeniería. ITSEMAP - MAPFRE GLOBAL RISKS
Participantes:
D.ª Isabel Maestre
Directora Ejecutiva. AGENCIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD AÉREA (AESA)
D. Santiago Cortés
Jefe de la División de Seguridad, Calidad y Medio Ambiente. ENAIRE
D. Miguel Ángel Moreli
Director Ingeniería. AIRBUS DEFENSE AND SPACE
D. Gustavo J. Barbia
Comandante de Líneas Aéreas y Asesor Independiente de Seguridad en Aviación para Gobiernos e Industria

13.30 h **Acto de Clausura**
D. Antonio Huertas
Presidente de MAPFRE

Ponentes de habla no hispana

PARTE C

COMPETICIONES

CENTRO DE FORMACIÓN INTEGRAL EN EMERGENCIA DE FORTEM

Fecha: viernes 2 de Junio de 2017
Horario: 09.00h – 14.00h
Lugar: Centro de formación integral en emergencia de FORTEM
El Casar (Guadalajara)

20.00 h **CENA DE GALA EN EL COLEGIO AVE MARÍA**

14.00 h **CÓCTEL DE CLAUSURA EN EL PALACIO DE CONGRESOS DE GRANADA**

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
REGISTRO GENERAL DE ENTRADA
0061246
Fecha: 29/11/2017-12:23:37

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Los Grupos Parlamentarios firmantes, por medio del presente escrito y al amparo de lo establecido en el artículo 52 del reglamento de la Cámara, proponen al Pleno del Congreso que acuerde la creación de una Comisión de investigación que relativa al accidente del vuelo JK5022 de Spanair.

Congreso de los Diputados, Madrid a 29 de noviembre de 2017

Irene Montero Gil
Portavoz GCUP-EC-EM

Joan Tardà i Coma
Portavoz GER

María del Carmen Pita Cárdenes
Diputada GCUP-EC-EM

Carmen Valido Pérez
Diputada GCUP-EC-EM

Fèlix Alonso Cantorné
Diputado GCUP-EC-EM

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El día 20 de agosto de 2008, tuvo lugar en nuestro país una de las peores catástrofes de la aviación civil de los últimos 30 años. El vuelo JK5022 de Spanair entre el aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez y el Aeropuerto de Gran Canaria se estrelló tras su segundo intento de despegue costando la vida a 154 personas fallecidas y dejando graves secuelas de por vida a 18 que lograron sobrevivir.

Nueve años después de lo sucedido, el Congreso de los Diputados aún no ha abierto una Comisión de Investigación que permita esclarecer las causas del accidente, depure responsabilidades, extraiga conocimientos para la seguridad y prevención de accidentes aéreos y proteja a las víctimas y sus familiares.

Constituir una Comisión de Investigación en el Congreso de los Diputados cumpliría con las demandas de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 y las peticiones aprobadas por el Parlamento Canario, la Asamblea de Madrid, el pleno de las Cortes de Castilla y León, así como, con la mayoría de los 88 Municipios Canarios y los siete Cabildos Insulares, por unanimidad de todos sus representantes político, sirviendo, además, como apoyo y respaldo a su creación. Pero además, la constitución de esta Comisión de Investigación se torna necesaria e imprescindible desde la sociedad civil, la seguridad y confianza ciudadana, los afectados por dicho accidente y desde la responsabilidad de la Administración del Estado por la seguridad aérea, más si cabe, si tenemos en cuenta que el transporte aéreo es imprescindible para la conectividad de las insularidades con la península.

Reglas de organización y funcionamiento

A) Objeto de la Comisión

La comisión tendrá como objeto investigar, y en su caso determinar las causas y las responsabilidades del accidente del vuelo JK5022 de Spanair, el 20 de agosto de 2008. A su vez, debe extraer conocimientos y recomendaciones para prevenir futuras tragedias.

B) Composición

La Comisión de Investigación estará integrada por tres representantes de cada uno de los grupos parlamentarios con más de cincuenta diputados en la Cámara y dos representantes de cada uno de los demás grupos parlamentarios.

C) Adopción de los acuerdos

En los acuerdos que adopte la Comisión se aplicará el criterio del voto ponderado.

D) Plan de trabajo

La Comisión se constituirá en el periodo de sesiones en el que se apruebe su creación por el Pleno de la Cámara, y desarrollará su actividad conforme a un Plan de trabajo aprobado por la propia Comisión, que incluirá las comparecencias que se consideren oportunas, incluidas las de quienes puedan resultar, por las informaciones conocidas, política, penal, civil o administrativamente responsables de las prácticas cuya investigación constituye el objeto de la Comisión.
Los Grupos Parlamentarios podrán solicitar la documentación necesaria para la realización de los trabajos de la Comisión desde el momento de su constitución. En concreto, la Comisión podrá solicitar de los órganos jurisdiccionales competentes la documentación obrante en las diferentes causas relacionadas con el objeto de la misma, que no se encuentre afectada por el secreto de sus actuaciones.

E) Plazo para la realización de los trabajos de la Comisión

En el plazo de seis meses, que podrá ser prorrogado por acuerdo del Pleno de la Cámara, la Comisión elevará al Pleno del Congreso de los Diputados para su aprobación el Dictamen en el que figuren sus conclusiones, así como los votos particulares que los Grupos Parlamentarios presenten, pudiendo acordar, en su caso y conforme a lo previsto en el artículo 76.1 de la Constitución, que la Mesa del Congreso del Congreso dé traslado al Ministerio Fiscal de las mismas para el ejercicio de las acciones que sean procedentes.

Asociación de Afectados del Vuelo JK5022

Madrid, 16 de Diciembre de 2015.

DOÑA DIANA PEREZ – PR MANAGER
FOX INTERNATIONAL CHANNELS SPAIN – EUROPE
C/. Orense, 34-2I Planta –
EDIFICIO IBERIA MART II
MADRID-2820

ASUNTO: EMISION JK5022: N. GEOGRAFIC – SERIE CATASTROFES AEREAS

Estimada Diana:

Como quedamos el pasado Lunes día 14 fecha en la que visionamos el episodio de Ref., después de deliberar entre los miembros de la Junta que asistimos y trasladar al resto nuestras impresiones, hemos decidido no oponernos a su emisión, haciendo previamente las siguientes consideraciones:

1º) A pesar de haber mostrado nuestra total disposición a colaborar en la elaboración de ese Episodio a través de Alix MacDonald, Peter Skrzypczak y Marco Avolio, todos pertenecientes a Associate Producer Mayday/Air Crash Investigation, que se dirigieron a la AVJK5022 solicitando ayuda y a quiénes le enviamos Informes Oficiales, Periciales, etc..., lo cierto es que no sabemos por qué dejaron de contar con la AVJK5022.

2º) Dicho episodio se entretiene en cuestiones que no ofrecían ninguna duda para las partes: investigación oficial, víctimas, compañía aérea, aseguradora, etc...,Sin embargo pasa ligeramente por la avería real que tenía el avión MD-82 siniestrado el 20 de Agosto de 2008 en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, citándola al final para disminuir la responsabilidad de los pilotos. En Julio de 2007 hubo un incidente grave en la Isla de Lanzarote donde el avión despegó en esa misma situación, por lo que la AVJK5022 considera que "los pilotos pagaron con su vida el error que cometieron" pero que fueron igualmente víctimas de una avería oculta que residía en el relé que daba soporte a la RAT y TOWS. Profundizar en ello, probablemente hubiera logrado lo que no se ha conseguido oficialmente: salvar vidas modificando por el fabricante ese sistema en los más de 1.000 MD que siguen volando en el mundo.

3º) No hacer referencia al 3º en Cabina que aparece en las voces de la caja negra es silenciar a la persona que minutos antes de su muerte detectó esa avería que tenía el avión pero que no tuvo autoridad para dejarlo en tierra, siendo además recogido su testimonio en el Informe Oficial de la Comisión de Investigación Española.

Estas diferencias relevantes junto a otras de menor calado que obviamos para no alargarnos, unidas a la versión de la superviviente sueca de un accidente aéreo que ocurrió en España con la mayoría de pasajeros españoles, invalidan parcialmente desde nuestra condición de Víctimas que luchan por lograr justicia y verdad, la versión que se da en ese episodio.

Con nuestro agradecimiento por su atención y esperando comprendan nuestra posición, aprovecho para enviarle un cordial saludo de nuestra parte a usted y las personas que nos acompañaron en el visionado.

- PILAR VERA PALMES –
- PRESIDENTA AVJK5022 – Email: pivepa@gmail.com
- C/. Pedro, Medrano, 6 – 28029-MADRID

Palabras de Pilar Vera durante la entrega del Premio de Aviación Digital a Miguel Ángel Gordillo

Hola a todos:

He aceptado entregar este premio por tres razones: 1) Es más que merecido y es para ti, 2) Me lo ha pedido Aviación Digital a la que es muy difícil negarle nada y 3) porque para la AVJK5022 que presido eres el vivo y admirable ejemplo del piloto que antepuso la seguridad de sus pasajeros a sus propios intereses profesionales: elegiste la vida y con ello la libertad de decidir tú destino.

Destaca en tu trayectoria de vida por encima de todo, tu pasión por volar y es admirable como has cumplido tus sueños con la humildad, con el conocimiento y con la valentía que solo tiene un hombre libre.

En 1998 fuiste el primer piloto que voló en un ultraligero desde Madrid a Estados Unidos por la ruta larga, atravesando Europa, Asia, Rusia y Canadá y entraste en la historia.

En 2001 diste la vuelta al mundo en 44 días en un avión monoplaza experimental MCR01 construido por ti en el garaje de tu casa y volviste a ser el primer español en realizar tal hazaña.

Tu figura se hizo legendaria en 2006 con aquella decisión de no volar un avión que no estaba en condiciones, pero ya eras grande, muy grande Michel: nadie con tus arrestos para seguir tomando decisiones desde la libertad, el conocimiento y la seguridad de saber lo que hacías.

Tu inquietud por romper barreras, por ir más allá, por lograr lo imposible para los demás mortales, hizo que crearas el Proyecto Sky Polaris, en un RV-8 de menos de 1500 Kg que volviste a montar en tu casa, con el objetivo de dar la vuelta al mundo pasando por los polos Norte y Sur y felizmente para los que te

queremos y creemos en ti, culminaste el pasado día 15 en Cuatro Vientos en Madrid.

He tenido la fortuna de conocer el confín del mundo por Argentina y Chile: la majestuosidad de los glaciares, las extensiones de terreno donde la vista no alcanza, el tormento de la climatología, la inmensa y fría soledad que se respira, la pequeñez del hombre frente a los poderosos elementos de la naturaleza… Solo un hombre muy seguro de sus conocimientos y de su vocación podía enfrentarse a semejante reto y afrontar las 21 horas de vuelo del 9 de Noviembre de 2016 que ahí quedan como testigo indeleble de una gesta única que viene a rematar toda una vida dedicada a la aviación.

Hacer cosas excepcionales solo está reservado a las personas libres, a las que solo cuentan con sus convicciones para enfrentarse a los imposibles haciéndolos posibles… Tal vez pueda acercarme a comprender tus motivaciones cuando pienso que la OACI ha reconocido por primera vez en sus 72 años de historia a la Federación Internacional de Victimas de Accidentes Aéreos y sus Familias que presido y que constituí menos de 1 año antes en Madrid…Nos suelen llamar “locos” a los que hacemos normal lo que otros consideran que no es posible: bendita locura que hace que el ser humano progrese y el mundo sea un poco mejor.

Michel desde la admiración, el respeto y la credibilidad que inspiras, te hago entrega de este premio que debería ser el comienzo de la escalera de reconocimientos que un aviador como tú se merece.

AVJK5022