

2015

# Memoria informativa de actividades



# ÍNDICE

I. PRESENTACIÓN .....	3
1.1 Palabras de la Presidenta .....	4
1.2 Composición y Órganos Rectores.....	7
2. OBJETIVOS .....	9
2.1 Ámbito judicial.....	10
2.2 Ámbito jurídico .....	11
2.3 Ámbito social.....	11
3. INFORME DE ACTIVIDADES.....	13
3.1 Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias .....	14
3.1.1. Política de asistencia a víctimas y familias de la OACI: doc. 9998-doc. 9973.....	14
3.1.2. Constitución FIVA AF el 21 de julio de 2015 en Madrid .....	15
3.1.3. Reconocimiento oficial por la OACI - Septiembre 2015 .....	16
3.2 Segunda Conferencia Alto Nivel de OACI: Jornada Paralela Asistencia a Víctimas.....	18
3.3 Medalla de Oro de la Ciudad de Las Palmas a la AVJK5022.....	19
3.4 Mociones de reconocimiento a la AVJK5022 por FECAM/Instituciones canarias. ....	20
3.5 Acuerdo entre la AVJK5022 y partidos políticos .....	22
3.5.1 Entrevistas con los partidos políticos.....	23
3.5.2. Comisión Parlamentaria Vuelo JK5022 de Spanair Congreso Diputados.....	25
3.5.3. Consejo Nacional de Seguridad de Investigación y Prevención de Accidentes Aéreos .....	27
3.6 Demanda ante el Tribunal de Derechos Humanos de Estrasburgo .....	27
3.7 Ley Orgánica Estatuto de las Víctimas del Delito .....	28
3.8 Otros accidentes aéreos .....	29
3.9 Otras actividades .....	30
3.9.1. Conferencia Internacional Seguridad Aérea y Dº Pasajeros- Milán.....	30
3.9.2. XLI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial – Madrid .....	31
3.9.3. 20º Aniversario de la FENVAC – París .....	32
3.9.4. II Jornada Junta Investigación Accidentes de Aviación Civil Argentina .....	34
3.9.5. TedxMadrid: Sábado 12 de Septiembre de 2015 .....	36
3.9.6. Visita Institucional Presidenta Comunidad de Madrid .....	37
3.9.7. Entrevistas Institucionales .....	38
3.9.8. Documental Ser Piloto - COPAC .....	39
3.9.9. Documental Frankenstein 04115 - .....	40
3.9.10. Medalla de la Dignidad a la AVJK5022.....	40
3.9.11. Nueva Web de la AVJK5022.....	41
3.10. Cuestiones pendientes.....	41
3.11. Agradecimientos.....	43

# MEMORIA DE ACTIVIDADES 2014

4. CONCLUSIONES .....	45
5. ANEXOS.....	47
Modelo acuerdo firmado con los partidos políticos.....	48
Página 18 Informe A032/2008 de la CIAIAC.....	50
Texto de la Moción Apoyo FECAM/Instituciones Canarias.....	51
Programa XLI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial.....	54
Conferencia Internacional Seguridad Aérea y Derecho de los Pasajeros-Milán.....	55
Notificación del Tribunal de Derechos Humanos de Estrasburgo.....	56
Proposición No de Ley del Parlamento de Canarias.....	57
Proposición No de Ley de la Asamblea de Madrid.....	59
Notas de prensa AVJK5022 .....	65
La Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias .....	65
Sentencia 15 julio 2015 – Mapfre condenada a pagar intereses de demora .....	66
La AVJK5022 culmina con éxito su trabajo en la “OACI”.....	68
Aprobación de L.O. - Estatuto de la Víctima del Delito .....	70
Accidente Vuelo Germanwings en los Alpes Franceses .....	71
HLSC-2015-Jornada Víctimas en OACI-5.2.2015 .....	72
Ante las demandas Abogado.....	73
Artículos opinión en Prensa, Revistas y Medios Digitales.....	75
20 años de la FENVAC francesa.....	75
La AVJK5022: origen, objetivos, actividades .....	77
Las emergencias en las grandes tragedias.....	79
Las víctimas ante la comunidad internacional en OACI.....	81
Contribuciones del proceso de investigación a la gestión de la seguridad .....	83
La sociedad civil, la justicia y la tragedia del JK5022.....	87
Discursos Presidenta .....	88
Ayuntamiento de Ingenio - Pleno extraordinario – 18 septiembre 2014 .....	88
Discurso en OACI: Jornada paralela sobre Asistencia a Víctimas .....	92
Ponencia TED*Madrid .....	97
Medalla de la Dignidad a la AVJK5022 .....	103

*Memoria de Actividades 2014/2015*



---

# I. PRESENTACIÓN

### I.1. Palabras de la Presidenta.

---

La consideración de “utilidad pública” otorgada a la AVJK5022 el 5 de Marzo de 2013 nos obliga a cumplir una serie de requisitos que van desde la aprobación de las cuentas anuales por el Ministerio del Interior-Registro de Asociaciones hasta la confección de una Memoria de Actividades de año completo: es decir de Enero a Diciembre, que se presentará junto con el dossier económico de la Asociación para su aprobación o reparo por dicho Organismo.

En consecuencia, esta Memoria de Actividades abarca desde Julio de 2014 fecha en la que se hizo la última a Diciembre de 2015 y en lo sucesivo se hará tal y como se ha descrito más arriba, por año completo.

En estos 17 meses que han transcurrido desde la presentación de la última Memoria, como Presidenta de la AVJK5022 he seguido con el incesante trabajo tanto dentro como fuera de España para lograr el cumplimiento de sus objetivos, centrados en asistencia y protección a las víctimas y familias, depuración de responsabilidades, investigación y prevención de accidentes, constitución de una Federación de Asociaciones de Víctimas a nivel internacional, derechos de los pasajeros, cumplimiento de las Pólizas de Seguro contratadas por las Compañías. Aéreas en caso de siniestro y en general por la seguridad de la aviación comercial y el transporte aéreo.

Se conmemoró el 7º Aniversario tanto en Las Palmas de Gran Canaria como en Madrid y se han ido sucediendo las diversas Sentencias en el ámbito judicial interpuestas por las familias que en modo alguno colman las esperanzas puestas en una “justicia justa” que, desde que ocurrió esta tragedia se puso de espaldas para que no pudiéramos verle la cara y en consecuencia, esquivar nuestras aspiraciones de que

se cumplieran la normativa europea e internacional respecto a los derechos de los pasajeros del Vuelo JK5022.

Ya decía en la Memoria Anterior que era inaudito que una catástrofe aérea como hecho infrecuente y singular estuviera asignada su investigación y depuración de responsabilidades a la jurisdicción judicial ordinaria, cuando en otros países de nuestro entorno, se asignan a Tribunales especiales y la muestra más cercana es la de Francia con su Tribunal de Marsella para sucesos extraordinarios con víctimas múltiples.

Se han conseguido hitos difícilmente imaginables cuando asumí la Presidencia en Mayo de 2010, entre otros, lograr que en España impere la misma legislación que en Estados Unidos respecto al período de luto que debe ser respetado por los profesionales frente a las familias y víctimas de un accidente aéreo o gran tragedia.

La constitución en Madrid de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias por 3 Asociaciones Fundadoras: España-AVJK5022, Alemania-HIOP-447 y Pakistán-AirBlue-202 y cuya Presidencia ostento en continuidad con el desempeño provisional que venía haciendo del ACVFG que desaparece para dar paso a esta Federación.

La aprobación por la OACI del Documento de Política de Asistencia a Familias y Víctimas como parte del Anexo 9 de su reglamentación, así como su inclusión en el Plan de Auditorías USOAP de dicho Organismo y que la Secretaria General pregunte a sus 191 Países asociados por su implementación a nivel interno.

Pero hay mucho trabajo por hacer y la AVJK5022 seguirá esforzándose para que los accidentes aéreos se investiguen en los Juzgados Centrales de Instrucción de la Audiencia Nacional, para que se cree

## I. PRESENTACIÓN

en España un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes de conformidad con el Estudio-Informe que realicé y presenté a Organismos Públicos y Privados, Partidos Políticos, Instituciones públicas y privados, Colectivos Profesionales, etc..., durante los años 2014-2015 y seguiremos en este 2016 y siguientes hasta conseguirlo.

Asimismo la AVJK5022 pidió a los partidos políticos la creación de una Comisión de Investigación Parlamentaria en el Congreso de los Diputados que depure las responsabilidades derivadas de la Tragedia del Vuelo JK5022, creemos honestamente que las hay y que deben revelarse a la sociedad, porque ello contribuirá a corregir las causas que la provocaron en el sistema de la aviación civil española.

Al cierre de esta Memoria, nos llega la triste y demoledora noticia de que el Tribunal de Derechos Humanos de Estrasburgo en quién tantas esperanzas habíamos depositado, nos envía la comunicación **que figura en la página 56 de esta Memoria** por la que inadmite nuestra Demanda contra el Estado Español. Lo doloroso es que esa comunicación ni siquiera entra en las cuestiones de fondo de nuestra demanda sino que es una plantilla que envían de modo general para cualquier caso. Fatal incongruencia de un Tribunal cuyo único cometido es analizar aquellas cuestiones que le plantean los ciudadanos europeos de cualquier país de la UE que se vea afectado por una falta de “tutela judicial efectiva” como es nuestro caso.

Ello no impedirá que la AVJK5022 siga luchando por reabrir la causa penal acudiendo a cuantas vías sean necesarias para lograrlo. Esta gran catástrofe no puede ni quedar impune ni olvidarse porque estaríamos siendo cómplices de aquellos que siguen manteniendo unos procedimientos inseguros e ineficaces para la seguridad del ciudadano que utiliza el avión como medio de transporte.

## I.2. Composición y Órganos Rectores

### I.2.1. Junta Directiva.

Celebradas las Elecciones Generales el pasado 9 de mayo de 2015 mediante Asamblea General Ordinaria de Socios, resultaron renovados los ocho miembros de la Junta Directiva:

Presidenta:	Pilar Vera Palmés
Vicepresidenta:	Margarita Henríquez Espinosa
Secretaria:	Henar Guerrero Durán
Tesorero:	M <sup>a</sup> de los Ángeles Piretti León
Vocales:	Federico Sosa Hernández
	Máximo Díaz Delgado
	Luis Rey Nieto
	Rafael Vidal Rodríguez

La composición de la Junta Directiva no ha experimentado cambios desde la anterior Asamblea General en 2014.

### I.2.2. Asamblea General de Socios.

La Asamblea General de Socios se compone de 3 figuras diferenciadas; **Socios de número con voz y voto**, representan a una o más víctimas y/o superviviente. **Socios colaboradores con voz pero sin voto**: Familiares y amigos de víctima/superviviente. **Socio Simpatizante sin voz ni voto**, cualquiera que comparta los objetivos de la AVJK5022 y quiera formar parte de ella. No asiste a sus Asambleas, salvo casos excepcionales y con autorización previa de la Junta Directiva. Si estás interesado en **formar parte de nuestra asociación** bajo esta figura, puedes seguir el siguiente código:



## I. PRESENTACIÓN

Desde el año 2013, los Estatutos también incluyeron dos tipos más que se citan a continuación, con el fin de ampliar al máximo posible el mensaje y los objetivos de la Asociación:

- **SOCIOS BENEFACTORES:** Entidades físicas y jurídicas que colaboren con recursos económicos a la consecución de los fines de la Asociación.
- **SOCIOS DE HONOR:** Personas jurídicas o físicas que contribuyan, ayuden, sostengan o colaboren activamente en la consecución de los fines de la AVJK5022.

A esta fecha, la AVJK5022 no ha encontrado ningún socio benefactor ni tampoco ha nombrado a ningún socio de honor que se haya destacado por su contribución en conseguir los objetivos de la Asociación.



---

## **2. OBJETIVOS**

## 2. OBJETIVOS

La AVJK5022 ha ido definiendo, ampliando y desarrollando nuevos fines, que son el reflejo de su actividad dentro y fuera de España a favor de la asistencia y protección de las víctimas de accidentes aéreos, de la investigación y prevención de accidentes aéreos, de los derechos de los pasajeros y de la seguridad aérea en definitiva. Todos ellos quedaron recogidos en la última modificación de los Estatutos.

En ese sentido, se distinguen tres ámbitos muy definidos:

### 2.1. **Ámbito judicial.**

---

La presentación de la Demanda en Abril del 2014 ante el Tribunal de Derechos Humanos de Estrasburgo concentró los esfuerzos de la Asociación por depurar responsabilidades, aunque sigue trabajando en nuevas evidencias que permitan reabrir el caso como ya ha sucedido con otras tragedias en España.

Paralelamente continúa respaldando a los socios en sus demandas civiles con el objetivo de lograr **un referente que respete el Derecho de los Pasajeros del Vuelo JK5022** y suponga un nuevo punto de partida para todos los que utilizan el avión como medio de transporte.

En los dos últimos años se ha planteado a la Administración del Estado el contrasentido que supone exigir a las Compañías Aéreas unas pólizas de seguros de acuerdo con la normativa internacional- Convenio de Montreal, para luego, en caso de siniestro, que no se destinen en su totalidad a la reparación integral del daño causado a las víctimas, supervivientes y sus familias, alegando por parte de los Ministerios implicados que no disponen de un instrumento interno que obligue a las Aseguradoras a realizarlo, por lo que no hay otra opción que insistir hasta conseguirlo.

## 2.2. Ámbito jurídico.

---

La Asociación centra su actividad en dos planos diferentes pero complementarios:

- a. **Impulsar normativas** específicas que contemplen asistencia a víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares, tanto en España como a nivel mundial, para lo que participa y colabora con otros organismos tanto públicos como privados, entidades, asociaciones y fundaciones que persigan fines u objetivos similares.
- b. **Contribuir a la mejora de la seguridad aérea**, mediante la promoción y divulgación de cualquier iniciativa 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.

---

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

## 2. OBJETIVOS

La AVJK5022 considera que la fortaleza de las víctimas radica en la unión de todas las que comparten tragedias muy similares, por eso seguiremos intentando que funcione la idea de una **Red de Asociaciones de Víctimas** mediante la que, respetando las particularidades de cada una, se puedan defender cuestiones comunes a todas.

Igualmente tratará de integrar en la **Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias** a todas las asociaciones o víctimas de accidentes aéreos en cualquier lugar del mundo, porque las tragedias son similares y entre los afectados hay mucha experiencia, conocimiento y trabajo que compartir.

*Memoria de Actividades 2014/2015*



---

# 3. INFORME DE ACTIVIDADES

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

## 3.1. Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias.

### 3.1.1. Política de la OACI sobre Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias. Doc.9998 y Doc.9973

Después de más de 5 años de intenso trabajo de la Presidenta junto con el ACVFG (Grupo de Familias de Víctimas de Accidentes Aéreos), del Presidente del grupo de trabajo, D. Víctor Aguado, representante de España en la OACI junto a otros países, en Junio de 2015, el Consejo de la OACI aprobó la inclusión de la Política de Asistencia a Víctimas en el **Anexo 9** de su normativa, así como en su Plan de Auditorías unido a la petición a la Secretaria General de que pregunte a los países sobre la implementación de esta Política.

El origen de este esfuerzo fue la **Circular 285** de la OACI vigente el 20.8.2008 pero que **no fue seguida** durante la gestión de nuestra tragedia. Tanto **Pilar Vera** como el Presidente de la ACVFA (Asociación de Familias de Víctimas de Accidentes Aéreos de EE.UU.), **Hans Ephraimson**, se propusieron actualizar la Circular. En el 2011 lograron el respaldo de la entonces Presidenta de la NTSB (Agencia de Seguridad del Transporte de EE.UU.), de la OACI y de la Ministra de Fomento española.



La tragedia del Vuelo JK5022 en Madrid fue el motor junto con el empeño de las personas y organismos internacionales citados la que impulsó que esa política de Asistencia a Víctimas fuera algo más que una Circular y se convirtiera en un Documento que necesitó aprobarse por su Consejo del 1 de Junio al que asistió la Presidenta en representación del ACVFG/AVJK5022 y por su 38ª Asamblea General en 2013, para finalizar como decíamos más arriba en Junio de este año 2015.

### 3.1.2. Constitución FIVAAF-21.7.2015

El 21 de Julio de 2015 se constituyó en Madrid la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias **FIVAAF (ACVFFI: Air Crash Victims` Families` Federation International)**, por tres

Asociaciones Fundadoras de víctimas la **HIOP-AF-447** de Alemania, la **ACAG-AIR BLUE** de Pakistán y la **AVJK5022** de España , que representan un total de 544 fallecidos y 18 supervivientes, entre pasajeros y tripulantes. Pilar Vera fue elegida Presidenta y Secretario en representación de la HIOP AF-447, Prof. Ulrich V. Jeinsen.



De izquierda a derecha; Sr. Jeinsen, Sr. Hamid, Sra. Vera y Sr. Gans.

La Federación es producto del compromiso adquirido por Pilar Vera en su intervención en la Jornada de Víctimas dentro de la Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional de la OACI y de la que pueden encontrar **más información en el punto 3.2** de esta Memoria.

Acabado el trabajo de actualización y conversión de la Circular 285 de la OACI en los Documentos de Política de Asistencia a Víctimas/Familias 9998 y 9973 que contiene la Guía de Asistencia, la idea de crear la Federación es unir a las Asociaciones de Víctimas en torno a un proyecto común para influir en las políticas de la aviación comercial en el mundo que mejore y actualice el tratamiento y asistencia a las víctimas. **Leer nota de prensa página 65.**

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

#### 3.1.3. FIVAAF: reconocimiento oficial de la OACI

El 5 de Octubre, Pilar Vera se entrevistó en la OACI en Monreal conjuntamente con su Presidente y Secretaria General: **Dr. Aliu** y Sra. **Fang Lui**, para solicitar oficialmente el reconocimiento de la



Sra. Vera y Sr. Aliu, Pte. de la OACI.

FIVAAF como Organización Oficial invitada a participar en sus eventos, reuniones y encuentros oficiales. Además mantuvo diversas reuniones con los Representantes de los 36 países pertenecientes al Consejo para recabar igualmente su apoyo. La acogida fue muy positiva y de reconocimiento al trabajo

que hacen las víctimas a nivel

internacional. La Ministra de Fomento apoyó estas entrevistas a través del Representante de España en la OACI, Sr. Víctor Aguado.

La petición se llevará al **próximo Consejo** de la OACI para su aprobación y marcará un hito histórico situar a las víctimas en el corazón de la normativa civil internacional donde ya estaban presentes todas las partes implicadas en el transporte aéreo: Estados, Compañías Aéreas, Profesionales, Entidades Internacionales especializadas, etc. Su aportación dará un enfoque más humano a la aviación comercial en el mundo, dejando de ser sólo atendidas



Sra. Vera y Sra. Fang Lui, Secretaria Gral. OACI.

cuando se produce la catástrofe aérea y lloramos la pérdida de nuestros seres queridos.

El día 7 de Octubre y coincidiendo con la estancia en Montreal, se ofreció con motivo de la fiesta nacional española una Recepción en la sede de la OACI por parte del Representante de nuestro país, a la que asistieron más de 300 personas: Representantes de países acreditados, colonia española en Montreal, Embajador de España en Canadá, Cónsul General en Montreal, etc. Se citó por las Autoridades españolas presentes que organizaron el acto, la presencia de la Presidenta de la Federación Internacional de Víctimas y Familias de Accidentes y 2 acompañantes. *Foto oficial del Acto:*



La AVJK5022 vuelve a liderar otro proyecto a nivel internacional con el objetivo de lograr un transporte aéreo más seguro y obtener con su trabajo y esfuerzo en la OACI, una mejora en la atención global de las víctimas de accidentes aéreos. La Asociación agradece la compañía en este viaje de Doña Agueda Rueda, tía del sobrecargo del Accidente de Mali de 24.7.2014 y acompañante, ambas ExAzafatas, que ayudaron con el idioma inglés en las entrevistas.

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

## 3.2. Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional de la OACI HLSC2015

La **HLSC2015** se celebró en Montreal del 2 al 5 de Febrero de 2015 en la sede central de la Organización de Aviación Civil Internacional. Por primera vez en sus 70 años de historia se dedicó la tarde del día 5 de Febrero a una **Jornada sobre la Asistencia/Normativa de Víctimas**, en la que intervinieron los representantes de Australia, China, Malasia, Brasil, Italia, EE.UU., además de la Directora General de Navegación Aérea y el Director de Transporte Aéreo de la Secretaría General de la OACI.

El **Grupo de Víctimas y Familias de Accidentes Aéreos** en OACI, estuvo representado por la Presidenta de la AVJK5022 que ocupaba provisionalmente la Presidencia del Grupo. **Ver Discurso completo, página 92** o por internet a través del siguiente código QR:



En esta 2ª Conferencia se lograron acuerdos muy importantes para la seguridad de la aviación mundial, entre otros, el intercambio de información de zonas de conflicto, seguimiento mundial de vuelos, mejora en la localización de las cajas negras, etc...

Pero también ha sido histórico escuchar la voz de las víctimas en un foro dedicado especialmente a los modos de afrontar una catástrofe aérea de los países presentes en la OACI. Para Pilar Vera fue un gran honor representar ese día a las víctimas de accidentes aéreos, a sus familias y a los supervivientes, exponer los problemas comunes a las víctimas en cualquier lugar del mundo, relatar los avances logrados hasta hoy y también **alentar a los países** de la comunidad internacional para que la Federación Internacional de Víctimas tenga un mayor estatus que le permita asistir no solo a los eventos extraordinarios sino a cualquier reunión en la que pueda escucharse

su experiencia, en la gestión y en lo que sigue y concierne a las personas que sufren una catástrofe aérea en cualquier país del mundo. **Leer Nota de Prensa página 72.**

### 3.3. Medalla de Oro a la AVJK5022

Por acuerdo unánime de la Corporación Municipal del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria en Mayo de 2015 se concedió la **Medalla de Oro de la Ciudad** a la **Asociación de Afectados del Vuelo JK5022** por la actividad de su Presidenta dentro y fuera de España por lograr los objetivos que contienen sus Estatutos cuyo principal beneficiario es la sociedad en general y en particular los que utilizan el avión como medio de transporte, cuestión a la que no son ajenos los canarios.



El 23 de Junio de 2015 el alcalde de Las Palmas de Gran Canaria, Sr. Augusto Hidalgo, hizo entrega de la **Medalla de Oro** de la ciudad a Pilar Vera, dentro de los Actos Institucionales de las Fiestas Fundacionales de la ciudad en el Teatro Pérez Galdós, quién la dedicó a los 74 canarios que fallecieron en el Vuelo JK5022 y también a las 172 personas que se subieron al mismo.

Esta distinción supone un reconocimiento de los logros que la Asociación ha conseguido, entre los que se encuentra el **Plan de Asistencia a Víctimas de Accidente Aéreos y sus Familias**, el **Protocolo de Coordinación** y Asistencia de Protección Civil para Accidentes Aéreos, el **Artículo 8 de la Ley Orgánica del Estatuto de Víctimas del Delito** por el que se establece un periodo de **45 días de reflexión** en el que los profesionales no podrán acercarse a

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

las víctimas de grandes catástrofes para ofrecer sus servicios, la creación de la **Red Europea de Víctimas SOS Catástrofes** con otros cuatros países, de la **Federación Internacional** y sobre todo por no desfallecer en la búsqueda de justicia y verdad, por las que seguirá luchando, junto con el objetivo de que nunca más nadie tenga que volver a padecer el sufrimiento adicional que no ha abandonado a víctimas y familiares desde el 20 de Agosto de 2008.



#### 3.4. Mociones de reconocimiento a la actividad de la AVJK5022

A iniciativa del entonces **Alcalde de Ingenio, Juan José Gil**, se remitió a la FECAM el Acuerdo aprobado por el Pleno de ese Ayuntamiento para que se invitara a los **88 Ayuntamientos Canarios** a apoyar la actividad de la AVJK5022, según el texto que figura como Anexo, página 51.

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, residencia de la mayoría de canarios que fallecieron en la tragedia, la aprobó por unanimidad tras su presentación por D<sup>a</sup> Nardy Barrios, Representante del partido Compromiso por Gran Canaria.

Respecto a los 7 Cabildos Insulares, la aprobaron el de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, pero no desesperamos que se animen los 5 restantes en base a la actividad realizada y futura.

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

Los Ayuntamientos de cada isla que siguen son los que la han aprobado a esta fecha, pero confiamos en lograr el respaldo de los que faltan:

#### Isla de Gran Canaria

Agüimes  
Aruacas  
Gáldar  
Ingenio  
Las Palmas de Gran Canaria  
San Bartolomé de Tirajana  
San Mateo  
Tejeda  
Telde  
Teror  
Valsequillo

#### Isla de Fuerteventura

Pájara

#### Isla de Lanzarote

Arrecife  
Teguise  
Tías

#### Isla de La Gomera

Agulo  
Hermigua

#### Isla de Tenerife

El Sauzal  
Garachico  
Güimar  
La Orotava  
Los Silos  
San Juan De La Rambla  
Tacoronte

#### Isla de La Palma

Breña Alta  
Villa De Mazo

#### Isla de El Hierro

El Pinar

A todos sin excepción, le agradecemos profundamente su apoyo y animamos a los que faltan a aprobarla, la lucha que mantiene la AVJK5022 por la seguridad aérea, beneficia a todos los canarios y a sus desplazamientos y conectividad entre Islas y Península.

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

## 3.5. Acuerdo entre la AVJK5022 y partidos políticos.

---

En el 7º Aniversario, la Presidenta, en nombre de la Asociación pidió a los partidos políticos la firma de un “contrato social”, por el que se comprometieran a dos cuestiones fundamentales:

- a. La apertura en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados de una **Comisión de Investigación Parlamentaria** del Accidente del Vuelo JK5022 de Spanair, en el marco de lo previsto en el Art. 52 del Reglamento del Congreso de los Diputados.
- b. A la creación de un **Órgano Nacional Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes**, independiente, para investigar las causas e incidentes graves del transporte aéreo, así como cualquier otro accidente que por el número de víctimas o bien por su complejidad, requieran de una investigación independiente y especializada, al margen de la Administración que tenga encomendada su gestión y competencia administrativa sustituyendo a las actuales e inservibles Comisiones Oficiales.

Se han mantenido contactos con todos los partidos políticos, sin excepción alguna, tanto a nivel territorial de Canarias como a nivel nacional. Como complemento, se consiguió la aprobación de 2 PNL (**Proposición No de Ley**) en el Parlamento de Canarias y de la Asamblea de Madrid por unanimidad de todos los partidos políticos presentes en ambas Cámaras Autonómicas, en la primera en la Sesión del 10 de Septiembre y en la segunda el 23 de Diciembre. **Ver textos en las páginas 57 y 59** de esta memoria.

Esta vía política no se había seguido hasta ahora y a la vista del archivo judicial de la causa es casi la única que nos queda para intentar conocer la verdad y obtener justicia. Tras las próximas elecciones generales del 20 de Diciembre de 2015, seguiremos luchando para que hagan realidad el compromiso adquirido por los partidos que firmaron el Acuerdo y los que sin hacerlo, mostraron su voluntad a través de las Proposiciones No de Ley aprobados.

#### **3.5.1. Entrevistas con los partidos políticos:**

##### **En Gran Canaria**

Podemos: Diputadas Conchi Monzón, Noemi Santana (Portavoz Grupo Parlamentario) y Secretaria General, Meri Pita.

PP: Secretaria de Organización y Delegada del Gobierno, M. Carmen Hernández Bento.

PSOE: Angel Victor Torres, Secretario Insular de Gran Canaria.

Coalición Canaria: Fernando Clavijo, Presidente del Gobierno de Canarias.

Nueva Canarias: Luis del Campo, Portavoz Grupo Parlamentario.

##### **En Madrid**

Ciudadanos: Juan Rubio, Diputado Autonómico/ Encargado del transporte aéreo en el partido.

PP: Pablo Casado, Vicesecretario Comunicación/Diputado por Ávila. Javier Maroto, Vicesecretario de Programas.



### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

PSOE: Juan Luis Gordo, Portavoz en la Comisión de Fomento Congreso. Antonio Hernando, Presidente del Grupo PSOE en el Congreso.

Podemos: Rafael Mayoral, Secretario de Relaciones con la Sociedad Civil. Elena Sevillano, Diputada Asamblea Madrid.

UPyD: Andrés Herzog, Portavoz Nacional.

IU: Ascensión de las Heras, Diputada Comisión Fomento Congreso.

Se les expuso principalmente la formalización de un Acuerdo/Contrato Social en el que se recoja el compromiso de llegar hasta el fondo de las causas de la Tragedia del Vuelo JK5022, además de otras propuestas como apoyo a las PNL presentados en el Parlamento de Canarias/Asamblea de Madrid, seguridad aérea, investigación accidentes, asistencia, etc... (El antecedente es el firmado en la Comunidad de Valencia, por la AVM3J (**Asociación de Víctimas del Metro 3 de Julio**). A esta fecha, Enero 2016, ese compromiso se ha hecho realidad en las Cortes Valencianas)

Se les explicó la creación de la FIVAAF, cuya pretensión es ser el “paraguas” protector para las víctimas de accidentes aéreos y sus familias en los organismos internacionales.

Y lo escandaloso que nos resulta el Convenio firmado por la CIAIAC con los Ministerios de Fomento, Justicia e Interior, CGPJ y Fiscalía General del Estado, al amparo del RE 996/2010, a los que nos dirigimos expresando nuestra repulsa. Tan sólo de tres de esos organismos han respondido para ratificarlo en una decisión que desampara todavía más a las víctimas y al propio sistema.

Concretando, se les expuso/pidió apoyo para lo que sigue:

1. La Firma de un “**contrato social**” con todos los Partidos Políticos para lograr justicia y verdad sobre el Vuelo JK5022, mediante la creación de una Comisión Parlamentaria de Investigación en el Congreso de los Diputados.
2. La Creación del Creación del **Consejo Nacional de Seguridad e Investigación de Accidentes** dependiendo de las Cortes.
3. Incluir en su **Programa Electoral**, entre otras, Adscripción a la Jurisdicción especial – Juzgados Centrales de Instrucción de la Audiencia Nacional – la investigación Accidentes Aéreos.

### 3.5.2. Comisión Investigación Parlamentaria del Accidente del Vuelo JK5022 de Spanair en el Congreso de los Diputados

De conformidad con el Art. 52 del Reglamento del Congreso de los Diputados que textualmente dice:

*1. El Pleno del Congreso, a propuesta del Gobierno, de la Mesa, de dos Grupos Parlamentarios o de la quinta parte de los miembros de la Cámara, podrá acordar la creación de una Comisión de Investigación sobre cualquier asunto de interés público.*

*2. Las Comisiones de Investigación elaborarán un plan de trabajo y podrán nombrar Ponencias en su seno y requerir la presencia, por conducto de la Presidencia del Congreso, de cualquier persona para ser oída. Tales comparecencias se ajustarán a lo dispuesto en la Ley prevista en el artículo 76.2 de la Constitución, y responderán, en todo caso, a los siguientes requisitos:*

*a) La notificación del requerimiento para comparecer y de los extremos sobre los que se deba informar habrá de hacerse con quince días de antelación, salvo cuando, por concurrir circunstancias de urgente necesidad, se haga con un plazo menor, que en ningún caso será inferior a tres días.*

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

*b) En la notificación, el ciudadano requerido será advertido de sus derechos y obligaciones y podrá comparecer acompañado de la persona que designe para asistirlo.*

*3. La Presidencia de la Cámara, oída la Comisión, podrá dictar las oportunas normas de procedimiento. En todo caso, las decisiones de las Comisiones de Investigación se adoptarán en función del criterio de voto ponderado.*

*4. Las conclusiones de estas Comisiones, que no serán vinculantes para los Tribunales ni afectarán a las resoluciones judiciales, deberán plasmarse en un dictamen que será discutido en el Pleno de la Cámara. El Presidente del Congreso, oída la Junta de Portavoces, está facultado para ordenar el debate, conceder la palabra y fijar los tiempos de las intervenciones.*

*5. Las conclusiones aprobadas por el Pleno de la Cámara serán publicadas en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» y comunicadas al Gobierno, sin perjuicio de que la Mesa del Congreso dé traslado de las mismas al Ministerio Fiscal para el ejercicio, cuando proceda, de las acciones oportunas.*

*6. A petición del Grupo Parlamentario proponente se publicarán también en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» los votos particulares rechazados.*

La Tragedia del Vuelo JK5022 de Spanair el 20 de Agosto de 2008 es no sólo un asunto de interés público sino de vital importancia para la **seguridad aérea** en nuestro país. Las causas que lo provocaron siguen latentes en el sistema de la aviación civil española – **Ver página 18 del informe A 32/2008 de la CIAIAC, en el anexo, página 50** –. La AVJK5022 tiene la obligación moral de intentar por todos los medios que se corrijan las causas, además de depurar las responsabilidades políticas que se deriven de las negligencias cometidas **antes, durante y después del 20 de Agosto**.

### 3.5.3. Consejo Nacional de Seguridad de Investigación y Prevención de Accidentes Aéreos

A partir de un **Informe elaborado por el COPAC** sobre este órgano multimodal de investigación de accidentes que lo contemplaba desde el punto de vista profesional, la Presidenta de la AVJK5022 confeccionó un Informe que determina el modelo a seguir y que fue presentado a partir de Julio de 2014 y 2015 a la Administración Central, Autónoma y Local, como colectivos profesionales, instituciones oficiales, partidos políticos, etc.

**España está a la cola** del mundo según la Auditoría de la OACI de 2010 en la investigación y prevención de accidentes aéreos, por detrás de países como Mali, Nigeria o Cuba. Se trataría de situarla en parámetros europeos, como ya lo está con la asistencia a víctimas.

### 3.6. Demanda ante el Tribunal de Derechos Humano de Estrasburgo.

---

Una vez agotada la vía judicial es España, el **25 de Marzo de 2014** la AVJK5022 presentó una Demanda en la que teníamos puestas grandes esperanzas. Como queda dicho en la presentación de esta Memoria, ha sido inadmitida sin entrar siquiera a estudiar las cuestiones planteadas. **Leer decisión TEDH en página 56 del anexo.**

Para la AVJK5022 y las familias asociadas constituía la puerta judicial que se abría después del cierre de la causa penal en España, pero ello no será óbice para que se siga luchando por lograr **justicia y verdad**. No merece la pena detenerse ya en una decisión que escapa a la comprensión que como ciudadanos europeos teníamos sobre este Tribunal, la percepción de que sólo atienden casos con los que el Gobierno de turno esté de acuerdo, hace inviable que cualquier pretensión por justa que sea, pueda tener amparo en ese Tribunal.

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

## 3.7. Ley Orgánica Estatuto de las Víctimas del Delito

---

El **28 de Octubre de 2015**, entró en vigor el Art. 8: **Período de reflexión en garantía de los derechos de la víctima.**

*1. Los Abogados y Procuradores no podrán dirigirse a las víctimas directas o indirectas de catástrofes, calamidades públicas u otros sucesos que hubieran producido un número elevado de víctimas que cumplan los requisitos que se determinen reglamentariamente y que puedan constituir delito, para ofrecerles sus servicios profesionales hasta transcurridos **45 días** desde el hecho.*

*Esta prohibición quedará sin efecto en el caso de que la prestación de estos servicios profesionales haya sido solicitada expresamente por la víctima.*

*2. El incumplimiento de esta prohibición dará lugar a responsabilidad disciplinaria por infracción muy grave, sin perjuicio de las demás responsabilidades que procedan.*

De todos es conocido el espectáculo lamentable que tuvo lugar en los días, semanas y meses siguientes al Accidente, con **intermediarios de abogados americanos** y de alianzas con sus homólogos españoles para captar como clientes a víctimas rotas de dolor. Volvió a suceder con otras tragedias en España, por lo que se hizo más imperioso poner coto a tales actuaciones. La Presidenta de la AVJK5022 desde el 2010 venía siguiendo la tramitación del Estatuto de la Víctima del Delito en Europa con el anhelo de que cuando entrara en vigor pudiera trasladarse a nuestro país, era el camino para legislar la misma prohibición que existe en Estados Unidos.

Esos despachos hicieron en España lo que no podían en sus países, sin que **ninguna Autoridad** hiciera nada para proteger a las víctimas que se vieron enfrentadas a otro problema años más tarde: deshacer unos contratos que dañaban sus intereses al no admitirse en USA las demandas presentadas.

Además la AVJK5022 hubo de hacer frente hasta 5 demandas de un abogado español que en alianza con uno de esos despachos defraudó la confianza depositada por la primera Junta Directiva en el primer año de vida de la Asociación. **Leer la nota de prensa, página 73.**

Parece un contrasentido pero es real: las víctimas de Spanair que no han tenido juicio penal figuran en una Ley Orgánica que trata precisamente de los delitos infringidos a las víctimas y las de accidentes aéreos no son una excepción en su contenido.

La Tragedia del Vuelo JK5022 y la determinación con que se afrontó este largo trámite, han logrado que se respeten 45 días de lo que podríamos llamar “**duelo**” para que las familias, víctimas y supervivientes **no sean acosadas** por profesionales que solo defienden sus intereses económicos y de eso, han tenido tristes muestras las familias víctimas de Spanair. **Leer nota de prensa, página 70.**

### 3.8. Otros accidentes aéreos

---

**24.3.2015 ACCIDENTE VUELO 9525-GERMANWINGS** en los Alpes franceses. Mueren **144 pasajeros y 6 tripulantes**. La Asociación prestó desde el primer momento toda la ayuda que pudo a través de las Autoridades y de las propias familias. **Leer Nota de prensa, página 71.**

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

La Presidenta y Secretaria General, se desplazaron a Barcelona, a **una reunión** promovida por las familias para los que les prestamos asistencia a través de la Cía. Aérea Lufthansa. Los afectados no tenían claro asociarse pero las dificultades que encontraron para reclamar las indemnizaciones hicieron que fuera un despacho de abogados el que les ayudara finalmente a constituir su propia asociación. No es proactiva en los medios ni tampoco en otros asuntos.

El **Real Decreto 632/2013 de Asistencia a Víctimas** no funcionó como esperábamos pero desde luego la gestión de esta catástrofe en España no fue ni de lejos como la caótica del Vuelo JK5022. Hay muchos **procedimientos a mejorar** y seguiremos trabajando hasta lograr que funcione con el objetivo para el que fue creado.

**24.7.2014 VUELO AH-5017-SWIFTAIR** en Mali en el que mueren **110 pasajeros y 6 tripulantes españoles**. Igualmente nos contactaron las familias y les ayudamos en todo lo posible, incluido la obtención del **Certificado de Defunción** en el menor tiempo posible, tal y como ocurrió con los ciudadanos franceses ya que Francia si tiene una normativa para víctimas de accidentes aéreos y no hay que esperar el plazo que marca el Código Civil español.

El Mº de Fomento y su Oficina de Víctimas saben de esta dificultad y consideramos que deben ser ellos los que gestionen la modificación del Código Civil para futuros accidentes fuera de nuestro País.

### 3.9. Otras actividades

---

#### 3.9.1. Conferencia Internacional sobre Seguridad Aérea y Derecho de los Pasajeros

La **Fondazione 8 Ottobre 2001**(Fundación 8 Octubre 2001), creada tras el Accidente de Linate-Milán del 8.10.2001, organizó

la Conferencia Internacional sobre Seguridad Aérea y Derechos de los Pasajeros, 22, 23 y 24 de Octubre de 2014. Fueron invitados expertos de organismos internacionales a debatir sobre ambas cuestiones. En representación de la AVJK5022, asistió su Presidenta, Pilar Vera, que en esos momentos coordinaba el Grupo ACFVG (Asociaciones de Víctimas a nivel mundial) en los organismos internacionales del transporte aéreo.



**El programa está en el Anexo, página 55** y cada ponencia en italiano e inglés a través del código QR de la izquierda. Se abordaron cuestiones como, los derechos de los pasajeros en la legislación europea, el plan de navegación global hasta el 2028, el futuro del control aéreo o la evolución de la asistencia a las familias y víctimas de desastres aéreos.

#### **3.9.2. XLI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial**

El Miércoles **26 de Noviembre DE 2014**, la Presidenta y Secretaria General, Pilar Vera y Henar Guerrero, asistieron al Acto de Apertura y primera ponencia de la *XLI Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial*, organizadas por el Instituto Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial.

*Aspectos técnicos y jurídicos de la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil* era el título de la ponencia de Cristina **Cuerno**, vocal de la **Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil** y Profesora de la Universidad Politécnica de Madrid. **Leer Programa página 54.**

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

Acabada su intervención la Presidenta de la AVJK5022 le formuló una serie de preguntas relacionadas con su exposición:

1. Explicar por qué son un **"arte"** las Recomendaciones, tal y como afirmó en su intervención.
2. Comparativa investigaciones oficiales de países tan dispares como Australia (posición proactiva no reactiva ante los accidentes) NTSB (investigación abierta a la sociedad de los accidentes) Francia (investigaciones encaminadas a modificar causas), ¿cree de verdad la CIAIAC que puede siquiera asimilarse a esos países, cuando su trayectoria es la opacidad de las investigaciones?.
3. Porqué la **CIAIAC no tiene la credibilidad** y el reconocimiento de los ciudadanos, al menos no cuenta con el de la AVJK5022.

Las respuestas fueron difusas y poco claras, en línea con la actitud permanente de la CIAIAC de hacer informes oficiales cuyas recomendaciones ni se siguen ni se respetan por los organismos a los que se las dirige, preferentemente sobre los que no tiene ninguna influencia ni competencia, además de no contar con la credibilidad ni de ciudadanos ni de profesionales del sector del transporte aéreo.

#### 3.9.3. 20º Aniversario de la FENVAC

La FENVAC, **Federación de Asociaciones de Víctimas Francesa** que agrupa a todo tipo de víctimas, incluidas las del terrorismo, celebró en los Salones del Ayuntamiento de París el **30 de Enero de 2015** una Jornada con diferentes mesas redondas en las que intervinieron personalidades de todos los estamentos públicos y privados, y una representación de diferentes tipos de víctima; transporte, diversos tipos de terrorismo, aludes, incendios, catástrofes, etc.

Asistieron la Presidenta (Vicepresidenta a su vez de Red Víctimas Europeas-SOS

Catastrofes) y Secretaria de la AVJK5022, así como los tres socios franceses de la AVJK5022 que residen en París; Magali Baton y Patrick y Claudette Charilas que se pueden ver en la imagen.



Abrieron la jornada, el Ministro del Interior, la Alcaldesa de París - **Anne Hidalgo**- anfitriona de los asistentes y el Presidente de la FENVAC, Pierre Ethienne, que habló del largo camino emprendido por 7 Asociaciones de Víctimas hace más de 10 años que decidieron unir sus recursos en esta Federación de Asociaciones para atender los objetivos de las víctimas de todo tipo: **asistencia, justicia, memoria y verdad**. El apretado programa confeccionado por la FENVAC hizo imposible que intervinieran todos los invitados, pero el debate que se produjo a lo largo de todo el día por parte de los participantes puso el enfoque tanto en la **prevención como en la asistencia** a las víctimas de cualquier tipo de tragedia.

La Ministra de Justicia francesa clausuró la jornada y prometió seguir



apoyando a las víctimas mediante la Fiscalía de París, así como con los recursos del estado francés que administra su departamento. **Leer artículo prensa en página 75.**

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

#### 3.9.4. II Jornada de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil de Argentina

La Presidenta, Pilar Vera fue invitada por la Presidenta de la JIAAC, Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil Argentina, Pamela Suárez a participar el **8 al 12 de Junio** en la II Jornada de la JIAAC que se celebró en **Buenos Aires y a la Reunión del GRUPO SAM durante los días siguientes**. Al evento, con más de 500 inscriptos, asistieron miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la NTSB (Agencia de Seguridad del Transporte de EE.UU.) y personalidades de las organizaciones gubernamentales del transporte en Argentina.

Se trata de una **jornada de análisis, intercambio de experiencias y debate** sobre las contribuciones del **proceso de investigación de accidentes e incidentes aéreos** a la gestión de la seguridad operacional.

Se abordó el trabajo conjunto de la JIAAC con el Instituto Argentino del Transporte (IAT) que está enfocado en el diseño y desarrollo de una **“Agencia Multimodal” de Transporte** de Argentina. La experiencia del sector aeronáutico en materia de investigación de sucesos, así como en la gestión de la Seguridad Operacional (SMS) es de suma importancia para la planificación y mejora de todos los sistemas y de allí que se busque trasladarla al resto de las modalidades de transporte argentino. Igualmente se abordó la necesidad de **formación de los equipos de investigación** que trabajan directamente en los escenarios de las tragedias.

Este mismo enfoque multimodal del transporte es el que la Asociación está impulsando en España, con su proyecto de creación del **“Consejo Nacional de Seguridad e Investigación para la Prevención de Accidentes (CNSIPA)** órgano independiente de

la Administración del Estado con dependencia orgánica de la Cortes Españolas-Congreso y Senado. Este modelo ya funciona en países del Norte de Europa, en Estados Unidos y otros países del mundo que han reducido notablemente sus accidentes. Sólo con investigaciones independientes que corrijan las causas que producen los incidentes/accidentes, se evitarán más muertes en el futuro y se salvarán vidas, objetivo primordial.

La única representación española en la Jornada fue la de Pilar Vera, no solo como Presidenta, sino también como Vicepresidenta de la **Red Europea de Víctimas de Desastres - SOS Catástrofes**, y Presidenta Provisional del **Grupo de Víctimas y Familiares de Accidentes Aéreos (ACVFG)** a nivel mundial.



Y ello porque la Asociación considera que luchar porque no se vuelva a producir un desastre aéreo por las mismas causas que la nuestra es estar presente en eventos internacionales para dar a conocer la Tragedia del Vuelo JK5022, como se produjo y como pudo evitarse de haberse seguido los procedimientos adecuadamente.

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

#### 3.9.5. TED\*Madrid. Ponencia de Pilar Vera

**¿Qué es TED y TEDx?** TED es un evento anual en el que algunos de los pensadores y emprendedores más importantes del mundo están invitados a



compartir lo que más les apasiona. “TED” significa **Tecnología, Entretenimiento y Diseño**, tres grandes áreas que en conjunto están dando forma a nuestro futuro, aunque en realidad el evento incluye muchas más temáticas, mostrando **“ideas que merecen la pena”** de cualquier disciplina. Los asistentes a las conferencias TED las denominan “el mejor balneario del cerebro” y “un viaje de cuatro días al futuro”. El público – ejecutivos, científicos, creativos, filántropos – es casi tan extraordinario como los oradores, que han sido personalidades de la talla de Bill Clinton, Bill Gates, Jane Goodall, Frank Gehry, Paul Simon, Sir Richard Branson, Philippe Starck y Bono.

¿Qué es TEDx y TEDxMadrid? Con el propósito de difundir las ideas que merecen la pena, TED ha creado TEDx, un programa de conferencias locales y organizadas de forma independiente que permiten disfrutar de una experiencia similar a las conferencias TED.

**En la Página 97** del Anexo a esta Memoria, se encuentra el texto de su Ponencia e igualmente puede verla siguiendo el código QR.



Por primera vez trasladó su escenario desde “Las Naves del Español” al Teatro-Circo Price de Madrid con capacidad para 750 personas al



superarse con creces el aforo del primero. Su ponencia condensa el trabajo que como Presidenta de la AVJK5022 ha llevado a cabo en los más de 6 años que lleva liderando la Asociación

en los que ha asumido la lucha sin descanso por lograr justicia y verdad de una Tragedia que está sin aclarar, las experiencias sufridas por las familias-víctimas desde el fatídico 20 de Agosto de 2008, así como los objetivos conseguidos tanto dentro como fuera de España.

#### 3.9.6. Visita Institucional Presidenta Comunidad de Madrid – D<sup>a</sup> Cristina Cifuentes

El 11 de Septiembre de 2015, visitamos a la Sra. Cifuentes, era la primera vez que la Presidenta de la Comunidad de Madrid recibía a la AVJK5022 a pesar de las múltiples ocasiones que le pedimos entrevistarnos nunca nos respondieron.

Le planteamos la renovación de la **cesión del local** de la sede de Madrid que finaliza en 2017 y nos prometió que no habría problema en ampliarla y que si no fuera posible nos cedería otro. Además le pedimos expresamente apoyo para que su partido político firmara el Acuerdo que estábamos presentando a todos los partidos con o sin representación parlamentaria, a lo que nos dijo que ella era partidaria de conocer las causas de la Tragedia y que no sólo lo **apoyaría** a nivel interno sino que incluso lo haría **públicamente**, como lo hizo en la

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

posterior rueda de prensa que dio en el Patio de la Casa de Correos de la Puerta del Sol.



A la entrevista asistieron el Director General de Justicia y el Consejero de Presidencia, Justicia y Portavoz del Gobierno Ángel Garrido.

#### 3.9.7. Entrevistas con D.G. Protección Ciudadana y Ayuntamiento de Madrid: SAMUR.

A raíz de la Ley 17/2015 de 9 de Julio, del **Sistema Nacional de Protección Civil**, de la Resolución de 14 de mayo de 2014, de la Subsecretaría del Mº del Interior por la que se aprueba el **Protocolo de Coordinación para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares**, nos entrevistamos la Presidenta y Secretaria General en el Ayuntamiento de Madrid con D. Juan José Giménez **Mediavilla Jefe de Procedimientos Especiales y Catástrofes. SAMUR - Protección Civil** y también con D. Carlos Novillo Piris, **Director General de Protección Ciudadana** de la Comunidad de Madrid, ya que con el cambio de equipos en ambas Instituciones Públicas se hacía necesario un nuevo intercambio de información.

Se mostraron muy receptivos a escuchar la experiencia sufrida en la gestión de la emergencia con las familias, así como en la realización de simulacros en el Aeropuerto de Madrid-Barajas. Igualmente y con ocasión de la entrada en vigor del **Plan de Autoprotección del Aeropuerto** de Barajas PO-24, de fecha 14 de Septiembre de 2015, transmitimos nuestra preocupación por lo que consideramos una

notable disminución de los niveles de seguridad en la gestión de una catástrofe aérea dentro del recinto aeroportuario.

En la gestión de nuestra Tragedia, según se dedujo de la información oficial aportada por el propio Aeropuerto a las investigaciones llevadas a cabo por el Juzgado N° 11 de Madrid, se tardó en activar los Planes de Emergencia internos mucho más tiempo del razonable y ahora se han refundido todos los servicios, incluidos el de Bomberos dentro del CGA (Centro de Gestión Aeroportuaría) por lo que cualquier emergencia debe pasar indefectiblemente por ese Centro que se encargará de distribuirla posteriormente al “canal” que deba prestar la asistencia. Los que defienden este sistema creen que dependiendo de un Centro de Gestión Multicanal será más fácil activarlo y los detractores piensan que precisamente concentrar todos los efectivos en un mismo centro disminuirá considerablemente la eficacia en su puesta en funcionamiento. Ahí queda reflejado para el futuro.

#### 3.9.8. Documental “Ser Piloto” del COPAC

El Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial ha promocionado la edición de un documental sobre la **profesión de piloto** que estrenó el pasado 22 de Octubre, a la que invitó a la AVJK5022. La Presidenta remitió la invitación a los socios y asistieron algunos de los que viven en Madrid.

Tanto en la Sede de Madrid como la de Las Palmas se encuentra a disposición de los socios que quieran verlo, un ejemplar del **DVD** del documental, que trata de acercar a los usuarios del transporte la profesión de piloto en sus diversas facetas: aviación comercial, trabajos aéreos, etc.

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

#### 3.9.9. Documental Frankenstein 04115

Este documental-película recoge las circunstancias del Accidente del Tren Alvia en Santiago de Compostela, promovido conjuntamente por la Plataforma Víctimas del Tren Alvia y el Director de Cine Aitor Rei, que se ha volcado en su distribución y difusión, implicándose más allá de una mera relación profesional. Como nexos entre las grandes tragedias ocurridas en nuestro País en los últimos años, intervienen los Presidentes de la AVJK5022 (Pilar Vera), Víctimas YAK-42 (Miguel Angel Sencianes) y AVMJ-Metro Valencia (Beatriz Garrote), que exponen las similitudes respecto a la falta de independencia en las investigaciones y a la depuración de responsabilidades en todas ellas.



Se estrenó el 7 de Noviembre de 2015 y asistió una representación de la AVJK5022 con la Presidenta al frente, que posteriormente participó en el pequeño debate que se abrió tras su emisión.

#### 3.9.10. Medalla de la Dignidad



El 22 de Noviembre de 2015, el Partido Poítico Podemos concedió la Medalla de la Dignidad a Pilar Vera como Presidenta de la Asociación, dentro de los actos llevados a cabo en la gala “un País de Medalla”, en la que Elena Sevillano, Noemí Santana e Íñigo Errejón hicieron la entrega de la misma, en reconocimiento a todo el trabajo realizado a favor de la asistencia a víctimas, seguridad aérea, investigación y prevención de accidentes, protección de las víctimas, etc...

Pilar Vera agradeció la concesión y entrega con las palabras que se pueden leer en el **Anexo, página 103** o ver mediante el siguiente código QR;



### 3.9.11. Nueva Web de la AVJK5022

Hemos dedicado una **subvención** del Cabildo Insular de Gran Canaria a renovar la web de la AVJK5022 para hacerla **más accesible, más segura** y sobre todo **mejor adaptada** a la promoción en las redes sociales. Contiene el **archivo histórico** de la AVJK5022 y el detalle de su **actividad diaria**, además de toda la **normativa** de asistencia a víctimas de accidentes aéreos a nivel nacional, europeo e internacional.

Se hizo un gran esfuerzo recabando datos de los accidentes aéreos de los últimos 40 años en España para sacarlos del olvido en los distintos aniversarios. Esta web es **el escaparate de la Asociación** y el medio que la vincula con la sociedad mediante la información que proporciona no sólo de su actividad sino también de aquellos hechos relevantes que tienen que ver con el transporte aéreo en general y en particular con los incidentes que se producen casi cada día.

## 3.10. Cuestiones pendientes

---

La AVJK5022 sigue haciendo el trabajo que no le corresponde respecto a los derechos de los pasajeros. De todos es conocido el tratamiento que se ha dado por los jueces a las familias que recurrieron/**demandaron** por no estar de acuerdo con el planteamiento de reparación que les hizo la Aseguradora **Mapfre** Global Riks de la desaparecida Compañía Aérea Spanair.

La mayoría de ellas han **recurrido las sentencias en apelación** porque los jueces han aplicado “orientativamente” el Baremo de Accidentes de Tráfico en lugar de la normativa europea e internacional

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

que los protege y que no parece tengan la suficiente fuerza para que se respeten en España. No es comprensible que la Unión Europea exija fuertes Pólizas de Seguros a las Compañías Aéreas y que luego no se destinen en su totalidad a paliar la pérdida de vidas humanas.

A pesar de los planteamientos que se han hecho a los estamentos oficiales sobre esta cuestión, desde el Ministerio de Fomento pasando por el de Economía, Dirección General de Seguros, lo cierto es que aparte de solidaridad y comprensión, no han dispuesto ninguna solución que garantice los derechos de los pasajeros del Vuelo JK5022.

En fase consolidación está la **Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias**. Y quizás lo más relevante sea el **Acuerdo** que se está proponiendo a los Partidos Políticos con y sin representación parlamentaria para lograr esa **Comisión de Investigación Parlamentaria**.

Pero hay mucho más trabajo pendiente, como la creación en España de ese **Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes Aéreos**, es una aspiración de las víctimas que puede hacerse realidad del mismo modo que la presión, el trabajo y el esfuerzo de la AVJK5022 ya ha conseguido en apenas 6 años, modificar por completo el panorama de la asistencia a víctimas en España.

También la propuesta de que los accidentes aéreos se investiguen por los **Juzgados Centrales de Instrucción de la Audiencia Nacional**, concentrando de principio a fin las investigaciones penales y civiles, al estilo del creado en Marsella, Francia, para todas aquellas tragedias aéreas con víctimas múltiples que por su complejidad y singularidad necesitan de recursos suficientes que están fuera del alcance de los juzgados ordinarios.

Y sobre todo la lucha por **reabrir una tragedia sin aclarar**, por **corregir** en el sistema de la aviación civil – moralmente estamos convencidos que siguen latentes - las causas que la provocaron y que a pesar del sufrimiento de las familias del Vuelo JK5022 no se han modificado. **Leer la nota de prensa, página 66.**

#### 3.1.1. Agradecimientos

---

Para las actividades fuera de España, queremos agradecer a **ALA** (Asociación Líneas Aéreas) su ayuda con las Compañías Aéreas para conseguir billetes asequibles para volar a Montreal. También a **ACETA** (Asociación de Compañías Españolas del Transporte Aéreo) porque igualmente nos ha ayudado en el mismo sentido. Y en general a todas las Instituciones que nos prestan puntualmente su colaboración para poder desarrollar las actividades que aceptamos porque de otro modo no podrían realizarse, teniendo en cuenta que la destinataria de todas ellas es la sociedad en general y en particular los usuarios del transporte aéreo.

### 3. INFORME DE ACTIVIDADES

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



---

## **4. CONCLUSIONES**

#### 4. CONCLUSIONES

A pesar del ingente esfuerzo realizado no hemos logrado un **referente de los derechos de los pasajeros del Vuelo JK5022** en los Juzgados de lo Mercantil que admitió a trámite las demandas de las familias agrupadas en la AVJK5022.

En la mayoría de los casos y a petición de la Compañía Aseguradora MAPFRE los jueces han señalado directamente “visto para sentencia” en la **audiencia previa sin juicio** en el que se hubiera producido el debate de las partes respecto a los puntos en desacuerdo.

La creación de la **FIVAAF** con su reconocimiento en la **OACI** puede ser el camino para plantear a nivel internacional que la normativa del Convenio de Montreal pueda ser aplicada por los países al margen de que tengan o no un instrumento interno por el que guiarse para la reparación integral del daño producido a las víctimas.

Pero también podría plantearse en la Unión Europea puesto que de nada ha servido que los Reglamentos Europeos de aplicación directa en todos sus países se apliquen en España.

Son estos caminos los que le quedan por recorrer a la AVJK5022 y aunque el agotador esfuerzo realizado en estos últimos años haya dado sus frutos, no es menos cierto que las fuerzas se van extinguiendo, ya nada es igual para ninguno de nosotros que seguimos en la Asociación. Hay muchas cicatrices en el alma y sobre todo mucho dolor añadido por las heridas que ha ido dejando tanta decepción y derrotas judiciales pese a tanto trabajo realizado. Hemos logrado mucho para las víctimas de accidentes aéreos, pero no ese juicio por el que hemos peleado tanto para las familias afectadas, aunque si la AVJK5022 no existiera, estamos convencidos, todavía hubiera sido peor el trato recibido. ELLOS, se merecían este esfuerzo y ahí queda como homenaje eterno a su memoria.



---

## **5. ANEXOS**

## MODELO ACUERDO FIRMADO CON LOS PARTIDOS POLÍTICOS

Madrid a de de 2015.

El presente documento formaliza el Acuerdo entre los Candidatos y Candidatas a la Presidencia del Gobierno de España de los Partidos Políticos.....El objeto del acuerdo es concretar una serie de acciones encaminadas a esclarecer las causas y responsabilidades del Accidente ocurrido en el Aeropuerto de Madrid-Barajas el 20 de Agosto de 2008 y poner en marcha una serie de medidas que impidan que un hecho similar vuelva a suceder en el Estado Español.

Reunidos de una parte los candidatos y candidatas a la Presidencia del Gobierno por las siguientes formaciones políticas: .....

Y de otra, , Presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022,

**EXPONEN:**

Que la historia del Accidente del Vuelo JK5022 de Spanair acontecido el 20 de Agosto de 2008 y la gestión que se hizo del mismo, debe servir para analizar las causas, aprender de los errores e injusticias cometidas y emprender las acciones necesarias que nos lleven a situar a España como referente en la seguridad del transporte aéreo, como modelo en normativa y funcionamiento de las Comisiones Parlamentarias y pionera en la legislación para la prevención e investigación de accidentes de la aviación comercial.

Es esta una reparación obligada con las personas afectadas, y necesaria para la ciudadanía, que debe garantizar que hechos tan trágicos nunca más vuelvan a repetirse.

Con este objetivo se establece en el presente documento, que si en posteriores legislaturas disponen de poder legislativo cada una de las formaciones políticas representadas por los correspondientes responsables que rubrican el presente documento, llevarán a cabo actuaciones que tengan como fin las acciones que se determinan en el siguiente acuerdo.

**ACUERDO:**

Primero.- La apertura de una Comisión Parlamentaria del Accidente del Vuelo JK5022 de Spanair, ocurrido el 20 de Agosto de 2008 en el Aeropuerto de Madrid-Barajas. Dicha Comisión investigará tanto el Accidente como la gestión posterior del mismo. En ella, se establecerán las responsabilidades a nivel profesional, técnico, de gestión y político que se determinen en las investigaciones. La Comisión deberá contar, entre otras investigaciones:

1. Con una auditoría independiente de la gestión de la Dirección General de Aviación Civil en materia de seguridad, otorgamiento de certificados de aeronavegabilidad, inspecciones, etc..., desde al menos 5 años anteriores al año 2008.
2. Informe que valore los cambios en la DGAC-AESA, antes y después del accidente del 20.8.2008, medidas de seguridad, inspecciones, funcionamiento, etc...
3. Análisis de la gestión del accidente y sus consecuencias. De las filtraciones del entorno de la Ministra de Fomento tanto de las causas preliminares que se tradujeron, entre otros, en la dimisión del Vocal de la CIAIAC – Valentín Villarroel-por disconformidad con el tratamiento empleado.

La Comisión Parlamentaria deberá quedar finalizada antes del primer año de legislatura.

Segundo.- En el plazo de un mes desde que finalice la Comisión Parlamentaria, se llevarán a cabo las acciones disciplinarias con los responsables de la dirección de la DGAC, por su responsabilidad en el accidente y acciones realizadas posteriormente según las que resulten de la investigación.

Tercero.- Realización de las siguientes acciones legislativas que serán aprobadas antes de la finalización del segundo año de legislatura:

1.- Realización de acciones legislativas por las que se cree un Organismo Multimodal de Investigaciones de Accidentes e Incidentes de grandes tragedias con víctimas múltiples en España, formado por profesionales y dependiente sólo a efectos de recursos del Congreso de los Diputados, siendo totalmente independiente de la Administración del Estado a todos los efectos. Teniendo como premisas fundamentales: la verdad, la transparencia y la efectividad de sus investigaciones para corregir en el sistema las causas que las han provocado y evitar que se repitan. La AVJK5022 ha presentado previamente un Informe que podría servir de punto de partida.

2.- Colaboración real de y con la Justicia, sin interferencias en las investigaciones, para que la verdad se determine sin temor a que los responsables negligentes que con sus conductas las han provocado, sean sancionados con arreglo a la legalidad vigente. En ese sentido, se incluirán dentro de las competencias de la Audiencia Nacional-Juzgados Centrales de Instrucción, las investigaciones judiciales de accidentes aéreos con víctimas múltiples

3.- Desarrollar el Reglamento (CE) N° 2027/1997 del Consejo de 9 de octubre de 1997, relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje, en forma de Baremo por muerte y Lesiones en Accidentes Aéreos acordes con las Pólizas de Seguros de las Compañías Aéreas a las que les obliga la Unión Europea.

4.-Emisión por la Televisión Pública del Documental: JK5022: UNA CADENA DE ERRORES propiedad de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 y que se permita a la Asociación defender su contenido.

Cuarto.- En caso de reapertura de la causa judicial por los hechos no investigados anteriores al 20 de Agosto de 2008, se proporcionarán los recursos necesarios para que esta se realice con todas las garantías.

Quinto.- De forma inmediata en el momento de tomar posesión de sus cargos, el nuevo Gobierno propiciará la máxima colaboración con la justicia mediante las siguientes medidas, entre otras:

1.- Agilizar la aportación de toda la documentación requerida.

2.- Que la Abogacía del Estado apoye y proponga acciones dirigidas a conocer la verdad y no se coarten las investigaciones mientras que de algún resquicio de duda.

3.- Que las defensas de los previsibles imputados no se paguen con dinero público.

Para la debida constancia de lo acordado, se firma en el lugar y fecha arriba indicados,

### Informe técnico A-032/2008

---

absorbida por Boeing, a la que transfirió la titularidad del Certificado de Tipo n.º A6WE de la FAA el 30 de enero de 1998.

La aeronave accidentada fue construida en 1993 con número de serie 53148 y número de fuselaje 2072. El avión se entregó a Korean Air el 19 de noviembre de 1993 y se matriculó en Corea del Sur primeramente como HL-7204 hasta el 18 de junio de 1998 y posteriormente como HL-7548 hasta el 23 de julio de 1999. Desde el 24 de julio de 1999 el avión era explotado por Spanair y se registró en España con matrícula EC-HFP.

La aeronave disponía de Certificado de Aeronavegabilidad n.º 4516, emitido el 4 de febrero de 2005, cuya validez expiraba el 22 de julio de 2008. La solicitud de renovación del certificado fue presentada con poca antelación a su fecha de vencimiento. Como, de acuerdo a los procedimientos de la DGAC, ese año correspondía hacer una renovación completa del certificado (documental, física y en vuelo), no fue posible llevar a cabo la inspección antes de que finalizara la validez el certificado, estando prevista su realización para el día 22 de agosto de 2008, motivo por el cual el certificado fue prorrogado hasta dicha fecha, aplicando la Instrucción Circular 11-19B de la DGAC.

De acuerdo a los registros técnicos, la aeronave había acumulado 31963 h totales de vuelo y 28133 ciclos totales hasta el 20 de agosto de 2008.

El avión estaba equipado con dos motores Pratt & Whitney JT8D-219, configurados como 217C. El motor en la posición n.º 1 (izquierdo) tenía el número de serie P728154 y acumulaba un total de 22872 h totales y 15547 ciclos totales. El motor en la posición n.º 2 (derecho) tenía el número de serie P725716 y acumulaba un total de 43990 h totales y 28766 ciclos totales.

La reversa del motor n.º 2 (motor derecho) había sido desactivada. En el pomo de la palanca de reversa de ese motor se había fijado una etiqueta con la leyenda «DEACT», y la palanca se había asegurado con alambre de frenado a la palanca de gases del motor. Se habían anotado estas actuaciones en el ATLB y se había indicado que la avería se trasladaba a la lista de elementos diferidos (HIL).

La aeronave estaba configurada con 167 asientos de pasajeros, 2 asientos para la tripulación de vuelo, 1 asiento de observador en la cabina de vuelo, 2 asientos auxiliares junto a la puerta de acceso delantera izquierda más otros 2 junto a la puerta de acceso trasera, estos 4 últimos para la tripulación de cabina de pasaje.

#### 1.6.2. Descripción de sistemas

##### 1.6.2.1. Dispositivos hipersustentadores

El MD82 está diseñado con dispositivos hipersustentadores de borde de salida (*flaps*) y de borde de ataque de ala (*slats*).

**MOCIÓN POR LA QUE SE PROPONE EL RECONOCIMIENTO Y APOYO AL TRABAJO QUE VIENE REALIZANDO LA AVJK5022 A FAVOR DE LA SEGURIDAD AEREA, DEL DERECHO DE LOS PASAJEROS Y DE LAS MODIFICACIONES NORMATIVAS NECESARIAS PARA IMPLANTAR EN ESPAÑA UNA CULTURA PREVENTIVA DE SEGURIDAD QUE BENEFICIE A LA SOCIEDAD USUARIA DEL TRANSPORTE AEREO, EN ESPECIAL A LOS CANARIOS PARA LOS QUE EL AVIÓN ES EL PRINCIPAL Y CASI UNICO MEDIO DE TRANSPORTE QUE PERMITE LA CONECTIVIDAD ENTRE LAS ISLAS CANARIAS Y LA PENINSULA.**

La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, reconocida de utilidad pública con fecha 5 de marzo de 2013 por el Ministerio del Interior, lleva desde el año 2010 compatibilizando su trabajo por lograr justicia y verdad respecto a las causas que originaron la tragedia del 20 de agosto de 2008, en la que fallecieron 154 personas y 18 quedaron con graves secuelas de por vida (de las cuales al menos 74 eran de la isla de Gran Canaria o residían en ella), con un ingente trabajo a nivel nacional europeo e internacional, para en algunos casos crear – en España – un marco digno de asistencia a víctimas, supervivientes y familiares en tragedias aéreas, y en otros – Europa y resto del ámbito internacional - , unificar las normas existentes en los diversos países relacionadas con la asistencia a víctimas de tragedias aéreas e implantar una cultura preventiva de seguridad aérea, entre lo que se incluye el respeto a los Derechos de los Pasajeros que consagra el Convenio de Montreal publicado en el BOE el 20.5.2004.

Esa labor, desarrollada por la presidenta de la AVJK5022, de presionar y trabajar para que la Administración Central, que tiene las competencias sobre transporte aéreo, regulara ese marco de asistencia a las víctimas se ha traducido en la publicación, **el 3 de agosto de 2013, del RD 632/2013, del Ministerio de Presidencia, de 2 de agosto, de Asistencia a las Víctimas de Accidentes de la Aviación Civil y sus Familiares**, y como consecuencia de este en **la Resolución del BOE de 26.5.2014 del Ministerio del Interior del PROTOCOLO DE COORDINACIÓN PARA LA ASISTENCIA A LAS VÍCTIMA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL Y SUS FAMILIARES**, que recoge en su página 39728, al final de su Introducción, lo siguiente: *“Se destaca la participación de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 en la labor en la elaboración del mismo”*.

Además ha dado lugar a la elaboración de un **Folleto explicativo de los Derechos de Víctimas de Accidentes Aéreos (que también regula el citado RD 632/2013)**, próximo a salir y que esperamos se reparta en los aeropuertos españoles.

En Europa es reflejo de su actividad, asimismo, **el RE 996/2010, en cuyos artículos 21 a 23** se recogen las 3 peticiones que le hizo la presidenta de la

## 5. ANEXOS

Asociación a la diputada francesa Christine de Veyrac, ponente del mismo en unión de la Federación de Víctimas Francesas: 1) entrega de la lista de pasajeros en plazo máximo de 2 horas una vez ocurrido el accidente; 2) obligación de que cada país europeo disponga de un Plan de Asistencia a Víctimas de Aviación Civil; y 3) disposición por la cual las investigaciones oficiales de los accidentes se informen a las asociaciones de víctimas, si existen, o a sus familiares.

Y por último, a nivel mundial, ha tenido efectos en OACI (Organización Internacional de Aviación Civil, compuesta por 190 países que regulan la normativa de aviación civil a nivel mundial), donde, tras más de tres años de intenso trabajo de la presidenta de la AVJK5022, se consiguió, en unión de la Asociación de Víctimas Americana, la aprobación, en la 38 Asamblea General celebrada el pasado mes de octubre de 2013, del **DOCUMENTO 9998 de Asistencia a Víctimas y Familiares de Accidentes de Aviación Civil**.

Actualmente la AVJK 5022 está inmersa en la lucha por lograr que la aseguradora Mapfre respete los derechos de los pasajeros del vuelo JK5022 amparándose en una póliza en vigor de 1.500 millones de dólares el 20.08.2008 con la extinguida Cía. Aérea Spanair, y responda con indemnizaciones a nivel europeo y no del tercer mundo, como pretende. Las familias asociadas están sufriendo, casi seis años después de esta tragedia que todos parecen haber olvidado, lo indecible por la actitud de esta aseguradora, para la que esta catástrofe -la más grave de los últimos 30 años en España-, parece ser un negocio: pague lo que pague por la vida y lesiones de las 172 personas que subieron a bordo del vuelo JK5022, lo recobrarán con las acciones que, como públicamente ha declarado, emprenda contra Boeing.

La AVJK5022, presidida por Pilar Vera, grancanaria que lleva residiendo más de 36 años en Madrid, se propuso modificar/crear un sistema de asistencia a víctimas de accidentes aéreos en España tras la amarga experiencia sufrida con esta tragedia del vuelo JK5022, y lo ha logrado con la publicación de la normativa anteriormente citada, siendo una asociación atípica entre las existentes de tragedias con víctimas múltiples en nuestro país, ya que ha cumplido sobradamente los objetivos que defiende: evitar que vuelva a ocurrir y, si ocurre, que las víctimas tengan un marco digno, respetuoso y coordinado de asistencia.

Fruto de la experiencia y del trabajo realizado, está en fase de constitución en España, a iniciativa de la presidenta de la AVJK5022, que a su vez es vicepresidenta de la **RED EUROPEA DE VÍCTIMAS DE GRANDES CATÁSTROFES** (web: <http://www.sos-catastrophes.eu/>), la **RED DE VÍCTIMAS ESPAÑOLAS (REVES)**, que se presentó en rueda de prensa en Madrid el pasado 17 de mayo de 2014 y que agrupa a las asociaciones y tragedias con víctimas múltiples siguientes: AVJK5022, YAK-42, AVM3JULIO METRO DE VALENCIA, ASOCIACION DEL ACCIDENTE TREN ALVIA SANTIAGO, FAMILIA MADRID-ARENA, etc., con apoyo de FAMILIARES DE J. COUSO, FAMILIAS SAR-GRAN CANARIA Y otras FAMILIAS DE ACCIDENTES AEREOS, etc.

Todo ello porque **VOLAR TIENE QUE SER MÁS SEGURO PARA TODOS**, algo a lo que los canarios no somos ajenos, puesto que el avión es el principal y casi único medio de transporte que asegura la conectividad entre las islas y la Península.

Por todos los motivos expuestos, se propone:

1) Reconocer públicamente el trabajo de la AVJK5022 en favor de las futuras víctimas de accidentes aéreos, y de su actuación para crear y lograr una cultura preventiva de seguridad aérea y de una investigación oficial veraz e independiente que no acabe como siempre: culpando a los muertos, así como su lucha implacable por lograr justicia y verdad sobre la muerte de 154 personas y lesiones/secuelas en 18.

2) Apoyar a la AVJK5022 en la lucha de las familias asociadas por ejercer su derecho a que se respeten los DERECHOS DE LOS PASAJEROS DEL VUELO JK5022 contenidos a efectos indemnizatorios en la póliza suscrita, porque el mensaje final que la AVJK5022 quiere trasladar a la sociedad, autoridades, compañías aéreas, aseguradores, etc., es: **NO PUEDE SER MÁS BARATO PAGAR INDEMNIZACIONES QUE INVERTIR EN SEGURIDAD POR PARTE DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS.**

3) Solicitar a la FECAM (Federación Canaria de Municipios) para que esta moción pueda ser apoyada por la Asamblea General y solicitar que sea enviada a los 88 municipios de Canarias para que puedan adherirse a este apoyo a la AVJK5022.

4) Solicitar a todos los grupos políticos presentes en el Parlamento de Canarias el apoyo de esta moción.

5) Solicitar al Ministerio de Fomento del Gobierno de España para que apoye la moción de reconocimiento al trabajo desarrollado por la AVJK5022.

6) Trasladar a la empresa Maphre el apoyo que este Ayuntamiento proporciona a la AVJK5022.

## 5. ANEXOS

P R O G R A M A	
<b>MIÉRCOLES 26 DE NOVIEMBRE DE 2014</b>	
08:30 h.	Inscripción de los asistentes y acompañantes en la Sede de las Jornadas.
09:30 h.	Solemne Acto de Apertura y elección de Autoridades de las Jornadas.
11:00 h.	Pausa para café.
11:30 h.	Exposición de la Primera Ponencia: <b>Aspectos técnicos y jurídicos de la Investigación de Accidentes e Incendios de Avión Civil.</b> Ponentes: Profesora Dra. Cristina Cuerno Rojas, (Español) y Dr. Carlos María Vassallo, (Argentina). Presentación de Comunicaciones, debate y aprobación de conclusiones.
13:00 h.	<b>Acto de Comemoración del Centenario Aniversario de la Fundación del Instituto Iberoamericano.</b> Presentación: Excmo. Sr. D. Javier Aparicio Galligo, Presidente del Instituto.
13:30 h.	<b>Acto de Comemoración del Setenta Aniversario de la Fundación de la OACI.</b> Presentación: D. Victor Manuel Aguado Aguado, Representante Permanente de España en la OACI.
14:30 h.	<b>Cóctel de bienvenida.</b>
16:30 h.	<b>Visita al Palacio Real de Madrid.</b>
<b>JUEVES 27 DE NOVIEMBRE DE 2014</b>	
10:00 h.	Exposición de la Segunda Ponencia: <b>Modificación al Convenio sobre las infracciones y delitos a bordo cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963).</b> Ponente: Dr. Avaro Lisboa, (Chile). Presentación de comunicaciones, debate de la ponencia y aprobación de conclusiones.
11:30 h.	Pausa para café.
12:00 h.	Exposición de la Tercera Ponencia: <b>Sobre el Acuerdo de la Luna, el Patrimonio Cultural del Espacio y los Derechos de Propiedad.</b> Ponente: Lic. Ewira Prado Alegre, (España). Presentación de comunicaciones, debate de la ponencia y aprobación de conclusiones.
13:30 h.	Reunión del Consejo Directivo.
13:30 h.	<b>Almuerzo, tarde y cena libres.</b>
<b>VIERNES 28 DE NOVIEMBRE DE 2014</b>	
09:30 h.	Exposición de la Cuarta Ponencia: <b>Aeronaves no tripuladas. Aspectos técnicos y jurídicos</b> Ponentes: Lic. Nerea Cañas y D. Rafael Tejero Gundin. Presentación de comunicaciones, debate de la ponencia y aprobación de conclusiones.
11:00 h.	Pausa para café.
11:30 h.	Presentación y aprobación, en su caso, de las Conclusiones de las Jornadas.
12:00 h.	Asamblea General del Instituto. Concesión del <b>Premio Luis Tapia Salinas. Centenario años del Instituto.</b> Lectura y aprobación general de conclusiones.
13:30 h.	<b>Solemne Acto de Clausura.</b> Entrega de Diplomas de Asistencia.
	Almuerzo y tarde libres.
21:30 h.	<b>Cena de clausura.</b>

La Fondazione 8 ottobre 2001 - Per non dimenticare, insieme al Comune di Milano e al Centro Studi Damastra, organizza a Milano, il 21 e 22 Ottobre 2014, un convegno internazionale su "La Sicurezza del Volo e l'assistenza alle vittime e ai loro familiari in caso di incidente aereo". L'attenzione con cui l'ICAO ha affrontato questo tema durante la 38esima Assemblea Generale e, talmente, la scomparsa del volo MH370 e l'abbandonamento del volo MH17 rendono ancora più evidente la necessità di aprire un dibattito su questi aspetti che rivestono un ruolo fondamentale per la tutela dei diritti del passeggero. In particolare, il misterioso incidente del volo maltese ha emerso nuovi interrogativi che necessitano di essere affrontati dalla comunità aeronautica, come ad esempio i metodi di tracking per gli aeromobili, il ritrovamento e il recupero dei IIR e CVR, le procedure per gestire l'emergenza e il post emergenza, nonché per garantire adeguata assistenza alle vittime e ai loro familiari. Il convegno, muovendo dall'illustrazione aggiornata della normativa di riferimento, vuole avviare un confronto tra i più autorevoli referenti internazionali del settore volò all'individuazione di azioni concrete per identificare nuove strategie finalizzate al miglioramento della Sicurezza del Volo e della tutela dei passeggeri.

Fondazione 8 ottobre 2001 - Per non dimenticare, in cooperation with the City of Milan and DIME TGA Centro studi di Roma, organize an international conference on I Light Safety and Assistance for Victims and Their Families after an Air Crash. The attention with which ICAO addressed this topic during the 38th General Assembly and, unfortunately, the disappearance of Flight MH370 and the shooting down of Flight MH17 clearly show the need for further discussion and debate on this issue. I furthermore that accident added more questions which must be addressed, such as the aircraft tracking methods, FDR and CVR location and recovery, the post crash Emergency procedures and assistance to victims and their families. The conference was planned in response to the need for further discussion and information, starting with an updated presentation of the main international and national laws and regulations. It wants to help identify possible concrete actions in an attempt to formulate new strategies to continuously improve flight safety and increase passengers protection.

Si ringraziano - Thanks to



FONDAZIONE 8 OTTOBRE 2001

Via San Tomaso, 3 - 20121 Milano (MI)  
Tel. - 1371 02 80454089 - Fax - 1391 02 80454093  
www.convegni8ottobre.com  
E-mail: info@fondazione8ottobre.com

FONDAZIONE 8 OTTOBRE 2001

in collaborazione con - in collaboration with



demetra  
CUR RE S.r.l.

Sicurezza del Volo e Diritti dei  
Passeggeri: Sviluppi Futuri

Aviation Safety and  
Passengers Rights: The Next Step

21/22 OTTOBRE 2014  
21/22 OCTOBER 2014

Sala della Provincia  
Via Corridoni, 3 - Milano



FONDAZIONE 8 OTTOBRE 2001

PRIMO GIORNO • FIRST SESSION

<b>Moderatori Chairmen</b>	<b>Giovanni Caprera</b> Science editor at Corriere della Sera
<b>9:30 A.M</b>	Accreditamento Check-in
<b>9:30 A.M</b>	<b>Paolo Pettinari</b> President and CEO of October 8, 2001 Foundation Saluti di Benvenuto - Il perché del convegno Welcome and Opening Remarks
<b>9:40 A.M</b>	Introduzione e saluti delle autorità Introduction and greeting of Authorities
<b>10:10 A.M</b>	<b>Arturo Radini</b> Technical Task Force Director, October 8, 2001 Foundation, Keynote
	Relatore • Speaker
<b>10:20 A.M</b>	<b>David McMillan</b> Chair of the Board of Governors-Flight Safety Foundation "Mantenere la sicurezza in un mondo sicuro" "Maintaining safety in a safe world"
<b>10:40 A.M</b>	<b>Nancy Graham</b> Director, Air Navigation Bureau - ICAO "Sicurezza del Volo: sviluppi e nuove orizzonti" "Aviation Safety: Progress and Next Step"
<b>11:00 A.M</b>	<b>Joe Sultana</b> Network Manager - Eurocontrol "Sicurezza operativa del network europeo Identificazione, analisi e soluzione dei 5 maggiori rischi" "European Network Operational Safety - Top 5 Risks, how to identify, analyze and respond"
<b>11:20 A.M</b>	Camera del Cecci A. Brownlow Award al Capt. Kohli Samir da parte di Joe Bortolotti (Presidente e CEO della Fondazione 8 Light Safety). Presenter of the Cecci A. Brownlow Award to Capt. Kohli Samir by Joe Bortolotti (President and CEO of Flight Safety Foundation)
<b>11:30 A.M</b>	Coffee Break
<b>12:00 P.M</b>	<b>Massimo Garbini</b> IENAV Chief Executive Officer - Enav (Italian ATM provider) "nuovi orizzonti dell'air traffic control satellite" "Aim a new frontier: satellite-based surveillance"

<b>12:20 P.M</b>	<b>Mohan Ranganathan</b> Former CASAC of India - Safety Advisory Council of India "L'incidente del volo AIE 816 a Mangalore. La partecipazione internazionale nelle investigazioni su incidenti aerei." "AIE 816 Crash at Mangalore, international participation in accident investigations."
<b>12:40 P.M</b>	<b>Samir Kohli</b> Winner of the 2014 Cecci A. Brownlow Award of FSF for Safety with his book "Waiting to Happen..." "Safety management e la sua evoluzione" "Aviation safety management - the way ahead"
<b>1:00 P.M</b>	"Conclusions" "Concluding Remarks" <b>Giovanni Caprera</b> Science editor at Corriere della Sera <b>David McMillan</b> Chair of the Board of Governors-Flight Safety Foundation
<b>1:10 P.M</b>	Q&A Time and Conclusion of the Session

SECONDO GIORNO • SECOND SESSION

<b>Moderatori Chairmen</b>	<b>Fioriligi Di Palma</b> President, Centro Studi Damastra
<b>9:30 A.M</b>	<b>Tsvetimir Bajev</b> Chair - CAI FSF, Keynote
<b>9:40 A.M</b>	<b>Paul Stedrick</b> Director, Transportation Disaster Assistance - NTSB "Lo stato dell'arte e l'evoluzione negli USA dell'assistenza alle vittime e alle famiglie in caso di eventi catastrofici nei trasporti." "Director, Transportation Disaster Assistance - NTSB The evolution and current state of transportation disaster family assistance in the United States."
<b>10:00 A.M</b>	<b>Alessio Quaranta</b> General Director - ENAC (Italian CAI) "L'assistenza alle vittime di incidente aereo e ai loro familiari: processi in atto." "Assistance to aircraft accident victims and their families. The Current Situation."
<b>10:20 A.M</b>	<b>Kevin Hiett</b> Senior vice-president, Safety and Flight Operations - IATA "Commercial Aviation Safety Evoluc on." "L'evoluzione della sicurezza del volo nell'aviazione commerciale."
<b>10:40 A.M</b>	<b>Victor M. Aguado</b> Permanent Representative of Spain on the Council of ICAO Chairman of the special Task Force on ICAO Doc. 9988 "Le disposizioni ICAO in tema di Sicurezza, Investigazione e in caso di incidente aereo, diritti dei passeggeri e tutela delle vittime e dei fam. an." "Safety, accident investigation, passengers rights and support to victims and families, the ICAO provisions."
<b>11:10 A.M</b>	Coffee Break
<b>11:30 A.M</b>	<b>Bruno Franchi</b> President of ANSV (Italian Accident Investigation Agency) "Indirizzo di sicurezza: le nuove sfide per le Autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile." "Safety investigation: new challenges for the civil aviation investigation authorities."
<b>11:50 A.M</b>	<b>Daniela D. Corradini</b> Head of Airports Coordination Directorate and Head of Crisis Management Team - Enac (Italian CAI) <b>Arturo Radini</b> Technical Task Force Director, October 8, 2001 Foundation "Presentazione della Circolare ENAC inerente la disposizione di un piano per l'assistenza alle vittime di incidente aereo e ai loro familiari in cooperazione con la Fondazione 8 ottobre 2001." "Presentazione di ENAC (Italian CAI) Advisory Circular on Family Assistance Plan in case of air accident, drawn up in cooperation with October 8th Foundation."
<b>12:10 P.M</b>	<b>Francesco Rossi del Pozzo</b> Professor of European Union Transport Law University of Milan <b> Lorenza Mantegazza</b> Technical Task Force Secretary October 8, 2001 Foundation "Diritti dei passeggeri in caso di incidente aereo. La normativa ICAO: punti di forza e criticità." "Air passenger rights in case of crash. EU regulation: strengths and weaknesses."
<b>12:30 P.M</b>	"Conclusions" "Concluding Remarks" <b>Ferruccio De Bortoli</b> Editor-in-Chief, "Corriere della sera"
<b>12:40 P.M</b>	Q&A Time and Conclusion of the Session

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

## 5. ANEXOS



EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS  
COUR EUROPÉENNE DES DROITS DE L'HOMME

T : +33 (0)3 88 41 20 18  
F : +33 (0)3 88 41 27 30  
www.echr.coe.int

Sr. D. Esteban MESTRE DELGADO  
Abogado  
C/ Monte Esquinza, nº 26, 1ª Derecha  
E - 28010 MADRID

CEDH-LEsp11.00R  
MMI/MCM/nte

Estrasburgo, 1 de octubre de 2015

**Demanda N° 35028/15**  
**Asociación de Afectados Del Vuelo Jk5022 c. España**

Sr. Letrado,

Me dirijo a usted en relación con la demanda presentada el 25 de marzo de 2014 y registrada bajo la referencia arriba mencionada.

Le comunico que entre el 10 de septiembre de 2015 y el 24 de septiembre de 2015 una formación de juez único del Tribunal Europeo de Derechos Humanos (K. Pardalos asistida por un relator de acuerdo con el artículo 24 § 2 del Convenio) ha decidido inadmitir su demanda. Esta decisión se ha adoptado formalmente en la última fecha mencionada.

A la luz del conjunto de elementos en su posesión y en la medida en que es competente para decidir sobre las quejas formuladas, el Tribunal ha considerado que su demanda no cumple con los requisitos de admisibilidad establecidos en los artículos 34 y 35 del Convenio.

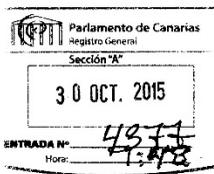
Esta decisión es definitiva y no puede ser objeto de recurso alguno ante este Tribunal, ante la gran Sala ni ante otro órgano. Por lo tanto, la Secretaría no podrá proporcionarle precisiones complementarias sobre las deliberaciones de la formación de juez único, ni responder a las cartas que usted pudiera enviar relativas a la decisión emitida en el presente caso. Asimismo, usted no recibirá ningún otro documento del Tribunal referente a su expediente, el cual, de acuerdo con las directivas del Tribunal, será destruido en el plazo de un año desde la fecha de la decisión.

La presente comunicación se efectúa en virtud de lo establecido en el artículo 52 A del reglamento del Tribunal.

Atentamente le saluda,

Por el Tribunal

A.M. Mengual i Mallol  
Letrada



#### A LA MESA DE LA CÁMARA

Los grupos parlamentarios abajo firmantes, de conformidad con lo establecido en el artículo 176 y siguientes del Reglamento del Parlamento, presentan la siguiente proposición no de ley, para su tramitación ante el Pleno de la Cámara.

#### EXPOSICION DE MOTIVOS

A pesar de los muchos accidentes aéreos que han ocurrido en España desde 1972 hasta 2014, con más de 1.727 fallecidos y 31 supervivientes, catástrofes de las que no se han extraído las causas con el rigor y seriedad que obligaban tantas muertes, nuestro país no ha avanzado nada respecto a la investigación de accidentes y de grandes tragedias, quedándose relegada en el plano internacional.

La catástrofe aérea más grave de los últimos 36 años en España, la del Vuelo JK5022, que ocasionó la muerte de 154 personas y lesiones en 18 supervivientes (más de 70 de ellos canarios de origen o residencia), generó incertidumbre, sufrimiento en las familias que lo padecieron y produjeron gran impacto social que a su vez deriva en frustración, ansiedad e indefensión en el ciudadano corriente. Si a ello se le une el sentimiento generalizado de falta de credibilidad hacia quienes tienen la obligación de investigarlas desde la independencia, transparencia y profesionalidad, el resultado es una manifiesta inseguridad y la sensación en los ciudadanos de que los gestores de la Administración del Estado victimizan nuevamente a las familias que las han padecido y enfangan la memoria de los fallecidos o lesionados al hacerles ver que han muerto por nada, ni siquiera por evitar nuevas tragedias a otras personas.

España se ha quedado rezagada respecto a la investigación de accidentes con víctimas múltiples, al contrario que numerosos países europeos que integran en un solo órgano los relativos al transporte aéreo y marítimo, como Suecia, Noruega, Dinamarca y Finlandia en Europa, que constituyen ejemplo de eficiencia e independencia reconocidos por todos. Holanda incluso dispone de un organismo integrado de investigación (Ditch Safety Board) y tiene un Protocolo con las Autoridades Judiciales para no interferir en las investigaciones técnicas oficiales.

A nivel mundial, la referencia es la Junta Nacional de Seguridad del Transporte-NTSB-, Agencia Federal independiente de Estados Unidos, encargada por el Congreso de los EEUU de investigar las causas probable de los accidentes de la aviación civil así como la promoción de la seguridad del transporte en general junto a la asistencia a las víctimas de accidentes y sus familias. Su objetivo es extraer de la tragedia el conocimiento para la seguridad de todos, es decir, sus investigaciones y estudios de seguridad previenen las tragedias en el transporte aéreo. Las muertes producidas por los accidentes aéreos tendrían que servir para mejorar la seguridad de los ciudadanos que utilizan el transporte aéreo, máxime cuando la insularidad de las Islas Canarias lo hacen imprescindible para su conectividad con la Península.

La actividad que viene realizando la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 desde su creación en Octubre de 2008, tanto dentro como fuera de España, ha logrado grandes avances en la asistencia a las víctimas, otros en los derechos de los pasajeros, pero ninguno en cuanto a la investigación de accidentes ni tampoco en cuanto a la depuración de responsabilidades por la muerte de 154 personas y lesiones en 18 supervivientes. En ese sentido, la AVJK5022 solicitó al COPAC (Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial) un Informe que arrojará claridad a las conclusiones del Informe Oficial A-32/2008 emitido por la CIAIAC, que la asociación considera insuficiente en lo relativo a las causas del accidente y correcciones a implementar en el sistema de la aviación civil española.

## 5. ANEXOS

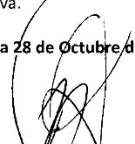
Por todo ello, en virtud de lo anteriormente expuesto, se formula la siguiente:

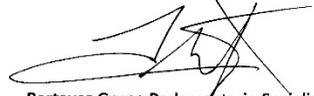
### Proposición no de ley

1) El Parlamento de Canarias insta al Gobierno de Canarias para que a su vez inste al Gobierno de España para que proponga al Congreso de los Diputados la creación de una comisión parlamentaria que investigue las causas del accidente del vuelo JK5022 de Spanair, en el marco de lo previsto en el artículo 52 del Reglamento del Congreso de los Diputados.

2) El Parlamento de Canarias insta al Gobierno de Canarias para que a su vez inste al Gobierno de España para la creación de un Órgano Nacional Multimodal Independiente, para investigar los accidentes e incidentes graves del transporte aéreo, así como cualquier otro accidente que por el número de víctimas o bien por su complejidad, requieran de una investigación independiente y al margen de la Administración que tenga encomendada su gestión administrativa.

En Canarias, a 28 de Octubre de 2015

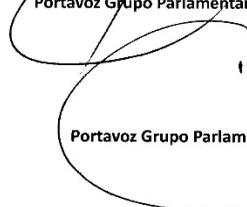
  
Portavoz Grupo Parlamentario Nacionalista Canario

  
Portavoz Grupo Parlamentario Socialista Canario

  
Portavoz Grupo Parlamentario Popular

  
Portavoz Grupo Parlamentario Podemos

  
Portavoz Grupo Parlamentario Nueva Canarias

  
Portavoz Grupo Parlamentario Mixto



ASAMBLEA DE MADRID  
GRUPO PARLAMENTARIO  
PODEMOS

COMUNIDAD DE MADRID ASAMBLEA	
PRESENTADO A LAS 11,35 HORAS	
DEL DÍA	18 NOV. 2015
REGISTRO GENERAL	
ENTRADA PARLAMENTARIO	
N.º	5228

A LA MESA DE LA ASAMBLEA

Dña. Elena Sevillano De las Heras, Diputada del Grupo Parlamentario de Podemos en la Asamblea de Madrid, al amparo de lo dispuesto en los artículos 205 y concordantes del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente **PROPOSICIÓN NO DE LEY** para su debate en el Pleno de la Cámara.

Madrid, a 18 de noviembre de 2015

Fdo. José Manuel López Rodrigo  
Portavoz

Fdo. Elena Sevillano  
Diputada

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

### EXPOSICION DE MOTIVOS

A pesar de los muchos accidentes aéreos que han ocurrido en España desde 1972 hasta 2014, con más de 1.727 fallecidos y 31 supervivientes, catástrofes de las que no se han extraído las causas con el rigor y seriedad que obligaban tantas muertes, nuestro país no ha avanzado nada respecto a la investigación de accidentes y de grandes tragedias, quedándose relegada en el plano internacional, pues las investigaciones realizadas por la CIAIAC (Comisión Oficial de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil) de todos los incidentes (cuando los investiga) y accidentes no cuentan con la credibilidad ni de profesionales del sector aéreo ni de las víctimas que lo han sufrido, por cuanto sistemáticamente culpabilizan “al muerto”, en definitiva, al que no puede defenderse: los pilotos de los aviones/helicópteros, incluso de errores que siguen latentes en el sistema de la aviación civil en España.

La catástrofe aérea más grave de los últimos 36 años en España, la del Vuelo JK5022, que ocasionó la muerte de 154 personas y lesiones en 18 supervivientes (más de 70 de ellos canarios de origen o residencia), generó incertidumbre, sufrimiento en las familias que lo padecieron y produjeron gran impacto social que a su vez deriva en frustración, ansiedad e indefensión en el ciudadano corriente. Si a ello se le une el sentimiento generalizado de falta de credibilidad hacia quienes tienen la obligación de investigarlas desde la independencia, transparencia y profesionalidad, el resultado es una manifiesta inseguridad y la sensación en los ciudadanos de que los gestores de la Administración del Estado victimizan nuevamente a las familias que las han padecido y enfangan la memoria de los fallecidos o lesionados al hacerles ver que han muerto por nada, ni siquiera por evitar nuevas tragedias a otras personas.

España se ha quedado rezagada respecto a la investigación de accidentes con víctimas múltiples, al contrario que numerosos países europeos que integran en un solo órgano los relativos al transporte aéreo y marítimo, como Suecia, Noruega, Dinamarca y Finlandia en Europa, que constituyen ejemplo de eficiencia e independencia reconocidos por todos. Holanda incluso dispone de un organismo integrado de investigación (Ditch Safety Board) y tiene un Protocolo con las Autoridades Judiciales para no interferir en las investigaciones técnicas oficiales.

A nivel mundial, la referencia es la Junta Nacional de Seguridad del Transporte-NTSB-, Agencia Federal independiente de Estados Unidos, encargada por el Congreso de los EEUU de investigar las causas probable de los accidentes de la aviación civil así como la promoción de la seguridad del transporte en general junto a la asistencia a las víctimas de accidentes y sus familias. Su objetivo es extraer de la tragedia el conocimiento para la seguridad de todos, es decir, sus investigaciones y estudios de seguridad previenen las tragedias en el transporte aéreo. Las muertes producidas por los accidentes aéreos tendrían que servir para mejorar la seguridad de los ciudadanos que utilizan el transporte aéreo.

La actividad que viene realizando la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 desde su creación en Octubre de 2008, tanto dentro como fuera de España, ha logrado grandes avances en la asistencia a las víctimas, otros en los derechos de los pasajeros, pero ninguno en cuanto a la investigación de accidentes ni tampoco en cuanto a la depuración de responsabilidades por la muerte de 154 personas y lesiones en 18 supervivientes. En ese sentido, la AVJK5022 solicitó al COPAC (Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial) un Informe que arrojara claridad a las conclusiones del Informe Oficial A-32/2008 emitido por la CIAIAC, que la asociación considera insuficiente en lo relativo a las causas del accidente y correcciones a implementar en el sistema de la aviación civil española.

Ese informe oficial de la CIAIAC fue determinante para que la Audiencia Provincial de Madrid en Auto de fecha 19.09.2012 archivara en sobreseimiento libre la causa penal negando en juicio Oral que había propuesto el instructor del Juzgado nº 11 de Madrid que estuvo durante más de tres años investigando las responsabilidades por las muertes y lesiones producidas en los pasajeros del vuelo JK5022.

Por todo ello, en virtud de lo anteriormente expuesto, se formula la siguiente:

#### PROPOSICIÓN NO DE LEY

La Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que, a su vez, inste al Gobierno de España a:

- 1) Proponer al Congreso de los Diputados la creación de una comisión parlamentaria que investigue las causas del accidente del vuelo JK5022 de Spanair, en el marco de lo previsto en el artículo 52 del Reglamento del Congreso de los Diputados.
- 2) A la creación de un Órgano Nacional Multimodal Independiente, para investigar los accidentes e incidentes graves del transporte aéreo, así como cualquier otro accidente que por el número de víctimas o bien por su complejidad, requieran de una investigación independiente y al margen de la Administración que tenga encomendada su gestión administrativa.

# Boletín Oficial de la Asamblea de Madrid



Número 34

29 de diciembre de 2015

X Legislatura

---

## SUMARIO

---

	Página
<b>1. TEXTOS APROBADOS</b>	
<b>1.1 LEYES</b>	
– Ley de Supresión del Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid. (Aprobada por el Pleno de la Asamblea, en sesión celebrada el día 23 de diciembre de 2015). .....	4109-4115
– Ley de Radio Televisión Madrid. (Aprobada por el Pleno de la Asamblea, en sesión celebrada el día 23 de diciembre de 2015). .....	4115-4141
– Ley de Medidas Fiscales y Administrativas. (Aprobada por el Pleno de la Asamblea, en sesión celebrada el día 23 de diciembre de 2015).....	4141-4180
– Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el año 2016. Ajuste de cuantías del articulado de la Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el año 2016, publicada en el Boletín Oficial de la Asamblea núm. 31, de 22 de diciembre de 2015, conforme a lo dispuesto por el artículo 164.e) del Reglamento de la Asamblea.....	4180-4184

1.3 RESOLUCIONES DE PLENO

— Resolución núm. 43/2015 del Pleno de la Asamblea de Madrid, de fecha 23 de diciembre de 2015, sobre la Proposición No de Ley 72(X)/2015 RGEP.4530, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno Regional a: 1. Elaborar un informe técnico sobre el paro joven y el empleo juvenil en la Comunidad de Madrid, en el plazo máximo de tres meses, que aborde el problema del paro desde una perspectiva de género, desde la formación o el nivel de cualificación, las modalidades contractuales y niveles salariales, considerando sus efectos sobre la situación social de los jóvenes, que recoja de modo detallado la situación y desarrollo de los programas de la Garantía Juvenil, así como las becas de formación vinculadas al mercado laboral; y 2. Incluir en el Plan de Empleo que está desarrollando el Gobierno, la elaboración y aprobación de un programa específico de empleo joven para la recuperación del talento, incorporación y consolidación del empleo para jóvenes, que contemple un conjunto de medidas orientadas al logro de tales objetivos. El Plan deberá constituir una auténtica acción de “choque” que permita recuperar, incorporar y consolidar el retorno y empleo de los jóvenes, se financiará con cargo a los Presupuestos de la Comunidad de Madrid y contará con una inversión que deberá fijarse en un mínimo anual durante los próximos cuatro años. Asimismo, la Asamblea de la Comunidad de Madrid insta al Gobierno de España a que contemple las actuaciones de la Comunidad de Madrid en este ámbito. ....

4184

— Resolución núm. 44/2015 del Pleno de la Asamblea de Madrid, de fecha 23 de diciembre de 2015, sobre la Proposición No de Ley 92(X)/2015 RGEP.5228, presentada por el Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que, a su vez, inste al Gobierno de España a: 1) Proponer al Congreso de los Diputados la creación de una comisión parlamentaria que investigue las causas del accidente del vuelo JK5022 de Spanair, en el marco de lo previsto en el artículo 52 del Reglamento del Congreso de los Diputados; y 2) A la creación de un Órgano Nacional Multimodal Independiente, para investigar los accidentes e incidentes graves del transporte aéreo, así como cualquier otro accidente que por el número de víctimas o bien por su complejidad, requieran de una investigación independiente y al margen de la Administración que tenga encomendada su gestión administrativa. ....

4185

— Resolución núm. 45/2015 del Pleno de la Asamblea de Madrid, de fecha 23 de diciembre de 2015, sobre la Proposición No de Ley 94(X)/2015 RGEP.5552, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Consejo de Gobierno: 1.- Realizar un estudio riguroso del comercio minorista en la Comunidad de Madrid que analice su dinámica empresarial -número de empresas, nuevas aperturas y cierres y traspasos- y dinámica del empleo -número de ocupados, nuevas altas y bajas-. También los modelos de negocio, la competencia entre los pequeños y los grandes comerciantes, el grado de satisfacción de las necesidades de los consumidores y el impacto en la sostenibilidad de las áreas urbanas. Deben analizarse las condiciones laborales de los trabajadores del sector, la regulación de las jornadas laborales y su efecto sobre la conciliación de la vida laboral y personal de los trabajadores del sector. Y finalmente se evaluarán los efectos sobre el comercio minorista de la legislación vigente tanto de ámbito regional como nacional. El estudio será encargado por la D. G. de Comercio y Consumo y será supervisado por el Consejo para la Promoción del Comercio de la Comunidad de Madrid. Además contará con la participación de organizaciones empresariales y sindicatos representativos del comercio minorista, asociaciones de consumidores y otros representantes de la sociedad civil que puedan aportar sus opiniones para enriquecer el diagnóstico. El estudio se realizará durante el primer trimestre de 2016 y se presentará en la Comisión de Presupuestos, Economía, Empleo y Hacienda; 2.-

4185-4186

## RESOLUCIÓN NÚM. 44/2015

## DEL PLENO DE LA ASAMBLEA, SOBRE PROPOSICIÓN NO DE LEY 92(X)/2015 RGEF.5228

El Pleno de la Asamblea de Madrid, en sesión ordinaria celebrada el día 23 de diciembre de 2015, previo debate de la Proposición No de Ley 92(X)/2015 RGEF.5228, presentada por el Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid, aprobó la siguiente:

## RESOLUCIÓN

La Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que, a su vez, inste al Gobierno de España a:

- 1) Proponer al Congreso de los Diputados la creación de una comisión parlamentaria que investigue las causas del accidente del vuelo JK5022 de Spanair, en el marco de lo previsto en el artículo 52 del Reglamento del Congreso de los Diputados.
- 2) A la creación de un Órgano Nacional Multimodal Independiente, para investigar los accidentes e incidentes graves del transporte aéreo, así como cualquier otro accidente que por el número de víctimas o bien por su complejidad, requieran de una investigación independiente y al margen de la Administración que tenga encomendada su gestión administrativa.

Sede de la Asamblea, 23 de diciembre de 2015.  
La Presidenta de la Asamblea  
PALOMA ADRADOS GAUTIER

## RESOLUCIÓN NÚM. 45/2015

## DEL PLENO DE LA ASAMBLEA, SOBRE PROPOSICIÓN NO DE LEY 94(X)/2015 RGEF.5552

El Pleno de la Asamblea de Madrid, en sesión ordinaria celebrada el día 23 de diciembre de 2015, previo debate de la Proposición No de Ley 94(X)/2015 RGEF.5552, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, aprobó la siguiente:

## RESOLUCIÓN

La Asamblea de Madrid insta al Consejo de Gobierno a:

1.- Realizar un estudio riguroso del comercio minorista en la Comunidad de Madrid que analice su dinámica empresarial -número de empresas, nuevas aperturas y cierres y traspasos- y dinámica del empleo -número de ocupados, nuevas altas y bajas-. También los modelos de negocio, la competencia entre los pequeños y los grandes comerciantes, el grado de satisfacción de las necesidades de los consumidores y el impacto en la sostenibilidad de las áreas urbanas. Deben analizarse las condiciones laborales de los trabajadores del sector, la regulación de las jornadas laborales y su efecto sobre la conciliación de la vida laboral y personal de los trabajadores del sector. Y finalmente se evaluarán los efectos sobre el comercio minorista de la legislación vigente tanto de ámbito regional como nacional. El estudio será encargado por la D. G. de Comercio y Consumo y será supervisado por el Consejo para la Promoción del Comercio de la Comunidad de Madrid. Además contará con la participación de organizaciones empresariales y sindicatos representativos del comercio minorista, asociaciones de consumidores y otros representantes de la sociedad civil que puedan aportar sus opiniones para enriquecer el diagnóstico. El estudio se realizará durante el primer trimestre de 2016 y se presentará en la Comisión de Presupuestos, Economía, Empleo y Hacienda.

## **NOTA DE PRENSA** **LA FEDERACION INTERNACIONAL DE VICTIMAS DE** **ACCIDENTES AEROS Y FAMILIAS**

El pasado 21 de Julio se constituyó en Madrid la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias –FIVA AF- (ACVFFI: Air Crash Victims' Families' Federation International), por 3 Asociaciones Fundadoras de Víctimas: España: AVJK5022, Alemania: HIOP-AF-447 y Pakistán: AirBlue-202, que representan un total de 544 fallecidos y 18 supervivientes del Vuelo JK5022, entre pasajeros y tripulantes. Resultaron elegidos como Presidenta, la de la AVJK5022, Sra. Pilar Vera Palmés y Secretario en representación de la HIOP AF-447 alemana, Prof. Ulrich V. Jeinsen.

El pasado día 5 de Octubre, la Sra. Vera Palmés, se entrevistó en la OACI conjuntamente con su Presidente y Secretaria General: Dr. Aliu y Sra. Fang Lui, para solicitar oficialmente el reconocimiento de la FIVA AF como Organización invitada a participar en los eventos, reuniones y encuentros de dicha Agencia Internacional de Aviación Civil, además de con los Representantes de los 36 países pertenecientes a su Consejo para recabar su apoyo. La acogida fue muy positiva por parte de todos y de reconocimiento al trabajo que hacen las víctimas a nivel internacional en: asistencia a víctimas, emergencias aéreas, derechos de los pasajeros, investigación y prevención de accidentes y en definitiva de la seguridad aérea.

Muy probablemente dicha petición, después de los oportunos informes internos, será llevada al próximo Consejo de la OACI y aprobada, por lo que se habrá conseguido el hito histórico de situar a las víctimas en el corazón de la normativa civil internacional donde ya estaban presentes todas las partes implicadas en el transporte aéreo: Estados, Compañías Aéreas, Profesionales, Entidades Internacionales especializadas, etc... Su aportación dará un enfoque más humano a la aviación comercial en el mundo, dejando de ser sólo atendidas cuando se produce la catástrofe aérea y lloran la pérdida de sus seres queridos.

La AVJK5022 vuelve a liderar otro proyecto, esta vez a nivel internacional, con el objetivo de lograr un transporte aéreo más seguro y prevenir con su trabajo y esfuerzo en la OACI, una mejora en la atención global de las víctimas de accidentes aéreos.

Madrid, 14 de Octubre de 2015

**NOTA DE PRENSA**  
**SENTENCIA 15 JULIO 2015 – MAPFRE CONDENADA A**  
**PAGAR INTERESES DE DEMORA POR NO RESPETAR LA LEY**

El grupo de familias asociadas en la AVJK5022 que se reunieron en el mayor grupo de víctimas que han presentado Demanda Civil contra la Cía. Aseguradora MAPFRE, con quién mantenía Póliza de Seguros en vigor la desaparecida Cía. Aérea Spanair, en defensa de la memoria de los suyos, ha tenido conocimiento de la Sentencia que ha emitido el Juzgado de Instrucción N° 12 de Madrid y al respecto quieren, con una sola voz, hacer pública su valoración sobre la misma:

1º) Después de más de 8 meses de espera tras la celebración del Juicio, el Titular de dicho Juzgado sin ninguna piedad ni sensibilidad hacia las víctimas, hace pública esta Sentencia a la que le FALTAN HOJAS, omite detalles de las víctimas, nombres, con errores muy difíciles de asumir y que suponen una auténtica agresión a la dignidad de las víctimas.

2º) De las 6 peticiones que se formulan en la demanda, sólo accede a una de conformidad con lo solicitado por las víctimas, la de condenar en intereses de demora a Mapfre, toda vez que ha quedado nítido y claro que ésta Aseguradora ha evitado en todo momento, indemnizar a las víctimas en el plazo de 3 meses cuando estaba obligado a ello por ley.

Se trata de una noticia agrí dulce, pues estos denominados intereses de demora son unos intereses sancionatorios muy elevados (de prácticamente un 20%), que harán que MAPFRE tenga que pagar no sólo los 5 millones de euros que suman las indemnizaciones a que ha sido condenada, si no más del doble.

La tristeza para las víctimas viene al confirmarse judicialmente que durante 7 años MAPFRE ha tenido en su poder un dinero que no le correspondía y que en el plazo de tres meses tenía que haber entregado incondicionalmente a las víctimas. Durante siete años MAPFRE se ha estado burlando así de las víctimas e incrementando gratuitamente su dolor.

3º) El Juez: después de justificar que NO puede aplicar el Baremo de Accidentes de Circulación a la catástrofe aérea más grave de los últimos 36 años en España, de decir que existe un “vacío legal” y de acudir a una “Nota de Prensa del Mº de Justicia sobre el proyecto actual del Baremo de Accidentes de Circulación, donde se citan como herederos a “allegados, hermanos, ascendientes, descendientes, etc...”, NO RECONOCE a todos los hermanos, sino que los discrimina en función de su particular visión. Pero aplica “orientativamente” ese Baremo, llegando a comparar incluso la “cercanía de un accidente de circulación con un accidente de avión”, auténtico despropósito que ofende la memoria de las víctimas fallecidas y de los supervivientes que siguen luchando por recuperar una salud que nunca volverán a tener.

4º) Mapfre se allanó en el juicio a reconocer su responsabilidad en el daño producido y en esta Sentencia el Juez ni lo cita, con todo lo que en Derecho eso supone de

perjuicio para las víctimas, lo que nos lleva a creer lo poderosa que es Mapfre en todos los ámbitos, incluido el judicial.

5º) Las víctimas pedíamos en la demanda, la expresa condena a la Aseguradora Mapfre y el Juez sólo lo hace cuando la condena con los intereses de demora porque es tan flagrante su despreciable comportamiento con el impago en los 3 meses que marca la Ley, de las indemnizaciones de una Póliza de MIL QUINIENTOS MILLONES DE DOLARES.

Finalmente las familias de 41 víctimas, hacen llegar a la Sociedad, al Estado, al Gobierno y a todas las Instituciones públicas y privadas, lo siguiente:

1º) Un accidente aéreo es un NEGOCIO para todos menos para las víctimas, pierden a los suyos y comienzan un calvario que ya nunca tendrá fin.

2º) ¿Para qué la normativa europea, de la OACI, sobre los derechos de los pasajeros y su equiparación a nivel internacional, si los jueces, en España, aplican el Baremo de Accidentes de Tráfico, y nos devuelven a la categoría de ciudadanos europeos de tercera?.

3º) La normativa europea NO es de aplicación en España, porque sus JUECES siguen el único Baremo de daños que existe, favoreciendo a Mapfre y sus infinitos recursos. ¿Existe algún coche que tenga cabida para 172 personas cuya Póliza de Seguros sea de 1.500 MILLONES DE DOLARES?.

4º) A MAPFRE le saldrá cubrir la muerte de 154 personas y lesiones en 18, no más allá de 30 millones de euros, con una Póliza de 1.300 millones, saquen las cuentas del beneficio que va a obtener. Maldito dinero que empozoña la ambición de las personas y ofende a las víctimas fallecidas, a sus familias y a la propia Sociedad-Estado Español que lo permite, lo tolera y lo ampara.

5º) Las familias amparadas por la AVJK5022 seguirán recurriendo hasta llegar al Tribunal Superior de Justicia Europeo para obligar a MAPFRE y a los Jueces españoles – una vez más haremos el trabajo por el que le pagan – a que apliquen en ESPAÑA LO MISMO QUE EN LOS DEMAS PAISES EUROPEOS. Lamentable, horrendo y demoledor, que esto ocurra en España....

**Madrid, 17 de Julio de 2015.  
FAMILIAS AGRUPADAS SENTENCIA JUZ. 12 DE MADRID.**

## **NOTA DE PRENSA** **LA AVJK50 22 CULMINA CON ÉXITO SU TRABAJO EN OACI**

El Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional, OACI, Agencia Especializada de las Naciones Unidas, en su Sesión del Viernes día 11 de Junio, adoptó la enmienda 25 al Anexo 9 a la Convención de Chicago que en su párrafo 8.46 trata de la Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias, con el voto favorable de sus 34 miembros/Estados presentes. Igualmente el Programa de Auditoría “Universal Safety Oversight Audit Program” (USOAP) será actualizado para la implementación de la Asistencia a Víctimas por cada Estado Miembro lo que dará visibilidad e incentivará a que los Estados tengan vigentes legislación, regulaciones y/o políticas al respecto.

Esta enmienda introducida en un Anexo al Convenio de Chicago, instrumento de derecho internacional que todos los países se obligan a cumplir y que es la referencia para la aviación internacional, representa la culminación de un esfuerzo sistemático y continuado de la Presidenta de la AVJK5022 tanto en el ámbito nacional como en el internacional, que se resume en:

1º) Desde 2010 la AVJK5022 se implicó en actualizar la Circular 285 de 2001 de OACI, cuando la conoció a través del Presidente de la Asociación de Víctimas Americana- ACFVA-, ya que el 20 de Agosto del 2008 y días siguientes, NO SE SIGUIÓ en la gestión de la Catástrofe de Spanair con 154 fallecidos y lesiones en 18 supervivientes.

2º) En la Conferencia de Alto Nivel de Seguridad de OACI: HLSC-2010 a la que asistieron la Presidenta y una Vocal de la AVJK5022, solicitó a los Estados que apoyaran un Grupo de Trabajo para que se procediera a su revisión, sin éxito.

3º) En la Conferencia Internacional de Familias de la National Transportation Safety Board, NTSB, de Marzo de 2011 en Washington, los Presidentes de ACFVA y AVJK5022 solicitaron y lograron el respaldo de su Presidenta, Debbie Hersmann, para “oficializar” en OACI el Grupo de trabajo privado que venía trabajando desde 2009 para revisar dicha Circular 285.

4º) La OACI aceptó la constitución de un Grupo Especial que propusiera al Consejo una Política global de asistencia a víctimas de accidentes y sus familiares, y la AVJK5022 pidió y logró del Gobierno de España-M. Fomento que designara a su Representante en el Consejo, Victor M. Aguado para formar parte del mismo, siendo elegido para presidir y liderar sus trabajos dada su brillante trayectoria. Compuesto por 35 Estados (con sus órganos de investigación), 4 Organizaciones Internacionales y el Grupo de Familias y Víctimas de Accidentes Aéreos integrado por Hans Ephraimson y Pilar Vera Palmes, Presidentes ACFVA y AVJK5022, finalizó eficazmente sus trabajos en Diciembre de 2012, formulando a nivel global el documento “Política de OACI para el Apoyo a las Víctimas de Accidentes y Familiares” Doc. 9998.

5º) Posteriormente Pilar Vera que acudió a la reunión del Consejo de la OACI del 1 de Marzo de 2013 en representación de las víctimas, donde se aprobó dicha Política

de Asistencia a Víctimas, se entrevistó, solicitó y obtuvo el apoyo de los 36 Representantes que lo componen en días anteriores.

6º) A la 38ª Asamblea General de la OACI de Septiembre de 2013, ASISTIERON: del ACVFG, además de los 2 Presidentes citados, los de las Asociaciones de Pakistán e Italia, así como otros miembros de Asociaciones de Brasil, Polonia, Alemania, etc. La Ministra de Fomento actual, Dª Ana Pastor, que participó y reconoció públicamente ante la Asamblea el trabajo de Pilar Vera como Presidenta de la AVJK5022 y la Presidenta del National Transportation Safety Board, NTSB de Estados Unidos para apoyar el Doc. 9998

6º) El día 5 de Febrero del 2015, durante la 2ª Conferencia de Alto nivel de Seguridad HLSC-OACI, se celebró una Jornada de Víctimas en la que como Presidenta Provisional del ACVFG intervino Pilar Vera y pidió a los Estados la inclusión de la Política y Manual de Asistencia a Víctimas en el Anexo 9 y en el Plan de Auditorías USOAP.

7º) Es difícil pensar que España se hubiera involucrado tan a fondo en la Asistencia a Víctimas sin la presión constante de la AVJK5022 tanto con el anterior y con el actual Gobierno, puesto que en la gestión de la catástrofe de Spanair del 20 de Agosto 2008, ni siquiera siguieron las recomendaciones de la Circular 285 de la OACI que ya existía y que hubiera aliviado el padecimiento adicional de las víctimas españolas.

Sin la voluntad de Hans Ephraimson (fallecido en Octubre de 2013), la constancia, el trabajo y el tesón de Pilar Vera, el magnífico trabajo de Victor M. Aguado como Presidente del Grupo de Trabajo Especial que desarrollo el documento de Política de OACI, unido al apoyo incondicional de la NTSB de EEUU y al de la propia OACI, probablemente este reto que se hizo realidad el pasado día 11, no hubiera sido posible, una realidad de la que todos los involucrados se pueden sentir satisfechos.

En Madrid a 16 de Junio de 2.015

## **NOTA DE PRENSA** **APROBACION L. O. - ESTATUTO VICTIMA DEL DELITO**

La AVJK5022 tras más de 4 años de seguimiento, aportaciones y trabajo con la Ley Orgánica del Estatuto de la Víctima del Delito que han aprobado hoy las Cortes Generales, finalmente ha logrado su objetivo de que las víctimas de grandes catástrofes con víctimas múltiples no se vean acosadas por profesionales, como ocurrió con los despachos americanos y sus colegas españoles tras la Tragedia del 20.8.2008 en el Aeropuerto de Barajas en el que fallecieron 154 personas y sobrevivieron 18 con graves secuelas de por vida.

El Art. 8 de la citada L.O. titulado “Periodo de reflexión en garantía de los derechos de la víctima”, dispone: I. Los Abogados y Procuradores no podrán dirigirse a las víctimas directas o indirectas de catástrofes, calamidades públicas u otros sucesos que hubieran producido un número elevado de víctimas que cumplan con los requisitos que se determinen reglamentariamente y que puedan constituir delito, para ofrecerles sus servicios profesionales hasta transcurridos 45 días desde el hecho...”

Asimismo dispone que su incumplimiento dará lugar a responsabilidad disciplinaria por infracción muy grave, sin perjuicio de las demás responsabilidades que procedan”.

Las víctimas asociadas en la AVJK5022 ni las demás víctimas que sufrieron la Tragedia del Vuelo JK5022 ya no podrán beneficiarse de esta Ley, pero en nombre de las 172 personas que se subieron del Vuelo JK5022 han conseguido que NUNCA MAS vuelva a repetirse el sufrimiento adicional añadido que les ocasionaron esos despachos y por el que tanto ha padecido la Asociación y las familias al tener que defenderse incluso en los tribunales de justicia, años después del 2008.

En Madrid, 16 de Abril de 2015.

## NOTA DE PRENSA

### **ACCIDENTE DEL VUELO DE GERMANWINGS**

La AVJK5022 nacida hace 6 años tras la catástrofe aérea en el Aeropuerto de Madrid-Barajas en el que fallecieron 154 personas y 18 sobrevivieron, ante la tragedia aérea del Vuelo GW-9525 de la Cía. Aérea Germanwings, filial low cost de Lufthansa, ocurrido hoy en los Alpes Franceses, manifiesta en primer lugar su apoyo incondicional, solidario y doloroso con las víctimas, familias y afectados por esta grave tragedia aérea, ciudadanos mayoritariamente de España, Francia y Alemania, además de otras nacionalidades, por la pérdida de las 150 personas entre pasajeros y tripulación que subieron a bordo en Barcelona con destino a Dusseldorf.

Asimismo queremos trasladar a la sociedad, medios de comunicación e instituciones, lo siguiente:

- 1) Que la AVJK5022 ha trabajado incansablemente, por la seguridad aérea, por la Asistencia a las Víctimas y por crear en España un marco de protección a las personas para situaciones como las que están viviendo las familias españolas afectadas por la tragedia aérea de hoy.
- 2) El despliegue de medios activado hoy nos recuerda la larga fila de ambulancias a la entrada del Aeropuerto de Barajas: se concentraron tantas que se estorbaron en la asistencia a los supervivientes.
- 3) La Normativa de la OACI (Doc. 9998 y Doc. 9973) junto con el Plan de Asistencia a Víctimas contenido en el RD 632/2013 de 1 de Agosto, especifican la asistencia a víctimas con dignidad y respeto, confiamos que se siga escrupulosamente. Ver: [www.avjk5022.com](http://www.avjk5022.com)
- 4) Cuando se repatrien los cuerpos y las luces informativas se apaguen, que sepan las familias afectadas que la AVJK5022 estará a su lado para apoyarles en cuanto sea necesario, desde nuestra experiencia y trabajo.
- 5) Recordar que el Estatuto de la Víctima en trámite parlamentario, prohíbe en su Art. 8 a los profesionales acosar o acercarse a las víctima para ofrecer sus servicios.
- 6) La AVJK5022 desde que ocurrió nuestra tragedia ha luchado y sigue luchando por lograr justicia y verdad, sin JUICIO no hay Justicia y las víctimas no lo han tenido, ni tampoco la verdad por el fracasado Informe Oficial que hizo la CIAIAC donde lejos de aclarar las causas de la tragedia las ocultó como denunciemos públicamente.

Por último, recordar que la AVJK5022 envió al Gobierno, a todos los Partidos Políticos con y sin representación Parlamentaria, Diputados y Presidente de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, un Estudio de creación de un Órgano Multimodal de Investigación de Accidentes en España, que sustituya a las nefastas Comisiones Oficiales de Investigación y sitúen a nuestro País al nivel de aquellos que extraen de la tragedia el conocimiento para la seguridad de todos.

Y la AVJK5022 está a disposición para las familias que lo deseen.

Madrid, 24 de Marzo de 2015.

### **NOTA DE PRENSA** **HLSC-2015 – OACI – JORNADA DE VÍCTIMAS-5.2.2015**

La Presidenta de la AVJK5022 ha intervenido hoy como Chairman Provisional del ACVFG (Grupo de Víctimas y Familias en OACI) en la Jornada que este organismo mundial de aviación civil ha celebrado hoy día 5 de Febrero en su sede oficial de Montreal, dedicada a la normativa de víctimas.

Tras la intervención de las Delegaciones de Malasia, Australia, Brasil, China, Italia y NTSB-Estados Unidos, intervino Pilar Vera Palmés, en una ocasión histórica pues es la primera vez que las víctimas se dirigen a la Comunidad Internacional para exponerles su visión de los problemas comunes a todas las víctimas de accidentes aéreos en cualquier lugar del mundo, de los avances que se han logrado en materia de asistencia a víctimas en algunos países, solicitando a la OACI la inclusión del Doc. 9998 de Asistencia a Víctimas y Familias en el Anexo 9 y en el Plan de Auditorías USOAP de la OACI, haciendo público los Países que le cumplen y los que no lo hacen, así como recordarles que desde el Convenio de Chicago de 1944, el mundo ha cambiado radicalmente pero no lo ha hecho respecto al tratamiento a los víctimas del transporte aéreo. La trayectoria del ACVFG, las catástrofes aéreas que se han sucedido en espacios más cortos de tiempo y el escenario trágico de las mismas: derribos, desapariciones etc..., hacen imprescindible que la Comunidad Internacional presente en la OACI cuente con la visión y experiencia de las víctimas, a las que les une el inequívoco objetivo de la seguridad operacional.

Igualmente criticó el desequilibrio entre ASEGURADORAS y víctimas, solicitando a la Comunidad Internacional presente en OACI que arbitre las medidas necesarias para que las primeras cumplan las pólizas que contratan las Líneas Aéreas y que dan cobertura a los derechos de los pasajeros.

Minutos antes de esta intervención, conocimos la Sentencia del Juzgado Mercantil de Barcelona. La valoración que hace la AVJK5022 es que la justicia sigue sin dar respuesta a lo que las víctimas defienden: crear un referente en España de respeto a la normativa Europa y a lo que dispone el Convenio de Montreal para los Derechos de los Pasajeros que utilizan el avión como medio de transporte.

**En algún lugar.... Siempre en nuestros corazones. Con estas palabras, símbolo de la lucha de la AVJK5022, Pilar ha finalizado su intervención.**

Montreal, 5 de febrero de 2015.

## **NOTA DE PRENSA** **ANTE LAS DEMANDAS DEL ABOGADO**

LA AVJK5022 ante la Sentencia conocida hoy por la que el Magistrado de la Audiencia Provincial de Las Palmas, Jesus Angel Suárez Ramos, la condena al pago de 6.000 euros de honorarios, estimando parcialmente el Recurso del Abogado ADEL ALBERTO HAWACH VEGA, por la elaboración de un Informe relativo a la viabilidad de acciones legales en USA, manifiesta:

1º) Su dolor por lo que considera un despropósito: se la condena a pagar un Informe que nunca llegó a la Asociación.

2º) La sensación que nos embarga de "estafa" moral y social: sentar en el banquillo a la Asociación que representa a las víctimas fallecidas y lesionadas en el Vuelo JK5022 por "dinero", a nuestro juicio no debido, es lo más vejatorio con que nos hemos encontrado en el largo camino que llevamos recorriendo desde el 20 de Agosto de 2008.

3º) Le cabe al demandante, el dudoso honor de haber logrado una condena judicial sobre la única Asociación de Víctimas de la Aviación Comercial en España, que en su día le asistió y que lucha porque volar sea más seguro para todos, incluso para el y su familia cuando utilizan el avión como medio de transporte. Condena que queremos señalar, lo es por algo tan repugnante como son unos supuestos HONORARIOS que la Asociación considera que no eran debidos. A pesar de ello, respetando las resoluciones judiciales, aunque no las comparta, se le pagará, para que se aparte definitivamente de su limpio camino.

4º) Asimismo queremos señalar y recordar que el demandante no es la primera vez que actúa de esta forma en busca de honorarios fuera del alcance de cualquier víctima:

\* Interpuso una querrela por injurias y calumnias de 150.000 Euros contra la Asociación y su órgano directivo, incluida 1 superviviente, que fue íntegramente desestimada.

\* Interpuso también una demanda por supuesta lesión de su honor profesional, que también ha sido íntegramente desestimada recientemente, expresándose de forma clara por el Juez lo extraño de una conducta profesional para cuya justificación es necesario emplear más de cincuenta folios dedicados a tratar unos honorarios, pactados con un despacho norteamericano a espaldas de la Asociación y en perjuicio de sus asociados.

\* También el demandante es el mismo que persiguió cobrar de la Asociación más de 244.000 euros por unos trabajos que el Juzgado y el Colegio de Abogados de Madrid evaluó en apenas 14.140 euros y que se le pagaron ya en 2 plazos.

5º) Confiamos y seguimos trabajando para que el ESTATUTO DE LA VICTIMA DEL DELITO que elabora el Ministerio de Justicia y que recoge en su Art. 8 "la prohibición de acercarse a víctimas de grandes tragedias hasta pasados 30 días de ocurrida por

## 5. ANEXOS

profesionales", proteja a las futuras víctimas de voraces inmorales que ven la tragedia ajena como vía para obtener rendimientos económicos.

6º) La AVJK5022 siente que la memoria de los que defiende se vea salpicada por quién ha mostrado su verdadera cara con ese afán sin límites por obtener beneficios sin importarle a costa ni en nombre de qué.

Las Palmas/Madrid, 31-10.2014

## **ARTICULOS DE OPINION ESCRITOS POR PILAR VERA (publicados prensa escrita, revistas y medios digitales nacionales).**

### **20 AÑOS DE LA FENVAC FRANCESA**

El próximo día 30 de Enero con motivo de su vigésimo aniversario, la FENVAC reúne en París, a víctimas, familias, instituciones públicas y privadas, para debatir sobre la gestión, asistencia y apoyo de las víctimas de desastres y terrorismo, con la intención de promover una respuesta global a sus necesidades actuales y renovar su compromiso con sus fines y actividad.

La FENVAC se creó el 30 de Abril de 1994 por 8 Asociaciones de Víctimas de Desastres que ocurrieron entre 1982 y 1883 en Francia y que consternaron a su sociedad por la magnitud y el número de víctimas que produjeron. Las tragedias que abarca son muy diversas: accidentes de transporte: aéreos, ferrocarril, naufragios, etc..., explosiones, fuegos, tormentas, terremotos, tsunamis, epidemias, salud, etc... Su reconocida trayectoria hizo que en 2011 incorporara a las víctimas del terrorismo, por 4 razones principales que van desde la petición de las propias víctimas de ataques terroristas, de los Ministerios de Justicia y Asuntos Internos, pasando por la reciprocidad en la racionalización de medios y actividades, así como el crecimiento complejo de desastres y terrorismo que imponía un alto nivel de profesionalización de las actividades llevadas a cabo por las Asociaciones de Víctimas que por separado hacían más difícil conseguir sus fines.

FENVAC se ocupa de manera prioritaria de la defensa de las víctimas, les da asistencia y apoyo moral, participa en el proceso penal y civil y contribuye a la búsqueda de la verdad de cada desastre. Su intervención se coordina y complementa con el INAVEM (Entidad Oficial de Víctimas), sus propias Asociaciones y con la Fiscalía de Víctimas de París, siendo miembro además de la Junta de FGTI (Fondo de Garantía para las Víctimas del Terrorismo), organismo responsable de la indemnización de las víctimas, supervivientes y sus familiares.

¿Qué movió a las personas que la crearon?. Su demostrada experiencia de que las familias que se comprometen con la memoria, la justicia y la verdad de la tragedia a nivel social, terminan por abandonarla con el paso del tiempo, pero también lo hicieron empujadas por la imperiosa necesidad de crear un marco de protección y ayuda que evitara sufrimientos adicionales al padecimiento principal de las siguientes víctimas.

## 5. ANEXOS

Y la AVJK5022 que estará representada por su Presidenta – Vicepresidenta también de la Red Europea de Víctimas –SOS CATASTROPHES- y su Secretaria General en dicha Jornada, intenta desde 2010, crear en nuestro País una Entidad similar, porque no es suficiente que cuando ocurre la tragedia se pongan en funcionamiento medidas extraordinarias que desaparecen inmediatamente después de que se apagan los focos que genera la noticia y que dejan en fría soledad a las víctimas de tragedias/desastres. A destacar que las víctimas del terrorismo llevan recorrido un largo camino de más de 30 años en España y tienen su propio estatus en nuestra sociedad y en los organismos del Estado.

Y se han dado pasos en 2013 para crear REVES – RED DE VICTIMAS ESPAÑOLAS – formada por las Asociaciones de Víctimas del JK5022, YAK-42, AVM3J, PLATAFORMA ALVIA, Familia Arce Madrid-Arena, pero sin que se haya materializado en una Federación de Asociaciones que al estilo de la francesa FENVAC persiga objetivos similares en España, con víctimas que entiendan y ayuden a víctimas con recursos propios cuando llega la soledad, que luchen por Investigaciones Oficiales INDEPENDIENTES que busquen con valentía la verdad para evitar que vuelvan a repetirse por causas similares, que la Fiscalía de Víctimas de la Fiscalía General del Estado se ocupe de las víctimas de grandes tragedias como debe y no como aparenta, que puedan disponer de defensas judiciales de las que no sean prisioneros y tantas y tantas cuestiones que aparecen cuando las personas son víctimas de los errores del Sistema.

Esperamos mucho de esa Jornada porque nos ayudará a seguir luchando aquí para la unión de las VICTIMAS DE DESASTRES Y TRAGEDIAS, sólo así se podrá hacer frente más eficazmente a lo que se desencadena tras la tragedia-accidente-desastre de cada uno, demostrado queda con la FENVAC que “UNIDOS SON-SEREMOS MAS FUERTES” y 20 años juntos lo confirma.

“EN ALGUN LUGAR... SIEMPRE EN NUESTROS CORAZONES”.

Madrid, 27 de Enero de 2015

## **LA AVJK5022: ORIGEN, OBJETIVOS, ACTIVIDADES**

### **Revista “APTB”- Bomberos – Pilar Vera, Pta. AVJK5022**

El 20 de Agosto de 2008, un MD-82 de la desaparecida Cía. Aérea Spanair, se estrelló al despegar en el lado derecho de la pista 36-L del Aeropuerto de Madrid-Barajas: el Vuelo JK5022 con destino a Gran Canaria se ganó la vida de 154 personas y dejó con graves secuelas a 18 supervivientes. Un grupo de familiares en los días siguientes a la tragedia, pusieron las bases de lo que unos meses después sería la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, de la que soy Presidenta desde Abril de 2010 y de la que he sido reelegida cada año desde entonces.

La Tragedia del Vuelo JK5022 es la de 172 víctimas y sus familias, pero también es la de un País que ha evitado llegar al fondo de las causas que la provocaron: los pilotos fallecidos no pueden defenderse y cargan con la responsabilidad de la muerte y lesiones en las personas, según el Informe Oficial de la CIAIAC (Comisión Oficial de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación civil) cuyo único objetivo era detectar y corregir las causas del Accidente para evitar que se repitieran.

Por eso es tan importante la actividad que realiza la AVJK5022 su propia existencia justifica una lucha sin cuartel por la memoria y el recuerdo de las 154 personas fallecidas, por la seguridad aérea, por la asistencia a las víctimas y por la eficaz gestión de los mecanismos que el Estado tiene para proteger a sus ciudadanos víctimas de grandes tragedias.

En ese sentido, la AVJK5022 ha impulsado con el Ministerio de Fomento el RD 632/2013 de 1 de Agosto que contiene un Plan de Asistencia a Víctimas de la Aviación Comercial y con el Protocolo que se deriva del mismo, publicado en el BOE por Resolución del Ministerio del Interior de fecha 26.5.2014 en cuyo preámbulo se reconoce la colaboración realizada por la Asociación. Los Servicios de Emergencia, Bomberos, Protección Civil y otros, son los encargados de la asistencia en una catástrofe aérea como la que se produjo el 20 de Agosto en Madrid, del orden y de la eficacia que demuestren en esos momentos depende la vida de las víctimas que la sufren.

De la intervención de los Bomberos que acudieron al lugar donde se estrelló el avión aquel infausto día, las víctimas no tenemos queja, lo hicieron pronto y bien aunque los recursos de los que disponían no fueran suficientes para su desesperación ni tampoco las Emergencias que no estuvieron bien dirigidas dentro del recinto aeroportuario: para la historia quedan las imágenes de decenas de ambulancias estacionadas mientras

## 5. ANEXOS

que morían algunos de los pasajeros que lograron sobrevivir al impacto, al incendio e incluso al riachuelo que se encuentra en el medio de las 2 pistas 36-L y 36-R.

De ahí que la actividad de la AVJK5022 se haya centrado en los últimos años en lograr lo que no había: asistencia a víctimas, en modificar para introducir lo que tampoco existía en protección civil: la peculiaridad en el tratamiento de una catástrofe aérea cuando se produce en una instalación cerrada como es un Aeropuerto, caso del Vuelo JK5022, además de por la seguridad aérea y la implantación entre los que utilizan el avión como medio de transporte, los que lo gestionan: regulador, operador aeroportuario, aviación civil, etc..., de una cultura preventiva de seguridad aérea que es posible y viable en un entorno donde hasta ahora impera una cultura “reactiva”: sólo se afronta cuando se produce con mecanismos alejados de lo que la gestión de la crisis requiere.

Ahora tratamos de que esa normativa sea conocida por todos los sectores profesionales posibles y esta Revista Emergencia 112 Magazine nos ayuda en ese objetivo, gracias por permitirnos exponer el origen, los objetivos y la actividad que realiza la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 que manifiesta su dolor en revertir a la sociedad en general el beneficio de su trabajo, no en vano, ha sido declarada de “utilidad pública” el 5.3.2013 por cumplir con ese requisito imprescindible.

A todos los profesionales que movidos por su responsabilidad además de por su amor al trabajo que realizan y los cuerpos de bomberos son ejemplo evidente, los ciudadanos que sufrimos las consecuencias de las grandes tragedias, queremos agradecerles su compromiso con la vida y también alentarles a que no desfallezcan en sus objetivos, nosotros no lo haremos, tenemos 154 razones que nos empujan cada día a intentarlo a pesar de las derrotas que nos encontramos en nuestro camino.

**EN ALGUN LUGAR... SIEMPRE EN NUESTROS CORAZONES.**

Madrid, 21 de Abril de 2015 –

## **LAS EMERGENCIAS EN LAS GRANDES TRAGEDIAS**

**Revista APTB-Bomberos, Pilar Vera, Pta. AVJK5022 – 14.7.2015**

### **“EXTRAEMOS DE LA TRAGEDIA EL CONOCIMIENTO, PARA LA SEGURIDAD DE TODOS”:**

Este lema se encuentra a la entrada de la NTSB norteamericana en su sede oficial de Washington, Organismo que se dedica desde su creación en 1967 a investigar no sólo las catástrofes aéreas (más del 85% en todo el mundo, a petición de los países donde suceden) sino también las producidas por el tren, barco, incendios, etc... Y lo hace con la finalidad de extraer las consecuencias que los provocan para corregirlas en el Sistema, única manera de evitar que se reproduzcan, teniendo como objetivo principal, mejorar la seguridad de todos los ciudadanos, al menos americanos, pues no tiene competencias para imponer el resultado de sus investigaciones en los demás países.

Por regla general, los ciudadanos creemos que nuestro País cuenta con los recursos necesarios para afrontar una tragedia con víctimas múltiples, que los mecanismos del Estado funcionarán como deben en la gestión de la emergencia, que en definitiva, todos los servicios cuentan con la experiencia, recursos y profesionalidad adecuada para hacer frente a una catástrofe del transporte, sea por mar, aire o tierra.

La AVJK5022 ha declarado públicamente la gestión caótica de la emergencia del 20 de Agosto y días siguientes, pero no por ello, ha cejado en el empeño de que los servicios del Estado que afrontan su gestión, cuenten con un Protocolo de Actuación para atender Catástrofes Aéreas, que por inusual que resulte, no se encontraba recogido como evento singular dentro de los que gestiona Protección Civil.

La complejidad de un accidente aéreo estriba en la ubicación donde ocurre, bien puede ser en las maniobras de despegue y aterrizaje, consideradas hasta hace poco tiempo como peligrosas o por el contrario, cuando desaparecen en medio del océano (AF-447), se derriban en zonas de conflicto armado (MH-17), no aparecen (MH-370), etc... Cuando suceden en el despegue/aterrizaje, las emergencias aeroportuarias tendrían que funcionar adecuadamente y como los accidentes aéreos no son habituales, hay tiempo más que suficiente para hacer simulacros que permitan conocer a cada parte interviniente en la emergencia cuando esta se produce, la función que tiene encomendada para que se realice con la mayor eficacia posible porque de la misma va a depender que se salven vidas humanas.

Y a ello se dedica muy activamente la AVJK5022, a movilizar los recursos existentes, públicos o privados, a través de las más variadas vías de comunicación, entendiendo

## 5. ANEXOS

que debe aprenderse de las tragedias con víctimas múltiples, cualquiera que sea el motivo por el que se producen. Sin saberlo, la AVJK5022 está marcando en España el camino que ya existía en USA con la NTSB, aunque naturalmente con diferencias abismales: mientras que la Asociación es una entidad civil formada por ciudadanos que han padecido la tragedia del 20.8.2008 (154 fallecidos y 18 supervivientes), la NTSB es una Agencia Federal del Estado USA que ha ido creciendo en función de las catástrofes a las que se ha ido enfrentando a lo largo de su existencia, de las que ha ido extrayendo el conocimiento para mejorar la seguridad de todos.

La AVJK5022 que ha acudido a foros internacionales de toda índole, que ha descubierto que otros países tienen planes de prevención en los que creen, que en las emergencias siempre se puede ir más allá – Francia demostró con el Accidente de Germanwings que el medio natural no puede ser un obstáculo para afrontar con garantías una emergencia de semejante magnitud – entiende que todos los planes y protocolos serán ineficaces si no se permite a los profesionales que deben afrontarlos contar con los conocimientos y recursos para simularlos previamente a que se produzcan y que si desgraciadamente ocurren, estos cuenten con los conocimientos que se hayan extraído de tragedias anteriores, porque sólo de esa forma, es posible garantizar la seguridad de los ciudadanos.

En ese sentido, la Asociación ha presentado a las Instituciones del Estado, públicas y privadas, un Estudio sobre la creación de un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes, que dependiendo de las Cortes Españolas, unifique el variado ramillete de Comisiones Oficiales de Investigación existentes en España, cuente con recursos suficientes, profesionales cualificados y sobre todo, con un ordenado funcionamiento que permita extraer las causas y consecuencias de los accidentes obligando a su corrección inmediata para evitar que se reproduzcan.

Las emergencias en las grandes tragedias cada vez están siendo más complejas, más difíciles de afrontar, más peligrosas para quienes deben atenderlas, y por ello, sólo una cultura PREVENTIVA de seguridad hará posible que los daños se aminoren en las personas que las padecen.

## **LAS VÍCTIMAS ANTE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL EN OACI – Pilar Vera, Pta. AVJK5022 – 16.3.2015 –**

Con motivo de la Conferencia de Alto Nivel que celebró la OACI del 2 al 5 de Febrero en su sede de Montreal, se dedicó la jornada del día 5 a la Asistencia a las Víctimas. La labor que viene haciendo el ACVFG (Grupo de Víctimas y Familias de Accidentes Aéreos), por concienciar con su presencia a la comunidad internacional allí presente, tuvo ese día su gran oportunidad para exponer el punto de vista de las víctimas ante países que afrontan desde hace años las catástrofes aéreas en una sola dirección.

Como Presidenta de la AVJK5022 y desde el fallecimiento en Octubre de 2013 de Hans Ephraimson, el anterior Chairman del ACVFG, asumí de manera provisional su puesto por elección de sus miembros. Y tuve el honor pero también la gran responsabilidad de dirigirme en nombre de las víctimas y familias de accidentes aéreos a cuantos asistieron aquel histórico día a dicha sesión.

En los días previos de la Conferencia, escuché las intervenciones de los altos responsables de los países que habían sufrido las 3 gravísimas tragedias en el pasado año, aciago para la aviación comercial, y me sobrecogió no escuchar una sola palabra de aliento a las víctimas, ni tampoco a la política de asistencia de la OACI, sus palabras sólo tenían un enfoque: el problema que supone para los gobiernos estos 3 accidentes aéreos: uno desaparecido, otro derribado y un tercero hundido en el océano... También hablaron de lo duro que les había resultado el tratamiento con las víctimas y para las víctimas no es insufrible haber perdido a los suyos de manera tan dramática por el inocente hecho de subirse a un avión?. El día 4 de Febrero, otra nueva tragedia en Taiwán, hizo que todos los países asistentes en cuanto tenían ocasión mostraran su condolencia y pesar por ello.

Y las víctimas, con la autoridad moral que da haber padecido la pérdida de los nuestros, expusimos nuestra visión del drama humano que supone una catástrofe aérea y la canalización del dolor hacia el objetivo generoso de mejorar la asistencia a víctimas, la seguridad aérea y la consideración de la comunidad internacional por las personas que han sufrido las consecuencias de decisiones erróneas o procedimientos mal empleados.

Esa presentación del ACVFG que está en la web Oficial de la OACI junto a la de los países intervinientes supone el reconocimiento al generoso trabajo que venimos realizando allí y que tiene su plasmación en el Documento 9978 de Política de Asistencia a las Víctimas y sus Familias y al Documento 9973 que contiene el “Manual de Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares” que sustituye

## 5. ANEXOS

a la Circular 285 publicada en el año 2001 por la OACI de la que desconocíamos su existencia pues no se siguió en la gestión de la Tragedia del Vuelo JK 5022 el 20 de Agosto de 2008, añadiendo más dolor al que ya padecíamos las víctimas y las familias afectadas.

Fue lamentable conocer su existencia a través de la ACVFA americana pero no óbice para que nos prometeríamos que, nunca más, volvería en España a pasar lo mismo. El ACVFG con el apoyo de la NTSB norteamericana, de la propia OACI y de países como España, Estados Unidos y otros, logró cumplir los objetivos que se había propuesto: revisar esa Circular 285 con los Documentos anteriormente citados pero aprobados por su Consejo del 1 de Marzo de 2013 al que tuve el privilegio de asistir sola en representación del ACVFG y posteriormente ratificados por la 38 Asamblea General de la OACI.

Todavía hoy seguimos trabajando para que formen parte del Anexo 9 (la oposición frontal de algunos países han hecho imposible plantear su inclusión en el Anexo 13 que sería su sitio natural) y además entren a formar parte del Plan de Auditorías de la OACI.

Sólo la determinación y la voluntad de la AVJK5022 por lograr en España que la nefasta gestión de la tragedia del 20 de Agosto de 2008 no vuelva a producirse, ha conseguido mucho más de lo que nunca pudimos imaginar: llevar la lucha hasta el corazón del organismo que regula la aviación civil en el mundo y lograr que sus miembros vuelvan sus ojos al padecimiento que desencadena una catástrofe aérea contada por quienes la sufren con tanta generosidad que hace muy difícil no apoyarla.

Porque VICTIMAS AYUDANDO A VICTIMAS, es el mensaje final que encierra todo este solitario trabajo llevado a cabo con la firme convicción de que la Tragedia del Vuelo JK5022 no sólo se RECUERDE por ser una fecha trágica en el calendario sino por dar origen a una normativa de asistencia a víctimas que traspasó nuestras propias fronteras.

**EN ALGUN LUGAR.... SIEMPRE EN NUESTROS CORAZONES...**

**REVISTA "SEP LA-MATCH-82"**

**“CONTRIBUCIONES DEL PROCESO DE INVESTIGACIÓN A LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL” – Pilar Vera, Pta. AVJK5022 – Revista “Aviador” – COPAC -2015**

Con este interesante título, se celebró el pasado día 8 de Junio en Buenos Aires, la Segunda Jornada promovida por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, que reunió a la comunidad aeronáutica internacional, a los responsables AIG de gestión de seguridad, mantenimiento, operaciones y producción; de gestión de la seguridad operacional, organismos y empresas vinculadas a la investigación de accidentes; docentes y especialistas en gestión de la seguridad operacional y también a víctimas de accidentes aéreos.

Asistí invitada por la JIAAC en calidad de Presidenta del Grupo de Víctimas y Familias de Accidentes Aéreos en la OACI. También pude participar en los días siguientes en la Reunión de Países de la Región SAM (América del Sur) , formado por la mayoría de países latinos, que auspiciados por la OACI, tras la Declaración de Bogotá se impuso como Metas: Reducir los accidentes, la tasa por salidas de pista y mejorar la aplicación eficaz, mediante el establecimiento de un mecanismo de cooperación regional de investigación de accidentes en incidentes de aviación (AIG).

Entre las referencias internacionales que se estudiaron en Buenos Aires, es evidente que no estuvo ni España ni la denostada CIAIAC, la Tragedia del Vuelo JK5022 con 154 muertos y lesiones en 18 supervivientes, no fue suficiente para que se modificara su modelo de funcionamiento que no está acorde ni se ha desarrollado con arreglo al despegue y evolución que ha tenido la aviación comercial en nuestro País. Por el contrario, se citaron una serie de Países que a raíz de sufrir trágicos accidentes o eventos traumáticos para la seguridad, optaron por mejorar sus sistemas de investigación, entre los cuales están:

En USA, el accidente de 2 aeronaves que colisionaron en vuelo, dio lugar a que la NTSB en 1967 iniciara su funcionamiento como ente independiente.

JAPON el accidente de 2 aeronaves en 1974 dio lugar a la creación del organismo que tenían y en 2001 se reestructuró como JTSB.

AUSTRALIA: Independiente desde 2003.

CANADA: La TSB es independiente desde 1990.

HOLANDA: Independiente desde 2005 debido a injerencias de la industria, comercio y Secretaria de Defensa.

## 5. ANEXOS

La propia JIAAC, organizadora del evento, debido a la descertificación del país por parte de la FAA y a las demandas de las aerolíneas, se independizó orgánicamente en 2007 de las Fuerzas Armadas y en 2010 se concretó su adscripción.

Esa Jornada del día 8 de Junio fue un rotundo éxito con más de 500 asistentes y por la calidad de las ponencias, estuvieron presentes representantes internacionales como la NTSB, TSB canadiense, OACI, etc..., además de expertos en las diferentes materias relacionadas con la investigación de accidentes que aportaron sus puntos de vista sobre la evolución de los accidentes en la aviación comercial.

En los días siguientes, asistí los días 9 y 10 a las reuniones de todos los países que integran la Región "SAM", donde pude dar a conocer el trabajo que viene realizando el ACVFG en la OACI con la normativa de asistencia a víctimas, derechos de los pasajeros, investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, etc... También me permití señalar lo que la AVJK5022 había logrado en España con el RD Asistencia a Víctimas (aunque indiqué que su primera puesta en funcionamiento no había dado los resultados deseados) con el Estatuto de la Víctima del Delito, donde su Art. 8 recoge la prohibición de "abogados y procuradores de acosar a las víctimas múltiples de grandes tragedias", con el Protocolo del Ministerio del Interior, etc... Comenté que España es muy proclive a crear "Oficinas de Víctimas" que no cuentan ni con recursos ni con profesionales especializados en el tratamiento y asistencia a las víctimas de que se trate, que no había ningún país que siguiera ese modelo y que confiaba que ninguno de los países asistentes se inclinara por implantarlo porque ni siquiera la OACI lo recomendaba.

Pero esa reunión de Autoridades de los Organismos (AIG) de todos los países que integran la Región "SAM", fue mucho más, se logró un Acuerdo como resultado de más de un año y medio de trabajo previo al encuentro, muy intenso, de análisis y debates por parte de los organismos indicados, que se transformó y se aprobó en un Plan Estratégico con distintas fases para su implementación, bajo el auspicio de la Oficina Regional en Lima de la OACI.

Se eligió a la Presidenta de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), Pamela Suárez como presidente del Comité Ejecutivo por un período de tres años, "con la posibilidad de renovar su nombramiento por mandatos adicionales de tres años y con las funciones establecidas en el manual de organización y funciones del ARCM, aprobado mediante la Conclusión AIG-SAM/02- 01".

El grupo de expertos que trabajó en la formación del ARCM, a su vez, fue liderado por el Jefe del Departamento Operativo de la JIAAC, Daniel Barafani, quien fue encargado de presentar el proyecto como 'Nota de Estudio' en la última Conferencia global de OACI, realizada en febrero pasado en Montreal, Canadá (2HLSC-2015).

A partir de entonces, se realizó un análisis detallado de la situación AIG de la Región SAM y de los beneficios que se lograrían con la creación de un "Mecanismo Regional de Cooperación de Investigación de accidentes e incidentes", como una de las formas de una organización regional (RAIO), que fue presentado en la Segunda Reunión Virtual de Autoridades AIG, el 27 de noviembre de 2014.

En ella se informó que la región es una de las Áreas con menor índice de aplicación eficaz (EI) de normas y métodos recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación y especialmente en los siguientes puntos: políticas y procedimientos para la investigación; elaboración, finalización y divulgación del informe final; organización, dotación e instrucción del personal; elaboración, divulgación y registro de recomendaciones y notificación de datos sobre accidentes e incidentes (ADREP). Además, se concluyó que a pesar de que la Región Sudamericana "ha realizado esfuerzos para disminuir la tasa de accidentes en los últimos años, ésta se ha incrementado ligeramente en el 2014 en relación a la tasa del 2013, por lo que es necesario conocer las causas y desviaciones que originaron los accidentes e incidentes para poderlos mitigar" y poder cumplir con las metas de la Declaración de Bogotá que son reducir el índice de Accidentes en la región y alcanzar el 80 % de aplicación eficaz (EI).

"Los últimos resultados de las auditorías indican que varios Estados no cuentan con los recursos necesarios para investigar toda la gama de accidentes e incidentes de aviación ni para llevar a cabo análisis exhaustivos de los datos sobre accidentes e incidentes que se reciben", indicaron los expertos. Así, el establecimiento del mecanismo regional ARCM, "podría constituir la única solución para lograr la implantación de un sistema eficaz de investigación de accidentes e incidentes".

Llevo más de 6<sup>a</sup> años como Presidenta de la AVJK5022, he viajado fuera de España buscando la forma de implantar aquí lo que otros países han aprendido de sus catástrofes aéreas, porque nuestro País lamentablemente ha avanzado pero más por la presión de la AVJK5022 que por creencia propia y a la forma de afrontar las últimas tragedias me remito. Estoy convencida que la solución no es aplicar un criterio diferente a cada transporte: avión, tren, barco, bus, etc..., sino en unificar en un solo órgano la investigación y prevención de accidentes, que tenga los mejores

## 5. ANEXOS

profesionales especializados en cada uno de ellos, con recursos suficientes y con total INDEPENDENCIA del regulador, para corregir las causas que los provocan

La AVJK5022 lleva más de 6 años luchando porque en España se modifique el modo de investigar los accidentes e incidentes de aviación civil. Conocido por el sector aeronáutico, profesionales, instituciones públicas y privadas, partidos políticos con y sin representación parlamentaria, su Informe sobre la creación de un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes con Víctimas Múltiples, que sin embargo, no ha tenido la acogida que debería por parte del Ministerio de Fomento y mucho menos por la inconsistente y desprestigiada CIAIAC.

Estos 3 agotadores días de estancia en Buenos Aires me han reafirmado en ese convencimiento personal, porque América del Sur se mueve y quiere avanzar en el modo de investigar y prevenir los accidentes aéreos, ya no puede ser una excusa que España no afronte con valentía y con la ayuda de todas las partes implicadas, la radical transformación que están exigiendo sus víctimas pero también sus ciudadanos que confían en que el Estado “extraiga de las tragedias el conocimiento para la seguridad de todos”, es el lema de la NTSB norteamericana que la AVJK5022 considera y sigue como propio.

**EN ALGUN LUGAR... SIEMPRE EN NUESTROS CORAZONES...**

**REVISTA “AVIADOR” DEL COPAC – SEPTIEMBRE 2015**

# La sociedad civil, la justicia y la tragedia del vuelo JK5022



Pilar Vera Palmés (\*)

Cuando las palabras no mejoran el silencio, lo mejor es callarse. Es lo que he hecho ante algunos medios de comunicación que han llamado para que valore la decisión del TEDH de inadmitir la demanda presentada por la AVK5022 en marzo de 2014. ¿Que decir cuando las palabras suenan tan huecas como las que profirieron los responsables políticos el 20 de agosto de 2008 y siguientes sobre la tragedia del vuelo JK5022?

Las familias de las 172 personas que aquel triste y frío día de agosto se subieron en Madrid al MD-82 con la intención de llegar a Gran Canaria, hemos sufrido durante más de siete años todo tipo de situaciones emocionales

y personales. De entre ellas, un grupo decido que había que unirse para defender conjuntamente a los nuestros pero también para saber por qué murieron: nada podía ser peor que haberlos perdido de forma tan dramática. Y de la sociedad civil comprometida con los valores que parecen haberse olvidado, se formó la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, que se ha mantenido firme y serena a pesar de las muchas dificultades a las que ha enfrentado en estos 2.673 días que han transcurrido desde aquel mal día 20 de agosto. Nos unió el catástrofe aéreo más grave de los últimos 36 años en España forzosamente pero también no cejar en el empeño de lograr justicia y verdad.

Llegué a la Asociación a finales de septiembre de 2009 en momentos muy difíciles y casi sin querer me encontré en mayo de

pensar en cómo resarcirles de tanto daño causado.<sup>5º</sup> Los demás: medios de comunicación que pasan de rellenar horas y páginas enteras al olvidado más absoluto de nuevas evidencias, aseguradamente va destruyendo las fuerzas de las familias, el sector que considera una lástima lo ocurrido pero que se ocupa de pasar página a la misma velocidad que los aviones, los profesionales que cuando ven que las víctimas no desisten de lograr justicia y verdad a pesar de los años, dan una piedad que no sienten y finalmente, la sociedad, de donde nuestra voluntad, por partida doble: para ver cómo mueren los nuestros y para vagar errantes por el desierto social de la desidia, la miseria y la compasión el resto de nuestras vidas.

Pero en este camino ha habido una gran diferencia entre los que opinan sin hacer nada y los que nos hemos dejado parte de nuestra vida en esta insufrible batalla: lo hemos intentado por encima de nuestras fuerzas sin rendirnos nunca a pesar de las durísimas derrotas judiciales pa-

decidas, de hecho, ni una sola vez la justicia—ciega, sorda y muda, pero también rancia y descompuesta: estuvo de nuestro lado, como iba a estar si se está demasiado que pasando las penalidades del débil.

Somos la sociedad civil, no nos escondimos ante la vergüenza y la ignominia que suponía vivir como si 154 personas no hubieran fallecido y tampoco 18 se hubieran lesionado, no hemos cesado de creer que era posible encontrar ese oasis de paz donde viven la justicia y la verdad. No lo hemos logrado, la justicia es un enemigo rocoso para el ciudadano, pero estamos convencidos de que esta cruel batalla nos ha dignificado en la misma proporción que ha desacreditado y envilecido a un sistema judicial en el que va casi nadie cree y que tiene tal enfermedad incurable que lo llevara a la tumba. En algún lugar... siempre estaremos ahí y nunca nos lo podrán quitar, por mucho que lo hayan intentado o intenten.

(\*) Presidenta AVK5022

## **DISCURSOS DE LA PRESIDENTA**

### **AYUNTAMIENTO DE INGENIO - PLENO EXTRAORDINARIO**

**18 septiembre 2014**

SR. ALCALDE, CONCEJALES, SECRETARIO, SRAS. Y SRES.:

Muchas gracias a la Corporación Municipal por recibirnos hoy en éste Salón de Plenos de la Villa de Ingenio, es la primera vez que como Presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 hablo ante una institución tanto pública como privada en la Isla de Gran Canaria y más de 6 años después de ésta Tragedia que la estremeció, puedo decirles que como canaria que añora, quiere y lucha por su tierra desde la distancia, creí que nunca llegaría este momento.

Por eso, nuestro agradecimiento especial y emocionado a quién nos ha traído hoy aquí, Alcalde Juan José Gil Méndez: convocaste este Pleno Extraordinario para cumplir tu palabra de apoyar el trabajo que venimos realizando desde la Asociación y nos conmoviste el pasado 20 de Agosto, con tus sentidas palabras en el “Jardín de los Ausentes”, GRACIAS desde lo más profundo de nuestro corazón: has dado este importante paso que confiamos sigan las demás instituciones a quienes se enviará la Moción.

La Villa de Ingenio que, en su Escudo Heráldico lleva 2 palabras: LEALTAD Y TRABAJO en letras de sable, perdió a 8 de sus vecinos que procedían, vivían o eran originarios de aquí en la Tragedia del Vuelo JK5022, hoy con esta Moción de Apoyo recupera su Memoria y Recuerdo y gracias a ellos y a los 146 que los acompañaron en su último viaje a la eternidad, confiamos su aprobación por parte del plenario municipal. También LEALTAD Y TRABAJO, presiden nuestra actividad: lealtad con los 74 grancanarios fallecidos por lograr dignidad, justicia, verdad y trabajo con ingenio a falta de recursos para poder llevarlo a cabo: cuando se pasa de ciudadano a víctima se pierden por el camino los derechos del mismo modo que la vida de los nuestros, en cuyo nombre trabajamos para evitar que sus muertes queden impunes y en el olvido.

Desde la AVJK5022 seguimos denunciando los errores que sembraron la muerte en nuestras vidas porque mantenemos la convicción de que sólo una modificación profunda en la investigación de grandes catástrofes, harán posible que la PREVENCIÓN ocupe el lugar de la reacción, que suele llegar de la mano de la improvisación y el caos.

Penalmente ningún responsable: 3 Magistrados de la Sección 15 de la Audiencia Provincial de Madrid archivan la investigación penal sin Juicio, cuestión en la que coinciden con la Aseguradora del Vuelo, la multinacional española Mapfre que exige en los juzgados: sentencias sin juicio, para las familias que no aceptan su ofensiva propuesta de reparar la vida y lesiones en los supervivientes, con mucho menos de lo que costó reponer el avión siniestrado, negándose en rotundo a reconocer los derechos de los pasajeros del Vuelo JK5022 contemplados en los Reglamentos Europeos que se derivan del C° de Montreal publicado en el BOE con fecha 20.5.2004.

En el primer caso, esa arbitrariedad es desesperante, no sólo porque nuestra catástrofe queda impune sino porque las investigaciones realizadas sostienen que esos errores siguen vivos en el sistema del transporte aéreo español y pueden volver a repetirse o ¿ya se han repetido con el MD-83 del Vuelo AH5017 que se estrelló el pasado 24 de Julio en Mali sin que hayan vuelto todavía hoy los restos de los 6 tripulantes para ser enterrados en España?. En el segundo, la Asociación lucha por conquistar esos derechos contratados en la Póliza de Seguros que Spanair tenía en vigor en 2008 y que parecen no obligar a la gigantesca Mapfre a respetarla, evidenciando una falta de moral con una tragedia que sacudió a España y conmovió hasta al corazón más rocoso.

Y las familias litigando en irritante desigualdad de medios con la poderosa Mapfre que ve como el caos judicial reinante beneficia sus intereses de tasar ofensivamente la vida de los nuestros haciéndonos sentir lo extraordinariamente barato que resulta morir/lesionarse en España a bordo de un avión.

Y la Asociación condenada a intentar lograr dignidad, justicia y verdad en el Tribunal de Derechos Humanos de Estrasburgo, cuya respuesta demorará años en los que tendremos que seguir luchando denodadamente por obtener lo que se nos niega en nuestro propio País.

En España, entre 1972 y 2014 (42 AÑOS) han muerto en 11 Accidentes Aéreos, más de 1.657 personas y sobrevivido 426, ninguna de ellas dejaron antecedentes: ni a nivel judicial, reparación, cambios normativos, etc.... Por eso está siendo tan difícil para la Asociación marcar el rastro del Vuelo JK5022 que ha logrado un Plan de Asistencia a Víctimas publicado en el BOE el 3.8.2011, un Protocolo de Coordinación de Recursos BOE 26.5.2014 y hasta la regulación en el Estatuto de la Víctima del Delito de un marco que respete a las futuras víctimas de voraces profesionales que se aprovechan sin escrúpulos de las tragedias ajenas. A nivel mundial en la OACI un documento de asistencia a víctimas para los países que la componen y a nivel europeo, el RE 996/2010, bajo el que se amparan los citados cambios en ESPAÑA.

## 5. ANEXOS

Padecer una catástrofe aérea es perder la vida física de los que iban en el avión y la vida emocional de las madres, padres, hijos, hermanos, tíos, sobrinos que siguen adelante tratando de reivindicar la memoria de los que han fallecido, pero aportando a la sociedad el conocimiento que da buscar la explicación a su origen. La concesión de “utilidad pública” a la AVJK5022 en 2013, reconoce que nuestra actividad tiene un destinatario colectivo: los usuarios del avión.

Por eso nos movilizamos fuera de nuestro País buscando alianzas con otras víctimas que ya habían pasado por lo mismo y así, formamos la Red Europea de Víctimas-SOS CATASTROFES de la que soy Vicepresidenta 1ª, con otros 4 países, para impulsar a través de los Europarlamentarios, iniciativas de protección y amparo a las víctimas de accidentes aéreos, investigaciones eficaces e independientes y culturas preventivas de seguridad aérea.

También pertenecemos al Grupo de Asociaciones de Víctimas Americanas, ACFVG, desde donde participamos en Organismos Internacionales con los mismos objetivos anteriormente citados para Europa y ahora mismo ocupo, de forma provisional, la Presidencia de este Grupo de Asociaciones a nivel mundial.

La AVJK5022 lidera, junto a las Asociaciones del YAK-42, del 3JMetro de Valencia, de la Plataforma del Alvia 01455 Santiago y Familia Arce del Madrid-Arena, además de otras tragedias del transporte, REVES: Red de Víctimas Españolas, como ya hicimos en Europa y en el mundo, unidos seremos más fuertes en la lucha por lograr justicia, verdad y transparencia para cada una de nuestras tragedias, de la que soy Presidenta Provisional.

Todo ese ingente trabajo está íntimamente relacionado por mi condición de canaria, siento que se lo debo a mi tierra por tantos años de lejanía física que no sentimental y no sólo por los que fallecieron el 20 de Agosto de 2008 en Madrid, sino por todos los que cada día se suben a un avión para salir de las islas. Y los que me acompañan en esta lucha, sentimos por igual que 154 ausentes nos hacen levantarnos ante cada derrota y nos impiden RENDIRNOS a pesar de los sinsabores, ingratitudes e incompreensión que supone defender una causa que escapa a la materialista comprensión humana de nuestros días.

Y POR TODO ESO, ESTA TRAGEDIA ESTA EN LA HISTORIA COMO ALGO MAS QUE UNA FECHA TRAGICA EN EL CALENDARIO: HEMOS CONSEGUIDO UNOS REFERENTES QUE SERVIRAN DE GENEROSO LEGADO A LOS QUE TENGAN LA DESGRACIA DE SUFRIRLA EN EL FUTURO y lo haremos también con los derechos de los pasajeros.

Quiero finalizar recordando el lema de la Villa de Ingenio: TEJIENDO FUTURO, porque ustedes hoy también están contribuyendo con ésta Moción de apoyo a la AVJK5022, a velar por la seguridad aérea de aquellos de sus Vecinos cada vez que vuelen

Hoy, tengan la convicción de que en el largo camino que todavía nos queda por recorrer, nuestra soledad está más acompañada con este reconocimiento, una vez más, Alcalde, Concejales y Villa de Ingenio, MUCHAS GRACIAS, sus vecinos ausentes estarán hoy más orgullosos si cabe de pertenecer a este sereno, leal, trabajador y bello pueblo.

**EN ALGUN LUGAR....SIEMPRE EN NUESTRO CORAZONES....**

**DISCURSO DE PILAR VERA EN LA JORNADA PARALELA  
SOBRE ASISTENCIA A VÍCTIMAS –HLSC-2015 - OACI**

**5 de Febrero de 2015-SEDE OFICIAL OACI-MONTREAL.**

Sr. Presidente, Sras. Sres.:

El Grupo de Víctimas y Familias de Accidentes Aéreos en OACI lo forman Asociaciones y Víctimas de España, Italia, Pakistán, Alemania, Estados Unidos, Brasil, Francia, Polonia y otros. La Asociación de Víctimas española ocupa la Presidencia provisional del Grupo.

Conmocionados por la última catástrofe aérea en Taiwán, queremos enviarle a las familias y víctimas nuestro mensaje de solidaridad y apoyo. Por eso, valoramos el recuerdo hecho por las Delegaciones.

Es muy difícil expresar los sentimientos que produce esta intervención, añadiendo la responsabilidad de traerles la voz de las víctimas y familias de accidentes aéreos, de culturas y países tan diferentes. Pero también es un honor y en nombre de todos me dirijo a ustedes. Gracias a la OACI por esta Jornada de Víctimas.

Me centraré en 3 cuestiones principales:

Circunstancias comunes a víctimas.

Avances que se han logrado en asistencia a víctimas.

Propuestas de futuro.

I) CIRCUNSTANCIAS COMUNES A VÍCTIMAS:

Las etapas que siguen a un desastre aéreo son similares porque cuando deja de ser noticia en el país en que ocurre, llega la soledad para las víctimas en un camino que parece no tener fin. Se abre la investigación oficial y la judicial, dependiendo cómo se cierran, se abrirá otra fase de desequilibrio frente a las Compañías Aéreas y sus Aseguradoras, a los Fabricantes, a sus propios Gobiernos, etc.

Y desde luego no contribuyen a una aviación comercial más segura, los Informes de Investigaciones Oficiales que frecuentemente mantienen una difícil relación con las investigaciones judiciales, a pesar de la reclamación continua de una “cultura justa” realizada por todas las partes implicadas. ¿Dónde está el equilibrio?. Los objetivos de ambas difieren: la judicial no tiene cualificación profesional para entender las causas técnicas, solo las conductas negligentes o delictivas y la oficial no señala responsabilidades porque no tiene cualificación jurídica.

La consecuencia es que la cadena de errores sigue latente y las muertes y sufrimiento de las víctimas no mejoran, como debería, la seguridad aérea.

Esa 'cultura justa' sería posible si ambas investigaciones NO se cruzaran. Señalar a quien ha tenido conductas profesionales inapropiadas no debe suponer una condena previa. Pareciera que la aviación fuera el único sector donde la culpa es de los fallecidos.

En definitiva, los problemas comunes de las víctimas son similares en cualquier país del mundo y pueden resumirse en: ineficiencia de las Administraciones, indolencia de algunas compañías aéreas, indiferencia de la industria y la voracidad de las Aseguradoras.

## 2) AVANCES QUE SE HAN LOGRADO EN ASISTENCIA A VÍCTIMAS:

El 20 de Agosto de 2008, un MD-82 de la Compañía Aérea Spanair se estrelló en la Pista 36-L del Aeropuerto de Madrid-Barajas: fallecieron 154 personas y 18 quedaron con secuelas de por vida. 2 meses más tarde nació la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022. El Informe Oficial determinó que los pilotos fallecidos fueron los culpables. La investigación penal se archivó sin juicio. 6 años después, Spanair no existe y las familias se encuentran litigando judicialmente con la Aseguradora. Me llamo Pilar Vera Palmés, soy Presidenta de la Asociación y en ese vuelo iba mi joven sobrina Ana.

A finales de 2009 conocí a HANS EPHRAIMSON, Presidente del Grupo de Asociaciones Americanas, que falleció unos días después de asistir a la 38 Asamblea General de la OACI. Su nombre se inscribe con letras de otro en la historia de la aviación comercial americana y para siempre en el corazón de las personas que tuvimos el privilegio de conocerlo.

Más tarde a Paolo Pettinaroli, Presidente de la Asociación Italiana del Accidente de Linate en 2001, luchador infatigable contra el olvido y por la seguridad aérea. No ha podido viajar, pero lo sentimos muy cercano en esta histórica jornada de hoy.

No fue difícil ponernos de acuerdo para unir nuestras fuerzas en los objetivos que compartimos de defensa de las víctimas.

En 2001 la TF-285 de la OACI crea un punto de inflexión en el tratamiento a las víctimas. En 2011 se formó un Task-Force, presidido por el Representante de España en el Consejo de la OACI, para la definición de una Política de Asistencia a Víctimas de Accidentes y sus familiares, con participación de un buen número de Estados y del Grupo de Víctimas.

En menos de 12 meses se había presentado el Documento 9998 que sería aprobado por el Consejo en Marzo de 2013 y endosado por la 38 Asamblea de la OACI en Septiembre del mismo año.

## 5. ANEXOS

Nuestro agradecimiento a los Países que lo apoyaron entonces, especialmente a las personas que lo hicieron posible: Sr. Víctor Aguado que lideró el Task-Force, a la Sra. Hersman y al Sr. Paul, ExPresidenta y Director de Asistencia de la NTSB, a la Ministra de Transportes de España, Sra. Pastor y a la Sra. Nancy Graham, Directora de Navegación Aérea de OACI, cuyo decisivo apoyo fue determinante, sin olvidarnos del Sr. Marcus Costa y todos los profesionales de la Secretaria General de la OACI.

El Reglamento Europeo de 2010, obliga a sus países a tener un Plan de Asistencia a Víctimas. España fue de los primeros Estados en legislarlo con un Real Decreto el 1 de Agosto de 2013 que incluye un Plan de Coordinación de los Recursos de Protección Civil donde se expresa el agradecimiento a la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 por su participación en la elaboración del mismo.

En 2012, se creó por 5 países europeos la Red Europea de Víctimas SOS CATASTROFES, con objetivos comunes y con la voluntad de influir en los órganos europeos de decisión.

Pero la realidad supera a la norma, el año 2014, trágico para la aviación comercial en el mundo, ha hecho que vuelvan a surgir lagunas en el tratamiento a las víctimas. Es incomprensible que se vuelvan a repetir situaciones como la del Kal-007 derribado en 1983 con el MH-17 derribado en Ucrania. Que el Malasia MH-370 este desaparecido y que el Air Asia deje en el fondo del mar a más de la mitad de sus pasajeros. Catástrofes que conmocionaron al mundo y que deben servir para que el transporte aéreo aborde de inmediato esas lagunas inaceptables. Aunque la OACI está tomando medidas, según se desprende de los resultados de esta Conferencia.

Oí atentamente las intervenciones el pasado Lunes, sin embargo, no les escuché ninguna propuesta de recomendación a la OACI sobre normativa de víctimas, a pesar de las duras experiencias que han debido tener en el tratamiento a las familias.

Para nosotros es difícil entender que algunos países dediquen ingentes cantidades de dinero a la búsqueda de rastros de accidentes sin prestar igual atención a las familias de sus víctimas.

España tras sufrir su tragedia aérea más grave de los últimos 36 años, reacciono y ha hecho lo que no tenía en ese momento: exigir a las Compañías aéreas españolas un Plan de Asistencia a víctimas y dotarse de un Protocolo de actuación ante una catástrofe aérea.

¿Tienen los países que han sufrido el año pasado las tragedias citadas, legislación y protocolos al respecto? ¿Promoverán esos Estados el apoyo generalizado al Documento 9998 de Asistencia a Víctimas para que se incluya una norma y recomendaciones en el Anexo 9 y que sean parte del Protocolo de Auditorias de Seguridad Operacional USOAP?

### 3) PROPUESTAS DE FUTURO:

Víctimas ayudando a víctimas, es motivo considerable para que los Estados cuenten con las Asociaciones en los Comités de Gestión de Crisis, su experiencia facilita la comunicación y aminora el dolor: no son aceptables esas imágenes desgarradas de personas que sufren el dolor infinito de la desaparición de los suyos.

El mundo ha cambiado radicalmente desde la Convención de Chicago de 1944 pero el sector aéreo no lo ha hecho en el tratamiento a las víctimas. La protección de sus derechos debe ser compatible con el desarrollo sostenible de la aviación y también con un rearme moral hasta ahora ausente de los debates entre las partes implicadas en el transporte aéreo: progresar económicamente está muy bien pero no nos debemos olvidar que los aviones transportan personas, seres humanos.

Les aseguro que podemos contribuir decididamente dejando de ser mudos invitados en la aviación comercial en el mundo, solo atendidos cuando se ha producido el accidente y lloramos la pérdida de los nuestros.

El Grupo de Víctimas y Familias asume con la fuerza moral de haber sufrido las tragedias, la responsabilidad de dar respuesta a los accidentes y de garantizar el sistema del transporte aéreo, donde la seguridad operacional es el pilar fundamental, pero para lograrlo debe escucharse previamente su voz.

Nos satisface que se haya abordado en esta Conferencia la mejora en la localización de las “cajas negras”, el seguimiento mundial de vuelos y compartir la información de las zonas de conflicto: nuestra vocación natural es la seguridad porque luchamos para evitar que suceda lo que nos pasó a nosotros.

¿Qué queda por hacer en el futuro?:

Reforzar la INDEPENDENCIA de las Agencias de Investigación de Accidentes Aéreos, con equipos suficientes de expertos y recursos.

A nivel nacional e internacional, coordinar y estandarizar la investigación oficial de accidentes para corregir la cadena de errores que los originan.

Incorporar normas y recomendaciones en el Anexo 9 del Convenio de Chicago de 1944 del Documento 9998 de Política de Asistencia a Víctimas y sus Familiares. Y que tengan reflejo en el Protocolo de Auditorias de la Seguridad Operacional, publicando los países que lo cumplen y los que no lo hacen.

Animar a todos los Estados que no lo hayan hecho ya, a ratificar el Convenio de Montreal de 1999, con el objetivo de completar la unificación de reglas incuestionables para el transporte aéreo internacional.

## 5. ANEXOS

Alentar a las Compañías Aéreas, sus Alianzas y a sus ASEGURADORAS a unificar, coordinar y simular sus procesos de gestión de crisis, además de hacer pública esta información en la misma web donde venden los billetes a sus pasajeros.

Solicitar a la OACI que impulsen normativas que equilibren los intereses entre las ASEGURADORAS, las Compañías Aéreas y las Víctimas, facilitando la participación de todas las partes.

Continuar trabajando con los Gobiernos y las Instituciones Nacionales e Internacionales para mejorar la seguridad en el transporte aéreo mundial.

Y para el Grupo de Víctimas, será prioritario que la OACI acepte en su momento a la Federación de Asociaciones y Víctimas como Organización que pueda ser invitada a todos aquellos eventos y reuniones internacionales que organice, donde podamos aportar con nuestra presencia otra visión y experiencia con el inequívoco objetivo de mejorar la seguridad en el transporte aéreo. Nuestra relación con la OACI desde 1983 avala una trayectoria que se ha hecho mayor de edad y que a la vista de las catástrofes ocurridas en los últimos años hace imprescindible una presencia más continuada. Nuestro compromiso con la seguridad de la aviación está sobre la mesa y así lo ofrecemos a la comunidad internacional presente en OACI. Ustedes tienen la palabra.

Muchas gracias en nombre de las víctimas y familiares que componen nuestro Grupo, pero también de todos los que han tenido la desgracia de sufrir los desastres aéreos en cualquier parte del mundo - no lo saben - pero nosotros trabajamos también para ellos y sus familias, que como las nuestras están:

En algún lugar... siempre en nuestros corazones.

5 de Febrero de 2015

## **PONENCIA DE PILAR VERA TED<sup>X</sup>MADRID**

**12 de septiembre de 2015**

Soy canaria, el avión ha sido y es parte fundamental en mi vida, además soy viajera vocacional y he volado a lugares remotos de nuestro planeta. Nunca me pasó nada grave en los aviones, ni siquiera me extraviaron una maleta.

En 2008 mi sobrina Ana falleció en la Tragedia del Vuelo JK5022, la catástrofe aérea más grave de los últimos 36 años en España. Estuve un año apartada de todo lo que pasó después pero el primer aniversario me lleva al lugar donde cerró sus ojos para siempre y me despierta del voluntario letargo en el que me había sumergido: porque ella que tenía toda la vida por delante al igual que sus 153 compañeros de viaje a la eternidad.

En septiembre 2009, me incorporé a la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, la AVJK5022 de la que hoy soy Presidenta y comenzamos a trabajar para desentrañar las causas, pero también por los derechos de los pasajeros, la asistencia a víctimas y familias, la investigación y prevención de accidentes y la seguridad aérea.

Lo que ocurrió después de las 14,24 horas de aquel fatídico 20 de Agosto podía resumirse en una palabra: CAOS. Los familiares, la mayoría de Gran Canaria, llegaron a Madrid 12 horas más tarde sin saber exactamente lo que había ocurrido ni como estaban sus seres queridos que se habían subido en Madrid al Vuelo JK5022.

A las 8 de la mañana nos llevaron a las familias en autobús a IFEMA, Recinto Ferial de Madrid, que estaba cerrado en Agosto y no estaba preparado para recibir a la marea humana que desesperada buscaba a los suyos.

Con más de 40 grados de temperatura, no había ni agua en las máquinas de bebidas. Allí me enteré por una lista de 18 nombres pegada en algunas paredes – eran los supervivientes – que Ana no estaba entre ellos. La lista oficial de pasajeros tardó más de 30 horas en hacerse pública.

El día después, 21 de Agosto fue el de la desesperación más brutal a la que me he enfrentado: desgarradores testimonios que rompían hasta el corazón más duro, pérdidas de familias enteras, de más de 40 niños, de adolescentes. Y esa desesperación se agravó por la falta absoluta de coordinación en la intervención de las Autoridades, que no siguieron protocolo alguno, ni en el rescate ni en el tratamiento de los familiares o de la muchísima gente que había acudido a ayudar de forma voluntaria.

2 años más tarde, me entere que existía una Guía de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias publicada en 2001 por la OACI con el procedimiento a seguir en una catástrofe aérea. ¿QUE ES OACI?: Es la Organización Internacional de la Aviación Civil dependiente de la ONU a la que pertenecen 191 países que elabora

## 5. ANEXOS

las normas del transporte aéreo en el mundo. ¿Recuerdan en el avión que antes de despegar la azafata dice: ...siguiendo normas internacionales de aviación civil para las demostraciones de seguridad...?, todas las compañías aéreas a través de sus Estados están sometidas a su normativa. Había que llegar allí y lo hicimos.

Logramos mucho más que actualizar esa Guía que se había quedado obsoleta, trabajamos para aumentarla de rango y convertirla en un Documento que contiene la Política de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, aprobado por el Consejo y Asamblea General a implantar en todos sus países miembros y supervisarse a través de sus auditorías públicas.

En paralelo, acudimos a Europa y logramos introducir en el Reglamento Europeo sobre investigación y prevención de accidentes de avión 3 cuestiones tan básicas y sin embargo no reguladas:

1) Que la lista de Pasajeros se entregara a las familias en plazo máximo de 2 horas después de ocurrido el accidente. 2) Que la información de las causas se le dé a las familias y a las Asociaciones de Víctimas. 3) Que todos los Países Miembros de la Unión Europea tengan un Plan de Asistencia a Víctimas y sus Familias de Accidentes Aéreos.

Con ese Reglamento Europeo, el trabajo y las presiones de la AVJK5022, el Ministerio español de Fomento elaboró un Plan de Asistencia a Víctimas para el que le llevamos toda la información de los países más avanzados del mundo. El 3 de Agosto de 2013, se publica el Real Decreto del Ministerio de la Presidencia que lo contiene y que implica a 4 Ministerios: Fomento, Interior, Justicia y Asuntos Exteriores, del que quiero resaltar brevemente:

Al Mº del Interior le impone tener un Protocolo de Coordinación y Actuación ante una Catástrofe Aérea, evento que hasta ese momento no estaba contemplado en los planes de Protección Civil en España.

A las Compañías Aéreas Españolas las obliga a tener un Plan de Asistencia a Víctimas y sus Familias en el que se incluye desde un Centro de Atención inmediato tras producirse el accidente para las familias de los pasajeros, hasta asistencia psicológica antes y después de la emergencia, así como muchos otros aspectos de singular relevancia para las víctimas.

Y también un folleto informativo comprensible que sintetiza toda esa normativa destinado al ciudadano que sufra un accidente aéreo que le ayude y alivie su dolor.

En cada uno de esos documentos, se agradece la participación y colaboración de la AVJK5022, verdadero motor de que España cuente por primera vez en su historia, con normativas que protejan a las víctimas y a sus familias salvaguardando su dignidad de ciudadanos.

Otro hito histórico es que España sea el primer país de Europa en el que se prohíbe a Abogados y Procuradores acercarse a las víctimas de grandes tragedias hasta pasados 45 días de cuando ocurrió, tal y como sucede en Estados Unidos.

Ahora España está, en cierto modo, a la cabeza en Europa con este Plan de Asistencia a Víctimas, PERO MUY, muy atrás, en la cola del mundo, en investigación de las causas de los accidentes, por debajo de países como Mali, Nigeria o Cuba según la auditoria del 2010 de la Organización Internacional de Aviación Civil.

Aquí no hay una cultura preventiva de seguridad ni tampoco de verdadera búsqueda de la verdad, como único medio para prevenir futuros accidentes. Las investigaciones se archivan de prisa y lo habitual es echar la culpa al piloto. Y sin embargo, determinar las causas de un accidente de avión es fundamental para evitar otros, modificando los errores cometidos y así salvar vidas.

Nuestra Asociación pidió al Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial que hiciera un Informe Alternativo al Oficial para que no nos tacharan de parciales: ser víctima del sistema no te quita la inteligencia ni la capacidad para separar el dolor de la verdad.

Ese Informe, junto al generado por los Peritos que también contratamos, reveló la cadena de errores que se produjeron ANTES, DURANTE Y DESPUES de la Tragedia:

**ANTES:** Spanair consiguió una prórroga de 1 mes del permiso de vuelo para el avión, cuando realmente tenía que efectuar una parada para la revisión técnica y documental completa después de 3 años volando, era una chatarra volante y aun así se le dio el visto bueno (lanzar diapositiva)

**DURANTE:** Cuando el comandante vuelve al parking porque detecta que la Sonda de Temperatura RAT está a 99 grados y los Técnicos de Mantenimiento para enfriarla APLICAN HIELO y desconectan el fusible que encubre la avería del relé.

**DESPUES** cuando la Comisión Española de Investigación no revela que ese relé daba soporte también al TOWS: alarma que hubiera avisado a los pilotos de la errónea configuración del avión y que debían abortar el despegue.

Hemos peleado duramente en los Tribunales Españoles por demostrar la verdad de lo que ocurrió, pero nunca ha sido aceptada ni en primera ni en última instancia. En Marzo de 2014 presentamos una Demanda ante el Tribunal de Derechos Humanos de Estrasburgo y confiamos ser escuchados allí.

Creamos un Documental explicando las evidencias que hemos podido probar, dirigido a toda la sociedad y en particular a los usuarios del avión titulado: **JK5022: UNA CADENA DE ERRORES** (imagen cartel) emitido por la RTV Canaria que nos ayudó en su financiación y visionado en el Parlamento Europeo.

## 5. ANEXOS

Puede verse gratuitamente en la web del mismo nombre y les pido que lo vean y difundan, les ayudará a conocer el alcance de una tragedia que actualmente está sin responsables.

Llevo los últimos 6 años de mi vida dedicada a esta causa en la que creo firmemente y mi obsesión es unir fuerzas con otras víctimas en España, Europa y a nivel internacional para tener voz propia en los foros donde se deciden las políticas de la aviación comercial en el mundo.

En 2011 creamos con otros 5 países la Red Europea de Víctimas SOS CATASTROFES de la que soy Vicepresidenta y desde 2013 Chairperson del Grupo de Víctimas y Familias de Accidentes Aéreos en la OACI y como tal, en Febrero de este año 2015, intervine en la sesión paralela dedicada a las víctimas dentro de la Conferencia de Alto Nivel de esa Organización, dándoles voz por primera vez en su historia, allí hablé de VICTIMAS AYUDANDO A VICTIMAS, porque las fases de una tragedia aérea son similares al margen del lugar donde suceden y además de apoyo humano hay mucho conocimiento, lucha y preparación a compartir.

También me comprometí a crear una Federación de Asociaciones de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias que pudiera ser reconocida por los Organismos Internacionales. El pasado 21 de Julio se constituyó en Madrid y me eligieron Presidenta, formamos parte de ella como Asociaciones fundadoras las de España, Alemania y Pakistán, con el objetivo de ser el “paraguas” protector de todas las víctimas de accidentes aéreos en el mundo.

En la OACI estaban representadas todas las partes del sector aéreo: Estados, Compañías Aéreas, Profesionales del Sector, etc..., menos las víctimas que lo estarán ahora con la Federación que propugna un rearme moral hasta ahora ausente de los debates en el transporte aéreo: progresar económicamente está muy bien pero no nos debemos olvidar que los aviones transportan personas, seres humanos. Dejaremos de ser mudos invitados en la aviación comercial, sólo atendidos cuando se ha producido la tragedia y lloramos la pérdida de los nuestros.

La seguridad aérea no es una abstracción, es una realidad que solo puede ser fruto de una cultura preventiva generalizada de compromiso y exigencia en la que participan todas las partes implicadas: Regulador, Operador Aeroportuario, Compañías Aéreas, Fabricantes, Aseguradoras, Pasajeros individuales y colectivos de Empresas que viajan para realizar su trabajo y Periodistas.

Sí, los periodistas también deben comprometerse con la verdad y ser especialmente sensibles con las personas que sufren una tragedia como la nuestra.

**No es aceptable** la publicación de imágenes de seres humanos que sufren y lloran desesperadamente sin consuelo posible. Ese dolor es privado y no debe tocarse.

**No es asumible** la publicación, en nombre de la libertad de prensa, de la imagen de los cuerpos tapados con una sábana en el Pabellón 8 de IFEMA cuando las familias ni siquiera sabíamos dónde los tenían.

**No es ético** que el periodista desaparezca cuando el accidente ha dejado de ser noticia, abandonando a las familias a su soledad y silenciando las voces que aportan nuevas evidencias.

El tratamiento informativo de un accidente aéreo requiere de una preparación que los medios de comunicación en general ya no se ocupan de fomentar. Un buen periodista debe conocer las complejidades de la industria del transporte aéreo, para poder ofrecer una información completa y rigurosa. ¿Se imaginan a un periodista deportivo comentando un partido sin conocer las normas de juego?. Por eso, colaboramos con instituciones que ofrecen programas de formación para periodistas sobre este tema.

La seguridad aérea es responsabilidad de todo ciudadano y tenemos que conocer el alcance de nuestras decisiones para poder decidir libremente. Es crucial que nos preguntemos, por ejemplo, si un trayecto en avión Barcelona-Dusseldorf puede costar menos de 40 euros. En la industria textil hemos aprendido de la cadena de violaciones de derechos humanos que están detrás de 3 pares de calcetines a 2 Euros. Hoy cuando compramos pensamos más y los fabricantes han tenido que cambiar su oferta y adaptarse a nuestra demanda. Lo mismo debería pasar en la aviación comercial y debe partir del consumidor exigir ética, seguridad y calidad antes que precio en los billetes.

James Reason, celebre psicólogo y experto mundial en el error humano, sostiene que la causa principal de los accidentes aéreos reside en las decisiones que se toman en los altos niveles de la Administración. Hay que influir en esas decisiones como ciudadanos, siendo inquisitivos y vigilantes, dialogando y en alianzas con empresas y administraciones públicas para provocar el cambio. Un ciudadano más exigente y menos conformista es la base de unos servicios eficaces y seguros, pero también de una convivencia democrática más sana y mejor.

Creo firmemente que TODO se puede cambiar: las leyes, los reglamentos, la industria del transporte aéreo, de las compañías aéreas y de las aseguradoras. Mi propósito de vida no está en mi cabeza, sino en mi corazón que lucha por lograr justicia y verdad, porque esta tragedia no vuelva a ocurrir por las mismas o similares causas.

En un mundo donde los valores importan poco, algunas personas creemos que merece la pena establecer una referencia moral dedicando nuestro esfuerzo a impedir nuevas tragedias como tributo eterno a 172 inocentes.

No podemos devolver la vida a nuestros seres queridos, pero si honrar su memoria trabajando por el bien común, para evitar lo que hemos sufrido nosotros y que 154 pérdidas tengan un significado que consuele nuestra alma lo que nos reste de vida.

## 5. ANEXOS

Quiero terminar con un mensaje de esperanza: **HEMOS EXTRAIDO DE NUESTRA TRAGEDIA EL CONOCIMIENTO PARA LA SEGURIDAD DE TODOS** y los hitos logrados en los últimos 6 años así lo demuestran, seguiremos poniendo generosidad y esfuerzo para que la aviación comercial en el mundo sea más segura para sus pasajeros pero también respetuosa con las víctimas y sus familias.

**POR ELLOS, QUE ESTAN...**

**EN ALGUN LUGAR... SIEMPRE EN NUESTROS CORAZONES.**

**MUCHAS GRACIAS.**

## **DISCURSO DE PILAR VERA EN EL ACTO “UN PAIS DE MEDALLA” – GALA PODEMOS -**

**22 de Noviembre de 2015**

El 20 de Agosto de 2008 se estrelló en el Aeropuerto de Madrid-Barajas el Vuelo JK5022 al intentar el despegue con destino a Gran Canaria: fallecieron 154 personas y 18 sobrevivieron con secuelas de por vida.

Más de 7 años después, las familias agrupadas en la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 seguimos luchando por obtener justicia y verdad, levantándonos ante cada derrota de la justicia que nos abandonó en el mismo momento que enterramos a los nuestros, llegando incluso a darse la paradoja de vernos sentarnos en el banquillo por la ambición desmedida de quién vio en nuestra tragedia un medio para enriquecerse.

Las causas que provocaron la catástrofe aérea del Vuelo JK5022 siguen latentes en el sistema de la aviación civil española, el Informe Oficial las describe pero no hace nada por corregirlas, obligando a la AVJK5022 a hacer un trabajo que no le corresponde como todos los que ha hecho desde su creación. En ese sentido se enmarca lo que llamamos “contrato social” con los partidos políticos y PODEMOS ha sido el primero en firmarlo, aunque la mayoría han contestado positivamente. Cerrada la vía judicial sin aclarar tanta muerte y sufrimiento, a las Víctimas de Spanair las condenó a no tener un juicio donde se hubieran debatido los errores que las provocaron, el mismo sistema que no protegió a los suyos,

Ese contrato tiene 2 cuestiones fundamentales: creación de una Comisión de Investigación Parlamentaria sobre la Tragedia y la de un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes, porque la independencia debe ser real y no aparente como son actualmente las Comisiones Oficiales.

Podemos ha abierto la puerta a la esperanza con esta firma y su compromiso por cumplir este contrato. A cambio, la Asociación ha recorrido un largo y solitario camino desde su creación, para que el Vuelo JK5022 sobrevolara su propia tragedia y fuera algo más que una fecha trágica en el calendario de la historia: su trabajo dentro y fuera de España por la asistencia y protección a víctimas, los derechos de los pasajeros, la seguridad en el transporte aéreo, la investigación y prevención de accidentes y la unión con otras Asociaciones de Víctimas del mundo que han dado lugar a la Federación Internacional que será reconocida por la OACI en poco tiempo y que aspira a dar un enfoque más humano a las políticas de la aviación comercial en

## 5. ANEXOS

el mundo y a ser el paraguas común de las víctimas de catástrofes aéreas en cualquier lugar del mundo

En un País donde los ciudadanos pierden sus derechos cuando son víctimas del sistema y se las discrimina por razones incomprensibles, desde la AVJK5022 reivindicamos nuestro derecho a que la dignidad sea algo más que una palabra y nuestros esfuerzos demuestran que ciudadanos azotados por la catástrofe aérea más grave de los últimos 36 años han sido capaces de extraer de la tragedia el conocimiento para la seguridad de todos los usuarios del avión como medio de transporte, esencial en la vida de los insulares españoles.

Muchas gracias a PODEMOS: a su Secretario General: Pablo Iglesias por su respaldo, a Rafael Mayoral por escucharnos, a Elena Sevillano por su cercanía y compromiso, a Conchi Monzón y Noemi Santana por su apoyo y a Iñigo Errejón por entregarnos el premio. Les pedimos q no olviden que esa puerta a la esperanza que han abierto hoy con este acuerdo debe tener su continuidad tras las elecciones generales.

Y esta Medalla de la Dignidad que hoy recojo como Presidenta de la AVJK5022 está dedicada, como todo lo que hacemos, a los 172 inocentes que se subieron al Vuelo y en especial a los 154 ausentes que están EN ALGUN LUGAR....SIEMPRE EN NUESTROS CORAZONES: VA POR USTEDES...

GRACIAS A TODOS.

## Asociación de Afectados del Vuelo JK5022



[avjk5022.com](http://avjk5022.com)

[jk5022unacadenadeerrores.com](http://jk5022unacadenadeerrores.com)



 [/avjk5022](https://www.facebook.com/avjk5022)



[/avjk5022](https://twitter.com/avjk5022)



 [/avjk5022](https://www.youtube.com/avjk5022)