

JK5022

UNA CADENA DE ERRORES



MEMORIA DE ACTIVIDADES 2013

UNA PRODUCCIÓN DE EL TORREÓN DE SOL PARA LA ASOCIACIÓN DE AFECTADOS DEL VUELO JK5022 CON LA PARTICIPACIÓN DE TELEVISIÓN CANARIA. GUIÓN Y DIRECCIÓN: IONE HERNÁNDEZ. DIRECTOR DE FOTOGRAFÍA Y CÁMARA 1 UNIDAD: ÁNGEL AMORÓS. MONTAJE: OCTAVIO ITURBE. MÚSICA: FRANCISCO RUIZ MUSULEN Y LUIS ELICES, CON LA COLABORACIÓN DE COTI K. SONIDO DIRECTO: SOUNDERS. DISEÑO SONIDO: SONIDOVIOLETA. DIRECCIÓN DE ARTE Y DISEÑO GRÁFICO: CIRUGÍA GRÁFICA. PRODUCCIÓN DELEGADA TELEVISIÓN CANARIA: MABEL RUBIO. PRODUCCIÓN EJECUTIVA: PEPA GONZÁLEZ Y KIKE ÁLVAREZ.

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| 1. PRESENTACIÓN | 3 |
| 1.1 Palabras de la Presidenta..... | 4 |
| 1.2 Composición y Órganos Rectores..... | 7 |
| 1.3 Hechos relevantes | 8 |
| 2. OBJETIVOS | 11 |
| 2.1 Ámbito judicial..... | 12 |
| 2.2 Ámbito administrativo | 12 |
| 2.3 Ámbito judicial..... | 13 |
| 3. INFORME DE ACTIVIDADES | 15 |
| 3.1 Archivo Causa penal..... | 16 |
| 3.2 OACI: Grupo AVPTF..... | 19 |
| 3.3 Documental; “JK5022; Una Cadena de Errores | 20 |
| 3.4 Recurso Tribunal Constitucional..... | 25 |
| 3.5 Premio de “Aviación Digital”..... | 26 |
| 3.6 AVJK5022: Declarada de Utilidad Pública | 28 |
| 3.7 OACI: Reunión del Consejo. Asistencia a las víctimas..... | 28 |
| 3.8 La AVJK5022 en el Juzgado..... | 31 |
| 3.9 SOS CATÁSTROFES: Red Europea de Víctimas | 31 |
| 3.10 Otras actividades | 34 |
| 3.11 Cuestiones pendientes..... | 39 |
| 4. CONCLUSIONES..... | 41 |
| 5. ANEXOS | 45 |
| Certificación AVJK5022 sobre archivo causa y Respuestas | 46 |
| BOE “utilidad pública” | 55 |
| OACI: Documento de Política Asistencia a Víctimas y Familias | 58 |
| Artículo “YO ACUSO” | 71 |
| DVD “JK5022; Una Cadena de Errores” | 72 |
| Palabras Presidenta Estreno Documental en Las Palmas G.C. | 73 |
| Carta al Presidente Comisión Fomento Congreso Diputados..... | 76 |
| Programa “Matadero Madrid” exhibición documental | 77 |
| Artículo “De aquellos barros, estos lodos”..... | 78 |
| Artículo “La justicia y la verdad se ponen de acuerdo | 79 |
| Extracto de Estatutos - SOS CATASTROFES | 80 |
| Nota Prensa “Acción Day Fatiga” | 81 |
| Carta Concesión “Colegiada de Honor” Pilar Vera..... | 82 |
| Carta Pta. Comisión Peticiones Parlamento Europeo | 83 |

I. PRESENTACIÓN

Declarada de Utilidad Pública con fecha 5 de Marzo de 2013 con el N° 591.440



I. PRESENTACIÓN



1.1 Palabras de la Presidenta

En este 5º Aniversario, llega a tus manos esta Memoria que pretende dejar testimonio del incesante trabajo que viene realizando la Asociación en su lucha por lograr justicia y verdad, en el último año.

Especialmente triste ha sido, la fecha del 19 de Septiembre de 2012 que quedará grabada para siempre en las familias como el día en que la Audiencia Provincial de Madrid enterró la esperanza por lograr un Juicio Oral en el que se dilucidarán penalmente las causas de la Tragedia del 20.8.2008.

Por el contrario, el 18 de Octubre y el 30 de Noviembre, marcan el estreno en Madrid y Las Palmas de Gran Canaria, del documental promovido por la Asociación titulado “JK5022: UNA CADENA DE ERRORES” que relata por primera vez la cadena de errores que se produjeron para que el Vuelo JK5022 se estrellara el 20 de Agosto de 2008 en la pista 36-L del Aeropuerto de Barajas cuando intentaba despegar con destino Gran Canaria.

La Asociación se ha enfrentado desde su nacimiento a la dura tarea de abrir camino en todos las vías inimaginables: social, judicial, administrativa, civil, etc. Hacía más de 25 años que no se estrellaba un avión en España y tuvimos que aprender desde el dolor cómo movernos en un territorio absolutamente desconocido para nosotros, llegar al 5º Aniversario unidos en torno a los objetivos que nos movieron a juntarnos, es más que una garantía de la voluntad de llegar hasta el final de este camino con todas sus consecuencias.

No nos resignamos a creer que la muerte de 154 personas y las lesiones en otras 18, no han servido para nada ni siquiera para aprender de los errores cometidos, subsanarlos y evitar con ello que vuelva a ocurrir. La AVJK5022 ha presentado Recurso de Inconstitucionalidad contra el archivo penal en sobreseimiento libre de la Audiencia Provincial de Madrid y es su intención llegar hasta el Tribunal de Derechos Humanos de Estrasburgo, si es que el alto tribunal no tomara en consideración nuestras alegaciones.

El 1 de Marzo de 2013, asistí al Consejo de OACI en Montreal (Canadá) representando a todas las Asociaciones de Víctimas de Accidentes Aéreos del mundo, como Presidenta de la AVJK5022, para dar testimonio del compromiso de las víctimas con un nuevo marco regulatorio de la asistencia a las víctimas. Se aprobó por unanimidad el Documento de Política de Asistencia a Víctimas que será llevado a la Asamblea General de Septiembre de 2013 para su ratificación y posible inclusión en uno de sus Anexos.

Pronto será una realidad el Real Decreto del Ministerio de Fomento por el que se regula el Plan de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos, al que hemos contribuido como única Asociación de Víctimas de Accidentes Aéreos en España; si vuelve a ocurrir tendrán la cobertura y asistencia que no tuvimos las familias del Vuelo JK5022.

Asimismo hemos realizado alegaciones al futuro Estatuto de la Víctima que está elaborando el Mº de Justicia, fundamentalmente para lograr que si vuelve a suceder, los profesionales no se acerquen a las familias hasta pasados, al menos 45 días, del hecho causante: una persona rota de dolor no está emocionalmente en condiciones de elegir lo mejor y más idóneo para sus intereses futuros.

I. PRESENTACIÓN

No es fácil gestionar una Asociación como la nuestra, donde las familias están sometidas a multitud de opiniones diversas que no siempre coinciden con sus objetivos generosos, pero también es cierto que sólo la firme voluntad de los que seguimos creyendo que todavía es posible lograr justicia y verdad, nos mantiene con vida y esperanzados en que podamos demostrar algún día que el Vuelo JK5022 ni tuvo que haber intentado el despegue por segunda vez porque no estaba en condiciones de hacerlo, ni tampoco los responsables últimos fueron los pilotos como pretende hacer creer el Informe Oficial de la CIAIAC, que pasa por alto cuestiones tan principales como las relativas a la Compañía Aérea, a la Autoridad Civil y al Fabricante del aparato, además de omitir los clamorosos fallos en la ejecución del Plan de Emergencia del propio Aeropuerto. Esperamos que todo ese ímprobo trabajo que venimos realizando a favor de todos los que utilizamos el avión como medio de transporte, se vea reflejado en una cultura preventiva de seguridad aérea, imprescindible para que los aviones lleguen a destino.

Si vuelas, recuérdalo y si no lo haces habitualmente, no olvides que de nuestra tragedia hemos sacado el conocimiento para evitar que tú pases por el calvario que no nos ha abandonado a nosotros desde el 20 de Agosto de 2008; una tragedia aérea es mucho más que la pérdida de vidas humanas, es la impotencia por no poder demostrar la cadena de errores que la motivan y que tanta muerte y sufrimiento sea en vano, junto a la firme creencia que es posible evitar que vuelva a ocurrir si se detectan y corrigen la cadena de errores que las originan.

Muchas gracias por la atención que prestes a esta memoria de actividades.

PILAR VERA PALMES
Presidenta de la AVJK5022

1.2 Composición y Órganos Rectores

1.2.1 Junta Directiva.

Tras la celebración de Elecciones Generales el pasado 18 de Mayo de 2013 mediante Asamblea General Extraordinaria de Socios, resultaron elegidos los ocho miembros de la Junta Directiva, tal y como recogen los Estatutos que se modificaron y aprobaron por unanimidad en la misma Asamblea:

| | |
|-----------------|--|
| Presidenta: | Pilar Vera Palmés |
| Vicepresidenta: | Margarita Henríquez Espinosa |
| Secretaria: | Henar Guerrero Durán |
| Tesorero: | Máximo Díaz Delgado |
| Vocales: | Leticia Betancor Sánchez M ^a de los Ángeles Piretti León Luis Rey Nieto Rafael Vidal Rodríguez |

Con fecha 11 de Abril 2013, dimitieron de su cargo Ligia Palomino Riveros como Secretaria y el Vocal José Pablo Flores García, ambos por motivos personales, por lo que su admirable contribución y permanente esfuerzo ha merecido el agradecimiento de los socios junto al reconocimiento de la Presidenta, como responsable de la AVJK5022, en el tiempo que han permanecido en la Junta Directiva.

1.2.2 Asamblea General de Socios.

La Asamblea General de Socios se compone de los socios de número con voz y voto (representan a una víctima o es superviviente) y de los socios colaboradores (familiares, amigos de víctimas o supervivientes) con voz.

Existe también otra categoría, “Socio Simpatizante”, que puede ser cualquiera que quiera pertenecer a la AVJK5022 por compartir los objetivos que persigue y no asiste a sus Asambleas, salvo casos excepcionales y con autorización previa de la Junta Directiva.

En la Asamblea General Extraordinaria del 18 de Mayo de 2013, se aprobó por unanimidad una extensa modificación de los Estatutos para ampliar sus objetivos, desarrollo y actividades, recogándose nuevos tipos de socios; SOCIOS BENEFACTORES, entidades físicas y jurídicas que colaboren con recursos económicos a la consecución de los fines de la Asociación, y SOCIOS DE HONOR, aquellas personas jurídicas o físicas que contribuyan, ayuden, sostengan o colaboren activamente en la consecución de los fines de la AVJK5022.

1.3 Hechos relevantes.

- 1.3.1.** Asistencia de la Presidenta y la Socia Elena Baixeras Llano a la **Sesión de Grupo de Trabajo “AVPTF” DE OACI**, que estudia la Revisión de la Circular 285 de OACI sobre el Plan de Asistencia a Víctimas y Familias de Accidentes Aéreos.
- 1.3.2.** La Audiencia Provincial de Madrid, el 19 de Septiembre de 2012, en una decisión que causa estupor en la sociedad española, **ARCHIVA** en sobreseimiento libre la investigación penal llevada a cabo por el Juzgado N° 11 de Madrid. LA AVJK5022 muestra su total repulsa a ese archivo mediante Nota de Prensa y declaraciones públicas a los medios de comunicación. Además hace llegar a las más Altas Autoridades del Estado Español el Acuerdo de su Junta Directiva ratificada por unanimidad por la Asamblea General de Socios, que se contiene en la **Certificación** que figura en los Anexos junto a las respuestas obtenidas.

- 1.3.3.** La AVJK5022 presenta el 30 de Enero de 2013, **Recurso de Inconstitucionalidad** contra la decisión de la Audiencia Provincial de Madrid, por lo que considera una vulneración de los derechos fundamentales de las víctimas, supervivientes y familias, en espera de ser contestado por el alto tribunal.
- 1.3.4.** Finaliza el Documental **“JK5022; Una Cadena de Errores”**. La Asociación realiza un pase de Prensa y Preestreno, en Madrid, y Preestreno en Las Palmas emitiéndose en la Televisión Pública Canaria (RTVC) para el territorio canario y en streaming a través de su web.
- 1.3.5.** LA AVJK5022 declarada de **Utilidad Pública** por el Ministerio del Interior el 5 de Marzo de 2013, siendo la primera Asociación de Víctimas de la Aviación Civil en España que lo consigue.
- 1.3.6.** El Consejo de OACI en su sesión del 1 de Marzo DE 2013, aprueba por unanimidad el **Documento de Política de OACI N° 9993** sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares.



I. PRESENTACIÓN

I.3.7. Real Decreto del Ministerio de Fomento sobre Asistencia a las Víctimas de la Aviación Civil y sus Familiares. La Presidenta ha participado en su elaboración y aunque no colma las aspiraciones dado el conocimiento de Planes de Asistencia vigentes en otros países del mundo, si consideramos muy importante su publicación, puesto que es el primer y gigantesco paso que se da en España a favor de la asistencia a las víctimas de catástrofes aéreas que hasta ahora ni siquiera estaba contemplado como evento catastrófico en los Planes de Protección Civil a nivel nacional.

2. OBJETIVOS



2. OBJETIVOS

A lo largo de estos cinco años la Asociación ha ido ampliando y desarrollando nuevos fines para ir adaptándolos a la realidad de sus actividades y que quedaron reflejados en la última modificación de los Estatutos en la Asamblea General del 18 de Mayo de 2013.

En ese sentido, se distinguen tres ámbitos muy definidos que se desarrollan a continuación:

2.1 Ámbito judicial.

La presentación del Recurso de Inconstitucionalidad el 30 de Enero de 2013 contra la decisión del 19 de Septiembre de 2012 de la Audiencia Provincial de Madrid de archivar la causa penal, marca un nuevo empeño de la Asociación por intentar demostrar las causas de la Tragedia del 20 de Agosto de 2008 y depurar las responsabilidades que de ello se deriven.

2.2 Ámbito social-jurídico.

Centra su actividad en dos planos diferentes pero complementarios en cuanto a sus objetivos:

a) Impulsar la creación de normativas específicas que contemplen Planes de Asistencia a las 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 decididamente a la mejora de la seguridad aérea, mediante la promoción y divulgación de todo lo que persiga la implantación de una cultura preventiva en todos los segmentos del transporte aéreo, tanto privados como públicos, en colaboración con todos los agentes y profesionales implicados en el sector, así como fomentar en todos los ámbitos de actuación posible, una mejor comprensión de la situación en la que quedan los supervivientes y familias víctimas de accidentes aéreos.

2.3 **Ámbito social.**

Desde el reconocimiento que tiene la AVJK5022 en el sector del transporte aéreo y de la sociedad en general, se está produciendo un hecho inusual si se tiene en cuenta los escasos recursos que tiene la Asociación, y es que se acercan otras familias víctimas también de accidentes aéreos para solicitar ayuda tanto desde el punto de vista judicial, como de peritajes e incluso de asistencia médica o psicológica, a los que la Asociación deriva hacia los Organismos que tienen responsabilidad en su gestión.

En este plano, se enmarca también la decidida voluntad de conseguir que el **Estatuto de la Víctima del Ministerio de Justicia**, recoja para todos, sin excepción alguna, que se respeten los 45 días que como en Estados Unidos existen para que no puedan acercarse a las familias afectadas, PROFESIONALES de ningún país ni del propio para ofrecer sus servicios del tipo que sea, basándonos en que emocionalmente es imposible que una persona sometida al fuerte impacto que supone la pérdida de sus familiares pueda decidir lo mejor para sus intereses futuros.

2. OBJETIVOS

Y ello, porque la AVJK5022 ha padecido y sigue padeciendo, el acoso por parte de quiénes en los primeros momentos de la Tragedia del 20.8.2008 tomaron posiciones cercanas a quiénes la gestionaban y dirigían, con fines muy alejados a los puramente humanitarios que propagaban.

Ni las Autoridades entonces pararon esas presiones ni ahora, 5 años después, se ha hecho nada – salvo la denuncia y alegaciones efectuadas por la AVJK5022 – para evitarlo si vuelve a ocurrir.

Confiamos en que finalmente la dolorosa experiencia sufrida y reiteradamente expuesta a las diferentes Autoridades del M° de Justicia consiga su propósito.



*20/08/2010 Concentración en apoyo a la AVJK5022.
 Plaza de Santa Ana. Las Palmas.*



3. INFORME DE ACTIVIDADES



3.1. Archivo de la Causa Penal.

El 19 de Septiembre de 2012 la AVJK5022 recibió la peor noticia que jamás pudo contemplar que se produjera desde su fundación, en los Autos 617 y 616, la Audiencia Provincial de Madrid, decidía el sobreseimiento libre y archivo de las Diligencias Previas 4.373/08, levantando la imputación que pesaba sobre los dos Técnicos de Mantenimiento de la Compañía Aérea Spanair.

Durante más de 4 años, la AVJK5022 a través de la Acusación Popular que la representó en el Juzgado N° 11 de Madrid donde se llevaban a cabo las investigaciones por la muerte de 154 personas y graves lesiones en otras 18 que sobrevivieron, trabajó denodadamente aportando Informes Periciales con investigaciones defendidas por expertos en cada una de las materias, con el exclusivo fin de que se esclarecieran las causas que produjeron la catástrofe aérea más grave de los últimos 25 años en España y se depuraran las responsabilidades penales y civiles a que dieran lugar.

Y todo ello, en evidentes condiciones de desigualdad frente a las multinacionales que con infinidad de recursos lograron incluso no tener que explicarse ante el Titular de dicho Juzgado, pese a las reiteradas peticiones que se hizo desde la representación popular de la AVJK5022.

Esta incomprensible decisión judicial para los supervivientes, familias afectadas, profesionales jurídicos y expertos periciales, además de para la sociedad en general, sitúa en entredicho a quienes la tomaron pues se apartan de la jurisprudencia imperante de juzgar ante indicios, tal y como entiende el Magistrado-Juez del N° 11 de Madrid, cuando propone la celebración de Juicio Oral.

A todo ello se une el marco de impunidad que ampara esta arbitraria decisión judicial de la Audiencia Provincial para los responsables de la seguridad aérea en todas sus vertientes: desde profesionales, operador aéreo y aeroportuario, fabricante, regulador, inspección, etc. por lo que puede suponer para la seguridad operacional de la aviación civil española y para todos los usuarios del avión y las familias afectadas.

El controvertido Informe Final de la CIAIAC (Ministerio de Fomento) repudiado por las familias desde la Asociación, pero también por los propios profesionales pilotos, desacreditado tanto nacional como internacionalmente, sirve de coartada para que la Audiencia Provincial de Madrid se pronuncie judicialmente en los mismos términos que éste que el único fin que tiene es detectar las causas y proponer su corrección, nunca buscar responsabilidades penales como propaga insistentemente, siendo obligación de la Administración de Justicia depurar responsabilidades penales y civiles, cuando se produce una catástrofe de la magnitud de la del Vuelo JK5022: 154 muertes y lesiones de por vida en otras 18 personas.

Y son muchas preguntas sin responder:

¿Por qué utilizar un Informe Oficial que NO busca responsabilidad alguna de un Organismo como la CIAIAC que no tiene la independencia necesaria respecto a los otros Departamentos que investiga y con los que comparte dependencia funcional y orgánica?

¿Por qué la Audiencia Provincial dinamita una investigación judicial de más de 3 años en condiciones penosas para el Juzgado que la realiza, en apenas 8 meses?

3. INFORME DE ACTIVIDADES

¿Por qué no dispuso la Audiencia Provincial de Expertos que les explicaran las causas del accidente, los fallos de diseño ocultos, los irregulares procedimientos de la Compañía, la prórroga SIN INSPECCIONAR del Certificado de Aeronavegabilidad del MD-82 siniestrado, etc., sino tenía conocimientos técnicos para juzgarlos?

¿Por qué ni siquiera se permitió que el Fabricante del avión, actualmente Boeing, se explicara en los tribunales españoles, respecto a los fallos de diseño demostrados?

Y tantos y tantos porqués que la Audiencia Provincial de Madrid ha sellado con toneladas de cemento para que nunca se pueda demostrar la verdad de lo que ocurrió el 20 de Agosto de 2008 en el Aeropuerto de Barajas, en la catástrofe aérea más grave de los últimos 25 años en España.

Las investigaciones llevadas a cabo por la AVJK5022, la certeza de las causas que llevaron a la muerte a nuestras familias, la impotencia de poder evitar que vuelvan a repetirse, producen la desolación más demoledora junto a un profundo sentimiento de indefensión, por no ser tratados como cualquier ciudadano al que ampara la Constitución Española.

La AVJK5022 en reunión urgente de su Junta Directiva el 6 de Octubre de 2012, ratificado el Acuerdo por la Asamblea General de Socios del 17 de Noviembre de 2012, acordó enviar a las más Altas Autoridades del Estado, su repulsa por el inesperado final de las investigaciones penales llevadas a cabo por el Juzgado Nº 11. Ver en anexo: **Certificación enviada y las respuestas obtenidas. (Págs. desde la 46 hasta la 54)**

La Presidenta de la AVJK5022, en un intento desesperado por calmar los ánimos de tantos padres, hijos, abuelos, hermanos, tíos, amigos, etc., defraudados por esta inaudita decisión judicial, escribió el artículo “YO ACUSO” que se publicó en prensa escrita y que se puede leer en los anexos. (Pág. 71)

3.2. Organización de Aviación Civil Internacional: Grupo AVPTF

Los días 17, 18 y 19 de Septiembre, la Presidenta de la AVJK5022 en compañía de la socia Elena Baixeras Llano, asiste en Montreal (Canadá) en la sede de la OACI, a la última reunión de trabajo del GRUPO AVPTF, compuesto por representantes de más de 20 países a través de los funcionarios de sus Agencias de Investigación de Accidentes Aéreos, así como de la NTSB y otros Organismos presentes en OACI, salvo en el caso de España, que está representada por la AVJK5022 como Asociación de Víctimas y por el Presidente de dicho Grupo, que es el representante de España en la OACI.

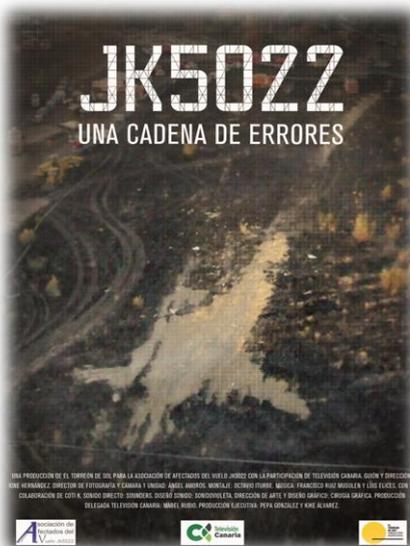
Esa reunión culmina los trabajos llevados a cabo desde que se constituyó a nivel privado por algunos países a través de sus Asociaciones de Víctimas más de 3 años antes y que obtienen el respaldo de la propia Presidenta de la NTSB, Sra. Deborah Hersman, durante la Conferencia Internacional de Familias que se celebró en Marzo de 2011 en su sede de Washington, a la que asistió la Presidenta de la AVJK5022 y donde se conmemoró el Décimo (2001-2011) Aniversario de la Circular 285 sobre Asistencia a las Familias de Accidentes Aéreos, para que la OACI adelantase en 3 años su revisión y así en lugar de comenzar a estudiarse su actualización en 2013, será en este año cuando se refrende por la Asamblea General el Documento de Política

3. INFORME DE ACTIVIDADES

aprobado por su Consejo el 1 de Marzo de 2013, sesión a la que asistió la Presidenta de la AVJK5022 en representación de las Asociaciones de Víctimas de todo el mundo, dando testimonio del compromiso inquebrantable de las víctimas con el Organismo regulador de la normativa sobre la aviación civil a nivel mundial.

Lamentablemente el archivo de la causa penal por la Audiencia Provincial de Madrid, sorprende a la Presidenta de la AVJK5022 fuera de España, haciendo un trabajo que corresponde a la Administración española, por lo que a la frustración de esa decisión judicial se une a la desesperación de la lejanía y a la imposibilidad material de hacer frente a lo que se desencadenó tras esta noticia que estremeció a la sociedad española por lo que tuvo de inesperada e incomprensida.

3.3. “JK5022: Una Cadena de Errores”.



La AVJK5022, una vez cerrada la instrucción del Juzgado N° 11 en Diciembre de 2011, se dedica en los meses siguientes, preferentemente a conseguir financiación para llevar a cabo la elaboración de un Documental que recoge el testimonio de las investigaciones llevadas a cabo hasta entonces

El trabajo desarrollado para lograrlo desborda cualquier previsión hecha con anterioridad: a la tarea de lograr

financiación, se unió conseguir la participación de profesionales

españoles y extranjeros, peritos expertos, personas que estuvieron el 20 de Agosto en las labores de emergencia en el Aeropuerto, supervivientes, familias afectadas, etc. A los trágicos recuerdos de aquel día se unía la sensación de culminar un proyecto especialmente doloroso para todos los que finalmente decidieron contribuir con su aportación, rememorando unos hechos que todavía siguen lacerando hasta el corazón más duro.

El documental narra la investigación realizada por la Asociación, durante más de tres años y muestra por primera vez los eslabones de la cadena de errores que propiciaron el accidente y que la Administración ha ocultado en su Informe Oficial de 308 folios, evidenciando los fallos de ese Informe elaborado por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) y clamando porque se produzcan las reformas necesarias

para conseguir que volar sea más seguro para todos los usuarios del transporte aéreo.



18/10/2012 Estreno en el Centro Cultural "Conde Duque"

3. INFORME DE ACTIVIDADES

Así, en Octubre de 2012, finaliza la elaboración del documental “JK5022; Una Cadena de Errores”, del que se hace Pase de Prensa en la Asociación de la Prensa de Madrid a las 12 del mediodía y Preestreno en Madrid en el Centro Cultural “Conde Duque” a las 19,30 horas, del 18 de Octubre de 2012.

En Las Palmas de Gran Canaria, se preestrena en el Paraninfo de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, el 19 de Noviembre de 2012, donde la Presidenta de la AVJK5022 pronuncia unas palabras ante una nutrida asistencia de familias y amigos, ver Anexo a esta Memoria (Pág. 73)

El Martes 20 de noviembre la Radiotelevisión Canaria (RTVC) emitió el documental para todo el territorio insular y seguidamente un Programa Especial de “El Envite”, en el que participaron a nuestra propuesta, la Presidenta de la Asociación, Pilar Vera Palmés, acompañada de las siguientes personas:

- Enrique Gavilán Pimental, Director de “Aviación Digital”
- Luis Lacasa Heydt, Decano del Colegio Oficial de Pilotos.
- Francisco Martínez Alvarado (Bombero que intervino en las labores de rescate del 20.8.2008).
- Carlos Villacorta Salis, Abogado Civilista de algunas familias que son socios de la AVJK5022.

El documental tuvo una gran acogida entre los espectadores y llegó a ser Trending Topic con el Hastag nacional (#DocumentalJK5022) en la red social Twitter. A los preestrenos, pese a la invitación que se cursó a las Autoridades de la Administración Central, Autonómica y Local, no asistieron más que dos diputados en Madrid: la Diputada Ana Oramas, de Coalición Canaria y el Diputado del PP, Sebastián González, a quienes la AVJK5022 reconoce su deferencia.

Este documental ha sido materialmente vetado por las Cadenas de Televisión a nivel nacional, pues la AVJK5022 ha hecho un largo peregrinaje por todas ellas, pidiendo su emisión sin resultado positivo hasta ahora.

Asimismo, la AVJK5022 pidió por carta el día 31 de Octubre de 2012 al Presidente de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, ver en Anexos de esta memoria (pág. 76), la exhibición del documental para que pudiera ser visionado por sus miembros, sin respuesta.

Por el contrario, la petición cursada al Parlamento Europeo ha tenido contestación recientemente dando la posibilidad de emitirlo en la tercera semana de Octubre de este año, en día a determinar y la AVJK5022 no va a desaprovechar la oportunidad de que pueda ser visto por los miembros de la Comisión de Transportes y Turismo en particular y por cualquier Eurodiputado de los países miembros de la U.E., que tienen en sus manos la legislación de normas que prevengan las catástrofes aéreas en territorio europeo.

El 10 de Abril de 2013, se exhibió dentro del Espacio “Pantalla Libre” del Centro de Actividades Municipal MATADERO MADRID, al que siguió un Coloquio. Ver Programa en Anexo. (Pág. 77)

La AVJK5022 seguirá trabajando para lograr que este Documental tenga la máxima difusión posible, dentro y fuera de nuestras fronteras.

3. INFORME DE ACTIVIDADES

3.3.1 Placa Homenaje a Pilar Vera de Junta Directiva

A iniciativa de la madre y abuela, miembro de la Junta Directiva de la AVJKL5022, Ángeles Piretti León, inmediatamente después de que Pilar Vera dirigiera unas palabras al Auditorio del Paraninfo de la Universidad de Las Palmas Gran Canaria, y antes de proceder a la emisión del Documental, se le hace entrega de una Placa Homenaje, de orquídeas y de dos Álbumes de Fotografías que marcan la trayectoria que como Presidenta, y desde que se puso al frente de la AVJK5022, ha tenido representándola en todos los actos, tanto dentro como fuera de España.

Pilar Vera, emocionada agradece a todos los miembros de la Junta Directiva, y en particular a Ángeles Piretti, ese detalle por lo que tiene de reconocimiento al descomunal esfuerzo personal que viene realizando por lograr justicia y verdad, motivado primero por conocer las causas de la temprana muerte de su sobrina Ana M^a Vera Nespereira y después por todos aquellos que la acompañaron en su último viaje.



3.4. Recurso Tribunal Constitucional.

Previo estudio de la única alternativa judicial que deja la decisión de la Audiencia Provincial de Madrid, la AVJK5022 presenta ante dicho Organismo, la petición de NULIDAD DE ACTUACIONES, que es rechazada en Diciembre de 2012, como requisito para poder presentar el Recurso de Amparo de Oposición al cierre de la causa ante el Tribunal Constitucional, que se presentó con fecha 30 de Enero de 2013, por vulnerar los derechos fundamentales de las familias, con causación de la situación de indefensión proscrita constitucionalmente y a la igualdad en la aplicación de la ley.

La AVJK5022 solicita del Tribunal Constitucional que haga efectiva la garantía de la igualdad de trato de todos los ciudadanos ante la Ley.

Y aunque sea reiterativo es inapelable a la vista del cierre de la investigación penal que España no ha aprendido absolutamente nada de la Tragedia del Vuelo JK5022, porque no ha extraído de esta catástrofe los conocimientos para evitar que vuelva a repetirse y por supuesto, deja a los supervivientes, víctimas y familias afectadas, con la angustiada sensación de que la justicia ni es igual para todos ni tampoco está al alcance de los que aunque hubieran ganado ese Juicio Oral propuesto por el Juez que llevó a cabo las investigaciones, han perdido lo más preciado de sus vidas: padres, hijos, hermanos, sobrinos, nietos, etc.

Si vuelve a ocurrir, la AVJK5022 ha hecho mucho más de lo que pudo por evitar el padecimiento en otras personas, no creemos honestamente que todavía hoy los que tienen la responsabilidad hayan hecho lo propio.

3. INFORME DE ACTIVIDADES

3.4.1 Visita al Presidente del Tribunal Constitucional D. Pascual Sala.

En el marco de explicar la lucha de la AVJK5022 por lograr justicia y verdad, su Presidenta y el Vocal Luis Rey, visitaron al Sr. Sala, al que expusieron las actividades que desarrolla la asociación; demostrar las causas de la Tragedia del Vuelo JK5022, asistencia a víctimas y familias y a favor de la seguridad aérea, donde cuenta con el reconocimiento de los profesionales del sector.

3.5. VI Premio de “Aviación Digital”.

El Documental se presentó al VI Premio de Periodismo sobre Aviación en Español, donde quedó finalista y sometido al veredicto de los lectores de “Aviación Digital”, medio de comunicación decano de la prensa especializada sobre aviación en España, que tras el escrutinio resultó ganador por abrumadora mayoría.

El Jurado de dicho Premio estaba compuesto por:

- D. Juan de la Cierva y Hoces, Presidente. (Ingeniero e inventor que recibió en 1969 el primer “Oscar” por su labor innovadora en el mundo del cine).
- D. Julio Fernández, Director de Comunicación de GLOBALIA/URJC.
- D. Antonio Rubio, Jefe de Investigación de “El Mundo”.
- D. Miguel Angel Gavira, Redactor de “El Economista”.
- Doña Esther Apesteguia, Editora ejecutiva de “FlyNews”.
- D. Enrique Gavilán Pimental, Director de “Aviación Digital”.

La entrega del Premio tuvo lugar el día 19 de Febrero en la Asociación de la Prensa de Madrid, tras celebrarse la “III MESA REDONDA SOBRE EL ESTADO DE LA AVIACION ESPAÑOLA”, con el Título *Transparencia en la Información del Sector Aéreo: ¿Alarmismo o Derecho Ciudadano?*

La AVJK5022 estuvo representada por los socios que residen en Madrid o cercanía, acompañando a la Presidenta Pilar Vera, que lo recogió de manos del Presidente del Jurado, D. Juan de la Cierva, agradeciendo tanto a “Aviación Digital” y a sus impulsores, los Hermanos Eduardo y Enrique Gavilán Pimentel, el apoyo que siempre han prestado a los objetivos de la Asociación y a la causa que defiende, como a los miembros del Jurado y a los lectores del medio de comunicación veterano de la aviación española.



3. INFORME DE ACTIVIDADES

3.6. Asociación Declarada de Utilidad Pública.

La declaración de “utilidad pública” reconoce el trabajo que realiza la Asociación por la sociedad en general y por el importantísimo colectivo usuario habitual del avión como medio de transporte. Ha sido el firme empeño de conseguirlo lo que ha hecho que una y otra vez, argumentáramos muchas más razones por las que la AVJK5022 era acreedora a tal declaración por parte del Ministerio del Interior - Registro de Asociaciones.

Finalmente el 5 de Marzo de 2013, se recibió la comunicación oficial que posteriormente fue publicada en el BOE, ver anexo, pág. 55. Esta consideración confiere una serie de beneficios fiscales y derechos recogidos en la ley, como es la desgravación fiscal por algunos de los ingresos que reciba para su actividad, entre otros.

3.7. OACI: Asistencia a las Víctimas.

Fruto de la brutal experiencia en el tratamiento a las familias que se produjo tras la tragedia del 20.8.2008, la AVJK5022 se propuso trabajar por un marco normativo de protección a las personas que sufran una catástrofe similar en el futuro.

En el 2010, asistió a la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo, junto con otras Asociaciones Francesas, y se entrevistó con la Ponente, Sra. De Veyrac, del Reglamento 996/2010 sobre Comisiones Oficiales de Investigación, para plantear la necesidad de que los países miembros de la Unión Europea, contaran con un Plan de Asistencia a Víctimas y Familias de Accidentes Aéreos.

Dicho Reglamento Europeo promulgado en Octubre de 2010, recoge en sus Artículos 21, 22 y 23, esta obligación para la que se dio un plazo que ya ha transcurrido sin que en España todavía esté vigente, aunque el Ministerio de Fomento tiene muy avanzado el Real Decreto que lo contendrá.

Pero también desde Marzo de 2010, asiste en OACI a la Reunión de Alto Nivel donde contacta con el Presidente de la ACFVA americana, formando un tándem que lidera el casi imposible objetivo de que este Organismo mundial adelante la revisión de la Circular 285 de OACI que contiene un Plan de Asistencia a Familias Víctimas de Accidentes Aéreos, en 3 años a su calendario previsto.

La realidad es que esa CIRCULAR 285 promulgada en el año 2001 NO se puso en funcionamiento con ocasión de la Tragedia del Vuelo JK5022, lo que hubiera evitado padecimientos adicionales a las familias afectadas.

En el punto 3.2 dentro de este apartado 3, se relatan los antecedentes a la culminación de más de 3 años de trabajo, con la asistencia el pasado 1 de Marzo de 2013 de la Presidenta de la AVJK5022 al Consejo de la OACI, que formado por 36 países, aprobó por unanimidad el DOCUMENTO DE POLITICA DE ASISTENCIA A VÍCTIMAS que se encuentra en los anexos, pág. 56.

El trabajo desarrollado previo a la celebración de ese Consejo por la Presidenta de la AVJK5022 en la sede de OACI donde se entrevistó con los Embajadores/Representantes de casi la totalidad de los países presentes en el mismo, dio como resultado que los países intervinieran reafirmando su compromiso con la asistencia a las víctimas y que el propio Presidente, Sr. Roberto Kobeh, le diera la bienvenida y las gracias por haber realizado el esfuerzo de viajar para asistir al mismo, además de decirle: “puede estar usted muy

3. INFORME DE ACTIVIDADES

satisfecha y regresar a su país con el loable objetivo que la trajo hasta aquí cumplido”.

Aunque es un éxito que llega tarde para las familias del Vuelo JK5022 sin embargo, no lo será para los que en el futuro puedan sufrir una tragedia similar.

Este Documento de Política será presentado al 38 Período de Sesiones de la Asamblea General que la OACI celebrará en Septiembre de este mismo año, donde confiamos será ratificado y forme parte de uno de sus Anexos.



Pte. De OACI, Sr. Kobeh, y Pta. de la AVJK5022, Sra. Vera.

3.8. La AVJK5022 en el juzgado.

El pasado 27 de Mayo se celebró en el Juzgado N° 12 de Las Palmas, el Juicio contra la AVJK5022 por la demanda interpuesta por el primer Abogado de la Asociación que vino a “ayudar” a los que entonces la gestionaban, en la que reclama honorarios por un Informe que ni entregó ni se le encargó sobre los “despachos americanos”.

Escasamente dos días después, la Sentencia de dicho Juzgado absuelve a la AVJK5022 y le condena en costas, aunque el referido Abogado la ha recurrido, lo que no deja de producir vergüenza y sonrojo.

A consecuencia de tan bochornoso suceso, la Presidenta de la AVJK5022 escribió dos artículos que se anexan, publicados en varios medios de comunicación, titulados “De aquellos barro, estos lodos” y “La justicia y la verdad se ponen de acuerdo”, (**Págs. 78 y 79, respectivamente**).

3.9. SOS Catástrofes: Red Europea de Víctimas.

En Diciembre de 2012, se inscribió en el Registro de Asociaciones de Bélgica, con sede en Bruselas, a la RED EUROPEA DE VICTIMAS DE GRANDES CATASTROFES –SOS CATASTROFES–, en la que figura la AVJK5022 como una de sus socias fundadoras, junto a la FENVAC francesa (Federación que agrupa más de 80 Accidentes), la Fundación Italiana 8 de Octubre, y víctimas de Luxemburgo, Reino Unido, Polonia y Bélgica.

3. INFORME DE ACTIVIDADES

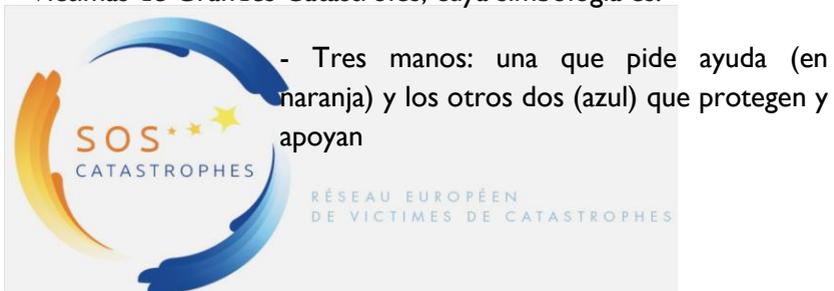
Entre los principales objetivos de la Red están la Asistencia a las Víctimas y mejorar la seguridad aérea en los Estados Miembros de la Unión Europea, se adjunta en los anexos, pág. 80 un extracto de sus Estatutos.

En la Junta Provisional que la gestiona, figura Pilar Vera como Vicepresidenta de la Red Europea de Víctimas, representando a la AVJK5022.

Los días 10 y 11 de Junio de este año, tuvo lugar en París la primera Asamblea de la Red, en la que se trataron diferentes temas relativos a su funcionamiento y puesta en marcha, así como fijar los objetivos para el próximo semestre, entre los que se encuentra la presentación de la página web de la RED, a través de la cual se dará a conocer las actividades que ésta realiza.

Este ambicioso proyecto de unir a las Víctimas de Grandes Catástrofes en Europa no ha estado exento de grandes dificultades porque no en todos los países es fácil crear y sobre todo mantener una Asociación de Víctimas, ya que los Estados tratan de minimizar al máximo el sufrimiento de las familias afectadas, no dejándolas que se enfrenten en soledad, como ha ocurrido en España con la AVJK5022, a los procesos civil y penal.

De ahí el anagrama elegido para identificar a la Red Europea de Víctimas de Grandes Catástrofes, cuya simbología es:



- Las sombras del azul con la bandera azul europea
- Tres estrellas estilizadas que recuerdan el logotipo europeo (una de las tres estrellas es del mismo tono amarillo que las estrellas de la bandera europea).

Las palabras escritas en el lateral están en francés, pero será en inglés.

Con esta importante iniciativa a nivel europeo, la AVJK5022 pretende unir fuerzas con otras víctimas para defender objetivos comunes y sobre todo, compartir avances normativos y experiencias referidas a los planes de asistencia a víctimas, supervivientes y familias.

En España hay mucho que implantar, modificar y proponer, pues prácticamente las víctimas de accidentes aéreos se encuentran inmersas en una regulación general que no identifica la singularidad de los intervinientes en un desastre aéreo, por lo que la labor que desarrolla la AVJK5022 fuera de nuestras fronteras, redundará sin duda alguna a favor de todas las víctimas de la aviación civil y trabajos aéreos en España.

Es por ello, que este trabajo de la AVJK5022 se dignifica cuando todo este esfuerzo ya no alcanzará a las familias que la forman, sino que será en beneficio de las futuras víctimas del transporte aéreo.

Con la participación en la Red Europea de Víctimas de Grandes Catástrofes, se cumple otro de los objetivos en los que la AVJK5022 lleva inmersa desde el año 2010 en que se pusieran las bases para este proyecto que ha visto finalmente la luz en este año 2013.

3. INFORME DE ACTIVIDADES

3.10. Otras actividades:

3.10.1. “Action Day”: 22 de Enero de 2013.

La AVJK5022 alarmada por la propuesta de la Ley que pretende llevar a cabo la Agencia Europea de Seguridad Aérea sobre los tiempos de trabajo y descanso de las tripulaciones aéreas, que permitiría que un Piloto pueda aterrizar un avión tras 22 horas de actividad, cuando estudios científicos solicitados por este mismo Organismo, demuestran las terribles consecuencias que supone la fatiga en la seguridad aérea, decide apoyar el “Dia de Acción”, organizado por el colectivo de Pilotos de la aviación comercial a nivel europeo y especialmente en España, que tuvo lugar el día 22 de Enero de 2013 en las instalaciones de la Terminal 4 del Aeropuerto de Barajas.

Tanto con la asistencia de algunos socios que quisieron acompañar a los pilotos, como con la publicación de la Nota de Prensa que se adjunta en los Anexos (pág. 81), la AVJK5022 expresó su más absoluto rechazo a ese peligroso intento de deteriorar aún más las condiciones actuales de la seguridad aérea y reitera con ello su firme compromiso para que nunca más vuelva a repetirse una tragedia como la que ha afectado para siempre la vida de las 172 familias del Vuelo JK5022.



3.10.2. Presentación del libro; “Segundos para el Desastre”.

La presentación se celebró el Martes 12 de Febrero, 12,00 horas, en el Hotel “El Madroño” (Madrid)

Este libro, escrito por Glen Meade y Ray Roman, hace un recorrido por distintos desastres aéreos como el de Air France 447 o el Spanair JKK5022, analizando la confluencia de eventos que los provocaron, malas decisiones, políticas inapropiadas de las compañías aéreas, el fracaso de los reguladores y, algunas veces, falta de entrenamiento, o una combinación de todos ellos. Además pone en duda el criterio del beneficio económico de las aerolíneas,

que contribuye a la decrepita erosión de los estándares de seguridad y pone en serio riesgo tanto la vida de los pasajeros como de las tripulaciones.

Para informar de este Acto en el que participó la AVJK5022, siguen las palabras que pronunció su Presidenta:



“Todos, volemos o no, deberíamos leerlo”
Pilar Vera. Presidenta de la Asociación
de Afectados del Vuelo Spanair 5022



Glenn Meade es periodista y un especialista en el campo de la simulación de vuelo comercial. Es autor de nueve libros, muchos de ellos número uno en ventas internacionales, publicados en 26 idiomas, y su trabajo le ha hecho merecedor de los elogios de la crítica. Meade trabajó en el mundo de la aviación durante veinte años.

www.GlennMeadeAuthor.com



Ray Roman es Comandante de Airbus A320 y periodista. Ha participado en foros para la seguridad de la aviación y ha ejercido como instructor de vuelo.

<http://rayroman.com/>

Otros libros de los autores:

Glenn Meade
*Some Wolf
Brandenburg
The Sins of Solana
Resurrection Day
Web of Deceit
The Devil's Disciple
The Second Messiah
The Romanov Conspiracy*

Ray Roman
Lethal Harvest

3. INFORME DE ACTIVIDADES

“Cuando Prusi (Presidente del SEPLA) me habló y Fran Hoyas me entregó un ejemplar de este libro en inglés, me llamó la atención su título, SEGUNDOS PARA EL DESASTRE, porque la Asociación que presido, está formada por personas que sufrimos las consecuencias del mayor desastre aéreo de los últimos 25 años en España, del que se cumplirán pronto 5 años.

Después de todo ese tiempo de intensas investigaciones buscando la verdad de lo que pasó aquel 20 de Agosto de 2008 en el Aeropuerto de Barajas con el Vuelo JK5022, sorprende encontrarse con este libro que se adentra en la maraña de intereses que hoy confluyen en el transporte aéreo, donde prevalece por encima de todo, la rentabilidad económica, sacrificando incluso su esencia: la seguridad.

La consecuencia más dramática de un accidente aéreo son sus víctimas, tripulantes y pasajeros, personas que mueren violentamente en la mayoría de las ocasiones por causas que podían haberse evitado, al menos en nuestro caso, fue así. Las víctimas padecemos la negligencia e incompetencia de gestores públicos y privados que obsesionados por obtener los máximos beneficios en el próspero y convulso negocio del transporte aéreo, se olvidan que transportan personas y no otros bienes sustituibles.

El objetivo primordial de la Asociación es lograr justicia y verdad para los 172 pasajeros del Vuelo JK5022, pero también es tratar de evitar que vuelva a repetirse otra catástrofe aérea porque no se siguieron las más elementales normas de sensatez y prudencia que lamentablemente no vienen en los Manuales de la Aviación y que debería ser la primera exigencia de todos los que tienen alguna responsabilidad en el transporte aéreo.

Por todo eso, recomiendo este libro que debería leer cualquiera, vuele o no, porque en cada una de sus líneas con un lenguaje ameno y directo, se revelan aspectos que pasan desapercibidos para los pasajeros del avión, porque no se ven, pero que pueden dañarlos gravemente hasta el extremo de no llegar a destino.

Creo que encaja en esa cultura preventiva de seguridad aérea que entre todos, profesionales, administración, industria, operadores y víctimas, tenemos obligación de implantar, porque de nada vale reaccionar cuando se ha producido la tragedia.

Gracias a Fran Hoyas por ser la cara visible de que este Libro se haya traducido al español, a Prusi por su decidido apoyo y también a los autores, las víctimas españolas les agradecemos a todos muy de veras su compromiso con la seguridad aérea y su crítica a un sistema que puede y debe mejorarse”.

Declarada de Utilidad Pública con fecha 5 de Marzo de 2013 con el N° 591.440

Al igual que en las tragedias del vuelo del Air France 447 o el Spanair 5022, la mayoría de las veces los accidentes aéreos son una confluencia de eventos —una cascada de mala suerte, malas decisiones, políticas inapropiadas de las compañías aéreas, el fracaso de los reguladores y algunas veces, falta de entrenamiento, o una combinación de todos ellos.

Segundos para el Desastre demuestra que la parte de mala suerte a menudo ayudada por la inagotable y agresiva búsqueda de beneficio a toda costa de las aerolíneas, que contribuye a la decrepita erosión de los estándares de seguridad y pone en serio riesgo tanto la vida de los pasajeros como de las tripulaciones.

Estas revelaciones se hacen con la esperanza de que el debate resultante contribuya a hacer del transporte aéreo una experiencia segura para todos.

Segundos para el Desastre no solo genera y contesta preguntas como por qué ocurren los accidentes, sino que ofrece soluciones a cómo pueden ser prevenidos.

Y además se explora el controvertido asunto de que partes de la industria aérea y de los reguladores a nivel mundial, responsables de supervisar a la industria, contribuyen a jugar a los dados con la vida de los pasajeros, a través de la negligencia y la connivencia.

Aunque no podemos devolver la vida a los pasajeros del vuelo JK5022, sí podemos y debemos averiguar la verdad de lo que pasó el día 20 de agosto de 2008, para evitar que vuelva a repetirse una tragedia como ésta. En su memoria y recuerdo.

Pilar Vera, Presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo Spanair 5022.

“Meade y Ronan recorren la cortina de la industria de las aerolíneas y sacan a relucir los trapos sucios. Cualquiera que vuele o se preocupe por alguien que lo haga debería leer este revelador informe de la situación actual del transporte aéreo. Lo que usted no se puede dudarle.”

Comandante Chesley “Sully” Sullenberger, Piloto de líneas aéreas retirado, consultor, conferenciante, CBS News Aviation y experto en Seguridad, autor del libro: *“Making a Difference: Stories of Vision and Courage from America’s leaders”* y *“Highest Duty: My Search for What Really Matters”*.



3. INFORME DE ACTIVIDADES

3.10.3. - Nombramiento de Pilar Vera Palmés como Colegiada de Honor del COPAC:

La Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial, COPAC, en su sesión del día 12 de Noviembre, decidió nombrar a Pilar Vera Palmés, Colegiada de Honor como reconocimiento a su labor a nivel nacional e internacional a favor de la seguridad aérea y la prevención de accidentes, así como el reconocimiento a las víctimas de accidentes aéreos. El COPAC quiere de esta manera agradecer y reconocer su esfuerzo personal, compromiso y valentía, así como el apoyo a la profesión de piloto y al propio COPAC como institución que los alberga profesionalmente.

Con ocasión de la Festividad de la Patrona de la Aviación, Nuestra Señora de Loreto, el día 10 de Diciembre de 2012, el Decano del COPAC, D. Luis Lacasa Heydt, le hizo entrega de una Placa Conmemorativa en un sencillo y emotivo acto, tras el cual se volvió a exhibir para los profesionales y público asistente, el Documental “JK5022: Cadena de Errores”. Ver la carta de concesión en los Anexos, pág. 82.



3.11. Cuestiones pendientes.

Entre los temas que están pendientes de resolución y que afectan a la seguridad aérea, se encuentra la petición hecha por la AVJK5022 al Presidente de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, tanto al anterior como al de la presente Legislatura, para la creación de una **SUBCOMISIÓN DE SEGURIDAD AÉREA** que canalice los asuntos que preocupan a profesionales, operadores, usuarios y víctimas del transporte aéreo, así como los incidentes que se producen y que no tienen solución de continuidad al perderse en la maraña administrativa, con el fin de que los legisladores conozcan de primera mano el estado de la seguridad operacional en España. Sin embargo y pese a las promesas hechas por los Sres. Diputados que en su mayoría forman parte de esa Comisión desde hace décadas, no parece que tengan ningún interés.

Y prueba de ello, fue la comparecencia de la actual **Secretaria General de Transportes** (Sra. Librero Pintado) el 27 de Noviembre de 2012 para informar de la Auditoria de OACI realizada al sistema de la aviación civil española en Marzo de 2010, a propuesta del Gobierno y tras la petición hecha por la AVJK5022 a la actual Ministra de Fomento, alarmada por la detección de más de 60 agujeros negros en la seguridad operacional en España, donde la inasistencia de los Diputados que la forman fue deprimente para el ciudadano que la siguió y los que estuvieron se dedicaron a efectuar afirmaciones partidistas más que a preguntar sobre esos graves problemas detectados por el Servicio de Auditoría de la OACI. De todo lo cual, queda constancia en el Boletín N° 218, del Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados.

Anteriormente el día 7 de Noviembre de 2012 había hecho acto de presencia en la misma Comisión para informar de las Actividades

3. INFORME DE ACTIVIDADES

llevadas a cabo por ese Organismo durante el año 2011, la **Presidenta de la CIAIAC** (Sra. Arnaldo Valdés), dejando bien a las claras la falta de formación e interés de los pocos Diputados de la Comisión de Fomento que asistieron respecto a las funciones que realiza ese oscuro Organismo del que les costaba hasta pronunciar sus siglas, cuanto más adentrarse en la soporífera intervención de su Presidenta. Honrosa excepción la de la Diputada de Coalición Canaria, Doña Ana Oramas, cuya intervención fue certera y acertada. De ello, queda constancia en el Boletín N° 206 del Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados.

Tal vez lo que se vio esos dos días: 7 y 27 de Noviembre de 2012 en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, explique la negativa a formalizar esa Subcomisión de Seguridad Aérea, abierta a ciudadanos, profesionales, operadores, etc., porque evidenciaría las grandes diferencias que existen en cuanto a conocimientos por ambas partes: los que sufren las ineficiencias del sistema y los que deberían legislar para corregirlas.

La seguridad aérea compromete a todo un país a través de: sus gobernantes de toda ideología o condición, profesionales de las más diversas especialidades, operadores aéreos nacionales y los que operan en su territorio, operadores aeroportuarios y a su lado, las **VÍCTIMAS** que buscan la verdad de su tragedia aérea pero que también ponen sus conocimientos y su esfuerzo generoso a disposición de un sistema que debe hacer lo imposible porque se repitan catástrofes aéreas.



4. CONCLUSIONES



3. INFORME DE ACTIVIDADES

Dentro de las acciones que la AVJK5022 realizó después de la publicación del Informe Oficial de la CIAIAC el 29 de Julio de 2011, para pedir su revisión porque ni reconocía a las causas de la tragedia del vuelo JK5022 ni podía corregirlas dentro del sistema de la aviación civil española, ni tampoco respondía a los criterios de independencia que exigía la muerte de 154 personas y las lesiones graves en otras 18 que sobrevivieron, se encontraba la RECOGIDA DE FIRMAS EN APOYO DE LA PETICION HECHA POR LA AVJK5022 AL PARLAMENTO EUROPEO PARA SU REVISION.

Esta campaña que despertó la esperanza en las familias que se volcaron en la recogida de firmas tanto en Las Palmas como en Madrid y resto de la Península, así como en otros países, sin embargo se vio truncada con el envío de la carta fechada en Bruselas el 12 de Noviembre de 2012, se adjunta en los Anexos (pág.83) , y recibida a finales de Diciembre de 2012 en la sede de la Asociación en Madrid, por la que se archivaba la petición en atención a las causas que se exponen en la misma.

Sin embargo, la AVJK5022 ha vuelto a Europa con la presentación de una Denuncia en Febrero de este año, por incumplimientos de varios Reglamentos Europeos relacionados con la Tragedia del Vuelo JK5022, que está a la espera de resolución.

Abierta está también la vía civil, las familias otra vez enfrentadas al engranaje judicial en desigualdad de condiciones. Desde la AVJK5022 se ve con preocupación el escenario en el que se darán esas demandas civiles por el dispar resultado que pueda tener cada una de ellas. No se mejorará la seguridad aérea si finalmente resulta más barato pagar indemnizaciones que invertir en procedimientos que garanticen que los pasajeros lleguen a destino.

Dejar constancia una vez más de la decidida voluntad de la AVJK5022 por explorar todos los caminos posibles que conduzcan al esclarecimiento de la verdad, a la depuración de responsabilidad y a que la muerte de 154 personas y las lesiones en otras 18 ni quede impune ni se olvide, *porque un pueblo que olvida su historia, está condenado a repetirla.*

Y la duda eterna que no será despejada hasta tanto se demuestre que en la Tragedia del Vuelo JK5022 los pilotos no fueron los únicos responsables; ellos pagaron con su vida, y fueron el eslabón último de una cadena de errores que sigue estando en manos de quienes lo contemplaron, sabiendo que finalmente serían protegidos por la administración de justicia.

Al coger un vuelo ¿se habrán respetado todas las barreras de seguridad o todo dependerá nuevamente de los posibles errores humanos que puedan ocurrir?

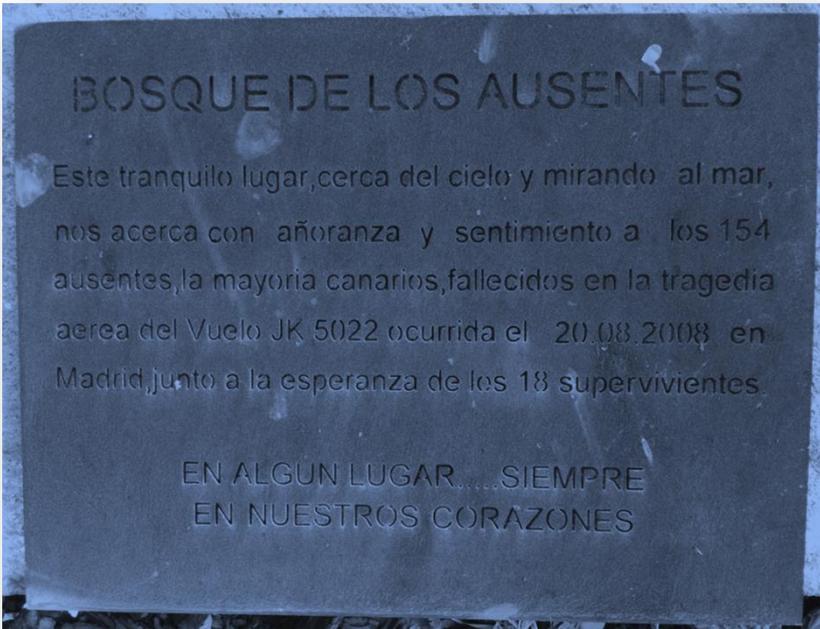
JUNTA DIRECTIVA DE LA AVJK5022

3. INFORME DE ACTIVIDADES

Declarada de Utilidad Pública con fecha 5 de Marzo de 2013 con el N° 591.440



5. ANEXOS



5. ANEXOS – CERTIFICACIONES ENVIADAS Y RESPUESTAS RECIBIDAS

Asociación de
Afectados del
Vuelo Jk5022



DOÑA LIGIA PALOMINO RIVEROS CON DNI N° 01.183.580-T , EN SU CALIDAD DE SECRETARIA GENERAL DE LA “ASOCIACIÓN DE AFECTADOS DEL VUELO JK5022”

CERTIFICA: Que en la Junta Directiva Extraordinaria celebrada simultáneamente entre Las Palmas-Madrid, el Sábado día 6 de Octubre de 2012, se acordó trasladar a las Autoridades del Estado: S.M. El Rey, **Presidente del Gobierno**, Presidente del Congreso de los Diputados, Presidente del Consejo General del Poder Judicial, Ministro de Justicia, Fiscal General del Estado, Ministra de Fomento, así como al Presidente del Gobierno y Presidente del Parlamento de Canarias el Acuerdo Añotado por unanimidad en el transcurso de la misma que dice:

“Tras el vergonzante fallo emitido por la Audiencia Provincial de Madrid el pasado día 19 de Septiembre, de archivar la investigación penal con sobreseimiento libre, del Accidente de Spanair ocurrido el 20 de Agosto de 2008 en el Aeropuerto de Barajas, en el que fallecieron 154 personas y 18 sobrevivieron con secuelas de por vida, la AVJK5022 expresa lo siguiente:

- 1) Su profundo malestar porque el Informe Oficial emitido por la CIAIAC, desacreditado internacionalmente, haya servido de base para emitir ese humillante fallo para las familias y víctimas afectadas.*
- 2) Su absoluto rechazo a que después de 4 años de investigación penal en la que la AVJK5022 ha hecho un esfuerzo sin límites por aportar Peritos que han ratificado en sede judicial sus investigaciones, la Audiencia Provincial de Madrid escasamente en 8 meses haya decidido que todo ese trabajo, junto con el impulsado por el Juez Instructor, no haya servido para nada, creando un peligroso MARCO DE IMPUNIDAD para profesionales del sector aéreo que volverán a quedarse en tierra enviando a la muerte a los pasajeros del avión del que no detecten la avería, como en el caso del Vuelo JK5022.*
- 3) Que España no ha aprendido ni corregido nada en el sistema de la aviación civil, antes al contrario, el deterioro y las convulsiones que le afecta en éstos 4 años, hacen que el peligro de otra tragedia se haga cada día más presente.*
- 4) Que esta AVJK5022 ha acudido a foros europeos e internacionales, donde ha podido comprobar que las Agencias de Investigación Oficiales están a años luz de la arcaica, obsoleta, incompetente e ineficaz CIAIAC que sigue desde que se creó, sin actualizarse y con un modelo de informe oficial que sistemáticamente le “echa la culpa a los muertos”, enfangando su memoria y poniendo en peligro permanente a los usuarios del avión, por no esclarecer las causas que ocasionan los accidentes y corregirlas.*
- 5) Que queda para la historia el desamparo, la inactividad y la incalificable actuación del Fiscal asignado a este doloroso caso, las víctimas hemos sentido el desamparo más absoluto cuando no la falta de respeto que como ciudadanos merecemos.*



- 6) *Como ciudadanos afectados por la mayor catástrofe aérea de los últimos 25 años en España, a la vista de que más de 4 años después, no se han modificado/sustituido las normas, los sistemas y hasta incluso a las personas que contribuyeron a ésta gran tragedia, hacemos responsables directos a todas las Autoridades a las que se dirige, si se produjera una nueva catástrofe por similares causas a la del Vuelo JK5022, ocasionando el terror y el horror que no nos ha abandonado a las familias desde el 20 de Agosto de 2008.*
- 7) *Un País que condena a sus ciudadanos a vivir sin paz por no haberles otorgado la justicia que no sólo pidieron sino trabajaron en flagrante régimen de desigualdad con las multinacionales a las que se enfrentan, está condenándose a sí mismo y a sus generaciones futuras.*

Y para que conste a los efectos oportunos, expido la presente Certificación, con el visto bueno de la Presidenta, y con la firma de todos los miembros de la Junta Directiva, con el sello y número de Registro de la Asociación, en Madrid a treinta y uno de Octubre de dos mil doce.

Vº Bº
LA PRESIDENTA

M. PILAR VERA PALMES

Asociación de
afectados del
Vuelo Jk5022
C.I.F.: G-76009935
C/ PEDRO MEDRANO, 6
28029 - MADRID

MARGARITA HENRIQUEZ ESPINOSA
VICEPRESIDENTA

MAXIMO DIAZ DELGADO
TESORERO

Y EL RESTO DE VOCALES DE LA JUNTA:

LUIS REY NIETO

JOSE PABLO FLORES GARCIA

RAFAEL VIDAL RODRIGUEZ

ANGELES PIRETTI LEON

LETICIA BETANCORT SUAREZ

YAZMINA CABRERA SUAREZ

5. ANEXOS – CERTIFICACIONES ENVIADAS
Y RESPUESTAS RECIBIDAS



CASA DE S. M. EL REY
EL SECRETARIO GENERAL

Palacio de La Zarzuela
Madrid, 7 de diciembre de 2012

Señora Doña
M^a DEL PILAR VERA PALMÉS
Presidenta de la Asociación de Afectados
del Vuelo JK5022
C/ Pedro Medrano, 6
28029 - MADRID

Estimada Presidenta:

Me complace acusar recibo del certificado del acuerdo adoptado por la «Asociación de Afectados del vuelo JK5022», que ha remitido recientemente a S.M. el Rey y a diversas autoridades del país, relacionado con la investigación penal del accidente de Spanair ocurrido el 20 de agosto de 2008 en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, de cuyo contenido Su Majestad ha quedado enterado.

Atentamente,

ALFONSO SANZ PORTOLÉS

jp



PRESIDENCIA
DEL GOBIERNO

Jorge Moragas
DIRECTOR DEL GABINETE
DE LA PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

Madrid, 10 de junio de 2013

Sra. Dña. Ligia Palomino Riveros
Asociación de Afectados del Vuelo JK5022
Pedro Medrano, 6
28029 MADRID

Estimada Señora:

En nombre del Presidente del Gobierno, y con un retraso que espero sepa disculpar, le agradezco la confianza mostrada en el envío de su escrito.

Reciba un cordial saludo,

5. ANEXOS – CERTIFICACIONES ENVIADAS Y RESPUESTAS RECIBIDAS

Asociación de
Afectados del
Vuelo JK5022



MINISTERIO
DE JUSTICIA

El Ministro

Madrid, 14 de diciembre de 2012

Junta Directiva de la AVJK5022
C/ Pedro Medrano, 6
28029 MADRID

Queridos amigos:

He recibido la comunicación que me remiten con motivo del fallo emitido por la Audiencia Provincial de Madrid, relativo al archivo de la investigación penal con sobreseimiento libre, del accidente de Spanair.

Ante todo, quiero trasladarles mi gratitud por su confianza al remitirme dicho escrito, que les aseguro he leído con todo el detenimiento e interés que siempre les dedico, pues soy muy consciente de la incansable labor y el esfuerzo que desde la Asociación de Afectados por el Vuelo JK5022 llevan a cabo.

Como muy bien saben, el Ministerio de Justicia no puede interferir en las actuaciones judiciales y debe respetar y acatar las resoluciones dictadas por los Jueces y Tribunales, que tienen atribuida la competencia para juzgar y hacer ejecutar lo juzgado.

Reciban con todo afecto un fuerte abrazo de,

Alberto Ruiz-Gallardón



Parlamento de Canarias



Ref. S. de Actuación Parlamentaria

(AH/JS)

EAP-34

La Mesa del Parlamento, en reunión celebrada el día 11 de Diciembre de 2012, adoptó el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia:

“9.- ESCRITOS DE ASOCIACIONES Y PARTICULARES

9.2.- De la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, sobre acuerdo de la Junta Directiva Extraordinaria de 6 de octubre de 2012.

Acuerdo:

Visto el escrito de referencia, presentado en el Registro General del Parlamento, con fecha 3 de diciembre de 2012, número 8.155, se acuerda su traslado a los Grupos Parlamentarios, para su conocimiento, sin más trámite.

De este acuerdo y del escrito recibido se dará traslado a los Grupos Parlamentarios. Asimismo, se comunicará al remitente.”

Lo que se comunica para conocimiento y efectos.

En la Sede del Parlamento, a 13 de Diciembre de 2012.

EL SECRETARIO GENERAL,

NOTA: Disponible en
www.parcn.es.

Fdo.: Salvador Iglesias Machado.

5. ANEXOS – CERTIFICACIONES ENVIADAS
Y RESPUESTAS RECIBIDAS



Congreso de los Diputados



Madrid, a 26 de febrero de 2013

280/001685/0000

Doña Ligia Palomino Riveros. Secretaria General
de la "Asociación de Afectados del vuelo JK 5022"
Pedro Medrano 6
Madrid
28029 MADRID

Estimada Peticionaria:

Le comunico que la Comisión de Peticiones del Congreso de los Diputados, en su sesión de 20 de febrero de 2013, ha tomado conocimiento de su petición y, una vez examinada, ha adoptado, respecto de la misma, el acuerdo que a continuación literalmente se transcribe:

Expte.: 280 / 001685 / 0000

Autor: Doña Ligia Palomino Riveros. Secretaria General de la "Asociación de Afectados del vuelo JK 5022"

Objeto: Manifestación de su malestar por el fallo emitido por la Audiencia Provincial de Madrid el día 19/09/2012, de archivar la investigación penal con sobreseimiento libre, del accidente de Spanair ocurrido el 20/08/2008 en el aeropuerto de Barajas.

ACUERDO:

Trasladar a:

Excmo. Sr. Presidente de la Comisión de Industria, Energía y Turismo
Excmos. Sres. Portavoces de la Comisión de Industria, Energía y Turismo

Saluda a Vd. atentamente.

El Presidente de la Comisión de Peticiones

Gabino Pucho Rodríguez-Acosta



Consejo General del Poder Judicial

S-2013000016

22QUQUE

08/01/2013



Madrid, 28 de diciembre de 2012

Ref: 052429/2012A01
(cítese al contestar)

CONSEJO GENERAL DEL PODER

UNIDAD DE ATENCIÓN CIUDADANA

Calle Trafalgar, 27 29

28071 Madrid

Teléfono 917 005 868 Fax 917 005 867

E mail:atencionciudadana@cgpj.es

Ligia Palomino Riveros
Asociación de Afectados del vuelo JK5022.
c/ Pedro Medrano, 6
28029 Madrid

Estimada Sra. Palomino Riveros:

Acusamos recibo de su escrito de fecha 31 de octubre de 2012, en relación al auto dictado por la Sección 15ª de la Audiencia Provincial de Madrid.

En respuesta al mismo, le informamos de que el Servicio de Inspección ha analizado dicho escrito y no ha encontrado indicios de responsabilidad disciplinaria, sino una mera disconformidad con las resoluciones judiciales, por lo que lo ha remitido a esta Unidad. En el ámbito de nuestras competencias, le informamos que no podemos atender aquellas reclamaciones que afecten a la función jurisdiccional de Jueces y Magistrados, es decir, a la facultad de juzgar y ejecutar lo juzgado.

La Constitución reserva en exclusiva a jueces y magistrados la facultad para juzgar y ejecutar las sentencias que dictan. En sintonía con este principio, la Ley Orgánica del Poder Judicial prohíbe expresamente a todos los órganos de gobierno del Poder Judicial su intervención en los procedimientos judiciales y en las resoluciones que dicten jueces y magistrados.

Las discrepancias con las resoluciones judiciales sólo pueden canalizarse a través de los recursos y medios de oposición que prevén las leyes procesales, en los plazos y con los requisitos que las mismas establecen, y no a través del sistema de quejas regulado en el Reglamento 1/1998.

Esta comunicación tiene carácter meramente informativo y no afecta a cuantas acciones pudieran asistirle en defensa de sus derechos. Los plazos de ejercicio de las mismas no se ven afectados ni suspendidos por la presentación de su escrito.

Reciba un cordial saludo,



Esperanza de Ancos Benavente
Letrada del Consejo General del Poder Judicial

5. ANEXOS – CERTIFICACIONES ENVIADAS Y RESPUESTAS RECIBIDAS



FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO
SECRETARÍA TÉCNICA

REGISTRO GENERAL FISCALIA
GENERAL DEL ESTADO

Selida
001 Nº 201200014212
07/12/2012 13:59:57

N/Ref: S.T. 531/12-L

Dña. Ligia Palomino Riveros
ASOCIACION DE AFECTADOS DEL VUELO JK5022
C/ Pedro Medrano nº 6
28029 MADRID

Madrid, 5 de diciembre de 2012

Estimada Sra.:

Acuso recibo de la Certificación expedida en su calidad de Secretaria General de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, en la que se recoge el Acuerdo adoptado por unanimidad el pasado día 6 de octubre de 2012 por la Junta Directiva Extraordinaria, y en el que se expresa el profundo malestar ocasionado por la resolución de la Audiencia Provincial de Madrid que acordó el archivo de la causa penal incoada por el Juzgado de Instrucción nº 11 de Madrid con motivo del accidente aéreo del avión de Spanair acaecido el 20 de agosto de 2008, y por la intervención del Fiscal adscrito a dicho Juzgado.

Por la Fiscalía General del Estado se toma conocimiento del contenido de dicho acuerdo.

Aprovecho la ocasión para saludarla atentamente.

EL TENIENTE FISCAL DE LA SECRETARÍA TÉCNICA



Fdo. José Miguel de la Rosa Cortina

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DEL INTERIOR

2795 Orden INT/400/2013, de 28 de febrero, por la que se declaran de utilidad pública diversas asociaciones.

A iniciativa de las correspondientes asociaciones, podrán ser declaradas de utilidad pública aquellas que reúnan los requisitos establecidos en el artículo 32 de la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación.

En virtud de lo anterior, y previa instrucción de los oportunos expedientes, según establece el Real Decreto 1740/2003, de 19 de diciembre, sobre procedimientos relativos a asociaciones de utilidad pública, resuelvo:

Primero.

Declarar de utilidad pública las siguientes asociaciones inscritas en el Registro Nacional de Asociaciones del Ministerio del Interior:

| Denominación | N. Nat. |
|---|---------|
| Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 | 591440 |
| Asociación EOF Equipo de Orientación Familiar | 165240 |

Segundo.

Declarar de utilidad pública las siguientes asociaciones inscritas en los Registros de las Comunidades Autónomas:

| Denominación | CCAA | N.º Reg. CCAA |
|---|------------------------|---------------|
| Asociación de Familiares y/o Allegados de Personas con Enfermedad Mental el Timón. | Andalucía | 1668 |
| Asociación Comarcal de Afectados por el Cáncer de Villena. | Comunidad Valenciana | 6554 |
| Asociación Salamanca Acoge. | Castilla y León | 3022 |
| Asociación Adela Madrid. | Madrid | 28173 |
| Plataforma Socio-Sanitaria de las Pitiusas (P.S.P.). | Illes Balears | 4569 |
| Asociación Banco de Alimentos de Teruel. | Aragón | 152 |
| Asociación de Parkinson Provincia de Castellón. | Comunidad Valenciana | 2820 |
| Asociación Comarcal de Discapacitados Murgi. | Andalucía | 2844 |
| Asociación Síndrome de Down de Segovia. | Castilla y León | 1807 |
| Asociación Retina Asturias. | Principado de Asturias | 2923 |
| Asociación Valenciana de Ingeniería sin Fronteras. | Comunidad Valenciana | 5611 |
| Associació pel Suport i Ajuda en el Tractament del Càncer (SOLC). | Comunidd Valenciana | 6856 |
| Asociación de Familiares de Enfermos de Alzheimer y Otras Demencias de Vejer de la Frontera. | Andalucía | 6572 |
| Asociación de Familias de Niños con Cáncer de la Comunidad de Castilla - La Mancha (AFANION). | Castilla-La Mancha | 8217 |

Doc 9998
AN/499



APÉNDICE

NORMA OACI de Asistencia a las Víctimas y sus Familiares de un Accidente de Avión

Aprobado por el Consejo
Y publicado bajo su decisión

Primera Edición — 2013
Organización Internacional de Aviación Civil

PREÁMBULO

Un accidente de aviación es un acontecimiento inesperado y generalmente catastrófico. La preocupación por las personas que han experimentado sufrimientos y pérdidas como consecuencia de accidentes de aviación ha suscitado crecientes esfuerzos dentro de la industria aeronáutica por establecer los medios con los que atender rápidamente a las necesidades de las víctimas y de sus familiares.

En su 32º período de sesiones, celebrado en octubre de 1998, la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) examinó el asunto de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, siendo conscientes de que la política de la OACI debe dirigirse a garantizar que tanto ella como sus Estados contratantes examinan y atienden a las necesidades mentales, físicas y de bienestar individual de las víctimas de los accidentes de aviación, así como las de sus familiares. Tras los debates, la Resolución A32-7 de la Asamblea, entre otros:

- exhortó a los Estados contratantes a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares;
- instó a los Estados contratantes a estudiar, elaborar y aplicar rápidamente, en colaboración con la OACI y con otros Estados, reglamentos y programas para prestar dicho apoyo; y
- instó al Consejo de la OACI a elaborar textos en que se mencione la necesidad de que los Estados contratantes y sus transportistas aéreos instituyan reglamentos y programas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares.

La Resolución núm. 2 de la Conferencia internacional de derecho aeronáutico, celebrada en Montreal del 10 al 28 de mayo de 1999, reconoció las consecuencias trágicas que dimanan de los accidentes de aviación. La conferencia tuvo en cuenta la dramática situación de las víctimas de accidentes y sus familiares y prestó atención a sus necesidades inmediatas. En ese sentido, la conferencia instó a los transportistas aéreos a efectuar pagos anticipados, sin demora, atentos a las necesidades económicas inmediatas de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. La conferencia alentó también a los Estados

5. ANEXOS – DOCUMENTO DE POLÍTICA DE LA OACI DE ASISTENCIA A VÍCTIMAS Y FAMILIAS



partes en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, adoptado el 28 de mayo de 1999 en Montreal, a que adopten las medidas apropiadas en virtud de su legislación nacional para fomentar esas medidas por parte de los transportistas.

En 2001, respondiendo a la Resolución A32-7 de la Asamblea, la OACI publicó la *Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Circ. 285). En 2005 se incluyeron en el Anexo 9 — *Facilitación*, disposiciones para permitir la rápida entrada de los familiares de las víctimas de un accidente en el Estado en el que ocurrió dicho accidente.

Los programas de asistencia en apoyo de las víctimas de accidentes y de sus familiares exigen la cooperación en la planificación y la respuesta entre el explotador de servicios aéreos, el explotador de aeropuerto, el Estado del suceso, las organizaciones no gubernamentales y las compañías comerciales especializadas. Independientemente de la magnitud del accidente, las víctimas y sus familiares deberían recibir asistencia apropiada. Debido a las diferencias en cuanto a magnitud y circunstancias de los accidentes de aviación, variará considerablemente el grado de los recursos requeridos para prestar asistencia a los familiares. Por lo tanto, es necesario planificar esas actividades, para asegurar que en el caso de un grave accidente de aviación, la asistencia prestada a las víctimas y a sus familiares es adecuada y suficiente.

También debe facilitarse a las víctimas de accidentes y sus familiares en el momento oportuno la información sobre el avance de la investigación del accidente. Cabe destacar que una investigación de accidente de aviación, cuyo único objetivo es la prevención de accidentes e incidentes, es independiente de la prestación de asistencia a los familiares.

El objetivo de este documento es establecer las políticas de la OACI relativas a la prestación de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, y alentar a los Estados a incorporar estas políticas en la planificación, el desarrollo y la aplicación de sus leyes, reglamentos, políticas y procedimientos relacionados con la asistencia a los familiares.

En los documentos de la OACI indicados a continuación figuran textos de orientación y disposiciones para aplicación de estas políticas, así como información sobre las cuestiones relacionadas con la facilitación:

- *Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Circ. 285); y
- Anexo 9 de la OACI — *Facilitación*

SECCIÓN I.GENERALIDADES

1.1 La asistencia a los familiares es la prestación de servicios e información que atienden a las inquietudes y necesidades de las víctimas de accidentes de aviación y de sus familiares.

1.2 La determinación de la extensión de la familia y de quién tiene derecho a la asistencia es quizás el aspecto más difícil y más importante del proceso de planificación. El concepto de familia es diferente entre las distintas culturas y poblaciones. El enfoque de partida más prudente es mantener la definición amplia e integral, teniendo debidamente en cuenta las especificaciones actuales de los Estados en relación a las personas distintas de los miembros de la familia, que puedan ser responsables de los asuntos legales de una víctima fallecida.

1.3 La prestación de asistencia a los familiares exige la dedicación de recursos de diversa índole, incluyendo los que se refieren a:

- a) información sobre el suceso;
- b) respuesta de emergencia al accidente;
- c) coordinación del desplazamiento y alojamiento de las víctimas en un centro de asistencia a los familiares, así como la asistencia a los que no viajan;
- d) coordinación de una visita al lugar del accidente, cuando sea posible el acceso;
- e) apoyo a las necesidades financieras inmediatas;
- f) información sobre la localización y situación de las víctimas, y recuperación, identificación y disposición de los restos;
- g) información sobre la recuperación, tratamiento y devolución de los efectos personales;
- h) apoyo social, emocional y psicológico; y
- i) información sobre el avance de la investigación y sus objetivos.

5. ANEXOS – DOCUMENTO DE POLÍTICA DE LA OACI DE ASISTENCIA A VÍCTIMAS Y FAMILIAS



1.4 Es fundamental una coordinación adecuada para poder dar respuesta eficaz a corto y largo plazo a las necesidades de las víctimas y sus familiares. El Consejo insta encarecidamente a los Estados, explotadores de servicios aéreos, explotadores de aeropuertos y terceros a aplicar sin demora las políticas de la OACI que figuran en este documento respecto a la prestación de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

Nota 1.— La Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Circ 285) de la OACI ofrece información adicional y textos de orientación sobre la prestación de asistencia a los familiares.

Nota 2.— En este documento se utilizan los términos siguientes: accidente de aviación, autoridad de investigación de accidentes de aviación, explotador de servicios aéreos, explotador de aeropuerto, coordinador/organismo de coordinación, familia, proveedor de asistencia a los familiares, Estado del suceso, superviviente, y víctima. Las definiciones de estos términos figuran en el Apéndice A – Glosario de términos.

SECCIÓN II. POLÍTICA DE LA OACI

PREPARACIÓN DE LOS ESTADOS

2.1 Un accidente de aviación es un acontecimiento inesperado y generalmente catastrófico. El tamaño y el alcance de un accidente de aviación influirán en los tipos de ayuda familiar necesarios, así como en el volumen de recursos financieros, de personal y de equipo que se precisa para proporcionar una asistencia adecuada y suficiente. La magnitud de la respuesta asistencial a los familiares estará directamente relacionada con el número de personas afectadas.

2.2 La asistencia a los familiares puede necesitar legislación nacional, reglamentos y / o políticas con las que se garantice la disponibilidad en un tiempo breve de los recursos necesarios y del compromiso de prestación de asistencia. Se considera esencial la coordinación efectiva de las partes.

2.3 El Consejo recomienda que los Estados:

- a) reafirmen su compromiso de garantía de prestación de asistencia adecuada y suficiente a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares;
- b) establezcan leyes, reglamentos y / o políticas sobre planes de ayuda a los familiares mediante los que se garantice que los proveedores de asistencia a los familiares cuentan con los recursos financieros, de personal y de equipo necesarios, y que se dispone en breve de los sistemas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares de manera oportuna;
- c) se aseguren de que sus planes de asistencia a los familiares tienen en cuenta los siguientes factores: beneficiarios de la asistencia a los familiares; tipos de asistencia a los familiares que debe facilitarse; momento en que debe facilitarse dicha asistencia a los familiares; proveedores de asistencia a los familiares; revisión periódica y puesta en práctica del plan, y promulgación de la legislación, los

reglamentos y / o las políticas necesarias para implementar el plan;

d) establezcan las leyes, reglamentos y / o políticas necesarias para la coordinación y control efectivos de la labor de asistencia a los familiares;

e) exijan a los explotadores de aeropuerto que implementen planes de asistencia a los familiares, y se aseguren de que estos planes se ponen en práctica regularmente, se supervisan y se auditan según se precise;

f) exijan a los explotadores de aeropuerto que implementen planes de asistencia a los familiares, los cuales podrán formar parte de sus planes de emergencia en los aeropuertos, en coordinación con los explotadores de servicios aéreos, y se aseguren de que estos planes se ponen en práctica regularmente, se supervisan y se auditan según sea necesario; y

g) exijan a los explotadores de servicios aéreos que establezcan los acuerdos apropiados con los aeropuertos en los que operen, a fin de facilitar la prestación de la asistencia a los familiares que sea necesaria.

PLAN DE ASISTENCIA A LOS FAMILIARES

2.4 Para la prestación de asistencia a los familiares es fundamental contar con un plan detallado y bien meditado que se ponga en práctica periódicamente. La necesidad de proporcionar esa asistencia puede surgir con poca o ninguna antelación, lo que exige una respuesta inmediata, y puede conllevar un gran número de personas capacitadas, gastos significativos y recursos específicos

2.5 El Consejo recomienda que en un plan de asistencia a los familiares se consideren los factores siguientes:

a) beneficiarios de la asistencia a los familiares;

- b) tipos de asistencia a los familiares que hay que proporcionar;
- c) momento en que debe proporcionarse la asistencia a los familiares;
- d) proveedores de la asistencia a los familiares;
- e) revisión periódica y puesta en práctica del plan; y
- f) promulgación de la legislación, los reglamentos y / o las políticas necesarias para implementar el plan.

2.6 Los Estados deben contar con una planificación específica y con los recursos de otros Estados, explotadores de servicios aéreos, explotadores de aeropuerto, terceras partes (tales como los organismos asistenciales no gubernamentales y las empresas comerciales) y asociaciones de familiares. El Consejo recomienda que los Estados establezcan memorandos de acuerdo, arreglos y / o contratos con los departamentos, organismos, asociaciones, organizaciones y demás Estados que pudieran proporcionar apoyo para el desarrollo, elaboración y ejecución del plan.

DILIGENCIA DE LA ASISTENCIA A LOS FAMILIARES

2.7 Tras un accidente de aviación, la forma más inmediata de la información requerida es la confirmación de si la persona por quien se inquieta una familia estaba involucrada o no en el accidente. La capacidad de ofrecer tal información depende de la disponibilidad de un manifiesto de pasajeros exacto con el detalle suficiente para la confirmación fehaciente de la identidad de cada pasajero.

2.8 Algunos Estados tienen leyes y normas sobre privacidad que protegen la identidad de las víctimas de accidentes y sus familiares. En consecuencia, las demoras al facilitar los manifiestos de pasajeros pueden afectar negativamente a las autoridades responsables de la coordinación y la prestación de la asistencia a los familiares.

2.9 El Consejo recomienda que los Estados consideren la legislación, los reglamentos y / o las políticas que permitan a las entidades encargadas de prestar asistencia a los familiares tener acceso

a la información pertinente y adecuada para que puedan brindar una asistencia oportuna.

PROVEEDORES DE ASISTENCIA A LOS FAMILIARES

2.10 Hay cinco grupos principales que intervienen en la prestación de asistencia a los familiares:

- a) el gobierno del Estado del suceso y otros Estados que intervienen en éste;
- b) los explotadores de servicios aéreos;
- c) los explotadores de aeropuerto;
- d) las terceras partes (p. ej., los organismos asistenciales no gubernamentales y las empresas comerciales); y
- e) Las asociaciones de familiares, si procede.

Nota.— Cada grupo tiene diferentes recursos y responsabilidades en la labor de asistencia a los familiares. El trabajo de estos grupos debe estar sincronizado y bien coordinado a fin de ofrecer una respuesta eficaz de asistencia a los familiares.

2.11 El Consejo recomienda que los Estados, en el marco del proceso de coordinación establecido en sus planes de asistencia a los familiares, faciliten la cooperación entre los diferentes proveedores de esa asistencia.

GOBIERNO

ESTADO DEL SUCESO

2.12 En el Anexo 9 de la OACI, Capítulo 8, Sección I, *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*, figuran las normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a los temas de facilitación de asistencia a los familiares. La Sección I especifica que el Estado del suceso es el responsable de los SARPS. Otros Estados que intervengan en el suceso pueden también compartir estas responsabilidades.

2.13 El Consejo recomienda a los Estados que designen y especifiquen en sus reglamentos y / o políticas un coordinador / organismo de coordinación con el fin de asegurar que los diversos proveedores de asistencia a los familiares trabajan de manera eficiente y coordinada para proporcionar la asistencia más adecuada y oportuna posible. El coordinador / organismo de coordinación también puede ser el punto de contacto entre los familiares, los organismos gubernamentales y las organizaciones no gubernamentales.

Nota.— Cuando no se pueda determinar definitivamente que el lugar del accidente está en el territorio de un Estado, el Estado de matrícula debe ser el responsable de facilitar la asistencia familiar a las víctimas del accidente y sus familiares. Se espera que los Estados más cercanos al lugar de un accidente en aguas internacionales, proporcionen la asistencia a los familiares, al estar en condiciones de responder a las solicitudes del Estado de matrícula.

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN DE UN ACCIDENTE DE AVIACIÓN

2.14 El Consejo pone énfasis en que la investigación de un accidente de aviación a la que se refiere el Anexo 13 - *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, cuyo único objetivo es la prevención de accidentes e incidentes, y no la atribución de culpa o responsabilidad, es independiente de la prestación de asistencia a los familiares. Sin embargo, la autoridad de investigación de accidentes tiene la responsabilidad de facilitar información pertinente, oportuna y validada a los familiares y a los supervivientes de accidentes, en relación con la marcha de la investigación, siempre y cuando no ponga en peligro el objetivo de ésta.

2.15 Para asegurar la rapidez de la información validada a las víctimas de accidentes y sus familiares, el Consejo recomienda que la autoridad de investigación de accidentes, o cualquier otra autoridad competente, considere el nombramiento de una persona de enlace como punto focal para asegurar la comunicación eficaz con otros proveedores de asistencia a los familiares y coordinar las visitas al lugar del accidente por parte de los familiares y supervivientes, cuando sea necesario y cuando el acceso sea posible.

AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL

2.16 Por lo general, la autoridad de aviación civil se encarga de la reglamentación, certificación y supervisión en la industria de la aviación. En algunos Estados, la autoridad de aviación civil emite la reglamentación y / o las políticas que exigen a los explotadores de servicios aéreos y explotadores de aeropuerto que cuenten con planes de asistencia familiar.

2.17 El Consejo recomienda que las autoridades de aviación civil u otras autoridades competentes establezcan las leyes, reglamentos y / o políticas que exijan a los explotadores de servicios aéreos y a los explotadores de aeropuerto contar con planes de asistencia familiar y con los recursos para brindar asistencia oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. Estos planes deben ser supervisados, puestos en práctica y auditados, según sea necesario.

ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS

2.18 El explotador de servicios aéreos se encuentra en posición óptima para elaborar y mantener un manifiesto de pasajeros preciso, encaminado a facilitar la identificación de quienes puedan estar involucrados en un accidente de aviación. El explotador de servicios aéreos también se encuentra en posición óptima para informar a los familiares de las víctimas de accidentes, y para proporcionar un manifiesto de pasajeros a otras autoridades que intervengan en la prestación de asistencia a los familiares.

2.19 El Consejo recomienda que los Estados garanticen que los explotadores de servicios aéreos tienen planes de asistencia a los familiares que se revisan, ponen en práctica y actualizan periódicamente para poder brindar asistencia oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familias.

EXPLOTADOR DE AEROPUERTO

2.20 Como los aeropuertos suelen ser los lugares donde los familiares y amigos acuden para recibir la primera información sobre un accidente, los aeropuertos deben contar con planes para prestar asistencia a las víctimas de accidentes y sus familiares, poniendo énfasis en la atención y apoyo inmediatos tras un accidente. Estos planes se llevarán a cabo en coordinación con los explotadores de servicios aéreos a fin de armonizar la asistencia prestada. Con este fin, el Consejo reconoce que, tras un accidente, puede ser necesario que todos los aeropuertos asociados a la operación intervengan en la prestación de asistencia a los familiares, incluyendo el aeropuerto de salida, el aeropuerto de destino y los aeropuertos de alternativa.

2.21 El Consejo recomienda que los Estados garanticen que los explotadores de aeropuerto tienen planes de asistencia a los familiares que se revisan, ponen en práctica y actualizan periódicamente para poder brindar asistencia oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

TERCEROS

2.22 El Consejo recomienda que los Estados, explotadores de servicios aéreos y explotadores de aeropuerto, al elaborar los planes de asistencia a los familiares, tengan en cuenta la experiencia y los servicios de terceros, tales como:

- a) los organismos de asistencia, los cuales cuentan con amplia experiencia en el trato con los familiares y los supervivientes de desastres, y que a menudo son capaces de proporcionar servicios, tales como la asistencia en situaciones de crisis y el apoyo a los familiares de las víctimas de accidentes, y
- b) las empresas comerciales especializadas que pueden ayudar en la prestación de asistencia a los familiares, tal como el tratamiento de las llamadas de sus familiares, coordinando la asistencia familiar *in situ*, y encargándose de la identificación, custodia y devolución de los efectos personales.

ASOCIACIONES DE FAMILIARES

2.23 El Consejo reconoce que las asociaciones de familiares prestan asistencia a sus miembros en diversas formas y, que en algunos casos, han prestado asistencia a los familiares de las víctimas de otros accidentes de aviación. Las asociaciones de familiares pueden ofrecer una experiencia y conocimientos de primera mano únicos sobre la prestación de asistencia a los familiares, y pueden servir como interlocutores en el tratamiento de ciertas cuestiones de asistencia familiar.

2.24 El Consejo recomienda que los Estados, al elaborar sus planes de asistencia a los familiares, tengan en cuenta la experiencia y el apoyo que pueden proporcionar las asociaciones de familiares.

2.25 El Consejo recomienda además a los Estados que consideren la posibilidad de apoyar la creación de asociaciones de familiares, según sea necesario.

APÉNDICE A

GLOSARIO DE TÉRMINOS

A continuación figuran definiciones de los términos utilizados en este documento y en el contexto de la prestación de asistencia a las víctimas de los accidentes y sus familiares:

Accidente de aviación. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

- hallarse en la aeronave, o
- por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- por exposición directa al chorro de un reactor,

excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
- que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas

abolladuras o perforaciones), o por daños a álabes del rotor principal, álabes del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo) o

- c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Autoridad de investigación de accidentes de aviación. Institución, organismo o comisión gubernamental que tiene la responsabilidad principal de la investigación de los accidentes de aviación, con arreglo al Anexo 13.

Coordinador/Organismo de coordinación. Persona u organización que debe asegurar que los recursos y los organismos necesarios intervienen en la relación apropiada para proporcionar la información precisa y la asistencia óptima a las víctimas y a sus familiares.

Estado del suceso. Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

Explotador de aeropuerto. Persona, organismo o empresa que se dedica a la explotación de un aeropuerto.

Explotador de servicios aéreos. Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Proveedores de asistencia a los familiares. Entidades que desempeñan un papel en la prestación de asistencia familiar a las víctimas de accidentes y a sus familiares, tales como los ministerios y organismos del Estado donde ocurrió el accidente; el explotador de los servicios aéreos; los explotadores de aeropuerto; los terceros (tales como los organismos de asistencia no gubernamentales, las empresas comerciales), y las asociaciones de familiares.

Superviviente. Víctima que no resulta herida mortalmente como consecuencia del accidente de aviación.

Víctima. Ocupante de la aeronave, o cualquier persona fuera de ella, que involuntariamente interviene de forma directa en el accidente de aviación. Víctimas pueden ser la tripulación, los pasajeros de pago, los pasajeros que no pagan y terceras partes.

YO ACUSO , por Pilar Vera Palmés,

Acuso a todos los que permitieron que el Vuelo JK5022 no llegara a su destino. Que sembrara la muerte y la desolación en 172 familias que nunca podrán recuperar la paz. El sistema judicial español ha decidido que la manera más fácil de resolver un problema es no reconocer que lo tiene. 154 muertos y lesiones en 18 supervivientes, es la hiriente y trágica verdad tan solo para las familias que cada una de las horas de los días que han pasado desde hace 4 años lloran las ausencias de los que hemos perdido.

Acuso al sistema judicial español de dar la espalda a las víctimas. Los últimos tiempos han sido un cúmulo de despropósitos y decisiones que, lejos de dar paz a las familias, han conseguido hacerles más daño: niños de Córdoba, Marta del Castillo, Sandra, Jeremi, Sara... Por no mencionar al etarra moribundo que morirá en su cama rodeado de su familia, el mismo que no tuvo piedad cuando apretó el gatillo o dejó a un honesto ciudadano enterrado en vida durante más de 500 días. Acuso a la fiscalía jerarquizada, que está más preocupada en defender al poderoso que a las víctimas. El fiscal del Juzgado N° 11 asignado al caso, no ha impulsado nada que haya beneficiado a las víctimas, se ha limitado a “hablar” con el juez, con el abogado del estado y a ir en sus mismas direcciones: uno de ellos sobra. Lo hemos percibido, y ha actuado, como un enemigo más que como un defensor de los débiles. Oír las declaraciones del Fiscal E. Esteban, produce repugnancia moral y humana. Somos ciudadanos cuya inteligencia ofende tratando manipular la realidad otra vez.

Los 3 Ponentes de la Audiencia han sentado un peligroso antecedente: no saber lo que pasó el 20 de agosto de 2008 y negarse a investigarlo. Ensañarse con unos Autos en los que hacen un “sobresimiento libre”, ni siquiera provisional, demuestra que no han querido enterarse de la verdad porque en su mentalidad de jueces alejados de la realidad, no han querido entrar a fondo en la especialización que supone juzgar una tragedia aérea. Es más fácil consolidar la cultura de “echarle la culpa al muerto”, al más puro estilo de negar lo evidente: aquí ha habido una catástrofe aérea, no se ha aprendido nada ni por parte de la CIAIAC ni por parte de la injusticia que supone creer que esta tragedia se arregla con dinero. Maldigo a todos los que piensen que pueden repararnos siquiera una milésima parte del daño que nos han causado. Esto no es una cuestión de dinero sino de dignidad, la que no han tenido quienes se han permitido con su injusta decisión que se aclare por vía judicial esta catástrofe aérea, más que por la memoria de los fallecidos, por el beneficio del conjunto de la sociedad que utiliza el avión como medio de transporte.

Palabras de Pilar Vera. Estreno del documental en las Palmas de Gran Canaria.

Bienvenidos todos, gracias por estar aquí hoy...

¿Porqué éste documental?, será la única huella, como la del avión, que deje el trabajo que ha hecho la Asociación a favor de los pasajeros del Vuelo JK5022. Lo que van a ver, es la férrea voluntad que ha guiado nuestros pasos durante los últimos 3 años en busca de las causas que provocaron la mayor catástrofe aérea de los últimos 25 años en España. Hoy sabemos lo que ocurrió: porqué se estrelló el avión, porqué lo despacharon sin saber la avería que tenía, porqué no hubo más supervivientes, porqué las emergencias se retrasaron, y tantos otros porqués... Y el descubrirlo explica hasta que punto esa verdad ha sido enterrada por quiénes tenían la obligación de sacarla a la luz.

He liderado ésta Asociación en los 3 últimos años, he sacrificado a mi familia, amigos, tiempo, conocimientos y recursos al servicio de una Causa en la que creo firmemente. Leí en la Casa de Gandhi en Bombay: “Los sueños al principio parecen imposibles, después improbables y luego, cuando nos comprometemos se vuelven inevitables”.

Hoy quiero recordar a una persona especial en mi vida que falleció el día 11 de Diciembre pasado, el destino quiso que el Juez hiciera público el Auto de Cierre de la instrucción a la misma hora que lo despedíamos para siempre. Mi querido hermano MARIO, compañero infatigable de viajes, funcionario ejemplar del Ayuntamiento de Las Palmas y por encima de todo una persona BUENA. Me dijo antes de marcharse, víctima de una cruel enfermedad, que no me rindiera jamás, porque hasta cuando no tuviera fuerzas para seguir, nadie podría quitarme nunca el sueño de lograr justicia y verdad.

No sé donde estarás, pero sé el lugar que ocupas en mi corazón y en mi vida y quiero creer que hayas encontrado a nuestra sobrina

5. ANEXOS – PALABRAS DE LA PRESIDENTA. ESTRENO DOCUMENTAL EN LAS PALMAS G.C



Ana, ella fue el origen de esta desigual guerra, encontrar una explicación a su temprana muerte se extendió a todos los que la acompañaron en su último viaje.

No teman, éste documental no tiene una sola lágrima, ni tampoco nada que hiera sensibilidades: los restos del avión son los jirones que ha dejado tanto sufrimiento en nuestra alma, la huella que dejó al impactar contra el suelo, está grabada a fuego en nuestro corazón y el relé y el cableado, es la maraña judicial en la que hemos estado y seguimos inmersos: llevaremos la causa fuera de España, para obtener la paz que otorga la justicia y que aquí nos han negado.

Como Presidenta de la AVJK5022 no estoy aquí para hacer lo que quiero ni lo que me gusta, sino lo que debo: cambiar las estructuras de la seguridad en el transporte aéreo en España, exige espolear las conciencias de los que pueden hacerlo porque tienen en sus manos la gestión, legislación y ejecución de las normas que lo rigen, como homenaje eterno a las 172 Personas del Vuelo JK5022.

Ha sido muy difícil resumir en 75 minutos, las investigaciones, las entrevistas, los recursos, etc..., agradezco nuevamente la profesionalidad de la Productora El Torreón de Sol y a la Directora, ya tuve oportunidad de hacerlo en su presencia en Madrid.

Agradecer al Rectorado y Gerencia de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria el que nos haya acogido aquí esta noche, no fue fácil encontrar un lugar.

Sin la colaboración de la RTelevisión Canaria probablemente hubiéramos tardado mucho más en lograrlo, por eso, nuestro agradecimiento a su Director General, Guillermo García, a Angel Báez, Jefe de Programación y Contenidos y a todos y cada uno de los que han intervenido para que éste Documental se hiciera realidad.

Quedará para la historia la “Cadena de Errores” que propiciaron nuestra tragedia, contada por las víctimas y afectados, junto a profesionales independientes que confirman sus investigaciones y opinan sobre la credibilidad que se ha forjado la Asociación en este tiempo. Ante el incomprensible archivo de la causa penal por parte de la Justicia Española, esta obra explicará lo que ocurrió el 20 de Agosto de 2008, para sonrojo de todos los que contribuyeron a que no se celebrara el Juicio Oral que nos hubiera permitido probar la cadena de errores que se dieron ese día para que murieran 154 personas y se produjeran lesiones y secuelas en otras 18 que representan la esperanza de la vida ante tanta muerte inútil.

Confío en que lo que van a ver les explique lo que ocurrió, pero también les emocione y les haga sentir lo duro que ha sido para nosotros enfrentarnos en flagrante régimen de desigualdad a infinitos recursos de las multinacionales que finalmente han ganado esta desequilibrada batalla: lo hemos intentado por encima de nuestras posibilidades porque sinceramente, creímos que podíamos hacer posible el sueño de lograr justicia y verdad.

Quiero recordar por último el anagrama de la NTSB (Agencia de Investigación Norteamericana) que dice: EXTRAEMOS DE LA TRAGEDIA EL CONOCIMIENTO PARA SEGURIDAD DE TODOS, es lo que ha hecho ésta Asociación en España frente a la desidia de los que están obligados a hacerlo y persisten en su cultura reactiva de “echar la culpa al muerto”, en lugar de prevenir los accidentes aéreos corrigiendo las causas que los producen, a partir de investigaciones serias y eficaces.

Animo a todos los presentes a que recuerden que **AQUEL PUEBLO QUE OLVIDA SU HISTORIA, PUEDE VOLVER A REPETIRLA...** El JK5022 ya está en la historia de España y de Canarias en particular, hagamos lo imposible porque nunca más vuelva a repetirse nuestra tragedia..

Muchas gracias a todos...

5. ANEXOS – CARTA PARA EL PTE. DE LA COMISIÓN DE FOMENTO

Madrid, 31 de Octubre de 2012.

ILTMO. SR. D. CELSO DELGADO
DIPUTADO PARTIDO POPULAR
PRESIDENTE COMISION FOMENTO
CONGRESO DIPUTADOS
MADRID/

ASUNTO: PROYECCION DOCUMENTAL “JK5022:UNA CADENA DE ERRORES”

Sr. Presidente:

Como conoce, ya que le enviamos una invitación para asistir, a usted como Presidente y a TODOS los miembros de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, el pasado día 18 de Octubre se preestrenó en Madrid para la Prensa y público, el Documental promovido por la AVJK5022 titulado **JK5022: UNA CADENA DE ERRORES**, a la que asistieron únicamente 2 Diputados.

Teniendo en cuenta que es el primer documental que se hace por víctimas de la aviación comercial sobre la mayor catástrofe aérea de los últimos 25 años en España, que nada ha cambiado prácticamente dentro del sistema que lo propició, que los testimonios no sólo son de las familias afectadas sino de profesionales del transporte aéreo, que además narra las investigaciones llevadas a cabo por la AVJK5022 no sólo en sede judicial sino fuera de ella, consideramos desde la Asociación esencial que sea conocido por el poder legislativo y en concreto por los Sres. Diputados que tienen en sus manos promover las modificaciones que sean necesarias para evitar que NUNCA MAS vuelva a ocurrir una tragedia aérea evitable, como fue la del Vuelo Jk5022, le solicito:

1º) Que traslade a la Presidencia del Congreso de los Diputados o en su defecto a la Mesa de Portavoces de todos los Grupos Políticos representados, el ofrecimiento/petición de ésta Asociación de proyectar el citado documental en sede parlamentaria en la fecha escogida por la apretada Agenda de SS, o en su defecto, se nos indicara si debemos tramitar directamente ésta petición a través del Gabinete del Presidente del Congreso. (Este documental se proyectará en el Parlamento Europeo en fecha a determinar).

2º) Se trasladara igualmente a los Portavoces de la Comisión de Fomento, para que fuera visionada por los miembros de dicha Comisión en fecha a concretar, pero en todo caso, antes de que finalice el presente año.

Como todo es posible, si por cualquier causa, decidieran no atender esta petición, le quedaría muy reconocida si la respuesta fuera escrita.

Con mi agradecimiento por su atención, quedo a la espera de sus noticias, con un cordial saludo,

Runaway – Oddas.
Runaway (Kayne West / EE.UU. / 2010 / 34.)
Oddas: (Animal Collective y Danny Perez /
2010 / 53 / EEUU)
> Jueves 18 de abril. Entrada libre

ESTRENOS ABRIL

Amibassadoreri
Meds Brügger / 93 / 2012 / Dinamarca
Un extraño, enigmático y decadente diplomático blanco llega a África Central. Recientemente ha comprado el puesto de embajador y asegura que es un adinerado empresario de ideales filantrópicos que encabeza una misión diplomática.
> Del jueves 4 al viernes 26 de abril. Entrada: 3,5€

Enrik Bakija bairi (La casa Enrik Bakija)
Enrik Alegria / 83 / 2012 / España
Una película vanguardista de Man Ray llamada Enrik Bakija (en euskera "Déjame en paz") desata la historia de una búsqueda. La casa donde se rodó en 1920 cerca de Biarritz tuvo ese peculiar nombre y el autor decide emprender un camino a pie hacia su localización.
> Del jueves 11 al viernes 26 de abril. Entrada: 3,5€

Los ilusos
Jonás Trueba / 93 / 2013 / España
Una película sobre el deseo de hacer cine, o sobre lo que hacen algunos cineastas cuando no hacen cine.
> Del sábado 13 al martes 30 de abril. Entrada: 3,5€

Mariposas en el hierro
Bertha Gatzelmendi / 61 / 2012 / España
Las voces de mujeres que apuestan con determinación por la paz en Euzkadi, junto a otras que ya han marcado senda en otras latitudes.
> Del jueves 18 de abril al viernes 17 de mayo. Entrada: 3,5€

West Of Memphis
Amy Berg / 147 / 2012 / EEUU
Producido por Peter Jackson, sigue los acontecimientos que rodearon el caso de los West Memphis Three.
> Del jueves 25 de abril al viernes 24 de mayo. Entr. ind. 3,5€

Jordi Dauder, la revaluació pendient
Antoni Verdagué / 90 / 2012 / España

Las Noches TCM/EI canal TCM programa el primer miércoles de cada mes una sesión dedicada al cine documental de temática cinematográfica.
Calmir, cuadernos de cine El segundo miércoles de cada mes, largometrajes indispensables, programados por Carmín Cuadernos de Cine.

Ciclo Docma La asociación de cine documental de Madrid DOCMA programa el tercer miércoles de cada mes películas con amplio recorrido por festivales de prestigio que, paradójicamente, no han tenido oportunidad de distribución.
TVE – Somos documental El último miércoles de cada mes, TVE preestrena un documental de producción propia que se emitirá posteriormente en La 2.

PANTALLA LIBRE

Entrada
La Sala B de Cineteca es un espacio abierto a los creadores que pueden enviar una propuesta de programación junto a un DVD a: Cineteca. Espacio Pantalla Libre. Paseo de la Chopera, 14. Madrid 28045. Entrada libre.

Próximamente:
Family Plan Elena Alzola Reinoso / 39 / 2012 + La cripa de los condenados Jesús Franco / 75 / 2012
> 3 de abril
El honor de las injurias Carlos García Alx. / 88 / 2007
> 10 de abril
JK5022 una cadena de errores Ione Hernández / 75 / 2012
> 17 de abril
La amenaza del video Nacho Fiol / 43 / 1995 + Pretty Woman y otras historias Pablo Marte / 64 / 2012
> 1 de mayo
La princesa de África (Juan Laguna / 80 / 2008)
> 15 de mayo
Arribes: el resto es barrullo Zev Robinson / 75 / 2012
> 22 de mayo
Ecologistas en acción Varios directores
> 5 de junio
Impresiones sobre la teoría de la juventud Ruben G y Mario S. / 43 / 2012 + Torre Agnes Pe Tomas / 57 / 2012
> 12 de junio

ABRIL – JUNIO 2013

Declarada de Utilidad Pública con fecha 5 de Marzo de 2013 con el Nº 591.440

5. ANEXOS – ARTICULO DE PILAR VERA “DE AQUELLOS BARROS, ESTOS LODOS”

De aquellos barro, estos lodos

El próximo Lunes día 27, la AVJK5022 se enfrentará a un juicio en el que aparece como demandada por un Abogado que reclama su minuta por un informe sobre “asesoramiento con los despachos americanos” que nunca recibió ni se le encargó, motivo por el que no se le paga.

Remontándonos a los meses siguientes al 20 de Agosto de 2008, fecha de la mayor catástrofe aérea de los últimos 25 años en España: 154 fallecidos (la mayoría canarios) y 18 supervivientes, las noticias en los medios de comunicación era el acoso a las familias por parte de despachos americanos que utilizaron todo tipo de vías: reuniones, ruedas de prensa, presiones telefónicas, etc. para conseguir clientes entre personas rotas de dolor y sin saber a lo que se enfrentaban, contando con la ayuda de profesionales que se prestaron a ello y que utilizaron todo tipo de estrategias para captarlos. En el caso de mi familia, se encontraron todas las puertas a las que tocaron, cerradas a cal y canto, ése no era nuestro camino y el tiempo transcurrido acabó por darnos la razón. La AVJK5022 nació con mucha voluntad pero con muy pocos recursos para llevar adelante los objetivos que tenían sus Estatutos, entre los cuales se imponía como primero de ellos en aquellas fechas, depurar responsabilidades. Fue fácil caer en la trampa de todos cuantos se acercaron con las más diversas proposiciones, ninguno de los que estuvieron responsable desde su constitución hasta Octubre de 2009, en el que entré a formar parte de la Asociación, pensaron que esa confianza iba a resultar tan cara con el tiempo.

Si hay algo que nos unió entonces y lo sigue haciendo ahora en la Asociación, es la firme determinación de 1) Saber lo que pasó y 2) Evitar que vuelva a ocurrir. Esta tragedia la llevamos en el alma porque nos enfrentamos cada día que ha pasado desde aquella fatídica fecha a las ausencias de los que no están. Ni ésta es mi Asociación aunque le haya dedicado mi vida desde Abril de 2010 en que fui elegida Presidenta hasta la actualidad, ni hay durísimas divisiones porque hubieran salido a la luz, ni tampoco se han pagado desembolsos millonarios al Catedrático de Derecho Penal que ha encarnado la Acusación Popular de la AVJK5022 en el Juzgado N° 11 de Madrid simplemente porque no tenemos para afrontarlo, ni tampoco es cierto que el letrado que interpuso un pleito en Barcelona lo haya sido de la Asociación, sólo a nivel particular de algunos de sus socios, ni mucho menos que eso fuera la causa del archivo en Estados Unidos porque éste se produjo por “FNC” el 22.3.2011, mucho antes de que se haya tomado decisión alguna por el citado Juzgado que próximamente celebrará ese juicio.

De aquellos barro llegaron estos lodos, coletazos de la sinrazón inhumana de creer que todos somos iguales ante la ley, ni muchos menos. La AVJK5022 sólo quería y luchó por un Juicio, el que propuso el titular del Juzgado N° 11 de Madrid y que la Audiencia cercenó con su archivo, allí se hubieran lavado los trapos sucios que probablemente se esconden bajo las alfombras de los confortables despachos en los que se toman decisiones no acertadas... vamos a dejarlo ahí.

El balance del trabajo realizado por la AVJK5022 a esta fecha es alentador, su consideración de “utilidad pública” del pasado 5.3.2013 demuestra hasta qué punto ha llevado su generosidad de trabajar a favor de la sociedad que utiliza el avión como medio de transporte, algo a los que los canarios no somos ajenos. A quienes ponen precio a la vida de los demás ni siquiera les deseo que pasen por nuestro calvario, sólo que piensen cuánto valen sus hijos, padres, hermanos, nietos, etc. Para nosotros es una maldición adicional al sufrimiento que padecemos que nos insinúen siquiera que esta catástrofe se arregla con “eso”.

La Justicia y la Verdad se ponen de acuerdo

Se va a cumplir el 5º Aniversario de la Tragedia de Spanair del 20.8.2008: en ese Vuelo JK5022 iban 172 personas: entre pasajeros y tripulantes, la mayoría originarios o residentes en Gran Canaria. Las familias de gran número de ellos optamos por dedicar nuestros conocimientos, tiempo y energía a que esta catástrofe que recayó en nuestras vidas de forma tan violenta, ni quedara impune ni se olvidara. Así nos hemos pasado todo este tiempo, luchando contra el imposible de lograr justicia y verdad, palabras que simbolizan nuestra reconciliación con el sistema que permitió que ese Vuelo nunca llegara a su destino. En este cruel y doloroso camino, cada día que ha transcurrido desde entonces nos ha puesto a prueba como seres humanos, tanto por la ausencia de los que no están como por lo duro que es enfrentarse en flagrante régimen de desigualdad a todos los que disponen de infinitos recursos para que una Catástrofe Aérea como la del Vuelo JK5022 pase al anonimato sin ningún responsable, cuando la realidad, es muy diferente.

Estamos viendo en estos años como la labor del Fiscal es básica en los casos que atiende y que confunden al ciudadano: desde evitar que la regia imputada acuda a declarar, a oponerse a las decisiones del juez en casos de evidente corrupción, pasando por omisiones clamorosas como en el caso del Vuelo JK5022 que desde la Asociación denunciarnos en cuantas ocasiones tuvimos oportunidad. Luchamos y lo seguimos haciendo por un Juicio en el que pudiera brillar la verdad que hoy conocemos: las causas por las que el MD-82 “Sunbreze” no pudo despegar y en consecuencia estrellarse en la pista 36-L del Aeropuerto de Barajas, pero la Audiencia en escasos meses cercenó esa posibilidad, privando a las familias afectadas de obtener la paz que da la verdad y la justicia.

Sin embargo, la AVJK5022 ha tenido que acudir al Juzgado como demandada por impago de una Minuta de Honorarios de 7.800 Euros de un Informe que ni se le encargó ni se le entregó y del que sólo tuvo conocimiento cuando se le trasladó la demanda, de la que ha sido absuelta hace unos días. También hubo de acudir a otro Juzgado para declarar por una querrela que finalmente se archivó en la que se le pedían 150.000 Euros. Además de defenderse de otra Minuta de Honorarios por 245.000 Euros que continua tramitándose. Las 3 por un Abogado que se acercó a la Asociación dispuesto a “ayudar” y de la mano del marido de una de sus fundadoras. Estoy convencida que si a los responsables que la Asociación tenía entonces, les llega a decir que sus servicios se aproximaban a esas cifras, seguro que ni le hubieran permitido que les representara, simplemente porque no tenían recursos para afrontar esos pagos.

“Extraer de la tragedia el conocimiento para seguridad de todos”, es el lema de la NTSB norteamericana (Agencia Nacional de Transporte) que la AVJK5022 ha hecho propio: sacaremos de estos tristes episodios judiciales el conocimiento para evitar que otros en el futuro puedan ser nuevamente víctimas por creer que esa “ayuda inicial” no se va a convertir con el paso del tiempo en una trampa que avergüenza y abochorna la memoria y el recuerdo de los fallecidos: nunca debió la AVJK5022 ir a los Juzgados por estos lamentables hechos.

Cuando la justicia y la verdad se ponen de acuerdo, el resultado no puede ser otro que la paz que necesitamos para poder seguir conviviendo con la tragedia que no nos abandonará jamás a las víctimas, supervivientes y afectados del Vuelo JK5022.

Propósitos de la RED EUROPEA

La Red persigue los siguientes objetivos de ámbito internacional en nombre de cualquier víctima de una catástrofe que ocurra en un país europeo y de cualquier ciudadano europeo que sea víctima de una catástrofe que surjan en el resto del mundo:

- (a) Crear un grupo de apoyo mutuo para las víctimas europeas de desastres, en particular, mediante el asesoramiento de los miembros sobre sus derechos y facilitando el intercambio de experiencias e información.
- (b) Crear solidaridad hacia las víctimas de catástrofes en Europa, en particular mediante el desarrollo de servicios de alta calidad y de apoyo eficaz para las víctimas del desastre en toda Europa;
- (c) Representar los intereses colectivos de las víctimas de los desastres, frente a sus consecuencias, en las instituciones europeas, entre ellas la Comisión Europea, el Parlamento Europeo, el Consejo de Europa, así como cualquier organización internacional o de una empresa.
- (d) Asegurar el acceso a la justicia de calidad para las víctimas en todos los países europeos.
- (e) Promover una compensación justa y equitativa por todos los daños a las víctimas de toda Europa, con independencia de su nacionalidad o del país de ocurrencia del desastre, sea transaccional o judicial.
- (f) Contribuir a la búsqueda de las causas de un desastre y que se tomen todas las consecuencias en cuenta y se aprenda a través de ellas, en particular con respecto a la seguridad colectiva.
- (g) Ayudar en cualquier acción o debate sobre la mejora de la prevención de riesgos y seguridad.
- (h) Promover, apoyar, suscitar y desarrollar la creación de estructuras nacionales para las víctimas del desastre.

NOTA DE PRENSA “ACTION DAY”

La AVJK5022, ante la propuesta de la Ley que pretende llevar a cabo la Agencia Europea de Seguridad Aérea sobre los tiempos de trabajo y descanso de las tripulaciones aéreas, que permitiría que un Piloto pueda aterrizar un avión tras 22 horas de actividad, cuando estudios científicos solicitados por la propia Agencia Europea, demuestran las terribles consecuencias que supone la fatiga en la seguridad aérea, expresa su más absoluto rechazo a ese peligroso intento de deteriorar aún más las condiciones actuales de la seguridad aérea y reitera con ello su firme compromiso para que nunca más vuelva a repetirse una tragedia como la que ha afectado para siempre la vida de las 172 familias del Vuelo JK5022.

Asimismo expresa su apoyo al Día de Acción convocado por los pilotos españoles, que tendrá lugar el próximo día 22 en el Aeropuerto de Barajas, en el mismo sentido.

Madrid, 18 de Enero de 2013.

5. ANEXOS – COMUNICACIÓN DEL COLEGIO OFICIAL DE PILOTOS (COPAC)



ASOCIACION DE AFECTADOS DEL VUELO JK5022
Dña. Pilar Vera
Presidenta
Calle Pedro Medrano Nº 6,
28029 - Madrid

Madrid, 20 de Noviembre de 2012

Estimada Pilar:

Tengo la satisfacción de comunicarte que el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC), en su Junta de Gobierno celebrada el pasado 12 de noviembre, ha decidido nombrarte Colegiada de Honor como reconocimiento a tu labor a nivel nacional e internacional en favor de la seguridad aérea y la prevención de accidentes, así como el reconocimiento a las víctimas de accidentes aéreos.

El COPAC quiere de esta manera agradecer y reconocer tu esfuerzo, compromiso y valentía y tu apoyo a la profesión de piloto y a esta Institución.

El próximo 10 de diciembre, Día de Ntra. Sra. de Loreto, Patrona de la Aviación, celebraremos un sencillo acto en el que te haremos entrega de este reconocimiento. Hasta entonces, estamos a tu disposición para cualquier comentario que consideres oportuno.

Sin otro particular, recibe un cordial saludo,

Luis Lacasa Heydt
Decano del COPAC





ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ PARLAMENTO EUROPEO EVROPSKÝ PARLAMENT EUROPA-PARLAMENTET
EUROPAISCHES PARLAMENT EUROOPA PARLAMENT ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ EUROPEAN PARLIAMENT
PARLEMENT EUROPEEN PARLAIMINT NA HEORPA PARLAMENTO EUROPEO EIROPAS PARLAMENTS
EUROPOS PARLAMENTAS EUROPAI PARLAMENT IL-PARLAMENT EWROPEW EUROPEES PARLEMENT
PARLAMENT EUROPEJSKI PARLAMENTO EUROPEU PARLAMENTUL EUROPEAN
EVROPSKY PARLAMENT EVROPSKI PARLAMENT EUROOPAN PARLAMENTTI EUROOPARLAMENTET

Commissione per le petizioni
La Presidente

Bruselas,
IT/mjd[IPOL-COM-PETI D(2012)48477]

Sra. Da. M. Pilar Vera Palmes
C/ Pedro Medrano 6
28029 Madrid
ESPAÑA

319061 12.11.2012

Asunto: Petición 0635/2012 (indíquese esta referencia en toda la correspondencia)

Muy señora mía,

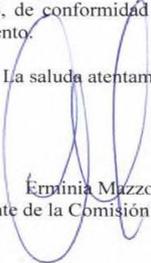
La Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo ha recibido su petición en la cual nos solicitaba la revisión del informe oficial relativo al accidente de la compañía Spanair el 20 de Agosto de 2008 en el aeropuerto de Barajas, Madrid.

Los miembros de la Comisión han examinado detenidamente su petición, con el fin de establecer si la cuestión que plantea incide en el ámbito de actividades de la Unión Europea para las que somos competentes. Lamentablemente, debo informarle de que no es éste el caso de su petición.

El Parlamento Europeo no puede intervenir en las investigaciones realizadas por autoridades competentes de los Estados Miembros, o en las causas penales pendientes o archivadas por los tribunales nacionales. Por esta razón, no somos competentes para realizar una revisión de dicho informe o para obligar a ello a las autoridades españolas. Los peticionarios deberán solicitar la revisión del informe a través de las vías jurídicas disponibles en el Estado Miembro.

Por consiguiente, lamento comunicarle que debo proceder al archivo de su petición sin poder emprender acción alguna al respecto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 201, apartado 8, de nuestro Reglamento.

La saluda atentamente,


Erminia Mazzoni
Presidente de la Comisión de Peticiones

Asociación de Afectados del Vuelo
JK5022



www.avjk5022.com



www.facebook.com/avjk5022



www.twitter.com/avjk5022



www.youtube.com/avjk5022