Asociación de Afectados del Vuelo Jk5022

Memoria 2018/2019

ÍNDICE

PALABRAS DE LA PRESIDENTA 2

1 COMPOSICIÓN Y ÓRGANOS RECTORES 5

2 OBJETIVOS 9

3 INFORME DE ACTIVIDADES 13

- COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS 14
- DESCLASIFICACIÓN DE LOS DOCUMENTOS DE LA CIAIAC 56
- ACTIVIDAD INTERNACIONAL 58
- CONCIERTO DEL DÉCIMO ANIVERSARIO 64
- OTRAS ACTIVIDADES 68

4 CUESTIONES PENDIENTES Y CONCLUSIONES 75

PALABRAS DE LA PRESIDENTA

Volvemos a hacer una Memoria de dos años: 2018 y 2019, que han sido cruciales en la lucha que lidero en nombre de la AVJK5022, 2018 fue el del Décimo Aniversario además del comienzo de los trabajos de la Comisión de Investigación en el Congreso de los Diputados y 2019 en la continua lucha a pesar de los avatares por lograr que esa Comisión acabe sus trabajos y haga sus Conclusiones.

El acto central del Décimo Aniversario fue el Concierto Conmemorativo del 18 de Agosto que organicé con la ayuda de tres instituciones canarias Ayuntamiento de Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria y Gobierno de Canarias, la Orquesta Sinfónica de Las Palmas y los intérpretes que participaban en el Concierto. Asistieron representantes de los colectivos del SUMMA, SAMUR, Guardia Civil, Bomberos de AENA y Medio de Comunicación, con los que teníamos una deuda moral por la asistencia que prestaron a los nuestros en el lugar de la tragedia.

Antes de dar comienzo el Concierto, dirigí unas breves palabras en las que expresé mi deseo de que la sentida música canaria que se iba a escuchar esa noche llegara a los 154 inocentes y a todos los familiares que se han ido yendo después, con la pena de no haber obtenido justicia humana y con la esperanza de que hayan encontrado la justicia divina que les alivie tanto dolor. Recordé a Margarita Henríquez, Vicente Guerrero, Mario Vera, Pilar Palmés…

Estos 2 años han estado marcados por tres acontecimientos a destacar: La Comisión en el Congreso de los Diputados, la asistencia a la 40ª Asamblea de la OACI donde presentamos cinco Notas de Estudio y la elaboración del Anteproyecto de Ley sobre la Autoridad Administrativa Independiente de Investigación de Accidentes, por el que he luchado incansablemente ante la falta de claridad, independencia y profesionalidad de la CIAIAC.

Cada uno de los días que he dedicado a mantener la actividad de la AVJK5022, se ha visto inmerso no sólo en la lucha por conseguir sus objetivos sino también en su propia supervivencia. No es nada fácil mantener la actividad con los escasos recursos y medios económicos proveniente de los socios y, por otro, con la ayuda del Cabildo Insular de Gran Canaria, además de por la generosa entrega tanto de la Tesorera, Ángeles Piretti León, a título gratuito, y la mía propia como Presidenta, poniendo a disposición de la Asociación mis conocimientos, tiempo, contactos y servicios profesionales.

Termino estas palabras con el mismo mensaje que guía la lucha que mantengo en nombre de la AVJK5022: verdad, justicia, memoria y reparación y la esperanza de lograrlos con nuestra incansable lucha.

COMPOSICIÓN Y ÓRGANOS RECTORES

Loa Estatutos de la AVJK5022 recogen las competencias y funciones de los Órganos Rectores de la Asociación: la Presidencia, la Junta Directiva y la Asamblea General.

1

Junta Directiva

Durante los años 2018 y 2019 la Junta Directiva no ha cambiado, siendo ratificada por las Asambleas celebradas el 13 de abril de 2018 y el 5 de abril de 2019, estando formada por:

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

Asamblea General

La Asamblea General se compone de los **Socios de Número**, con voz y voto, cada socio representa o es a un pasajero del Vuelo JK5022 y de los **Socios Colaboradores** que son familiares, amigos de pasajeros, con voz. El **Socio Simpatizante**, puede ser cualquier persona que comparta los objetivos de la Asociación, no asiste a sus Asambleas, salvo casos excepcionales y con autorización previa de la Junta Directiva. **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 con nuestros fines.

OBJETIVOS

Nuestros fines pretenden avanzar en la asistencia y protección de las víctimas de catástrofes aéreas y sus familias, la investigación y prevención de accidentes, en los derechos de los pasajeros y en la seguridad aérea.

ÁMBITO JUDICIAL

Respaldo en la lucha de 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 nadie más tenga que pasar un calvario que dura ya más de 11 años en el ámbito civil.

ÁMBITO SOCIAL

La Asociación centra su actividad en:

a) Impulsar normativas específicas que contemplen la 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 visibilizar y fomentar una mejor comprensión de la situación en la que quedan los supervivientes y familias, víctimas de accidentes aéreos, una vez producida la catástrofe.

c) Impulso, seguimiento y aportaciones para la consecución de un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes con Víctimas Múltiples, que cumpla con su principal cometido: extraer el conocimiento de las tragedias aéreas para corregirlas en el sistema de la aviación civil.

La AVJK5022 cuenta con el reconocimiento del sector del transporte aéreo y de la sociedad aeronáutica en general. Consideramos que la fortaleza de las víctimas radica en la unión de todas, por eso creó y lidera la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, con la finalidad de unir en un paraguas común 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.

INFORME DE ACTIVIDADES

En este tiempo la Asociación ha trabajado para conseguir justicia, verdad y memoria. Destacando el inicio de los trabajos de la Comisión de Investigación del Congreso y la actividad con la Organización de Aviación Civil Internacional.

3

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Antecedentes

El 14 de septiembre de 2011 la Presidenta, acompañada por cuatro supervivientes y un Vocal de la Junta Directiva, se reunieron con los portavoces de la Comisión de Fomento del Congreso para solicitar formalmente la creación de una Comisión de Investigación en el Congreso, que depurara responsabilidades políticas y la revisión de la investigación oficial de la CIAIAC.

La respuesta de uno de los portavoces, que fue secundada por todos los demás, fue que era inviable abrir una investigación en el Congreso al estar la investigación judicial abierta, por lo que debería esperarse a que la primera finalizara.

Les creímos, esperamos a que se cerrara judicialmente, lo que ocurrió en 2012, y desde entonces hemos luchado sin descanso por esta Comisión de Investigación, viendo además cómo esa condición no se cumplía con la tragedia ferroviaria de Angrois, a los que permitieron que coincidieran en el tiempo ambas investigaciones, la judicial y la parlamentaria.

Actividades previas a la aprobación

Ante la pasividad del resto de grupos políticos que habían apoyado las Proposiciones No de Ley en más de 70 Ayuntamientos Canarios y en la Asamblea de Madrid, Parlamento de Canarias y Cortes de Castilla y León, el 28 de noviembre de 2017, a petición de la Presidenta de la Asociación, el Grupo Parlamentario de Unidos-Podemos junto con Esquerra Republicana, presentó la solicitud de creación de la Comisión de Investigación en el Registro del Congreso de los Diputados.

Eso suponía la culminación de los esfuerzos iniciados en 2017, tanto en las instituciones municipales, locales y autonómicas, como las concentraciones en la calle Triana en la ciudad de Las Palmas que, como todas las que se hicieron hasta la 9ª, que fue la última, el 20 de enero de 2018 junto al Monumento de 'La Espiral del Viento', con el objetivo esta vez de insistir para que a través de los representantes

de los Partidos Políticos en las Islas con representación en el Congreso votaran a favor de la aprobación y constitución de la Comisión.

Paralelamente la Asociación inició una recogida de **firmas** físicas y virtuales a través del portal web *change.org*, para reforzar todas las acciones iniciadas para lograr esa Comisión. En todos los esfuerzos desplegados como Sociedad Civil afectada por esta tragedia resultaba incomprensible que los partidos políticos en su mayoría no tratasen con igualdad a las víctimas, pues algunos impulsaron y apoyaron sin dudar la creación de una Comisión de Investigación del Accidente del Tren Alvia, negando la del Vuelo JK5022 sin razón ni argumentos. El

entonces Secretario General del PSOE, Pedro Sánchez apoyó en las redes sociales la creación de una Comisión de Investigación del JK5022 cuando se llevó a la Comisión de Fomento en el Senado, sin embargo, su partido votó en contra y no se aprobó.

Igualmente, resultaba injustificable que el PP votara negativamente en la Comisión del Senado y no hiciera lo mismo que hizo con los dos accidentes aéreos ocurridos en Madrid en 1983, en los que fallecieron 274 personas, entonces presentó y logró que fueran investigados por el Congreso de los Diputados.

Finalmente, el 5 de febrero de 2018 se entregaron en el Congreso de los Diputados **casi 70.000 firmas** apoyando la creación de la Comisión, remitiéndose por parte de la Presidenta, en nombre de la AVJK5022, a los Portavoces de todos los Grupos Parlamentarios, un escrito adjuntando el comprobante de la presentación en el Registro y solicitando el voto favorable en el Pleno que se celebraba al día siguiente, 6 de febrero. El resultado fue de **201 votos a favor y 131 abstenciones,** del PP y del Diputado de Foro de Asturias. Al debate asistió, la Presidenta y la Secretaria General de la AVJK5022 y una representación de padres y madres que estuvieron en el hemiciclo en la zona del público.

Desarrollo de las sesiones de la Comisión

El 18 de abril de 2018 quedó oficialmente constituida la Comisión de Investigación del Siniestro del vuelo JK5022 de Spanair. Sus trabajos estaban previstos para 6 meses prorrogables.

El código QR adjunto es un enlace a la página web de la Asociación con los vídeos de las Comparecencias y Diarios de Sesiones del Congreso.

Mesa de la Comisión

Presidenta

Mª del Carmen Pita Cárdenes

Vicepresidente Primero

Tomás J. Fole Díaz

Vicepresidenta Segunda

Mª Tamara Raya Rodríguez

Secretaria Primera

Mª del Carmen Hernández Bento

Secretario Segundo

Fernando Navarro Fernández- Rodríguez

Vocales de la Comisión

Joan Olòriz Serra

Teresa Jordà i Roura

Íñigo Barandiaran Benito

Sebastián Franquis Vera

César Joaquín Ramos Esteban

José Ignacio Echániz Salgado

Saúl Ramírez Freire

Ana María Oramas González-Moro

Pedro Quevedo Iturbe

Carmen Valido Pérez

Miguel Vila Gómez

Desde el punto de vista de la AVJK5022, el orden de las comparecencias dificultó enormemente la comprensión a los diputados de la magnitud y las circunstancias de la tragedia. Por ello, para hacerlas más comprensibles, hemos hecho grupos de comparecencias con criterio cronológico en relación con el siniestro y el perfil profesional.

El criterio concluyente **compartido por la mayor parte de los comparecientes es, que si hubiera sonado la alarma de aviso de la configuración errónea del avión (TOWS), los pilotos habrían abortado el despegue y el siniestro no se habría producido**. Recordar que el Informe Final A-032/2008 de la CIAIAC reconoce que no ha podido determinar por qué no sonó la alarma (TOWS), siendo uno de las grandes incógnitas que está por aclarar.

Durante todas las sesiones estuvo presente el Informe Final A-032/2008, en función de quién compareciera se usaba para blindarse ante futuras responsabilidades o para denunciar sus fallos e incoherencias e incluso para reconocer que no responde a su objetivo principal de detectar causas y corregirlas. Por lo que cabe deducir que **el Informe está en entredicho y cuestionado en sus conclusiones** por la manera de llegar a ellas y por no dar respuestas a cuestiones claves como el funcionamiento intermitente del relé, el certificado de aeronavegabilidad o la inoperatividad del TOWS.

Ministerio de Fomento

El Ministerio de Fomento es el gestor del transporte aéreo en España y de él dependen la Secretaria General de Transporte (SGT), Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), Dirección General de Aviación Civil (DGAC), AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), SENASA (Sociedad Estatal de Navegación Aérea) Enaire (Gestor de Navegación Aérea), etc. Los comparecientes del Ministerio de Fomento que eran responsables políticos en el período 2004-2009 fueron los que siguen:

Magdalena Álvarez Arza

Ministra de Fomento desde abril de 2004 hasta abril de 2009. Licenciada en Económicas y Empresariales. Retirada desde 2014 de la vida pública política tras ser imputada en el 'caso ERE' de Andalucía y dimitir como Vicepresidenta del Banco Europeo de Inversiones por dicho motivo. Su comparecencia estuvo marcada por el enfrentamiento que protagonizó con el Diputado del PP, José Ignacio Echániz.

Afirmó conocer a la Presidenta de la Asociación, Pilar Vera y que estuvo en contacto con las familias, siendo ambas afirmaciones falsas. Una de las cuestiones más discutidas fueron las filtraciones de imágenes del siniestro, de conversaciones entre los equipos de rescate y del Borrador del Informe Preliminar de la CIAIAC que provocó la dimisión de un miembro de su Pleno, Valentín Villarroel. En todo momento mantuvo que esas filtraciones no salieron del Ministerio, acusando a la Comunidad de Madrid de hacerlo, lo que cae por su propio peso ya que las grabaciones eran internas de AENA, responsable de su custodia. Respecto al nombramiento de Manuel Azuaga como Presidente de AENA y su cese en julio de 2008, Álvarez no aclaró cuándo fue la fecha concreta del cese del Consejo de Administración de AENA, lo que supuso que en el momento del siniestro AENA no tenía cabeza visible ni tampoco unas directrices definidas como gestor aeroportuario en casos de accidentes aéreos, más allá de los Planes de Emergencia firmados con las Administraciones de Madrid, otro ejemplo más de lo que fue su caótica gestión como Ministra.

Antonio Fernández Serrano

En 2008 era Director de Comunicación del Ministerio de Fomento, encargado de las relaciones con los medios de comunicación. Reconoció "*Le di información a la prensa, después de consultar a la Abogacía del Estado y a AENA, para poder responder a las declaraciones de la Compañía Aérea, ya que estaba en entredicho las palabras de su Ministra, máxima responsable del transporte aéreo en España*". Este reconocimiento supone, 10 años después, un posible delito de 'revelación de secretos' (Art. 197 C.Penal) ya que la investigación judicial estaba bajo secreto de sumario y

esas comunicaciones internas, aunque eran propiedad de AENA, debieron ser puestas a disposición judicial y nunca, tras el siniestro aéreo con 154 fallecidos, ser filtradas a la prensa por parte del Ministerio de Fomento, que creó automáticamente un peligroso precedente de impunidad ante una actuación que como explicó Antonio Fernández "*No perseguía ni la verdad, ni la justicia, ni la protección de las víctimas, solo hacer creíble las afirmaciones de la titular del Ministerio ante los medios de comunicación*". Este testimonio es un ejemplo más de la indefensión de las víctimas fallecidas, familias afectadas y supervivientes, además de las lecciones no aprendidas de una catástrofe de la magnitud de la del Vuelo JK5022.

Luis Fernando Palao Taboada

En 2008 era el Secretario General de Transportes y su ascenso a Secretario de Estado de Transportes en octubre del mismo año fue uno de los cambios que la Ministra Álvarez hizo en su presentación de 2008 ante el Congreso de los Diputados para explicar la catástrofe. Durante su comparecencia, habló con frialdad y distancia de todo lo referente a los momentos posteriores al accidente. Preguntado acerca de qué nuevas competencias adquiría al pasar de ser Secretario General a Secretario de Estado, explica "*Que realmente cumplía las mismas funciones*". Sobre la tragedia, consideraba que su cargo no implicaba ningún tipo de responsabilidad al respecto. Se define a sí mismo casi como espectador que no tenía nada que gestionar, pese a su cargo.

Tampoco cree que "*Las víctimas queden en mala posición por alquilar a Mapfre, la Aseguradora de Spanair, las oficinas de la sede de AESA*" y afirmó que él hubiera hecho lo mismo, aunque achaca tal decisión a la dirección de AESA que como solo ha tenido una Directora en sus casi 12 años de vida, la señala como única responsable.

Esa "*Mala posición de las víctimas*" a la que alude el compareciente, choca con la independencia que tiene el regulador aéreo, ya que, aunque fuera legal que AESA, supervisor aéreo en España, competente en materia de licencias, inspecciones, certificaciones y

auditorias de los agentes implicados en el transporte aéreo, alquilara sus oficinas a la aseguradora Mapfre, con quién Spanair tenía su póliza de seguros, no es defendible ni moral ni éticamente ponerse a su lado y frente a las víctimas. Mucho menos justificar, más de 10 años después, que el total de esos alquileres superan al importe de las indemnizaciones que la Aseguradora admitió por 154 muertes y lesiones en 18 supervivientes. Puede leer la noticia al respecto accediendo a través del código QR.

Mario Garcés Sanagustín

Subsecretario de Fomento desde enero de 2012 hasta 2016. Durante su etapa se renovó el Pleno de la CIAIAC en 2016 con un Gobierno de Transición que invalidaba éticamente esa decisión.

Reconoció durante su mandato, tras diversas peticiones de la AVJK5022, haber consultado con la Abogacía del Estado sobre las incompatibilidades de los miembros del Pleno de la CIAIAC: Órgano Colegiado cuyos componentes no están sujetos ni a la normativa de altos cargos ni tampoco a la condición de funcionarios. Pero hizo algo más: "*Pidió a cada miembro que firmara una declaración jurada en la que reconocieran que no incurrían en ninguna causa de incompatibilidad y les recordaba que si hubiera algún conflicto de intereses, tenían que abstenerse automáticamente, de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente y el Dictamen de la Abogacía General del Estado*", del que no concreta su contenido ni tampoco aclara si era conocido por los firmantes de dicho documento.

Afirmó que "*No recuerdo ninguna carta de agradecimiento en relación con el funcionamiento de la CIAIAC. Sí recuerdo cartas de la Presidenta de la AVJK5022 instando a mejorar en lo que ella entendía que había margen de mejora en la CIAIAC*".

Respecto al Acuerdo de la CIAIAC e Instituciones del Estado, reconoció que se finalizó durante su mandato y se firmó en febrero de 2015 con el Consejo General del Poder Judicial, Fiscalía General del Estado, Ministerios de Justicia, Interior, Fomento y Asuntos Exteriores. Asevera, "*Me consta que existen protocolos en otros países europeos, pero ahora mismo me resultaría complicado hacer una comparación*" **No recuerda qué países ni qué protocolos.**

Probablemente, si ese Acuerdo llegara al Consejo de Estado para que elaborara el oportuno dictamen, se aclararían las dudas respecto a su contenido, tanto por la indefensión de los ciudadanos convertidos en víctimas en caso de otra tragedia aérea, como por la de los propios jueces instructores que se verían coartados en sus funciones por un Acuerdo que limita de forma extraordinaria sus competencias.

Agradeció a Pilar Vera, la ayuda inestimable que le prestó con ocasión del Accidente de Germanwings en la gestión de la asistencia a las familias y de la propia emergencia, porque para él fueron días muy difíciles en su etapa de Subsecretario.

AENA

Manuel Azuaga Moreno

Profesional del sector financiero durante casi 40 años principalmente en UniCaja. En abril de 2004 es designado Presidente de AENA por la Ministra Magdalena Álvarez, a la que conocía de su etapa como Consejera de la Junta de Andalucía, hasta que dimitió o cesó en julio de 2008.

Su comparecencia estuvo centrada en el Plan Financiero de AENA, motivo por el que la Ministra Álvarez le colocó en ese puesto. Afirmó que "*Se hicieron tantas intervenciones en Barajas en seguridad que obligatoriamente había que actualizar el Plan de Emergencias y así se hizo a finales de 2005*". **Desconoce si existía un "*Riachuelo o no*"** en el recinto aeroportuario, aunque afirmó minutos antes que se hicieron inversiones en seguridad.

Aseguró que "*AENA era una empresa autosuficiente financieramente y no tenía relaciones con el Ministerio de Fomento*". Manuel Bautista, Director General de Aviación Civil afirmó durante su comparecencia todo lo contrario, que las relaciones eran diarias. De la misma manera, el Secretario de Estado de Transportes, Luis Fernando Palao, confirmó lo mismo sobre la gestión de Manuel Azuaga.

En la Memoria de AENA de 2008-2009, aparece como Consejero

de AENA, sin embargo, a preguntas de un Diputado afirmó rotundamente "*Que eso era falso*", es decir, **la Memoria Oficial de AENA contenía datos falsos.**

Javier Marín San Andrés

Director Comercial de AENA donde lleva 23 años. Fue nombrado Director General Suplente de Julio a Octubre de 2008, aunque el Presidente del Consejo de Administración era el Consejero de mayor edad, según la Memoria de AENA de 2008. Además, en su comparecencia aclaró que era el Director General de AENA en funciones, no el Presidente de AENA.

Repite constantemente el cumplimiento de las leyes por parte del Aeropuerto, pero sin concretar nada. Cita el Informe de la CIAIAC A-032/2008 diciendo: "*Establece que la actuación del aeropuerto contribuyó a salvar vidas*". Pero el Informe no dice nada de eso, sólo alude a que "*Las emergencias funcionaron razonablemente*".

Respecto a las preguntas sobre las cámaras del aeropuerto que estaban dirigidas al lugar del siniestro, entre balbuceos, dice "*Creo que había dos cámaras en las cabeceras de pistas […] las cámaras estaban desinstaladas porque eran cámaras antiguas*". En cuanto a la persona responsable de la custodia de las cintas, audios y cámaras del recinto aeroportuario, señala al Director del Aeropuerto.

Afirma que "*Yo no deduzco que el impacto del agua* (del Arroyo de la Vega) *fuera negativo para el resultado final de la incidencia*", a pesar de que se certificó que dos personas murieron por ahogamiento.

Miguel Ángel Oleaga Zufiria

Director Adjunto del Aeropuerto de Barajas de 1996 a 2001 que fue nombrado Director del Aeropuerto hasta su jubilación en 2013.

Empieza su relato con su trayectoria profesional unida al desarrollo del Aeropuerto, dando a entender que conoce sus instalaciones y la responsabilidad de un gestor aeroportuario que se centra en tres aspectos: el cumplimiento de las normativa sobre las instalaciones, la planificación de la actuación en caso de accidente y su aplicación cuando ocurre.

Justifica su actuación, aludiendo al Informe Final de la CIAIAC A-032/2008, pero interpretándolo a su conveniencia, más como blindaje de responsabilidades. La realidad ha demostrado que afrontaron la catástrofe de manera caótica, tardía y desordenada. Relata dónde estaba el 20 de Agosto y qué hizo tras ser avisado "*Por un empleado*" minutos después del siniestro, es decir, la planificación de actuación en caso de accidente no era como había afirmado anteriormente: ya que la respuesta a la emergencia tendría que haberse producido por los servicios propios del Aeropuerto y no por un empleado.

Según el Plan de Emergencia se establecieron tres niveles de responsabilidades: Director del Plan, Responsable del Puesto de Mando Principal y Responsable del Puesto de Mando Avanzado.

Por otra parte, Oleaga se refiere a la Sala de Crisis a la que fueron llegando representantes de diferentes organismos pero no identifica a los miembros del Comité que se formó. Decidió él mismo ir como Director del Aeropuerto, junto a un Representante de Spanair y la Directora General de Protección Civil a la Sala de Prensa de la Terminal 4 donde "*Esperaban los familiares*" amontonados por el poco espacio que había, ya que esa sala no estaba preparada para atender a todas las personas que se concentraron, según reconoció, en vez de atenderlos de acuerdo con la Circular 285 de la OACI, que recomienda intimidad, respeto y dignidad para comunicar la muerte de sus seres queridos.

Esta versión difiere de la ofrecida por el Director de Seguridad de Aeronaves de la DGAC, Luis Rodríguez Gil, que aseguró que *"Él también estuvo junto con el Secretario General de Transportes, Luis Fernando Palao"*. Sin embargo, Oleaga no los nombra, bien porque no lo recuerda pese a su planificación o porque directamente lo oculta. Sus respuestas son titubeantes e inseguras en algunos momentos y no reconoce ningún error en la ejecución del Plan de Emergencias y en consecuencia nada que corregir, a pesar de los duros testimonios de los profesionales que estuvieron en la Zona Cero.

El Director del Aeropuerto de Barajas es categórico en su respuesta y textualmente afirmó en su intervención: "*En concreto, el Aeropuerto de Barajas se certificó el 12 de Abril de 2011 (siendo yo todavía Director del Aeropuerto) y sé que con posterioridad renovó su certificación*". Este punto es objeto de polémica por las diferentes versiones que han dado al respecto los responsables políticos de entonces respecto a la certificación internacional del Aeropuerto de Barajas. Se pidió su imputación en el Juzgado que investigó la tragedia.

Carmen Libreros Pintado

Ingeniera Superior Aeronáutica. Directora de Navegación Aérea AENA desde 2008 a 2011, previamente trabajó en la Dirección General de Aviación Civil. Secretaria General de Transporte desde 2011 hasta 2018 cuando fue nombrada Presidenta de INECO, empresa pública dependiente del Ministerio de Fomento, donde sigue a esta fecha.

En 2008 era la responsable de las comunicaciones internas de AENA, por lo tanto, custodiaba las comunicaciones internas del Aeropuerto de Barajas de antes, durante y después del siniestro.

Su intervención inicial es tan larga que la Presidenta de la Comisión se ve obligada a interrumpirla indicándole que finalice, ya que los diputados dispondrán de una copia de sus palabras. A pesar de ello vuelve a consumir más minutos en su farragosa intervención generando más ruido que información veraz sobre su presunta vinculación con la tragedia.

Reconoce que "*De acuerdo con los procedimientos establecidos, inmediatamente después del accidente todos los registros de las comunicaciones de voz, datos radar y otras informaciones quedaron custodiados*".

A pesar de las afirmaciones de los Altos Cargos del Ministerio de Fomento acerca de la planificación de actuación ante una catástrofe aérea, lo cierto es que no era así, porque ni siquiera Protección Civil contemplaba un accidente aéreo como evento catastrófico, ni tampoco conocían la Circular 285 de la OACI sobre Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos.

Lo que se ha hecho en la OACI relativo a la asistencia a víctimas no ha sido impulsado a iniciativa de la Secretaria General de Transportes, Sra. Librero, y a veces hasta con su oposición, tampoco del propio Ministerio, sino por insistencia de la Presidenta de la AVJK5022 con el Ministro de turno, que ha sido quién ha obligado a que se promovieran normativas inexistentes en 2008.

Se le olvidó contar entre sus logros personales como Secretaria General de Transportes otras dos leyes: la Ley 4/2015 el Art. 8, por el que se prohíbe a abogados y procuradores acosar profesionalmente a las víctimas hasta pasados 45 días del hecho causante y la Ley 15/2015 de Jurisdicción Voluntaria, por la que, entre otras cuestiones, cualquier español fallecido en accidente aéreo fuera de España, para que su familia pueda obtener el certificado de defunción, será la Fiscalía la que inicie de oficio el procedimiento, evitando repetir la odisea que afectó a las familias españolas de los 6 tripulantes fallecidos en el Vuelo de Swiftair que se estrelló en Mali el en 2014.

Respecto a la Auditoria que la OACI realizó a España en 2010 reconoce que existieron "*No Conformidades*" no sólo del Ministerio de Fomento, sino del Departamento de Defensa y otros "*Actores*" como el Ministerio de Medio Ambiente. Cree recordar que "*Compareció el 27.11.2012 en la Comisión de Fomento del Congreso y que habían hecho un Plan de Acciones correctivas que fue validado y aprobado por OACI en 2011. Por supuesto a día de hoy están implantadas al cien por cien*".Sin embargo, sus palabras no se ven refrendadas por los resultados de las Auditorias posteriores de la OACI.

Muestra su conformidad con el modelo actual de la CIAIAC diciendo que hace muchos informes y recomendaciones en comparación con Alemania, Francia o Reino Unido, que tienen muchos más accidentes, pero hacen menos recomendaciones. Es injustificable comparar la CIAIAC con países europeos que tienen Autoridades de Investigación reconocidas como la BEA francesa y la AAIB inglesa que participan en investigaciones de otros países y tienen un prestigio del que la CIAIAC carece, máxime cuando no aporta ningún dato que avale sus afirmaciones.

La Presidenta de la Comisión le llama constantemente al orden respecto al tiempo que usa para sus respuestas, da la sensación de querer agotar la paciencia de los diputados, ocultándoles información más que de intentar ayudar a conseguir los objetivos de la Comisión.

Recurre al "*No me acuerdo*", "*No lo sé*" o *a* que *"Estaba cesada como Secretaria General de Transportes desde el 22 de junio"* para no aportar documentos cuando algunos diputados se lo solicitan. Su intervención está plagada de falsedades y remite sin dudar a AESA o al propio Ministerio para la información que le piden. Ejemplos de todo ello son: sobre la controladora que estaba en la torre de control el día del siniestro, que las pistas no se ven desde la torre o que las comunicaciones internas del Aeropuerto fueron filtradas por el SUMMA, cuando ella era la responsable de su custodia como Directora de Navegación Aérea de AENA.

Dirección General de Aviación Civil (DGAC)

Luis Rodríguez Gil

Ingeniero Aeronáutico. Fue el responsable del área de inspecciones en la DGAC y en el momento del siniestro era el Subdirector General de Control del Transporte Aéreo, integrándose posteriormente en AESA con el cargo de Director de Seguridad de Aeronaves, cuya competencia abarca los ámbitos de la seguridad de las operaciónes, mantenimiento, personal de vuelo, certificación de aeronaves y la realización de inscripciones en el Registro de Matrícula de Aeronaves. En mayo de 2012 es cesado de su cargo por la Directora de AESA hasta su jubilación. Pertenece a la SAE (Sociedad Aeronáutica Española), como muchos jubilados relacionados con la aviación civil, de la que es fundador junto a Manuel Hita Romero, actual Presidente de la CIAIAC.

Según el sector del transporte aéreo, su profesionalidad estuvo en entredicho por su falta de escrúpulos. Su actitud impúdica no le impidió afirmar que compartió tiempos de "*Zozobra*" con los familiares el día de la tragedia, aunque ninguno de ellos le recuerde. Se muestra orgulloso del trato dado a los familiares cuando fue caótico, deleznable e indigno.

Dice que la **Instrucción Circular 11-19B** es un acto administrativo que **no se tiene que publicar**, aunque las entidades que tienen

que cumplirlo no pertenezcan al Ministerio como las compañías aéreas, operadores, profesionales, etc.

Afirma que metieron a Spanair en la lista de Compañías TOP (no aclara qué es) y que el AOC (Certificados de Operador Aéreo) se le dio sin ninguna discrepancia abierta, ocultando si había alguna de otro tipo.

En 2006, la CIAIAC emitió una Recomendación en el Informe sobre el accidente de Torallola solicitando a la DGAC que implantara las verificaciones necesarias para dar la prórroga del Certificado de Aeronavegabilidad. Luis Rodríguez falsea al decir que la recomendación se cumplió con la entrada en vigor de la normativa europea a finales de 2008, es decir, más de 2 años después. Aunque de haberla seguido en 2006, es más que seguro que el Certificado de Aeronavegabilidad del avión siniestrado no se hubiera prorrogado porque no lo hubiera permitido el procedimiento en vigor.

Cuando le preguntan, si conociendo los problemas que atravesaba Spanair, denunciados no sólo por el propio pasaje cuando volaba y empleados de la Compañía, sino también por los pilotos a través del SEPLA, responde con tono triunfalista diciendo que cree que "*Hizo un buen trabajo*", reconociendo la "*Cortedad de medios*", aunque el resultado fueran los 154 fallecidos y 18 lesionados graves.

No tiene ningún reparo en decir que "*El avión era viejo*" y que determinados aviones debían tener una vida límite. Siendo el Responsable de Seguridad de Aeronaves parece que se inculpa de su dejación de funciones, pues sabiendo todo eso, no cumplió con su obligación de parar la actividad de Spanair cuando tenía la justificación adecuada, atendiendo al MD-82 siniestrado que requería la reparación de todas las averías diferidas acumuladas después de más de tres años volando.

Asume que la MEL (Lista de Equipamiento Mínimo) del avión no era clara, nueva dejación de sus funciones como Responsable de Seguridad de Aeronaves, pero tampoco hizo nada por supervisar que Spanair gestionara una clarificación al respecto con Boeing fabricante del avión.

Afirmó: **"***Está seguro de que* ***si hubiera comprobado el funcionamiento del TOWS antes de cada vuelo, no estaban todos allí*****"**, ya que el siniestro no se hubiera producido**. Se 'olvida' de decir que después del accidente de Detroit en 1987 la FAA de EE.UU. envió a todos los países donde volaba la serie MD-80 un alerta de seguridad**

para que se comprobara el TOWS antes de cada vuelo, pero en España sólo se hacía antes del primer vuelo de cada día.

Llama la atención que afirmase que la CIAIAC y el INTA **fueron incapaces de determinar qué había fallado.** La pregunta que surge es: ¿Dos Organismos dependientes del Estado podían ser imparciales para determinar responsabilidades?

Manuel Bautista Pérez

Ingeniero Aeronáutico. Director General de Aviación Civil en 2008. Otro compareciente del Ministerio alineado con la falta de autocrítica, aunque como titular de la DGAC su responsabilidad es evidente.

Insiste en negar la realidad de que la inspección y supervisión de la aviación civil en 2008 se realizaba únicamente por tres Inspectores de Vuelo y que la inspección fue sustituida, ante la negativa de sus superiores a ampliar la plantilla, por la empresa pública SENASA, a la que se destinaba gran parte de los recursos económicos de su presupuesto, haciendo Encomiendas de Gestión y otro tipo de concesiones administrativas para realizar una de las funciones principales que tenía la DGAC: la inspección a las compañías aéreas y supervisión de sus procedimientos.

Es significativo su total oposición a seguir las recomendaciones sobre los accidentes que se produjeron antes del año 2008, en concreto, las del Informe de la CIAIAC sobre el Accidente de Torallola. Es evidente, que si hubiera seguido esa recomendación y creado procedimientos de verificación para otorgar la prórroga de los Certificados de Aeronavegabilidad, cuando se publicó en 2006, no se hubiera prorrogado de la manera en que se hizo el Certificado de Aeronavegabilidad del MD-82 el 22 de julio de 2008.

Le preocupaba más la rotación del avión siniestrado que la propia seguridad, pues Bautista reconoce que los "*Tres últimos meses (*de extensión de la validez del Certificado de Aeronavegabilidad*) los usa*

de colchón ***para ajustar con la compañía en función de la rotación*** *del avión, cuando pasara por aquí*".

Resulta inverosímil la respuesta sobre si la DGAC habría inspeccionado el TOWS para renovar el certificado de aeronavegabilidad, responde: "*No, que no era un componente de aeronavegabilidad*" a pesar de la similitud con el nombre del certificado prorrogado.

Califica como "*Nueva regulación*" a las Instrucciones Circulares sobre procedimientos de los Certificados de Aeronavegabilidad cuando anteriormente lo había considerado como mero "*Acto administrativo*". Opina que fue mejor no seguir la Recomendación de la CIAIAC por una cuestión de tiempo y porque era mejor esperar una prerrogativa europea, confundiendo deliberadamente lo que era seguir una Recomendación de Seguridad en 2006 de la CIAIAC y de una normativa europea que era mucho más amplia de lo que dio a entender. Señala su **desprecio por las recomendaciones de la CIAIAC** porque no se hacían con rigor. Reconoce abiertamente que había que aumentar el número de inspecciones y la calidad de las mismas, porque en algunos ámbitos no se hacían.

Después del 20 de Agosto de 2008 con el ascenso de su Jefe, Fernando Palo de Secretario General a Secretario de Estado de Transportes, se produce un "*Plan de Choque*" para intentar tapar los enormes errores que habían cometido y que desembocaron en la tragedia del Vuelo JK5022, se habían cargado las inspecciones propias (en palabras del Inspector del Vuelo Javier Aguado) y decidieron aumentar las inspecciones recurriendo a SENASA. Manuel Bautista se vanagloria de aumentar el número de trabajadores de esa sociedad estatal dedicados a la DGAC.

También dice: "*SENASA es utilísima pero es un parche y que AESA debe ser laboral y recoger el personal de SENASA*". De sus palabras se desprende la desigualdad salarial que existe entre los que supervisan e inspeccionan a las compañías aéreas, justificando que SENASA si puede pagar los sueldos pero AESA no. Su comparecencia estuvo marcada por respuestas dilatorias y balbuceante en algunos casos. Destaca la afirmación: "*El criterio de la DGAC fue hacer una prueba sobre papel y cuando comienza a operar se comprueba cómo opera realmente*". Es decir, haciendo un trágico símil, permitía disparar la bala de la pistola y si no hacia diana, le daban el permiso para que siguieran disparando.

Reconoce que nunca se planteó la asistencia a las víctimas, *"Fue un fallo mío"*, desconocía la Circular 285 de la OACI y tampoco intervino en nada relacionada con ellas después de la tragedia.

Enrique Sanmartí Aulet

Director General de Aviación Civil desde 1998 hasta 2002. Aparece como el firmante de la Circular 11-19B de fecha el 26.5.2000, en la que se basó el Inspector, Justo Sánchez Marín, para firmar el Certificado de Aeronavegabilidad del MD-82 siniestrado.

Reconoció en su comparecencia que "*Tal vez con más recursos hubiéramos estado mejor dotados*" para las competencias que tenía como DGAC. Además de que tuvieron que "*Optimizar los procedimientos, porque nos fue muy difícil ampliar los recursos disponibles, con el objeto de hacerlos más eficaces y poder llevar a cabo las competencias que teníamos encomendadas* ***sin que las compañías y operadores quedaran perjudicados"*****.** De lo que presuntamente se deduce que **su objetivo principal no era la seguridad** de los usuarios sino el interés de los operadores y compañías aéreas.

Ante la pregunta de si había advertido a sus superiores de las carencias que tenía la DGAC, responde: "*No me contestaron directamente, pero sí indirectamente: No me dieron recursos*".

Sanmartí es la persona que nombra a Luis Rodríguez Gil como Subdirector de Control de Transporte Aéreo y le dio instrucciones para adoptar un nuevo procedimiento para la renovación de los certificados de aeronavegabilidad, que se concretó en la Instrucción Circular 11-19B, además de ser responsable de su cumplimiento.

"No recuerdo haber firmado esa Circular y *tampoco me correspondía verificar si la Instrucción Circular 11-19B estaba firmada o no, eso era responsabilidad del Subdirector de Control de Transporte Aéreo, Luis Rodríguez Gil*". Reitera que el original de la citada Circular tiene que estar en "*Algún sitio*" del Ministerio.

A la pregunta: ¿Por qué no se inspeccionó el avión para dar la prórroga?, contesta: *"Pues **no habría los recursos adecuados** para dedicarse a renovar el certificado*" y añade: *"Cuando entramos en el periodo de tres años con ciertas actuaciones de menos carga administrativa hacia el operador, a lo mejor en algún momento hubo algún despiste"*.

Su responsabilidad podría situarse en el eslabón primero de la cadena de errores, tanto por la dejación de funciones, atribuyéndolas a falta de recursos que no supo o no quiso exigir a su Secretario General de Transportes, como por la habilidad para sortear los obstáculos que impidieran a las compañías y operadores seguir funcionando, a pesar de contar con evidentes agujeros de seguridad. Aún sabiendo que no se respetaba la normativa en su totalidad, nunca pensó que produjeran posibles accidentes y por tanto no previó nada al respecto.

Isabel Maestre Moreno

Ingeniera Aeronáutica y Directora de AESA desde su creación en octubre de 2008 hasta la fecha de esta Memoria. Ha desarrollado su actividad profesional en Airbus, INECO, AENA y SENASA donde dirigió la Gerencia de Estándares de Vuelo y Directora de Formación de Controladores Aéreos. Fue responsable de los servicios de Inspección de la DGAC para el control de la seguridad operacional y la aeronavegabilidad continuada.

En su comparecencia afirmó en varias ocasiones: "*El enfoque preventivo diseña una arquitectura del sistema de la seguridad, por el que **los integrantes del sector aéreo asumen la responsabilidad del control de sus propios sistemas de seguridad**. El papel de la autoridad aeronáutica, AESA, es de supervisión, inspección y auditoría de los productos y los procesos desarrollados por la industria*".

En enero de 2009, AESA traslada la sede a un edificio propiedad del Grupo Mapfre, la aseguradora de Spanair, donde continúan a día de hoy. Adujo: "*El alquiler de las oficinas de AESA a Mapfre fue porque nos dieron un precio competitivo, pues es otra Empresa Mapfre In-*

muebles, no entiendo muy bien qué relación puede tener." No es difícil aseverar que, con ese contrato para su sede, definió de qué lado estaba.

En otro momento de su intervención define el papel de AESA "*Como **el paraguas que supervisa todo el sistema**. Es decir, una compañía aérea tiene un sistema de autoinspección y de control en sí misma, al que le obliga la norma y nosotros supervisamos que eso se hace y se hace bien, además de supervisar, como he contestado anteriormente, los procedimientos, los procesos y también los productos*".

Refiriéndose a la renovación del certificado de aeronavegabilidad dice que "***Es una revisión** que se hace anualmente o ahora cada 3 años y **lo hacen las propias empresas** donde analizan todos los aspectos de la normativa*". Se reafirma una y otra vez en "*La vigilancia está en manos de las empresas, no de la Administración. Lo que hay es una **auto-inspección**, un sistema de control, porque no hay un inspector cada vez que despega un avión en ningún aeropuerto del mundo*". La trampa es afirmar esto último, porque las inspecciones deberían ser preventivas, que es lo que intenta 'vender' durante su comparecencia, pero no estar en manos de las propias empresas que anteponen criterios de rendimiento económico.

Reconoce que en 2008 en SENASA "*Gestionaba a los expertos técnicos, los profesionales que daban servicio a la Subdirección de Control de Transporte Aéreo de la DGAC que ocupaba Luis Rodríguez Gil*", por lo que su conocimiento de los procedimientos que se utilizaban iba mucho más allá de mera espectadora en otro Servicio del Ministerio de Fomento.

A la pregunta de si el personal de AESA hace inspecciones de vuelo, contesta que sí, lo que contradice su afirmación de que AESA tiene externalizadas por SENASA esta competencia, además de su afirmación de la autoinspección de los integrantes del sector aéreo.

Raúl Medina Caballero

Subdirector General de Transporte Aéreo hasta su nombramiento como Director General de Aviación Civil y Presidente del Consejo de AESA en 2015, además de Presidente de Eurocontrol, cargos en los que sigue a fecha de esta Memoria.

Durante su comparecencia hace referencia a los cambios y mejoras introducidos principalmente en AESA, centrándose casi en exclusiva en su ámbito de actuación, aunque reconoce que su actual Dirección General de Aviación Civil, la componen *"En torno a 70 personas"*.

Reconoce que la Ley 40/2015 daba un plazo de 4 años, para sustituir la figura administrativa de Agencia por otra, pero aún está en fase de estudio.

Explica que desde 2008 es EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) quién marca la pauta de actuación de AESA y que las líneas de mejora están implementándose todavía. Principalmente habla del **Sistema de Notificación de Sucesos *"que funciona como funciona"*** al que parece darle excesiva importancia, que no se ve correspondida ni con el seguimiento que hace la Autoridad de Investigación al respecto ni mucho menos con su eficacia final que acaba en interrogantes: *"¿Qué todo es mejorable? Por supuesto, pero es el mecanismo"*.

Evita responder a cuestiones concretas derivándolas a la Directora de AESA que ya había comparecido. A pesar de ser Presidente de Eurocontrol - cargo que no es ejecutivo según confiesa - niega conocer la Auditoria de Eurocontrol a España en 2010 en el que se producen 47 Cuasicolisiones índice severo A.

Respecto a la CIAIAC dice: *"La DGAC está totalmente desacoplada de la actividad de la CIAIAC y yo, ahora mismo no sé cómo trabajan…* yo tengo que confiar en el trabajo que realizó en su día la CIAIAC y en el Auto del Juez*"*.

Javier Aguado del Moral

Inspector del Estado de Vuelos, de Operaciones de Tráfico Aéreo y de Tripulaciones. Jubilado del Ministerio de Fomento. En el momento del siniestro estaba en activo e inspeccionó a Spanair y la aeronave siniestrada. Fue perseguido y despedido en varias ocasiones por cumplir con su deber de supervisar e inspeccionar a las compañías aéreas.

Su situación física y emocional, producto de los largos años en que fue funcionario, primero de la Dirección General de Aviación Civil y luego de la Agencia Española de Seguridad Aérea, se vio reflejada en su comparecencia, a la que aportó abundante documentación pero que no estaba en condiciones de defender.

Sus denuncias constantes contra la aviación civil española por hechos producidos durante su etapa profesional, tanto a nivel de administración como en los juzgados, tuvieron en la mayoría de las ocasiones, el archivo por respuesta, aunque algunas de ellas ganó.

Su testimonio, más allá del valor de su lucha en los años en que estuvo en activo, se centró en los casos de corrupción que vivió y que denunció, pero alejados de las circunstancias que rodearon al siniestro del Vuelo JK5022.

Justo Sánchez Marín

Ingeniero Aeronáutico. Funcionario del Ministerio de Fomento, destinado en la Oficina de Seguridad en Vuelo nº 7 dependiente de la DGAC y luego AESA en Palma de Mallorca, base de Spanair en 2008. **Firmó el 22 de julio de 2008 la prórroga del período de validez del Certificado de Aeronavegabilidad** de la aeronave siniestrada el 20.08.2008, dos días antes de que expirara.

Su comparecencia en la Comisión estuvo condicionada por un certificado médico que le recomendaba no asistir, aunque no dice nada que le impidiera trabajar. Los diputados de la Comisión acuerdan que uno solo de ellos le formule las preguntas.

Comparece mediante videollamada con una Foto Oficial del Rey de España detrás, propia de un recinto oficial, presuntamente en la sede de la Oficina de Seguridad en Vuelo de Palma de Mallorca, su lugar habitual de trabajo.

Su comparecencia originó la protesta de la Asociación que dirigió a la Presidenta de la Comisión una carta firmada por la Junta Directiva en la que expresaban su repulsa por la condescendencia con la que se le trató, teniendo en cuenta que firmó la prórroga del certificado del avión para seguir volando sin supervisarlo previamente. Reconoce que hacía todas las inspecciones de Spanair, que tenía una flota de 50 modelos de ese avión, afirmación falsa a octubre de 2011 cuando la flota de Spanair eran 5 MD y 24 Airbus modelos 320 y 321.

Entre lo poco que dijo, declaró: "*No había información de que había algo que estaba mal*". Ni siquiera se molestó en ver el Libro Técnico del avión donde se registran las averías repetitivas, entre otras, la Sonda de Temperatura, al menos eso, hubiera requerido dar una respuesta a esa avería antes de prorrogar el certificado.

Declara también: "***A veces no me daba tiempo de ver toda la documentación*** *y daba una prórroga siempre sin inspeccionar, por ese motivo o bien porque la aeronave en el momento de la caducidad, por ejemplo, puede estar volando por Alemania o por Corea y yo solía hacer una renovación en el viaje de ida y otro en el viaje de vuelta*", sin concretar nada más, ni dónde ni cómo hacía la prórroga.

Y afirma rotundo: ***"Los de SENASA no son inspectores y yo soy funcionario de Aviación Civil"***. Ni siquiera tenía la categoría de Inspector.

Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC)

Manuel Hita Romero

Ex-Director General de Airbus en España. Vicepresidente de la CIAIAC en 2011 cuando se publica el Informe Oficial A-032/2008 y Presidente de la CIAIAC en 2016 por 6 años hasta 2022.

Durante su comparecencia habla en tercera persona como si no tuviera nada que ver con la CIAIAC, en un tono informal y un lenguaje impropio de una Autoridad de Investigación, que se reflejó en expresiones del tipo: "***Al relé se le han hecho mil perrerías***", en referencia a las pruebas hechas al Relé 2.5 que se relacionaba con el fallo del TOWS. O cuando responde "*Eso me lo sé*", "*No lo tengo en la chuleta*".

Reconoce abiertamente que sus investigadores **no fueron capaces de determinar por qué no sonó la alarma** que hubiera evitado el siniestro.

La OACI en el 2010 calificó como '*No Conforme*' la formación de los investigadores, cuando se le preguntó al respecto, Hita respon-

dió: "*Hemos aumentado el personal, no a consecuencia de ello, sino porque estaba previsto. Nos hicieron una Auditoria la OACI, le faltan diez y vale, de acuerdo, ya he metido ocho*".

El Art. 21 del Reglamento Europeo 996/2010, sobre investigación y prevención de accidentes de aviación civil, dispone informar a las Asociaciones de Víctimas sobre el resultado de las investigaciones oficiales antes de hacerlo público. En 2011, Hita era el Vicepresidente de la CIAIAC, pero el 31 de julio de ese año, que se publicó el Informe Final A-032/2008 no estuvo presente cuando la CIAIAC se reunió con la Asociación, para informar de las conclusiones de la Investigación, sólo unos minutos antes de la Rueda de Prensa, sin dar tiempo a los responsables de la Asociación a informar a las familias afectadas.

Afirma "*Que yo recuerde la OACI no establece límites de tiempo para la emisión del informe final de un accidente*"**, dejando claro que no conoce** siquiera el Anexo 13 de la OACI, que recomienda el plazo de un año como máximo para emitir los Informes Finales de los accidentes aéreos.

Respecto al Investigador-Jefe de la CIAIAC dice "*En todo accidente se nombra a un investigador encargado y ese es el que manda… Así que está el Secretario, que lo cuento porque tiene capacidad, le gusta y si tiene tiempo, hace funciones de investigador*" también dice *"Y en cuanto al personal externo de SENASA que tengo trabajando conmigo en la CIAIAC, un piloto comercial, un piloto de aviación general, un piloto de helicóptero, un ingeniero aeronáutico y un gestor aeronáutico, en total 5… A disposición del investigador encargado en cada caso hay cinco técnicos de mantenimiento más de SENASA, que no hace falta más que llamarles"*.

Su intervención en general, como máximo responsable de la CIAIAC, fue la antítesis de lo que debe ser un Órgano o una Autoridad encargada de las investigaciones de las causas de los accidentes.

Valentín Villarroel Claver

Miembro de la CIAIAC como representante de la Asociación Española de Pilotos Civiles Comerciales. En 2009 presentó su **renuncia** después de las **filtraciones del Borrador** del Informe Preliminar a la prensa.

Explicó que ese Borrador no se había enviado al Pleno previamente y por tanto no había sido aprobado.

Afirma que en general había una tendencia a edulcorar algunos informes, tal vez para no señalar responsables.

Villarroel explicó que el Pleno de la CIAIAC cambió por completo en mitad de la investigación en el 2010, **no hubo ningún tipo de relevo entre los miembros del Pleno** antiguo y del renovado. Esta afirmación fue admitida igualmente por otros comparecientes.

Respecto a su dimisión en la carta enviada al Presidente de la CIAIAC, dice: **"***Mi renuncia debe entenderse como una* ***expresión de protesta a la perversión de los fines que persigue la CIAIAC*****,** *como una denuncia al correcto y debido funcionamiento de la misma, como una demanda a una urgente regeneración y recomposición de la Comisión".*

Reconoce que la CIAIAC no tenía medios en 2008, cuestión que corrobora la Auditoria de la OACI realizada a España en 2010, que no hay independencia sobre todo a nivel de la Presidencia de la CIAIAC por la forma del nombramiento y la relación con el propio Ministerio de Fomento del que depende, entre otros motivos.

Dice que el Presidente del Pleno de la CIAIAC de 2008 "*Delegaba mucho en el Secretario de la CIAIAC, por la razón que fuera, a lo mejor por edad o porque era él quien trabajaba*" Opina: "***Hay un cierto freno en profundizar****, sobre todo en aquellos asuntos donde podía estar afectada o bien Aviación Civil o una Compañía Aérea de cierta relevancia*".

En cuanto al Informe Final A-032/2008 afirma; "*Tiene lagunas porque queda de una forma quizá demasiado simple, la actuación del piloto y el fallo del TOWS*". Es tajante diciendo "*En ese momento* (2008) *no había investigadores expertos en operación aérea",* lo que coincide totalmente con la citada Auditoria de la OACI.

Recalca una vez más, es una constante a lo largo de su comparecencia: "*El mismo* ***procedimiento que se utiliza para nombrar al Pleno facilita esa falta de independencia***".

Rosa María Arnaldo Valdés

Ingeniera Superior Aeronáutica. Presidenta de la CIAIAC de 2010 hasta 2016. Relevó al Presidente que estaba en 2008 a efectos de nombramiento pero no de traspaso de funciones de todas las investigacio-

nes que estaban pendientes. Bajo su Presidencia se finalizó y aprobó el Informe Oficial A-032/2008 en julio de 2011.

Reconoce que hubo falta de relevo entre los miembros del Pleno saliente y entrante porque eso "*Nos permitió empezar desde cero, sin ideas preconcebidas sobre el resultado*". En cuanto a la investigación de campo y toma de datos se refiere constantemente al Secretario de la CIAIAC, Francisco Soto, como la **única persona que estuvo desde el inicio de la investigación hasta el final** como Investigador Jefe, señalándolo como responsable y nexo de unión entre el Pleno que estaba en 2008 y el que se nombró en 2010.

Reconoce sus **"***Reuniones con el Juez titular del Juzgado Nº 11 al poco de empezar en la Comisión, simplemente porque era un caso importante y para que me pusiera cara por si necesitaba o si nosotros necesitamos cosas del juzgado*".

Como complemento a los sueldos de sus puestos de trabajo y respecto a sus retribuciones como Presidenta y Vocales, dice**:** "*Eran 11.000 euros al año, que estaban dispuestos en concepto de dietas. Teníamos un mínimo de 11 reuniones, una al mes, contando con que, en el mes de vacaciones no nos reunimos, así que eran unos 1.000 euros brutos cada reunión*". En relación a las incompatibilidades de los miembros de la CIAIAC expresó: *"Creo que la CIAIAC no tiene un régimen de incompatibilidades específico"*. Contradice lo que dijo el Subsecretario del Ministerio de Fomento en su comparecencia.

En cuanto al término usado por el Sr. Hita en referencias a las investigaciones realizadas al Relé 2.5 del avión en el Instituto Nacional de Tecnología Aeronáutica, definidas como *"Perrerías del relé"*, Arnaldo se aleja y no las aprueba, manifiesta; *"Bueno perrerías no diría"*. Finaliza diciendo *"**Me gustaría decir que somos independientes** o hemos sido independientes en la ejecución de nuestra labor, **pero no se puede negar la evidencia de que la CIAIAC es lo que es.**"*

Francisco Javier Soto Rodríguez

En el momento del siniestro era el **Secretario de la CIAIAC**. Previamente trabajó como Ingeniero de certificación de aeronaves en la DGAC y anteriormente trabajó en Airbus y AENA.

Ha sido **la única persona que ha pertenecido al Pleno de la CIAIAC** desde que comenzó la investigación del siniestro hasta que se publicó el Informe Final A-032/2008.

Se nombró a sí mismo Investigador Jefe del siniestro, a pesar de que reconoció que no tenía experiencia anterior porque nunca antes había sido el Investigador Jefe en otro accidente.

Reconoce y justifica su relación continuada con el Juez Instructor de la causa en el Juzgado de Instrucción Nº 11 de Madrid, como "*Dos instituciones que colaboran en dos investigaciones*", contraviniendo la denominada **Cultura Justa**, que en aviación es la **no intervención en sus respectivos ámbitos de actuación, judicial y oficial**. Son investigaciones paralelas con objetivos muy diferentes, la judicial busca responsables y la oficial busca causas para corregirlas en el sistema de la aviación civil.

Afirma: *"Aunque la ley establezca que la investigación oficial es independiente de la judicial, en la práctica no es así"*. No da ninguna explicación de por qué el Informe Final considera que las emergencias funcionaron adecuadamente, cuando ningún investigador de la CIAIAC habló con el primer médico que llegó al lugar del siniestro, ni con otros miembros de los servicios de rescate.

En su intervención hace un alarde de los recursos que tenía la CIAIAC en 2011, para luego contradecirse al cifrar en 1,5 millones de euros el presupuesto que tenía para afrontarlos. La CIAIAC en 2008 contaba con 11 investigadores incluido el Secretario y el Presidente (más de 75 años), pero ese día se mandó al lugar del accidente: *"Recursos que tenían: 6 investigadores encabezados por su Presidente. **Quiere mencionar expresamente esta circunstancia para que Sus Señorías tomen conciencia de las condiciones en las que desarrollaban las investigaciones"***.

Según manifestó: "*Los Representantes de NTSB, y sus Asesores de Boeing, Pratt&Wthittney y la FAA, sumaban el doble de efectivos de la CIAIAC: 12-13 personas, no lo recuerda bien*". El grupo que evaluaba los aspectos de supervivencia estaba formado por un investigador de la CIAIAC como líder (no dice la preparación que tenía), un especialista de la NTSB y un Teniente Coronel Médico. **No está seguro si también había un experto de Boeing.**

Explica: "***La CIAIAC no necesita recibir presiones, porque es suficiente con no dar la información que se solicita***". Presumiblemente la investigación se tuvo que ver afectada por terceros, según estas declaraciones.

Su intervención puede resumirse como una defensa a ultranza de su propia responsabilidad a base de contradicciones y falsedades.

Cristina Cuerno Rejado

Vocal de la CIAIAC desde 2010 que aprobó el Informe Oficial A-032/2008. Fue Perito de parte en el caso del accidente Helicóptero en Torallola en 2002, en el que se puso en duda el procedimiento de verificación de la prórroga de los certificados de aeronavegabilidad. Fruto de la investigación de la CIAIAC sobre ese accidente, se recomendó en 2006 que se establecieran procedimientos necesarios para dar la prórroga del periodo de validez del Certificado de Aeronavegabilidad pero el Director General de Aviación Civil, Manuel Bautista, decidió y en su comparecencia confirmó, **no seguir esta Recomendación** de la CIAIAC por "***Irrelevante***".

María Jesús Guerrero Lebrón

Primera Catedrática de Derecho Mercantil que es miembro de la CIAIAC, desde 2010 y como Vocal del Pleno que aprobó el Informe Final A-032/2008, sin tener formación técnica específica de aviación ya que su formación era netamente jurídica. Autora de numerosas publicaciones de su especialidad de Seguros de la aviación civil. Responsable de la sección Derecho de Sociedades en la Revista Derecho de los Negocios y Transporte Aéreo.

Dijo que había dimitido como miembro de la CIAIAC, pero no se había publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE).

Fue la promotora del Acuerdo Marco de colaboración entre el Consejo General del Poder Judicial, la Fiscalía General del Estado, los Ministerios de Justicia, Interior, Fomento y Asuntos Exteriores con la CIAIAC. Acuerdo que se ha puesto en duda por el Juez Instructor de la causa del accidente de Spanair. Al ser preguntada por si pudiera decir otros acuerdos similares en Europa, no responde de forma concreta dando a entender que lo desconoce, lo que choca con su amplia formación jurídica especializada en seguros de la aviación.

Fidel Sanz Sacristán

Consultor Aeronáutico. Perito. Piloto y controlador aéreo e Ingeniero de Caminos que formó parte de la CIAIAC.

Dimitió como Vocal antes de cumplir un año como miembro del Pleno por desacuerdo con los procedimientos y los métodos empleados en su funcionamiento.

Define a la CIAIAC como "***Inoperativa, ineficaz*** *y, por tanto, muy mejorable*".

Juan Fernández-Trapa Isasi

Actual miembro de la CIAIAC propuesto por el COPAC como piloto jubilado.

Miembro del Órgano Pericial Colegiado del Juzgado de Instrucción Nº 11 de Madrid que emitió el Informe Pericial para el Juez, en el que, entre otras pruebas, se hizo la simulación del Vuelo JK5022 y los resultados arrojaron que el avión no podía levantar el vuelo por la avería que tenía. Su opinión cambió al ser nombrado Vocal de la CIAIAC, pues aseguró que el avión era "*aeronavegable*" ante la Comisión.

Dijo: *"La dimisión de dos miembros de la CIAIAC se debía a la condición humana pesimista de los dimiti-*

dos, no por las carencias y el funcionamiento opaco que tenía la CIAIAC". El tono prepotente de su comparecencia fue criticado por la Presidenta de la Comisión, tal vez fue el modo de ocultar sus falsedades y contradicciones.

SPANAIR

Felipe García Rodríguez

Técnico de Mantenimiento Aeronáutico (TMA) de Spanair que revisó el avión momentos antes del accidente, cuando el Comandante decidió volver al parking y ponerse en manos de los servicios de mantenimiento de la compañía al ver la temperatura de la Sonda RAT.

Imputado por 154 homicidios imprudentes y lesiones imprudentes en 18 supervivientes, durante la fase de instrucción judicial.

En su comparecencia se limitó a repetir continuamente que él solo podía hablar de sí mismo, sin hablar de la Compañía Aérea, sus procedimientos o estructura. Al igual que otros comparecientes no recordaba muchas situaciones de aquellos días y respondía con evasivas ante la mirada de su **Abogado**, presente durante su comparecencia.

Jesús Torroba Aylagas

Jefe de Mantenimiento Aeronáutico de Spanair. Imputado durante la fase de instrucción en el Juzgado Nº 11 por 154 homicidios imprudentes y lesiones imprudentes en 18 supervivientes. Establece que en Madrid, Spanair no tenía un Jefe de Mantenimiento como tal y que sus funciones eran como un gestor de turnos y material para los TMAs de Madrid.

Sus respuestas son confusas hasta el punto que una diputada de la Comisión pide expresamente que conste en acta lo siguiente: "*Quiero que conste en el Diario de Sesiones que la información que ha dado el Sr. Torroba Aylagas antes no se corresponde ni con lo que*

dice la CIAIAC ni tampoco con lo que dice el Informe del Órgano Colegiado".

A pesar que así consta en el Juzgado Nº 11, niega ser la persona que declaró en sede judicial que el ordenador que recibía las incidencias de las averías y que estaba en la sede de Spanair en Barcelona, tenía un virus.

Javier Mendoza Sánchez

Director de Producción en Spanair desde 2005 hasta agosto de 2009. Autónomo en el sector de la aviación como experto o consultor desde el año 2010 hasta la actualidad.

La Asociación solicitó su imputación por ser el responsable último de los Sistemas de Calidad y Mantenimiento de la Compañía, pero probablemente por premura de tiempo, el Juez no admitió esta petición.

Durante su comparecencia son varios los diputados que le llaman la atención por su falta de memoria y de concreción en sus respuestas. No reconoce, ni explica por qué la compañía aérea tardó tanto tiempo en dar la lista de pasajeros a las autoridades. Afirma que Spanair: "*No estaba especialmente investigada por Aviación Civil*".

Respecto a los sistemas de monitoreo de las averías de la flota de Spanair, requisito necesario para obtener el AOC de la línea aérea, reconoce que el "***Sistema que se había instalado en los aviones era mediante un disquete que estaba corrompido**, es decir, no grababa*". Ese fue el motivo por el que no se grabó en el Vuelo JK5022.

Boeing - Fabricante del avión

Pedro Argüelles Salavarría

En el momento del siniestro era el Presidente de The Internacional Boeing Corporation para España y Portugal, además de Vicepresidente de Asuntos Institucionales de Boeing Corporation, S.A. Posteriormente fue Secretario de Estado de Defensa. Anteriormente

ocupó el puesto de Presidente ejecutivo del Consejo de AENA desde 2000 hasta el 2002.

Ha sido el único compareciente al que solicitaron que retirara afirmaciones ofensivas respecto al trabajo de los diputados.

Sus intervenciones estuvieron marcadas por un tono condescendiente y despectivo, no recordando ni siquiera qué hacía el día del siniestro. Se declaró como *"Un mero Observador interesado"* en lo referente a la investigación y muchas de sus respuestas fueron que no se acordaba del asunto por el que le preguntaban. A las cuestiones de por qué Boeing no colaboró con el Juzgado de Instrucción en las investigaciones, contestó que no sabía y a las preguntas de por qué había colaborado con la CIAIAC, respondió diciendo: *"Por su larga experiencia en el mundo de la aviación"*. Boeing no era 'experto' para el Juzgado pero si para 'influir' en la CIAIAC cuyo Informe provocó el archivo judicial de la investigación.

Mapfre - Aseguradora

Claudio Ramos Rodríguez

Director General de la Asesoría Jurídica y representante de la Aseguradora de la Compañía Aérea Spanair ante la Comisión. Reconoció que Mapfre es la responsable de las indemnizaciones por el siniestro y que a día de hoy mantiene pleitos abiertos con supervivientes y familiares.

Su comparecencia estuvo marcada por la confusión para intentar demostrar la voluntad de su Compañía por indemnizar pero a su peculiar manera.

Quedó claro que la póliza estimaba una cantidad máxima de indemnización muchísimo mayor a lo que finalmente la aseguradora está haciendo frente, el importe era de 1.500 millo-

nes de dólares y Mapfre reconoció en 2018 que había dedicado escasamente un 3% de la misma a reparar el daño causado a las víctimas, supervivientes y sus familias.

A resaltar que una de las Empresas del Grupo Mapfre, según la Directora de AESA la denominada 'Mapfre Inmuebles', les ofreció un precio de mercado para alquilar un edificio donde instalar su sede en 2009. Según los datos aportados por AESA al Portal de Transparencia, el coste del alquiler supera con creces al importe que ha dedicado Mapfre a indemnizar a las Víctimas, sólo en el decenio 2009-2019 cercano a los 40 millones de euros.

AVJK5022

Rafael Vidal Rodríguez

Superviviente a la tragedia. Ingeniero de Telecomunicaciones e Ingeniero Industrial. En su condición de experto en ingeniería participó activamente en la investigación de las causas técnicas del fallo de la RAT y su relación en el TOWS y el Relé 2.5.

Expuso durante su comparecencia datos técnicos que prueban que hubo ocultamiento por parte de la CIAIAC respecto a por qué el Relé 2.5 tenía fallos intermitentes.

Denunció el trato vejatorio de la Aseguradora Mapfre con las Víctimas de Spanair y también del silencio de Boeing ante los datos técnicos que le requirió el titular de Juzgado Nº 11 de Madrid, a petición de la AVJK5022 y que hubieran probado, con total certeza, el fallo de diseño oculto del MD-82 siniestrado.

Federico Sosa Hernández

Perdió a cuatro miembros de su familia. Primer Presidente de la Asociación y actualmente Vocal de la Junta Directiva.

Contó lo que se vivió a bordo del avión fletado por la Compañía Spanair para trasladar a familiares y políticos, que salió de Gran Canaria a Madrid más de 12 horas después de ocurrido el desastre. Las familias no tenían ninguna certeza de la suerte que habían corrido sus seres queridos y al llegar a Madrid, se temieron lo peor al decirles el Comandante del vuelo que los llevarían a IFEMA.

Henar Guerrero Durán

Actual Secretaria de la AVJK5022. Hermana del conocido como **'tercero en cabina'**. Relató cómo su padre tuvo que reconocer la voz de su hijo en sede judicial, ante la negativa a hacerlo de la Compa-

ñía Spanair y de la CIAIAC, a pesar de saber quién era el 'tercero en cabina'.

Igualmente contó cómo se enteraron del fallecimiento de su hermano y el trato que recibieron, que fue diferente al que dieron a las familias de los pasajeros.

Loreto González Cabanas

Médico de profesión y superviviente del siniestro, perdió a su única hija. Narró con datos objetivos cuánto tardaron los equipos de emergencias en llegar al lugar del accidente porque ella sufrió una lesión de neumotórax que tarda en producirse no menos de 45 minutos.

Denunció con toda crudeza lo que pasó antes y después de que el avión se estrellara, la falta de atención por parte de las Autoridades en la larga batalla judicial, tanto contra la Aseguradora Mapfre como en el Juzgado Nº 11 de Madrid, además del absoluto desprecio de Boeing con las familias y con el propio Juzgado, al que ni siquiera contestó los requerimientos que se le hicieron.

Pilar Vera Palmés

Licenciada en Derecho no ejerciente, Funcionaria de la Administración Local y Central, Profesional de Banca, prejubilada en 2008 y jubilada en 2018. Se unió a la AVJK5022 en septiembre de 2009 y fue elegida Presidenta de la AVJK5022 desde mayo de 2010. Presidenta de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias desde 2015.

Durante su intervención hace un relato de lo que ha sido la lucha que lidera como Presidenta a nivel nacional, social, Juzgado Nº 11 y administración central del Estado, compatibilizándolo con un despliegue internacional que se centra en Europa – Parlamento Europeo/ Bruselas – y en la OACI/Montreal – donde forma parte inicialmente del Grupo de Víctimas presidida por la Asociación de Víctimas Norteamericana hasta 2013 que sustituye a su Presidente por deseo expreso de éste en el ACVFG (Grupo de Familias de Víctimas de Accidentes Aéreos) que desapareció en 2015.

Relata el calvario que han sido todos estos años luchando contra enemigos poderosos que se conjuraron para que la Tragedia del JK5022 se quedara con el archivo por la Audiencia Provincial de Madrid en septiembre de 2012, sin responsables y sin aclarar.

Manifiesta que la CIAIAC con su Informe Final, promovió ese archivo, ya que nunca debió mezclarse con la investigación judicial, afirmación que avala las declaraciones del Investigador-Jefe de la CIAIAC, Francisco Soto, cuando declaró que aunque ambas investigaciones, judicial y oficial deben separarse, en la realidad no ocurre así, reconociendo implícitamente que ese Informe fue el detonante para el archivo en sobreseimiento libre – sin posibilidad de recurso - a pesar de la propuesta del Juez Instructor de la apertura de juicio oral contra dos TMAs imputados por 154 homicidios imprudentes y lesiones imprudentes en 18 supervivientes.

Durante su comparecencia dijo que inicialmente se reunieron con la CIAIAC para contribuir a aclarar las causas y que la AVJK5022 les entregó un amplio dossier con el análisis de las comunicaciones internas del aeropuerto, que se depositaron en el Juzgado Nº 11 a la que tenían acceso como Acusación Popular. Con esos datos objetivos que tenían soporte oficial, era imposible que las emergencias hubieran funcionado como afirma el Informe Oficial.

Ha conocido las formas de investigar los accidentes en todos los países cuyas Autoridades gozan de prestigio y credibilidad, ninguna hace lo que la CIAIAC: tardar 4 años en hacer un Informe Final cuando el Anexo 13 de la OACI dispone el plazo de 1 año, no encontrar explicación a datos en la investigación, no señalar causas, no reconocer que la formación de sus investigadores no estaba a la altura de la magnitud aérea a la que se enfrentaban – Auditoria OACI-2010 encuentra como 'No Conforme' la formación de los investigadores – 'invitar' a todas las partes implicadas: desde el fabricante del avión, a los de sus motores, compañía aérea, autoridades, proveedores, etc., menos a las víctimas.

El Jefe de Operaciones de Mapjet, el Sr. James Hudspeth, avisó a la CIAIAC en 2007 del incidente grave que ocurrió en Lanzarote, por una avería similar a la del MD-82 siniestrado el 20 de Agosto, pero la CIAIAC en su línea oscurantista no hizo nada, como denunció el Sr. Hudspeth en sede judicial.

La CIAIAC no tiene un régimen de incompatibilidades para los miembros de su Pleno, así que compatibilizan sus funciones con su profesión, en muchos casos incompatibles éticamente.

Recalca una y otra vez que el Informe Final oculta la verdad de lo que ocurrió el 20 de Agosto y pide encarecidamente a los miembros

de la Comisión que, por favor, incluyan en sus conclusiones que debe ser revisado, porque solo de esa manera nos acercaremos a la verdad.

Entrega su propia intervención en la que pide que se incluyan una serie de peticiones por las que está luchando como Presidenta de la AVJK5022, aunque reconoce que se ha conseguido mucho, queda bastante camino por recorrer.

Equipos de emergencia

Francisco Martínez Alvarado

Bombero de AENA del Aeropuerto de Barajas en activo. Participó en las labores de rescate, siendo el primero que llegó al lugar del accidente enfrentándose sin apenas medios a las consecuencias dramáticas de la catástrofe.

Su relato es sobrecogedor, *"ayudé a morir a algunas personas"*. Después de las horas que dedicó a atender la emergencia se incorporó a su turno de trabajo y ni él ni ninguno de sus compañeros tuvieron atención psicológica, ni de ninguna clase, por parte de su empresa, AENA.

Cabe destacar que ni las Instituciones ni Administraciones han tenido en cuenta las lecciones aprendidas de la experiencia que vivieron los bomberos. Llama la atención que han sido solicitados por entidades de Alemania, Suiza e Italia, entre otros, pero ni la CIAIAC ni los demás agentes que participaron en la emergencia (Protección Civil, AENA, Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, SAMUR, SUMMA, etc.) recogieron su testimonio con la finalidad de aprender de la tragedia.

Nicolás Riera López

Médico Unidad Militar de Emergencias (UME) y del SUMMA 112. Primer médico que llegó al lugar del accidente asistiendo sin medios, como pudo, porque le habían avisado que era una avioneta y el helicóptero en el que llegó no estaba medicalizado. Afirmó **que ningún miembro de la CIAIAC le entrevistó** para conocer su experiencia en el funcionamiento de las emergencias. Reconoce claramente que las primeras ambulancias que llegaron al lugar donde él se encontraba, tar-

daron entre 30 y 40 minutos después del accidente y que la descoordinación fue un problema gravísimo, pues no se respetaron los protocolos ante la magnitud de la catástrofe.

Respecto a las filtraciones, explica que el SUMMA no grababa las conversaciones del helicóptero, por lo que no pudieron salir de allí. Esto es contrario a las afirmaciones que hace Magdalena Álvarez, que señala a la Comunidad de Madrid, a pesar de que su propio Jefe de Prensa reconoció que había filtrado parte de esas grabaciones a los medios de comunicación. Enfatiza en varias ocasiones, que faltó coordinación posterior al desastre pero que no ha tenido consecuencias en los simulacros posteriores, lo que considera un problema que debería subsanarse.

Luis Rodríguez Caso

Guardia Civil destinado en el Aeropuerto de Madrid-Barajas y presente en las labores de rescate del día del siniestro. Explica la situación de caos que se encontró en el punto de entrada al aeropuerto, donde ni siquiera los señaleros de AENA conocían la situación del lugar donde se había estrellado el avión.

Afirmó que el **plan de emergencias del aeropuerto no funcionó**, excesivos medios, mala situación del personal de emergencias, discusiones por competencias, circulación de vehículos sin señaleros y fallo de los medios de comunicación.

Relató que al día siguiente todavía se encontraron restos humanos en el lugar de la tragedia y que la experiencia vivida fue dramática.

Profesionales del Sector Aéreo

James Hudspeth

Piloto e investigador de accidentes de la compañía Mapjet, que investigó el incidente grave del MD-83 en Lanzarote en 2007, precedente de la Tragedia del Vuelo JK5022.

Se entrevistó con la CIAIAC personalmente, para exponer sus conclusiones respecto a por qué las tripulaciones no activaron los flaps y los slats durante el despegue y avisar de que algo así podría volver a suceder.

Después del siniestro de Spanair, mantuvo en el Juzgado Nº 11 que ***"Había avisado a España de que podía pasar y no hicieron nada"***. **No se explica como la CIAIAC** - con quién se entrevistó después de 2007 - n**o hizo nada y que no se le exijan responsabilidades**.

Javier Martínez Ruíz de Velasco

Comandante de Iberia y Presidente del SEPLA desde 2009. Cuenta con experiencia acreditada en la investigación de accidentes.

Explicó que Spanair venía sufriendo problemas de seguridad importantes, tantos que el SEPLA denunció en una nota de prensa que publicó el mismo día de la tragedia y que retiró justo después de la catástrofe, donde describían la preocupación de los pilotos ante las circunstancias de la compañía aérea y su influencia en las condiciones de seguridad en las que se incluía que Spanair estaba a las puertas de un ERE que supondría el despido de más de 1.000 personas.

Miguel Ángel Gordillo

Comandante de Iberia que sufrió un despido improcedente por negarse a volar un aparato después de encontrar una avería grave. Aviador puro, ha dado la vuelta al mundo en una avioneta fabricada en el garaje de su casa, demostrando sus profundos conocimientos de todas las materias que son necesarias para fabricar, volar y hacer seguro un avión.

El DGAC de entonces firmó una carta en la que le decía: *"Debía lealtad a la compañía para la que trabajaba"*.

Afirmó rotundo que el accidente nunca debió producirse y que ha sido más que evidente la connivencia de las compañías aéreas con Aviación Civil y que no era de extrañar que se hubiera producido la desgracia.

Juan Carlos Lozano Pecios

Piloto de líneas aéreas, experto en investigación de accidentes. Jefe de la Vocalía Técnica de SEPLA en 2008 y Vicepresidente de IFALPA en 2009. Ha participado en varias investigaciones tanto del SEPLA como del COPAC sobre la tragedia del Vuelo JK5022, destacando la Revisión del Informe Final de la CIAIAC, hecho por COPAC y publicado en 2012.

Considera que las conclusiones del Informe Final de la CIAIAC son incompletas, no independientes y no señalan las causas reales del siniestro, por lo que todo ese conjunto de anomalías invalidan sus conclusiones y recomendaciones.

Luis Lacasa Heydt

Piloto de líneas aéreas. Decano del COPAC desde 2009 hasta 2017. Ante la petición de la Presidenta de la AVJK5022 se comprometió a realizar la Revisión del Informe Oficial de la CIAIAC que se presentó, junto a los miembros de la AVJK5022 en 2012, además de enviarlo al Ministerio de Fomento, Congreso de los Diputados y otras entidades públicas y privadas.

Explica su gran preocupación por la seguridad durante sus mandatos como Decano del COPAC y también su empatía con las víctimas de la AVJK5022, hizo lo que estuvo en su mano para tratar de ayudarles a conocer la verdad de lo ocurrido.

En su exposición explica los resultados de las Encuestas del COPAC sobre distintos órganos de aviación civil en España, arrojando datos verdaderamente preocupantes, pues **respecto a la CIAIAC, la confianza media es**

de 3.8 sobre 10 y la percepción de independencia se valora entre 1.2 y 2.4 sobre 10.

Javier Nart Peñalver

Abogado del SEPLA durante la Instrucción, defendió a las familias de los pilotos fallecidos. Actualmente es Eurodiputado del Parlamento Europeo.

Su comparecencia es clarificadora respecto al papel que jugaba la Dirección General de Aviación Civil en la aviación española en los años anteriores a 2008, hasta el punto que solicitó la imputación de todos los Directores de Aviación Civil desde 2002 hasta 2012, como responsables de los procesos de inspección y certificación de aeronaves y compañías aéreas.

Respecto a Boeing fue muy crítico por su silencio con el Juzgado Nº 11 y su falta de colaboración para esclarecer las averías que tenía el avión.

Y en cuanto a la CIAIAC considera que no es independiente, no es eficaz y no tiene recursos para afrontar cualquier tipo de investigación.

Su intervención fue rotunda, clara y determinante respecto a las complicaciones e intereses alrededor de una catástrofe aérea y los problemas a los que se enfrentan las familias, que son las grandes perdedoras de las tragedias aéreas.

Mario Vayás Álvarez

Piloto en activo y miembro del Órgano Pericial Colegiado (OPC) del Juzgado de Instrucción Nº 11 de Madrid.

Afirmó que en el siniestro del JK5022 "*Las barreras, filtros y redes no funcionaron…* ***Si el sistema TOWS hubiera alertado a los pilotos de la errónea configuración del avión, el siniestro no se hubiera producido***".

Apuntó discrepancias con su compañero del OPC, también compareciente, Sr. Fernández Trapa. Ambos no estuvieron en la prueba de simulador del Vuelo realizada por el OPC. Reconoció que se reunieron una vez con la

CIAIAC para intercambiar información y que los medios que tuvieron fueron los que les facilitó el Juzgado nada más.

Francisco Pérez Romero

Técnico de Mantenimiento Aeronáutico (TMA), miembro del OPC, trabajador de la Compañía Aérea Swiftair.

No hizo ninguna intervención previa, ni siquiera se presentó, esta actitud inicial marcó el tono de su comparecencia, poco colaborador y a la defensiva, defendiendo la labor de sus compañeros de profesión, los TMAs, aunque en ocasiones siembra dudas sobre lo que hicieron aquel día.

Fue el único miembro del OPC que no firmó su Informe Final por estar en desacuerdo con sus conclusiones, que apuntaban a la actuación incorrecta de los TMAs "*Cuando se ve la situación y sobre todo que el hombre difirió y no es por defenderlo…Sencillamente el avión había estado volando en esas condiciones.* ***Bueno está claro que no actuó correctamente****, pero legalmente no se puede diferir algo que no está estrictamente puesto en el libro. Ahí no pone que se saque el braker. Otra cosa es lo que haya escondido detrás, que no se ve y que no está*".

Afirma que el OPC se entrevistó en varias ocasiones con la CIAIAC y que les facilitó documentación y datos, aunque él nunca estuvo en esas reuniones porque trabajaba por la noche en su compañía aérea. Esta afirmación contradice lo que afirmó su compañero en el OPC, el Sr. Vaya Álvarez, que dijo que solo se habían reunido una vez.

Elecciones Generales en Abril de 2019

El anuncio de convocatoria de Elecciones Generales en febrero de 2019 supuso la disolución de Las Cortes y por tanto la Comisión se queda sin acabar sus trabajos y sin emitir las conclusiones.

La Presidenta de la AVJK5022 solicitó una reunión con los grupos políticos para saber qué iba a pasar y cómo afrontarlo. Asistieron la mayoría de diputados integrantes de la Comisión y por la AVJK5022, su Presidenta, Secretaria y dos Vocales de la Junta Directiva.

Nos informaron que habían alcanzado un acuerdo entre todos con el respaldo de sus respectivos partidos políticos, con el **compro-**

miso de proponer la creación de la Comisión de Investigación en la **próxima legislatura**, para aprovechar el trabajo realizado, retomar las comparecencias pendientes y finalmente culminar con el Dictamen de Conclusiones que presentarían al Pleno del Congreso para su aprobación.

La Presidenta de la Asociación agradeció el trabajo realizado por cada uno de los presentes en la reunión, así como su reconocimiento por el acuerdo que atenuaba la desesperación que suponía ver una vez más cómo el destino se interponía en nuestro camino de años por la verdad y la justicia.

Una vez constituido el Congreso, se vuelve a presentar la Iniciativa Parlamentaria por el Grupo UP y ER ante el Registro del Congreso que se lleva al primer Pleno de las Cortes de la XII Legislatura el 10 de septiembre de 2019. En esta ocasión **se aprobó por unanimidad la creación de la Comisión** de Investigación que retomara y concluyera los trabajos iniciados en la legislatura anterior.

Las dificultades que se suscitaron para la formación de Gobierno hizo que pasaran los meses y la AVJK5022 estuviera a la expectativa para presionar nuevamente con la creación de la Comisión, sin embargo, las expectativas se acabaron cuando se anuncian nuevas elecciones generales.

Elecciones Generales de Noviembre de 2019

Disueltas las Cortes Españolas por convocatoria de elecciones generales, vuelve a decaer la aprobación de la Comisión de Investigación y quedamos a la espera de la formación de nuevo Gobierno para intentar nuevamente que se presente, por tercera vez, la Iniciativa para la aprobación por el Pleno del Congreso de la Comisión de Investigación sobre la Tragedia del Vuelo JK5022, que con el paso del tiempo lejos de aclararse, se oscurece su incierto destino.

Valoración de la AVJK5022

La Junta Directiva de la Asociación valora positivamente las comparecencias y sobre todo, el trabajo de la Comisión de Investigación, agradece a los Diputados su implicación así como sus esfuerzos para abordar la complejidad técnica y documental de la Tragedia del Vuelo JK5022.

Sin embargo, no entra a valorar cada comparecencia pues lo que recoge esta Memoria es un pequeño extracto de cada una de ellas, dejando al criterio del lector sus propias conclusiones.

DESCLASIFICACIÓN DE LOS DOCUMENTOS DE LA CIAIAC

Desde la Instrucción en el Juzgado Nº 11 la AVJK5022 ha intentado acceder a la documentación aportada por diferentes entidades: NTSB, FAA, Boeing, Spanair, Aviación Civil, Aseguradora, etc. y en posesión de la CIAIAC. Sin embargo, ésta se ha negado en rotundo a que las víctimas accedieran a esa información, escudándose siempre en el secreto de dichos documentos, término que no está avalado por la Ley de Secretos Oficiales.

La Asociación, antes de acudir a la vía judicial, lo ha solicitado reiteradamente a la CIAIAC, a la Subsecretaría del Ministerio de Fomento, a los sucesivos Ministros de Fomento, al Consejo de Transparencia y Buen Gobierno y al Defensor del Pueblo, sin obtener resultado positivo.

En 2017 la AVJK5022 decidió emprender acciones judiciales mediante una demanda en los Juzgados de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional.

En Febrero de 2019, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno nos remitió el Acuerdo adoptado por el Pleno de la CIAIAC negando, una vez más, el acceso a toda la documentación que le sirvió de base para hacer su Informe Oficial.

La Jefatura orgánica de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento también respondió con la negativa reiterada de la CIAIAC, por lo que, en tiempo y forma, se presentó Recurso de Alzada hecho por Pilar Vera, para ahorrar gastos a la Asociación.

Respecto a la vía contencioso administrativa, en mayo de 2018 la Audiencia se declara competente para conocer el recurso contencioso, a pesar de que el Ministerio Fiscal alegó que la competencia no corresponde a esta Sala de la Audiencia Nacional, sino a la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Pero en su Auto, la Audiencia no aprecia causa para rechazar la competencia de la Sala ante el recurso presentado.

La AVJK5022 valoró muy positivamente este Auto porque abría una puerta a la esperanza para conocer y acceder a toda esa documentación, y en la que estamos convencidos se fundamentan algunas

cuestiones principales, que la CIAIAC no reconoce, en las que estrían las causas que provocaron la tragedia.

Pero esas esperanzas quedaron rotas cuando finalmente la Audiencia Nacional desestimó el recuro en noviembre de 2018, por lo que decidimos continuar e interpusimos Recurso de Casación ante el Tribunal Supremo. La Sala de lo Contencioso lo inadmitió y condenó en costas a la Asociación, algo inaudito en un recurso de estas características, cuando es una Asociación de Ciudadanos la que lucha en vía judicial por una justa causa como es conocer todos los extremos de la tragedia por la que perdieron a sus seres queridos.

Cerrada la vía judicial, una vez más, todas nuestras expectativas quedan depositadas en la Comisión de Investigación del Congreso y en su Dictamen de Conclusiones que deberá ser probado por su Pleno.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

La actividad en ámbitos internacionales de la AVJK5022 está ligada a la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF) desde su creación en el 2015, siendo Pilar Vera la que preside ambas organizaciones.

13ª Conferencia Mundial de Navegación Aérea de la OACI

La Conferencia, conocida como la ANConf/13, se celebró del 9 al 19 de octubre de 2018 en la sede de la OACI en Montreal. Fue una reunión formal de la OACI que brindó la oportunidad a los Estados Miembros, Organizaciones Internacionales y partes interesadas de la aviación a trabajar en estrategias globales para la planificación, el desarrollo y la implementación de la seguridad y la navegación aérea.

Participantes en la Sesión Paralela

El evento fue un debate abierto sobre temas y propuestas relacionadas con la seguridad de vuelo y la capacidad de navegación aérea, la eficiencia y otras áreas claves de particular interés para la comunidad de la aviación y para la sociedad. El tema de la conferencia fue **'Del desarrollo a la implementación'**, que abarca la implantación de mejoras operativas, tecnología, conceptos operacionales y planes de trabajo, desde la fase conceptual hasta su despliegue. Dentro de la Conferencia se organizó, a petición de la Presidenta de FIVAAF, una jornada paralela dedicada a la asistencia a víctimas.

Jornada paralela *'Cómo garantizar que las víctimas de accidentes y sus familiares reciban el mismo trato en todo el mundo'*

Esta sesión especial tuvo lugar el 16 de octubre, en la que se revisó el desarrollo y la implementación de los instrumentos y documentos de la OACI, referentes a la asistencia a víctimas y familias, así como los reglamentos, políticas y planes de los Estados y otras Organizaciones Internacionales.

Esta Jornada se enmarca dentro de los objetivos de FIVAAF de concienciar a los Estados Miembros de la OACI para que impulsen e implementen la Asistencia a Víctimas y sus Familias a nivel interno de cada país y en toda la Red de la Aviación Civil Internacional.

La Presidenta de AVJK5022 y de la FIVAAF encabezó la delegación formada por Mauricio Pontes (Brasil), Shamin Shaikh (Pakistán), Águeda Rueda (España) y Bernd Gans (Alemania).

El programa del evento abarcó los siguientes ámbitos:

- Legislación, regulaciones y políticas sobre asistencia familiar. Se informó a los participantes de las actualizaciones de los instrumentos y documentos de la OACI aplicables, así como los reglamentos, políticas y planes de los Estados y de las Organizaciones Internacionales.
- Desarrollo de las disposiciones de la OACI derivadas de la 39ª Asamblea, listas de verificación de cumplimiento y auditorías USOAP. Se presentó los resultados iniciales de la implementación de planes de asistencia familiar.
- Lecciones y experiencias sobre la asistencia familiar, en la que intervinieron los Representantes, entre otros, de los Estados siguientes: Argentina, China, Australia, España, Holanda, Singapur,

Estados Unidos, NTSB y también Pilar Vera en representación de FIVAAF, compartiendo las lecciones y experiencias recientes en asistencia a las víctimas. Puede verlo en el código QR.

- Mesa redonda presidida por la Exdirectora de Navegación Aérea de la OACI, Ms. Nancy Graham y compuesta por Representantes de ACI, IATA, NTSB, OACI y FIVAAF. Se debatieron diversos puntos de vista sobre la asistencia a las víctimas y qué camino seguir, centrándose en los datos de las auditoras USOAP, los procedimientos de implementación y herramientas, iniciativas y lecciones aprendidas, para identificar acciones y recomendaciones relacionadas con la asistencia familiar.

El Presidente de la OACI, Dr. Aliu y el Representante de España en el Consejo, Víctor Aguado, coincidieron en reconocer que en la historia de la asistencia de víctimas a nivel mundial hay tres nombres: Hans Ephraimson de EE.UU., Paolo Pettinaroli de Italia (ambos fallecidos) y Pilar Vera de España, que en 8 años y desde que acudió por primera vez a la OACI en 2010, ha dado un salto cualitativo y un impulso sin precedentes a la Política de Asistencia a Víctimas y Familias a nivel internacional.

40ª Asamblea General de la OACI

Asistió Pilar Vera Palmés como Presidenta de la AVJK5022 y de FIVAAF, encabezando la Delegación Oficial de la Federación formada por Raquel Sosa (AVJK5022), Monica Maccaferri (Foundazione 8 Ottobre) y Bernd Gans (Asociación alemana HIOP AF447 y U49525). Pilar Vera presentó 5 Notas de Estudio dentro de los plazos establecidos por la OACI, defendiéndolas en las diferentes Comisiones de la Asamblea: Técnica, Ejecutiva, Legal y Comité Ejecutivo.

Nota de Estudio 147 Asistencia a víctimas en los planes de emergencias de los aeropuertos

Los operadores aeroportuarios cuentan con sus propios planes de emergencia que debería incluir una asistencia a víctimas y familiares, específica y concreta para aliviar los efectos de los accidentes de aviación. La FIVAAF pide a la Asamblea que:

- Solicite al Consejo considerar introducir una **nueva Práctica Recomendada en el Anexo 19** para que los operadores aeroportuarios desarrollen planes apropiados para proveer en tiempo y de manera efectiva, asistencia a víctimas de accidentes aéreos y sus familias, dentro de sus propios planes de emergencias.
- Instar a los Estados a que cuando adopten tales medidas, consideren **incluir a las Asociaciones de Víctimas** que muestren su voluntad de colaborar en el desarrollo de las mismas.
- Recordar a los Estados la Resolución A39-27 de la Asamblea instándolos a t**omar las medidas preventivas y apropiadas** relativas a la seguridad operacional respecto a la asistencia a víctimas.

Nota de estudio 149 Traducción del informe final de investigación de un accidente al idioma de todos los países involucrados

En los accidentes de aviación civil de los últimos diez años, se han observado grandes carencias en la facilitación de información exacta a las familias precisamente por el desconocimiento del idioma del Informe. Esta circunstancia podría reducirse considerablemente si los Estados intervinientes en el accidente de aviación tradujeran a su propio idioma el Informe Final. Por todo ello, la FIVAAF invitó a la Asamblea a:

- Instar al Consejo a introducir una **enmienda del Capítulo 7 del Anexo 13 para que los Estados traduzcan el Informe Final** de la Investigación a los idiomas de los países de procedencia de las víctimas y sus familiares.
- Solicitar a los Estados a que, por iniciativa propia, traduzcan el Informe Final de la Investigación que estén pendientes en la actualidad, a los idiomas de procedencia de las víctimas y sus familiares, mientras se tramita la citada Enmienda.

Nota de estudio 297 Asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias

En los últimos años, el tratamiento en la asistencia a víctimas y sus familias ha tenido un amplio recorrido que, sin embargo, no se ve reflejado en los datos recogidos por el Programa de la Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI. Es necesario seguir avanzando en esta línea, teniendo en cuenta la iniciativa 'Ningún País se Queda Atrás' (NCLB) encaminada a prestar apoyo a los Estados Miembros, para que la asistencia a víctimas de acciden-

tes como parte de ella sea más efectiva de lo que es. Se invitó a la Asamblea a:

- Volver a solicitar al Consejo que considere la actualización de la **Práctica Recomendada 8.46 del Anexo 9,** que recomienda a los Estados el establecimiento de legislación, regulación, y/o políticas de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias, **en una Estándar Internacional** que dinamice y facilite la implementación global.
- Inste al Consejo a mantener su nivel de monitorización sobre la implementación vía el Programa de la Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).
- Solicitar al Consejo que considere introducir una nueva disposición en el Anexo 9, para que los operadores aéreos y aeroportuarios desarrollen planes apropiados para proveer asistencia a víctimas de accidentes aéreos y sus familias en tiempo y de manera efectiva.

Nota de estudio 434 Mejores prácticas de las aseguradoras en el tratamiento a las víctimas respecto a las indemnizaciones.

En nuestra experiencia, a pesar de los avances en la aviación comercial, no siempre se producen las mejores prácticas por parte de las aseguradoras en el tratamiento de las personas afectadas por una tragedia aérea. En consecuencia, es imprescindible ahondar en este aspecto, tratando de recabar de los Estados sus mejores prácticas, con la finalidad de que se cumplan las actividades habituales que abarcan desde el primer paso, que es el anticipo, hasta la indemnización que deben recibir los supervivientes, víctimas y sus familias. Se invitó a la Asamblea a:

- Recordar a los Estados las Resoluciones de la OACI respecto a las indemnizaciones de las víctimas, de las aseguradoras y de los operadores aéreos.
- Instar a los Estados, las Organizaciones Internacionales, la industria y los donantes a apoyar las mejores prácticas de las Aseguradoras en el tratamiento de la asistencia a víctimas, informar e intercambiar información a través de la OACI y que se facilite el acceso a la información a los Estados y Organizaciones Internacionales.

- Instar al Consejo para que a través del Plan de Auditorias (USOAP) de la OACI, se implemente los requisitos adecuados para que los Estados aporten las mejores prácticas en materia de cumplimiento de indemnizaciones a las víctimas, supervivientes y familias de un siniestro aéreo.
- Organizar un Seminario el próximo año sobre las mejores prácticas por los Estados sobre el tratamiento en su territorio de las aseguradoras/operadores aéreos.

Nota de estudio 500 Día internacional de víctimas de accidentes aéreos y sus familias

La creación de un Día Anual dedicado a las Víctimas de Accidentes Aéreos, por primera vez en la historia de la aviación comercial mundial, contribuiría a una mayor concienciación por parte de los Estados Miembros y Organizaciones Internacionales sobre las consecuencias que sufren los pasajeros al convertirse en víctimas de un siniestro aéreo.

Adicionalmente, permitiría a la OACI fomentar las normas y prácticas recomendadas en el Doc 9998 de *Política de Asistencia a Víctimas y sus Familias*, así como el Doc 9973 *Guía Práctica para la Asistencia a las Víctimas de Accidentes Aéreos*.

Por ello la FIVAAF solicitó que se establezca un Día Internacional de las Víctimas de Siniestros Aéreos, por ejemplo, el 20 de Febrero, con el fin de **ampliar el conocimiento sobre las consecuencias** que sufren las personas que padezcan un siniestro aéreo y compartir una visión más extensa **a partir de las lecciones aprendidas**.

Pilar Vera, en su intervención ante el Comité Ejecutivo, apeló al 75º Aniversario de creación de la OACI y a la necesidad de que las víctimas no sigan siendo las grandes olvidadas frente a los demás colectivos de la aviación civil, que cuentan con un Día Internacional dedicado a recordar a sus profesionales.

CONCIERTO CONMEMORATIVO DEL DÉCIMO ANIVERSARIO 2008 - 2018

El 18 de agosto de 2018, en el Auditorio Alfredo Kraus de Las Palmas de Gran Canaria, tuvo lugar el **Concierto Conmemorativo del 10º Aniversario de la Tragedia del Vuelo JK5022**, impulsado por el tesón y la voluntad de la Presidenta de la Asociación que se propuso un año antes, recordar a los nuestros de manera diferente a cada uno de los 9 Aniversarios anteriores, pretendiendo a través de la música, enviar un mensaje de memoria que unificara de nuevo los sentimientos que nos invadieron a todos, afectados y ciudadanos de bien, aquel terrible 20 de Agosto.

La dirección musical corrió a cargo del Director titular de la Orquesta Sinfónica de Las Palmas, Rafael Sánchez Araña además del Coro de la Orquesta Sinfónica dirigido por Maite Robaina. Los solistas; Olga Cerpa, Pedro Manuel Afonso, Patricia Muñoz, Isabel Padrón, Iván Quintana, Abraham Ramos (timple) y Yeray Rodríguez (verseador).

El Programa del Concierto estuvo compuesto por t**emas de la música popular canaria** con arreglos para orquesta sinfónica, que sonaron en la voz de los solistas invitados y del Coro de la Orquesta con el sentimiento que el Concierto pretendía lograr. Canciones tan emotivas del folclore canario como *Adiós Canaria querida, Isla Mía* o *Tamadaba* del compositor canario Néstor Álamo y que arreglados en versión sinfónica adquirieron un enfoque singular sin perder la raíz de la música popular. Además de las tradicionales y sentidas *Folías* y *Malagueñas* que llenaron de emoción a las más de 1.600 personas que asistieron al Concierto y a los Representantes de los Colectivos que ayudaron a los nuestros aquel fatídico 20 de Agosto.

El Concierto fue retransmitido por la Televisión Canaria y a nivel nacional por la TV2 en el programa 'Los Conciertos de la 2'. Puede verlo en YouTube siguiendo el código QR.

Antes del comienzo, Pilar Vera pronunció unas sentidas palabras en las que explicó el origen de este Concierto tan especial, celebrado por primera vez en 10 años, además de agradecer la ayuda prestada por las Instituciones para su organización, deteniéndose en el homenaje a las cinco personas que asistieron en representación de sus colectivos:

Todas las tragedias encierran aristas que no se conocen, ni siquiera por las propias víctimas, hoy tenemos entre nosotros a cinco héroes anónimos que han venido desde Madrid y con los que desde hace 10 años compartimos un sentimiento que nos ha unido para siempre: ellos fueron los primeros que atendieron a los nuestros momentos después del siniestro y ***queremos demostrarles la gratitud*** *de nuestra amada Gran Canaria.*

Francisco Martínez Alvarado, Bombero de AENA *Aeropuerto de Madrid-Barajas: se enfrentó a la magnitud de la catástrofe de la que le quedaron secuelas. Destacamos y agradecemos su participación en nuestro Documental JK5022 Una Cadena de Errores: dio un paso al frente cuando ningún otro fue capaz de hacerlo.*

Nicolás Riera López, del SUMMA*, primer médico que llegó allí a bordo de un helicóptero con información que ni por asomo se acercó a la realidad que hubo de superar por la imperiosa necesidad de salvar vidas.*

***Luis Rodríguez Caso, Guardia Civil** de servicio, desplegó todos sus recursos humanos y profesionales para ayudar a que las asistencias hicieran su labor.*

***Santos Ferrero Quiñones, Técnico del SAMUR**: atendió y reconoció a dos de sus compañeros que sobrevivieron. Acostumbrado a atender emergencias en Madrid reconoce no haber vivido nada semejante.*

***Enrique Gavilán Pimentel, Director de Aviación Digital**, medio de comunicación especializado en aviación. Impagable tu disponibilidad con las víctimas de tragedias aéreas en particular y en general con la seguridad aérea en nuestro país. Tu visión desde el exterior del Aeropuerto de Barajas aquel día de la columna de humo negro que se levantó tras el impacto del JK5022, debió ser el inicio de tu compromiso con nuestra tragedia.*

***Francisco, Luis, Nicolás, Santos, gracias**: hicieron lo que no pudimos nosotros: consolar y asistir a los que sobrevivieron y tratar con dignidad, afecto y respeto a los que fallecieron.*

***Enrique, gracias**, porque Aviación Digital informa de la realidad de la aviación en nuestro país a lo que se añade, lejos de parecer lo contrario, la dimensión humana que les caracteriza.*

*Por último, muchas gracias: al **Ayuntamiento de Las Palmas, al Cabildo Insular de Gran Canaria, al Gobierno de Canarias, Televisión Canaria, Presidente, Orquesta y Coro de la Sinfónica de Las Palmas, a la Fundación Auditorio Alfredo Kraus, SGAE y herederos de Néstor Álamo, a los Ayuntamientos de Agüimes, Arucas, Gáldar, Ingenio, Mogán, San Bartolomé, Santa Lucía, Telde, Teror y Vega de San Mateo**.*

*A los **Solistas porque hoy su corazón habla con sus voces: Pe-dro Manuel Afonso, Iván Quintana, Isabel Padrón, Patricia Muñoz y Olga Cerpa. Al timplista Abraham Ramos, al Verseador Yeray Rodríguez**.*

*A las **Entidades Colaboradoras**, además de a cada una las personas pertenecientes a los citados organismos **que han contribuido con su dedicación** a que sea realidad este Concierto Conmemorativo que simboliza el compromiso con una catástrofe que estremeció de dolor los cimientos de nuestra querida Isla y de España".*

Finalizó dedicándolo a la Memoria de los 154 inocentes del Vuelo JK5022 y a la esperanza de los 18 supervivientes.

OTRAS ACTIVIDADES

Medalla de Oro de Canarias

El 30 de mayo de 2018 el Presidente del Gobierno de Canarias, Don Fernando Clavijo, hizo entrega de la Medalla de Oro de Canarias a Pilar Vera, como Presidenta de la AVJK5022, distinción concedida a su labor diaria por la mejora de la seguridad aérea y los derechos de los pasajeros, dentro de la Gala de entrega de 'Premios Canarias' en el Teatro Pérez Galdós.

Esta distinción supone un reconocimiento de los logros que como Presidenta de la AVJK5022 ha conseguido, entre los que se encuentra el Plan de Asistencia a Víctimas de Accidente Aéreos y sus Familias, el Protocolo de Coordinación y Asistencia de Protección Civil para Accidentes Aéreos, el Artículo 8 de la Ley Orgánica del Estatuto de Víctimas del Delito por el que se establece un periodo de 45 días de reflexión, en el que los profesionales no podrán acercarse a las víctimas de grandes catástrofes para ofrecer sus servicios y otras normativas tanto a nivel nacional como internacional.

Premio Taburiente

La Fundación Diario de Avisos concedió a la Presidenta de la AVJK5022, Pilar Vera, el Premio Taburiente, cuya finalidad es rendir homenaje al compromiso, la solidaridad, el buen hacer, la excelencia profesional, el talento y las capacidades que han marcado las trayectorias de los galardonados.

La ceremonia de entrega, a la que acudió acompañada por la madre de su sobrina, Estrella Nespereira, se celebró en el Teatro Guimerá de Santa Cruz de Tenerife el 9 de octubre de 2019 y se retransmitió a nivel nacional por Televisión Española. Puede verlo en el código QR.

Monumentos y Placas conmemorativas

El Décimo Aniversario también se acompañó de la propuesta de la Presidenta de la AVJK5022 a diversos Ayuntamientos de Gran Canaria para la instalación de una placa conmemorativa en el Municipio que recordara a sus vecinos fallecidos en el Vuelo JK5022.

Por eso, la Asociación agradece y reconoce la acogida de los Alcaldes y sus Ayuntamientos de los siguientes Municipios:

Arucas el 9 de agosto de 2018
Santa Lucía de Tirajana el 10 de agosto de 2018
Mogán el 20 de agosto de 2018
Teror el 23 de agosto de 2018
La Vega de San Mateo el 25 de enero de 2019
Gáldar el 7 de junio de 2019

Monumento Jardín de los Ausentes, Ingenio

El muro donde se cimienta el Monumento cedió con las lluvias durante el invierno de 2018, por lo que el Ayuntamiento de Ingenio informó a Pilar Vera de su traslado temporal hasta que terminaran las obras de mejora. Se propuso o volver a dejarlo donde estaba , o bien, buscar un lugar más recogido.

Finalmente, no se pudieron hacer los actos del 10º Aniversario, las obras se alargaron hasta julio de 2019, cuando quedó definitivamente terminado.

Monumento en la Terminal 2 - La Paloma - del Aeropuerto de Madrid Barajas Adolfo Suárez

Durante 2019 se repuso el solado de la zona de Salidas de la Terminal 2 del Aeropuerto, lo que afectó a la Placa situada en el suelo en recuerdo de la Tragedia, cercana a la escultura del Monumento 'La Paloma'. Durante el tiempo de las obras, la Placa no se pudo visitar, por estar protegida. Una vez finalizaron, la Placa quedó colocada en su lugar, en buen estado.

Recolocación del Monumento 'Luces en el Vacío'

En noviembre de 2018 se produjo el derrumbe de parte del muro sobre la que se enclavaba el Monumento 'Luces en el Vacío' situado en el Paseo de las Canteras, entre La Puntilla y El Confital, en la capital grancanaria, cerrándose durante meses el acceso.

La Presidenta de la AVJK5022 presentó un escrito en el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria en el que solicitaba el urgente traslado del Monumento ante el riesgo de que cayera al mar. La respuesta fue positiva tanto para su nueva ubicación como para repararlo en la medida que fuera posible. Finalmente se consensuó situarlo en la misma zona pero más protegido, concretamente en el **mirador de La Caleta**, donde fue instalado en presencia de la Concejala de Servicios Públicos y Carnaval del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Inmaculada Medina, junto a Federico Sosa, representante de la AVJK5022, y el arquitecto Juan Velázquez. El empeño personal de Pilar Vera, logró que, al hacerse las obras de remodelación del suelo

del mirador, se instalara el cableado para que el Monumento se iluminara desde dentro por la noche, según el Proyecto inicial de su Autor.

El 29 de julio de 2019, al anochecer se hizo la inauguración. La Presidenta dedicó unas palabras de agradecimiento por haber logrado que se iluminara por primera vez y por la mejora, así como por las obras que se hicieron para resguardarlo. La Concejala del Ayuntamiento, Inmaculada Medina, también se dirigió a las familias, amigos y personas que asistieron al acto.

La AVJK5022 procura mantener los monumentos en buen estado, se preocupa porque las Instituciones los limpien y vigilen, pero pide a las familias que viven cerca de ellos, que hagan también de vigilantes, porque sin esa información, poco podríamos hacer porque se mantengan como queremos todos, son el vivo exponente de la memoria de nuestra tragedia.

Placa conmemorativa del Vuelo AH5017

El vuelo 5017 de Air Algérie (AH5017/DAH5017) del 24 de julio de 2014 operado por un avión MD-83 de la compañía española Swiftair, partió del aeropuerto de Uagadugú, en Burkina Faso hacia el aeropuerto Internacional de Argel. La aeronave desapareció de los radares aéreos cincuenta minutos después del despegue, cayendo al norte de Malí. A bordo viajaban 110 pasajeros y 6 tripulantes (2 pilotos y 4 auxiliares de vuelo españoles) que fallecieron.

La AVJK5022 y su Presidenta, estuvieron desde 2014 a 2019 tratando de que el Ministerio de Fomento accediera a poner una sencilla placa de reconocimiento a los 6 españoles miembros de la tripulación y a los 110 pasajeros, todos extranjeros, fallecidos.

La petición se la había solicitado Águeda Rueda en su nombre y en el de los familiares, miembro de FIVAAF y Socia Simpatizante de la AVJK5022, tía del Sobrecargo del Vuelo.

Finalmente se instaló una Placa conmemorativa en los jardines de la T2 de Barajas. Al acto de inauguración en febrero de 2019 asistieron familiares de los 6 tripulantes, compañeros de los fallecidos, Miembros y Presidenta de la AVJK5022 así como la Secretaria General de Transportes.

El sencillo Acto de Inauguración se desarrolló con el descubrimiento de la Placa, ofrenda floral y lectura de poesías por parte de las familias. Y contó con las intervenciones de la Presidenta de la FIVAAF que explicó el significado y los pormenores de su consecución, de Águeda Rueda, que relató las experiencias que tuvieron que vivir hasta encontrar a sus seres queridos. Agradeció públicamente a Pilar Vera su decisivo apoyo para lograr el Monumento. Cerró el Acto la Secretaria General de Transportes, Sra. Rallo, que representaba al Ministro de Fomento, Sr. Ábalos Meco, con unas palabras dirigidas a las familias.

CONCLUSIONES Y CUESTIONES PENDIENTES

La AVJK5022 seguirá con los proyectos iniciados en estos dos años y con los que empezará de acuerdo a sus objetivos, tanto a nivel nacional como internacional.

4

Comisión de Investigación en el Congreso

Estamos decididos, a pesar del cansancio de casi 11 años de lucha a conseguir que la Comisión de Investigación del Congreso emita el preceptivo Dictamen con sus Conclusiones.

Depurar responsabilidades políticas es y debe ser el objetivo irrenunciable de sus trabajos junto a lograr avances de los procedimientos y organismos de la aviación civil.

Hasta ahora las comparecencias que se han producido en la Comisión, han desvelado realidades desconocidas para las familias afectadas y ciudadanos en general. Para los diputados se ha puesto de manifiesto el caos de las emergencias, la poca credibilidad de la CIAIAC y sus recomendaciones, las circunstancias extraordinarias que rodearon a la investigación oficial - con un cambio de Pleno, filtraciones y dimisiones - la actitud injustificable del fabricante del avión, la situación de la Compañía Aérea y la gestión nefasta del Ministerio de Fomento antes, durante y después del siniestro. La conexión de ese alquiler de AESA con Mapfre es desigual, inmoral y perjudicial para las víctimas, aunque pueda ser legal, no es ético mantener su sede oficial en un edificio propiedad de Mapfre, Aseguradora de Spanair, que mantiene a las familias en los Tribunales de Justicia más de 11 años después. Ni neutralidad, ni solvencia ni credibilidad genera esa decisión de AESA en la ciudadanía, al menos, en las afectadas por sus decisiones.

I Simposio Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias

Durante la 39ª Asamblea General de la OACI, Pilar Vera consiguió el apoyo para introducir en el Calendario de Eventos Oficiales para el Trienio 2019-2021, la organización de un encuentro a nivel internacional dedicado específicamente a la Asistencia a Víctimas y sus Familias en general, abarcando tanto la normativa propia de los Estados Miembros de la OACI como de la propia Organización Internacional de Aviación Civil, además de analizar los asuntos que se contienen en los Documentos de Trabajo presentados por FIVAAF en la 39ª y 40ª Asambleas de la OACI, aprovechando para poner en común los avances logrados por los Estados a partir de las lecciones aprendidas en accidentes aéreos ocurridos en cualquier lugar del mundo.

La idea era que se celebrara en España y más concretamente en Las Palmas de Gran Canaria. Una vez conseguido el primer paso, los siguientes fueron conseguir el apoyo del Gobierno de España, que

se gestionó con el Ministro de Fomento durante la 40ª Asamblea de la OACI en Montreal, así como el del Gobierno de Canarias.

Posteriormente, estableció contacto con la Dirección General de Aviación Civil, formándose un equipo organizativo. Los trabajos comenzaron e incluso se fijó una fecha para la celebración. Sin embargo, la crisis del Covid-19 (esta memoria se confecciona en 2020) ha hecho que se posponga el **I Simposio Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias** hasta el verano del 2021, estando pendiente de que la OACI lo ubique dentro de sus encuentros a nivel mundial en 2021 que tenía previstos para el 2020.

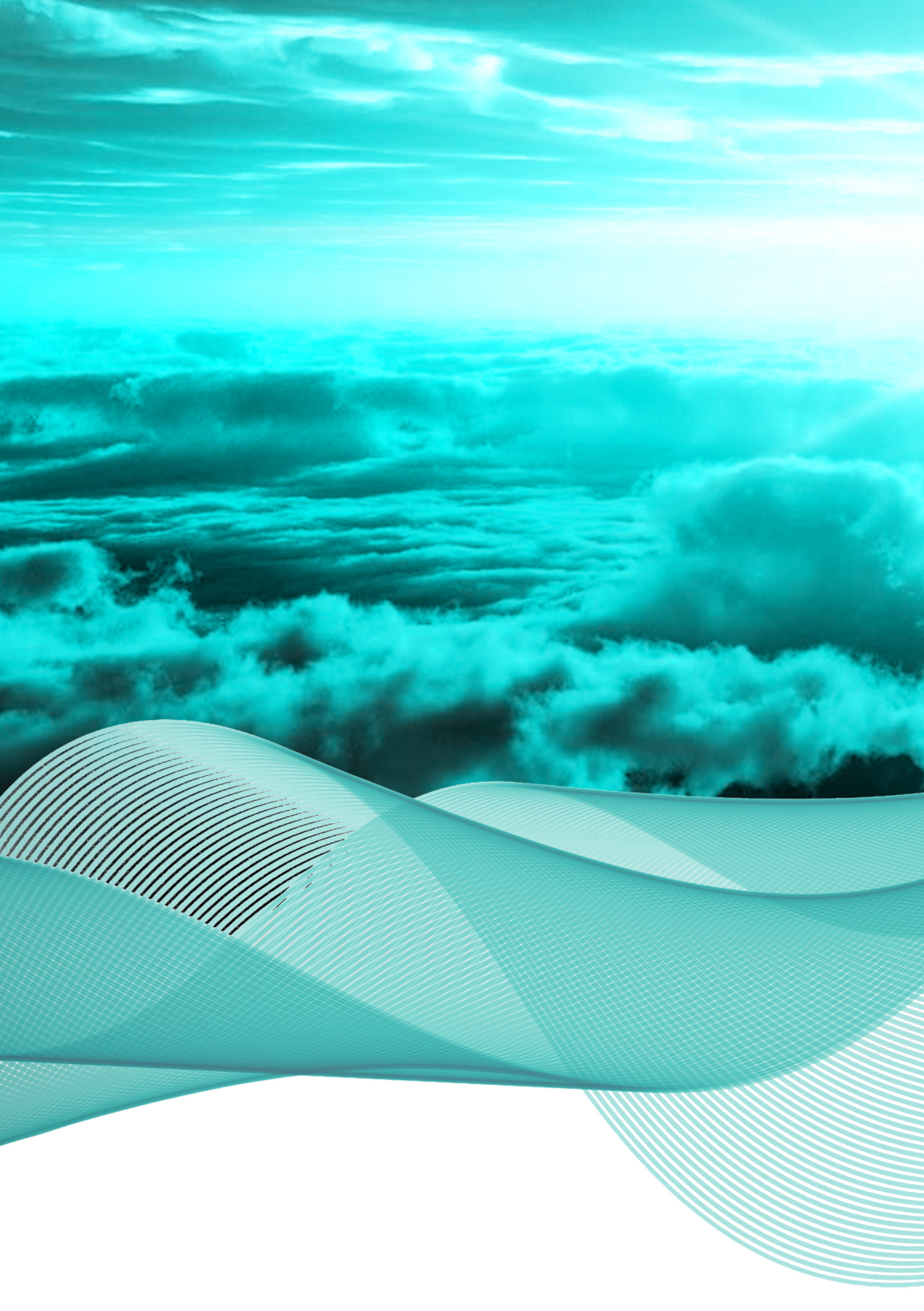
Sin lugar a dudas constituirá un hito en la aviación civil nacional e internacional, que confiamos nos haga avanzar mucho más después de estos casi 11 años de aprendizaje y evolución.

Fundación de Seguridad en Vuelo

Otro proyecto que debemos de abordar en cuanto sea posible, es el de la **Fundación de Seguridad en Vuelo** en España, primera en nuestro país y liderada por la AVJK5022.

El propósito sería constituir un foro para todos los agentes implicados en la aviación civil donde buscar entendimiento entre los agentes implicados, diálogo entre las partes a veces con intereses enfrentados, impulso de acciones destinadas al bien común, especialización en los temas complejos que rodean la aviación, etc., basándose en principios de i**ndependencia, profesionalidad y libertad** para ejercerlos. Valores que contribuirán, sin duda alguna, al objetivo común de lograr un sistema que se base en la prevención y anticipación de los hechos, todo ello en beneficio del bien común de usuarios, profesionales y entidades del sector aéreo.

Por encima de todas estas cuestiones, están los objetivos de la AVJK5022 contenidos en sus Estatutos y que se resumen en conocer la verdad de lo ocurrido el 20 de Agosto de 2008, depurar responsabilidades, obtener justicia, reparación y memoria para evitar que vuelva a repetirse por las mismas o similares causas.

Como queda reseñado, la actividad de la Asociación no se ciñe a un único camino para lograr esos objetivos sino que aborda otros proyectos paralelos con cuya realización se persigue igual finalidad.

Esta Memoria se hace con mucho esfuerzo, ojalá merezca su atención. Gracias.