



AVJK5022: “La seguridad aérea exige aprender de las tragedias”

El vuelo JK5022 de Spanair del 20 de agosto de 2008 entre Madrid y Gran Canaria sufrió un accidente al intentar el despegue en la pista 36-L en el aeropuerto de Madrid-Barajas: de las 172 personas que subieron a bordo, fallecen 154 personas y sobreviven 18 con graves secuelas de por vida. Ocho años después, la lucha de la Asociación de Afectados del vuelo JK5022 (AVJK5022) por la dignidad de las víctimas y sus familiares de este desastre aéreo ha resultado ser la punta del iceberg de su actividad. Pilar Vera, como presidenta de la asociación, persigue un bien de interés general que debe ser compartido por todos los agentes del sector: lograr un sistema de transporte aéreo que no sólo sea eficiente, sino por encima de todo, sea seguro. La AVJK5022 ha extraído de su tragedia el conocimiento para contribuir a la mejora de la seguridad aérea y lo ha puesto al servicio de la sociedad en general

Alejandra Gil - Manager de Aprocta

Pilar Vera, presidenta de la AVJK5022 y de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias (FIVA AF), además de vicepresidenta de la Red Europea de Víctimas-SOS CATÁSTROFES, mantiene una labor incansable por los derechos de los pasajeros y víctimas del vuelo JK5022, por la asistencia y protección de víctimas y familiares de accidentes aéreos, por la investigación y prevención de accidentes, y en definitiva, por la búsqueda de un sistema de transporte aéreo más seguro para todos.

Licenciada en Derecho no ejerciente, nacida en Gran Canaria pero con residencia en Madrid desde hace 36 años, la misma edad que hubiera tenido hoy su sobrina Ana fallecida en el Vuelo JK5022, prejubilada de Banca y exfuncionaria de carrera, Pilar Vera ha trabajado, entre otros organismos, en la Presidencia del Gobierno, Minis-

terio de Educación, el Cabildo Insular de Gran Canaria, la Delegación del Gobierno en Canarias. El compromiso de Pilar Vera con la AVJK5022 se inició a partir del primer aniversario de la tragedia, en Agosto de 2009, al comprobar que la asociación estaba pasando por dificultades que podían llevarla a desaparecer.

¿Qué valor tiene que los afectados por la tragedia del vuelo JK5022 cuenten con una asociación?

La AVJK5022 es la primera asociación de víctimas de la aviación comercial en España, fue declarada de “utilidad pública” el 5 de marzo de 2013, y ha marcado un camino que no existía antes del 20 agosto de 2008. Si la mayoría de las familias de los 172 pasajeros que se subieron en Madrid al vuelo JK5022 aquel infausto día no se hubieran asociado, probablemente la memoria y el olvido hubieran enterrado esta catástrofe, la más grave de los últimos 37

“La unión de profesionales en asociaciones supone tener una voz autorizada y rigurosa en defensa de la profesión”

años en España, y con ello, el tratamiento por parte de las instituciones del Estado y de la entidad aseguradora.

Haciendo un paralelismo, ¿cuál es, en su opinión, el rol de las asociaciones profesionales en materia de seguridad aérea e investigación de accidentes?

Son necesarias. Las distintas profesiones, especializadas y singulares, con que cuenta el transporte aéreo, agrupadas bajo la unión de los profesionales en una asociación supone tener una voz autorizada y rigurosa en su defensa. Y ello, porque a veces no se entiende bien para quién no los conozca de cerca, lo difícil que es prepararse para llegar a ejercerla.

¿Qué motivó la presentación del proyecto de creación de un Consejo Nacional de Seguridad e Investigación de Accidentes?

Ese proyecto nace de la inquietud y preocupación que produce tener un organismo oficial como es la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), que está obsoleta porque fue creada en tiempos no democráticos y no se ha actualizado de la misma manera que lo ha hecho el transporte aéreo, que ha crecido a velocidad vertiginosa. Por eso, creemos que no da ninguna seguridad a quién se vea afectado por una tragedia aérea en el sentido de que no detecta con independencia las causas de los accidentes e incidentes graves y, en consecuencia, no los corrige en el sistema de la aviación civil. Hemos padecido sus varios informes téc-

nicos sobre las causas de la catástrofe del 20 de agosto de 2008 y consideramos que su Informe Final A32/2008 fue el detonante para que la causa penal se archivara definitivamente.

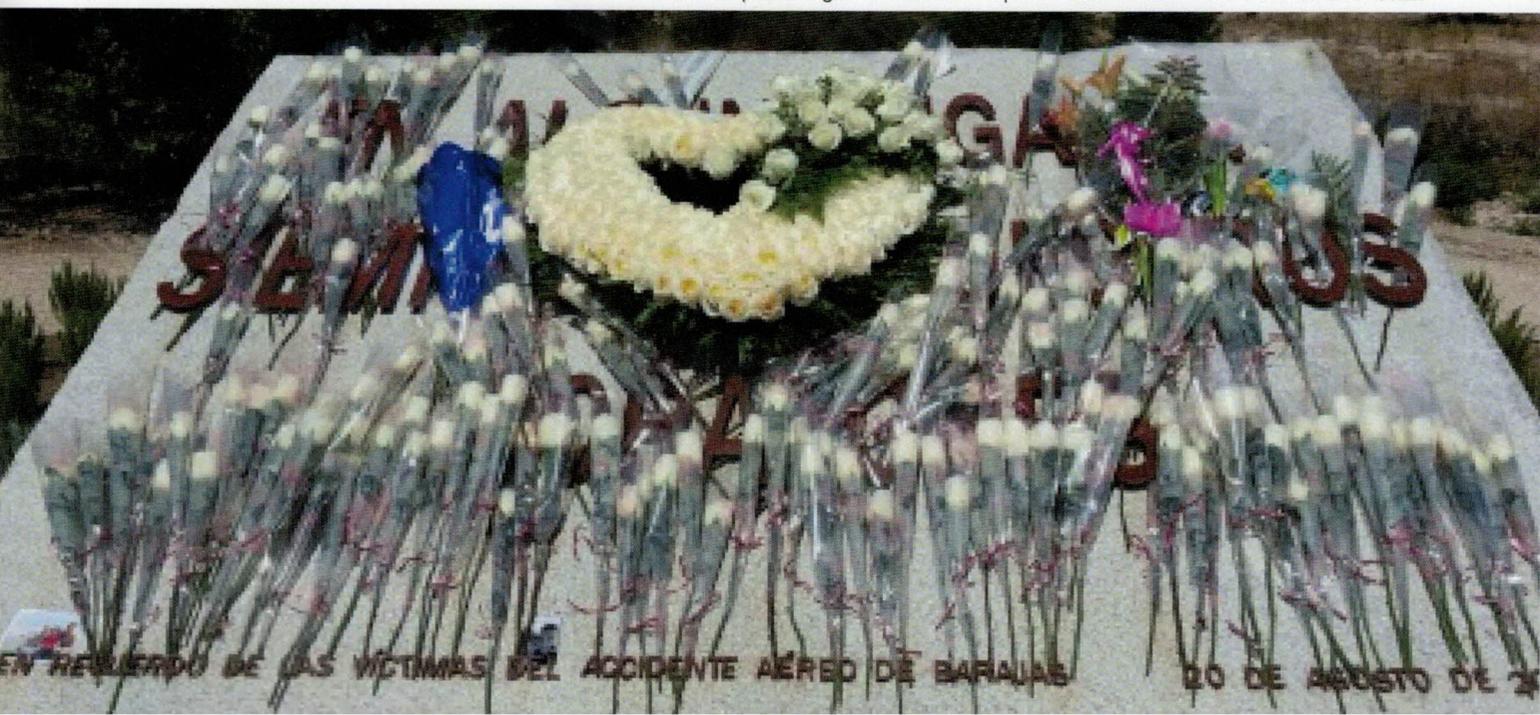
¿Qué elementos de la NTSB (National Transportation Safety Board) organización independiente dedicada a la investigación de accidentes automovilísticos, de avión y marítimos en Estados Unidos, están reflejados en el órgano intermodal que propone su asociación? ¿Por qué se ha tomado el modelo americano como ejemplo?

No sólo ha sido ese modelo sino también el de los países del norte de Europa que cuentan también con el reconocimiento y credibilidad que tiene la NTSB, que investiga más del 80% de los accidentes aéreos que se producen en cualquier país. Es primordial que ese órgano multimodal en España dependa de las Cortes y esté formado por profesionales especializados en cada materia. Es más, proponemos que investigue todas las tragedias que se produzcan en nuestro país con víctimas múltiples y que requiera unos conocimientos acordes con la magnitud de las mismas para desarrollar las investigaciones.

Parece que para conseguir cambios en España hay que trabajar en Bruselas o en OACI ¿Qué se ha logrado a través de la acción internacional de la asociación?

Efectivamente, no es hasta octubre de 2010 cuando se publica el Reglamento Europeo 996/2010 - sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE - cuando logramos que el Ministerio de Fomento empiece a trabajar en un Plan de Asistencia a Víctimas y Familias de Accidentes Aéreos que no existía en nuestro país el 20 agosto de 2008. He dicho y mantengo que la gestión

Monolito de piedra erigido en cabecera de pista 36-L donde se estrelló el MD-82. AVJK5022.



“El proyecto del Consejo Nacional de Seguridad e Investigación de accidentes se produce por tener una CIAIAC que está obsoleta”



De izquierda a derecha, Hans Ephraimson, presidente ACVFA, Pilar Vera, presidenta AVJK5022, Deborah Hersmann, presidenta NTSB-2013. **AVJK5022.**

de nuestra tragedia se define con la palabra 'CAOS'. La improvisación fue la respuesta a cuantos problemas se originaron para las familias tras la muerte de los nuestros.

En septiembre de 2009 me comprometí con la asociación, que pasaba por un difícil trance que casi la hace desaparecer, ya que entre otras cuestiones apremiantes como era la investigación penal en el Juzgado Nº 11, ni siquiera teníamos abogado, pues el que había era de transición. En ese momento busqué antecedentes de asociaciones de víctimas de accidentes aéreos en otros países. Tuve la “suerte” de conocer al presidente de la ACVFA americana, Hans Ephraimson - su hija Alice murió en el vuelo KAL 007 Nueva York-Seúl en 1983, que fue derribado por un caza al adentrarse en territorio ruso - me dio a conocer la Circular 285 de la OACI de 2001, que contenía una Guía de Asistencia a Víctimas y Familias de Accidentes Aéreos. ¡No lo podía creer! ¿Cómo no se siguió esa Guía en la gestión de la Catástrofe del JK5022? Me propuse darla a conocer pero, nos dimos cuenta que necesitaba una actualización porque ya tenía casi 10 años, por lo

que nos pusimos los dos, él en Estados Unidos y yo en España-Europa, a conseguir los apoyos necesarios para lograrlo.

En marzo de 2011 dimos, con la persona que sería determinante, Deborah Hersmann, entonces presidenta de la NTSB, que propuso a la OACI y organizó en ese momento una reunión de trabajo que se ha sucedido de otras ya en Montreal, durante la celebración en Washington de la Conferencia Internacional de Familias. Este *task-force* estuvo presidido por D. Víctor Aguado, representante de España en la OACI, que en el tiempo récord de un año puso de acuerdo a todas las partes: países, víctimas, entidades acreditadas en OACI, organizaciones profesionales, etc. Durante 5 años, entre el 2010 y el 2015, estuve trabajando para lograr que la Circular pasara a Documento, que finalmente fue aprobado por el Consejo de la OACI el 1 de marzo de 2013, al que asistí sola en representación de las víctimas de accidentes aéreos por primera vez en la historia de este organismo internacional de Naciones Unidas, así como por su 39ª Asamblea Ge-

Agosto 2008

El vuelo 5022 de Spanair del 20 de agosto de 2008 entre Madrid y Gran Canaria se estrelló al intentar el despegue de la pista 36-L del Aeropuerto de Madrid-Barajas. De las 172 personas que se subieron a bordo: 154 fallecieron y 18 sobrevivieron con graves secuelas de por vida.

Octubre 2008

Publicación del informe preliminar de la investigación técnica de la tragedia de Spanair. La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) señala que los flaps y los slats no estaban activados en el momento del despegue y la alerta TOWS no avisó a la tripulación sobre estos fallos sin explicar por qué.

Julio 2011

La CIAIAC publica el informe definitivo de la investigación técnica en el que se concluye que *“la tripulación perdió el control del avión como consecuencia de la entrada en pérdida inmediatamente después del despegue, por no haber configurado el avión correctamente, al no realizar la acción de despliegue de los flaps/slats, tras una serie de fallos y omisiones, junto con la ausencia de aviso TOWS de la configuración incorrecta de despegue”*, dejando sin respuesta por qué no funcionó esa alarma que hubiera abortado el despegue y de la causa de la avería que hizo volver al piloto al parking.



De izquierda a derecha, Roberto Kobeh, presidente OACI (2013), Pilar Vera, presidenta AVJK5022, y Victor Aguado, rpte. España en la OACI. **AVJK5022.**

“La OACI es el foro en el que podemos conseguir cambios que luego se implementen en nuestros países, por sí mismos no los impulsarían”

neral en Septiembre del mismo.

Hans falleció con 91 años, en octubre de 2013, y no pudo ver completado el trabajo, ya que en junio de 2015 el Consejo aprobó introducir el Documento 9998 de Política de Asistencia a Víctimas en su Anexo 9, incluirlo también en el Plan de Auditorías de la OACI y que la Secretaria General cursara a los países integrantes una petición sobre la implementación de este Documento en su normativa.

¿Por qué era necesaria la FIVAFAF? ¿Cuál es vuestra hoja de ruta para los próximos años?

Sustituí a Hans a su muerte como Chairperson del ACVFG (Grupo de Víctimas y Familias de Accidentes Aéreos) y como tal, intervine en la Jornada Paralela de la HLSC-2015, Conferencia Alto Nivel de la OACI, el 5 de febrero de 2015. Era la primera vez que se dedicaba a las víctimas una jornada paralela a la conferencia, y también la primera vez que se subía un discurso de estas características a la web de la OACI, junto a los demás países que intervinieron – la intervención en inglés está disponible en la web de OACI y en español en a página web de la

AVJK5022. En ese discurso propuse a la comunidad internacional presente que en la OACI, estaban representadas todas las partes implicadas en la aviación comercial: Estados, compañías aéreas, profesionales, entidades privadas y públicas, que era necesaria incluir la voz de las víctimas para dar un enfoque más humano a las políticas y acuerdos que allí se negociaban y se ponían en funcionamiento.

Ha sido tremendamente difícil ponernos de acuerdo: personas de diferentes culturas, idiomas, etc. pero también histórico. Queda mucho por hacer en el ámbito internacional y las víctimas pensamos que – al igual que lo hace la propia NTSB cuando escucha a las familias afectadas por los accidentes aéreos – la OACI es el foro en el que podemos conseguir cambios que luego se implementen en nuestros países, porque estos por sí mismos no los impulsarían.

El Tribunal Europeo de Derechos Humanos de Estrasburgo inadmitió la demanda de la AVJK5022, ¿cómo

Septiembre 2012

La Audiencia Provincial de Madrid archiva la causa penal en sobreseimiento libre, dejando sin ninguna opción a la AVJK5022 y familias de acudir al Tribunal Supremo. En su auto considera que la responsabilidad no fue de los técnicos, sino de los pilotos por su 'actuación errónea'. Cerrada esta vía penal se abre la vía civil/mercantil para las indemnizaciones a los afectados y supervivientes.

Abril 2014

La AVJK5022 presentó Nulidad de Actuaciones en la Audiencia Provincial de Madrid que la desestimó, posteriormente acudió al Tribunal Constitucional demandando una falta de “*tutela judicial efectiva*” pero no fue admitida a trámite. Por último, presentó una demanda en el Tribunal Europeo de Derechos Humanos de Estrasburgo por vulneración de derechos por parte de la Justicia española.



De izquierda a derecha, Victor Aguado, rpte. de España en la OACI, Dra. Fang Lui, secretaria General de la OACI, Dr. Aliu, presidente de la OACI, Carlos Gómez-Múgica, embajador de España en Canadá, y Pilar Vera, presidenta AVJK5022-FIVAAF. **AVJK5022.**

afecta esta noticia a los derechos de los pasajeros?

El ciudadano que es víctima de una catástrofe aérea exige Verdad y Justicia: lo primero porque nada puede ser peor que la desgracia sufrida y lo segundo porque es el único bálsamo posible para poder seguir viviendo. El Tribunal Europeo de Derechos Humanos es un desengaño más, parece que la única manera de que prosperen las demandas allí es que se apoyen por el Estado del nacional que las presenta. No desesperamos y esperamos que, con nuevas evidencias, el caso pueda reabrirse en España como ya ha ocurrido con otras tragedias similares, en eso trabajamos sin descanso.

La AVJK5022 anunció que se propondría a los partidos políticos españoles un contrato social. Con esta iniciativa, ¿qué compromisos pide la asociación a los partidos políticos?

Efectivamente, en el 7º aniversario propuse recorrer un camino hasta entonces cerrado para la AVJK5022: la vía política. Me entrevisté con todos los representantes de los partidos políticos en Gran Canaria y Madrid y les pro-

puse el texto de un acuerdo que contenía 2 puntos: 1) la creación de una Comisión Parlamentaria en el Congreso de los Diputados que investigue las causas de la Tragedia del Vuelo JK5022 de Spanair y 2) la creación de un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes Aéreos a partir de un informe que hice y que les presenté a cada uno de ellos.

En paralelo se presentaron 2 PNL - Proposición No de Ley - en el Parlamento de Canarias y en la Asamblea de Madrid, que fueron aprobadas por todos los partidos políticos presentes por unanimidad, en las que se recogen las 2 peticiones señaladas. El acuerdo lo conocen todos y esas Proposiciones No de Ley son la demostración de que una vez que se aclare el panorama político con la formación del nuevo gobierno, se lleve a cabo su contenido.

No hemos conseguido ese juicio donde se hubieran debatido las causas de esta catástrofe, la más grave de los últimos 36 años en España y la CIAIAC no ha cumplido su única finalidad: detectar las causas y corregirlas en el sistema de la aviación civil. Vuelve a ser la AVJK5022 la que hace un trabajo que no le corresponde: corregir – tras la investigación parlamentaria – las causas que provocaron nuestra tragedia.

Hemos logrado en España un Plan de Asistencia a Víctimas y Familias de Accidentes Aéreos que se regula en el Real Decreto 632/2013 de 3 de agosto, del que se deriva un Protocolo de Coordinación para la Asistencia a Víctimas y Familiares del 26 mayo 2014 y un folleto explicativo de la Normativa. Nada de esto existía en 2008, ni siquiera Protección Civil contemplaba un evento catastrófico como era un accidente aéreo. Hemos avanzado en otros muchos campos de la protección y asistencia a víctimas, pero queremos que también se corrijan las causas que provocaron la tragedia del vuelo JK5022. Esa comisión de investigación es la vía para conseguirlo.

Abril 2015

Se publica en el BOE la Ley Orgánica del Estatuto de la Víctima del Delito que recoge en su Art. 8 un periodo de reflexión de 45 días por el que ni abogados ni procuradores se pueden acercar a las víctimas de grandes tragedias para ofrecer sus servicios, salvo voluntad de estos, tal y como ocurre en Estados Unidos. España se sitúa a la cabeza de los países europeos con esta normativa.

Esta Ley Orgánica, que estuvo tramitándose desde 2010 hasta 2015, fue seguida por la AVJK5022 en todos esos años para lograr que las víctimas de grandes tragedias tuvieran la protección que no tuvieron las del JK5022. Sólo el empeño de su presidenta hizo posible que se hiciera realidad. Entró plenamente en vigor 6 meses más tarde: el 28 de octubre de 2015.

Julio 2015

De las primeras sentencias que se obtienen de los juzgados por las familias, está la del Juzgado de lo Mercantil número 12 de Madrid, que condenó a Mapfre a indemnizar a los familiares de 33 víctimas de la tragedia de Spanair y a un superviviente del vuelo, aplicando orientativamente el Baremo de Accidentes de Tráfico más un 50% además de pagar un 20% en intereses de demora por haber tardado casi 7 años en hacer frente a las indemnizaciones, cuando debió haberlo hecho antes de los 6 meses tal y como marca la Ley.

“Hemos logrado en España un Plan de Asistencia a Víctimas y Familiares de Accidentes Aéreos. Casi todo lo que hemos conseguido es producto de lo que hemos padecido”

¿Por qué era necesario un Estatuto de la Víctima del Delito? ¿Qué avances supone para víctimas de grandes catástrofes y sus familiares?

Porque el acoso al que sometieron a las familias y afectados a partir del mismo 20 de agosto de 2008 los intermediarios de los despachos americanos, y estos mismos, posteriormente en las ruedas de prensa que hacían en hoteles de lujo en Las Palmas en alianza con profesionales españoles, fue lamentable y no puede volver a repetirse. Sólo les interesaban las indemnizaciones y no contar la verdad de un procedimiento que no iba a sustanciarse en Estados Unidos, donde por otra parte, no les permitían hacer lo que hicieron aquí: allí durante 45 días se les prohíbe acercarse a una víctima para ofrecer sus servicios, bajo pena de perder incluso la licencia para ejercer la profesión. Y eso es lo que hemos logrado con el Art. 8 de esa Ley Orgánica del Estatuto de la Víctima del Delito, ese mismo período de 45 días se impone de reflexión. No volverá a pasar lo que ocurrió con nosotros. Casi todo lo que hemos conseguido ha sido producto de cosas graves que hemos padecido nosotros, moralmente debíamos trabajar para que nadie nunca más volviera a sufrirlo. Si trágico es perder a los tuyos, insufrible se hace padecer adicionalmente tratamientos que escapan a la comprensión humana.

La AVJK5022 ha hecho un documental titulado 'JK5022: UNA CADENA DE ERRORES', ¿Qué muestra y por qué un documental?

La necesidad de que esta tragedia se conociera como fue nos impulsó a contarlo visualmente, había mucho desconocimiento por parte de la sociedad y también nos permitió incluir las evidencias que la AVJK5022 investigó y que no fueron tenidas en cuenta ni en el juzgado nº 11 ni tampoco por la CIAIAC y que explican el antes, el durante y el después de la tragedia. “Antes” porque el permiso de vuelo del avión se prorrogó del 22 de Julio al 22 de agosto de 2008, sin inspeccionarlo, como reconoce el Informe Oficial de la CIAIAC en su página 18. “Durante” porque el comandante volvió al parking al detectar la avería y quienes debían asegurarse que estaba subsanada no lo hicieron, y “después” porque murieron al menos 9 personas que podían haberse salvado por la llegada tardía de las asistencias al lugar donde se estrelló el avión.

Julio 2015

El 21 de julio de 2015 se constituye en Madrid la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes aéreos y sus familiares (FIVA AF), integrada por tres organizaciones fundadoras: la AVJK5022 (España), HIOP-447 (Alemania) y Air-Abue 202 (Pakistán), siendo elegida presidenta Pilar Vera.

Agosto 2015

La AVJK5022 pide a los partidos políticos la firma de un “contrato social” que contiene 2 puntos: 1) Creación de una Comisión Parlamentaria en el Congreso de los Diputados que aclare las causas de la Tragedia del Vuelo JK5022 de Spanair; y 2) Creación de un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes Aéreos.

Diciembre 2015

El Tribunal Europeo de Derechos Humanos de Estrasburgo inadmite la demanda de la AVJK5022 sin *“siquiera entrar en el fondo de la misma, con una plantilla común y general que indigna a sus integrantes, pues en la misma denunciaba y demostraba las infracciones del Convenio para la protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales por parte de la Justicia Española que se aparta de su propia jurisprudencia en una Tragedia que queda sin aclarar judicialmente”*.