

2014

Memoria informativa de actividades



Puerta de la Sede de Madrid

ÍNDICE

1. PRESENTACIÓN.....	3
1.1 Palabras de la Presidenta.....	4
1.2 Composición y Órganos Rectores.....	6
2. OBJETIVOS	9
2.1 Ámbito judicial.....	10
2.2 Ámbito administrativo.....	10
2.3 Ámbito judicial.....	11
3. INFORME DE ACTIVIDADES.....	13
3.1 R. D. 632/2013 de Asistencia a Víctimas	14
3.2 38º Asamblea de la OACI	17
3.3 Recurso Tribunal Constitucional	21
3.4 JK5022 Una Cadena de Errores en el Parlamento Europeo	22
3.5 Demanda ante Tribunal de Derechos Humano de Estrasburgo ..	22
3.6 Red de Víctimas Españolas "REVES".....	23
3.7 La AVJK5022 en el Juzgado	24
3.8 Otras actividades	24
3.8.1. Web JK5022UnaCadenaDeErrores.com	24
3.8.2. Safety Granada 2014.....	25
3.8.3. Jornadas sobre el Protocolo Nacional de Actuación Médico Forense y Policía Científica en sucesos con Víctimas Múltiples	25
3.8.4. Monumentos; Olivo de la T2 del Aeropuerto Barajas y Plaza de la Memoria de Las Palmas	27
3.8.5. I Curso de Periodismo Aeronáutico URJCI.....	27
3.8.6. Presentación Plan de Desarrollo del Sector Aéreo.....	28
3.8.7. Denuncia ante la Comisión Europea	29
3.9 Cuestiones pendientes	30
4. CONCLUSIONES	33

5. ANEXOS	35
BOE Núm. 127	36
Resumen de Prensa 25 de Septiembre de 2013	37
OACI - Nota de Estudio A38-WP/301.....	39
Providencia y auto del Tribunal Constitucional	43
Nota de Presa – Inadmisión Recurso Tribunal Constitucional.....	44
Resumen de prensa 11 de Noviembre de 2013	45
Nota de Prensa – Presentación de demanda ante TEDH.....	48
Manifiesto de Red de Víctimas.....	49
Programa de Safety Granada 2014.....	52
Guía para la Identificación de Víctimas.....	54
I Curso de Periodismo Aeronáutico.....	61
Presentación del Plan de Desarrollo del Sector Aéreo	63
Artículos de opinión escritos por Pilar Vera Palmés, Presidenta AVJK5022 y publicados en prensa escrita y medios digitales	65
El Estado y las Víctimas	65
Yo tengo un sueño.....	68
El Vuelo de la doble muerte: el JK5022	71
Diferentes varas judiciales de "medir" la muerte	73
De Ciudadanos a Víctimas	76
Ha sido un gran viaje; Debbie Hersman	78
Filtraciones judiciales	80
¿Seguros?	82
Derechos de los pasajeros - Vuelo JK5022	84

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

Memoria de Actividades 2014



1. PRESENTACIÓN

1. PRESENTACIÓN

1.1. Palabras de la Presidenta.

En el 6º Aniversario de la Tragedia del 20.8.2008, resaltar un hecho, que a pesar de resultar obvio, es relevante; la AVJK5022 sigue en pie contra todo pronóstico de aquéllos que la han visto como un obstáculo para sus fines, aunque también hay que decir, que son minoría y que la sociedad en general nos hace llegar su aliento para que no nos rindamos, por los que se fueron pero también por los que cada día se suben al avión, sean pasajeros o profesionales.

Y no sólo sigue viva, sino trabajando incansablemente por lograr cambios en la estructura del transporte aéreo que protejan a los ciudadanos cuando vuelan y, si tienen la desgracia de no llegar a destino, que no les pase como a nosotros que sufrimos doblemente; la tragedia y el posterior caos que se desató en la asistencia a las víctimas. La AVJK5022 se propuso que eso no volviera a ocurrir y finalmente, tal y como se describen en las actividades de esta memoria, ha alcanzado ese objetivo.

En el 6º año las familias están inmersas en otro frente que no esperábamos; la reparación económica que marca el Convenio de Montreal y los Reglamentos Europeos 2027/1997, 889/2002 y 785/2004, es decir, en la lucha por el reconocimiento de los Derechos de los Pasajeros del Vuelo JK5022 frente a la Aseguradora de la desaparecida Spanair que tenía una Póliza en vigor en el año 2008. Vuelven a ser las familias las que tengan que enfrentarse en evidente régimen de desigualdad a una

multinacional con recursos infinitos, como es Mapfre, ante la pasividad del Estado y no porque la AVJK5022 no haya recorrido cuantos caminos han sido necesarios para evitar esa batalla, máxime teniendo en cuenta los clamorosos fallos de la administración de justicia para con las familias y pasajeros del Vuelo JK5022.

En el ámbito judicial, seguir exponiendo que una tragedia aérea es un hecho infrecuente y singular, que para el ciudadano que la sufre es un padecimiento adicional la jurisdicción judicial en la que cae tanto la investigación penal como la civil. **Es inaudito que la excepcionalidad de una tragedia aérea no entre en la vía judicial extraordinaria como ocurre en otros países europeos.** Los pasajeros nos encontramos en inferioridad de condiciones respecto a otros ciudadanos que si cuentan con el respaldo de una vía extraordinaria para asuntos extraordinarios, tanto por su dimensión como por su singularidad. Seguiremos insistiendo en lograr un REFERENTE en España respecto al cumplimiento de los Derechos de los Pasajeros.

Gracias por la atención que prestes a esta memoria y recuerda, si vuelas, que la AVJK5022 trabaja en favor de los usuarios del transporte y como la NTSB (Agencia Norteamericana de Seguridad en el Transporte), seguimos al pie de la letra su lema:

**“EXTRAEMOS DE NUESTRA TRAGEDIA EL CONOCIMIENTO
PARA LA SEGURIDAD DE TODOS.”**

Pilar Vera Palmes - Presidenta de la AVJK5022

1. PRESENTACIÓN

1.2. Composición y Órganos Rectores

1.2.1. Junta Directiva.

Celebradas Elecciones Generales el pasado 14 de Junio de 2014 mediante Asamblea General Extraordinaria de Socios, resultaron elegidos los ocho miembros de la Junta Directiva, tal y como recogen los Estatutos:

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

Máximo Díaz Delgado, Tesorero hasta el día 9 de Enero de 2014, por motivos profesionales y personales, dimitió pero sigue de Vocal, sustituyéndole Ángeles Piretti León que ya venía siendo su apoyo en la Tesorería y que la asume con muchas ganas de ser útil a la AVJK5022.

La Presidenta y los socios le agradecen su esfuerzo y dedicación, con la singularidad de que es el único miembro de la Junta Directiva que está desde sus inicios en diversos puestos: Vocal-Tesorero-Vocal, demostrando con ello un compromiso personal fuera de toda duda con los objetivos y razón de ser de la AVJK5022 que le honra y enaltece.

El 14 de Abril 2014, dimitió Leticia Betancor Sánchez como Vocal, por motivos felices como es su estado de buena esperanza, el tiempo que ha permanecido en la Junta en 2 intervalos diferentes, ha merecido el agradecimiento de los socios junto al reconocimiento de la Presidenta. No es fácil compatibilizar el exigente trabajo que requiere la Asociación con los intereses personales pero hasta ahora los relevos se han considerado como un devenir más en la trayectoria de la AVJK5022.

1.2.2. Asamblea General de Socios.

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

Desde el año 2013, los Estatutos, recogen nuevos tipos de socios:

- **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.

1. PRESENTACIÓN



2. OBJETIVOS

2. OBJETIVOS

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

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

2.1. Ámbito judicial.

La presentación de la Demanda en el mes de Abril del actual año 2014 ante el Tribunal de Derechos Humanos de Estrasburgo será el camino a recorrer por la Asociación durante la próxima etapa que se prevé larga y costosa pero que sin ninguna duda hay que transitar.

Además seguirá dando respaldo a las familias asociadas en sus demandas civiles por estimar muy necesario crear un REFERENTE de respeto al Derecho de los Pasajeros del Vuelo JK5022.

2.2. Ámbito social-jurídico.

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

- a. Impulsar la creación de normativas específicas que contemplen Planes de Asistencia a las Víctimas de Accidentes de la Aviación Civil y sus Familiares, tanto en

- España como a nivel mundial, para lo que participa y colabora con otros Organismos tanto públicos como privados, Entidades, Asociaciones y Fundaciones que persigan fines u objetivos similares.
- b. Contribuir decididamente a la mejora de la seguridad aérea, mediante la promoción y divulgación de todo lo que persiga la implantación de una cultura preventiva en todos los segmentos del transporte aéreo, tanto privados como públicos, en colaboración con todos los agentes y profesionales implicados en el sector, así como fomentar en todos los ámbitos de actuación posible, una mejor comprensión de la situación en la que quedan los supervivientes y familias víctimas de accidentes aéreos.

2.3. **Ámbito social.**

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

2. OBJETIVOS

En este sentido la Asociación está trabajando decididamente por formar una **RED DE VÍCTIMAS ESPAÑOLAS** junto a otras Asociaciones de Víctimas del Transporte y personas físicas víctimas de tragedias/catástrofe con víctimas múltiples que les permita ser más fuertes ante el Estado y las Entidades implicadas en dichas tragedias.



3. INFORME DE ACTIVIDADES

3. INFORME DE ACTIVIDADES

3.1. R. D. 632/2013 de Asistencia a Víctimas.

El 3 de agosto de 2013 se publicó en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el Real Decreto 632/2013 **de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares** y por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil. (No se incluye en esta Memoria, puede consultarlo en la web avjk5022.com)

Supone la recompensa a más de 4 años de trabajo y esfuerzo, junto a la lucha que hemos mantenido y seguimos manteniendo en la vía judicial para lograr justicia y verdad, en cumplimiento de uno de los objetivos de la Asociación; que nunca más vuelva a ocurrir pero si ocurre que las víctimas sean tratadas con dignidad y respeto. Homenaje eterno a pasajeros y tripulantes del Vuelo JK5022, aunque para sus víctimas llegue tarde puesto que no nos podemos acoger, sin embargo, nuestra tragedia ya está en la historia también por este R.D.

Asimismo se incluye la ampliación en un miembro de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) y los requisitos, ampliados, que deben de tener los que accedan a su Plenario. Ese es otro objetivo; que se modifique la Comisión que hace Informes Oficiales echándole sistemáticamente “al culpa al muerto” y que no corrige las causas que origina los accidentes para que no vuelvan a ocurrir.

Han sido cinco años de lucha implacable no sólo por intentar demostrar las causas de la tragedia del Vuelo Jk5022 en sede judicial, sino también de un trabajo en paralelo encaminado a modificar las estructuras del sistema que lo permitieron, que se ha desarrollado no sólo en España sino en Europa e incluso en América, donde hemos viajado siempre que lo creímos necesario para la consecución de los generosos objetivos que nos hemos propuesto en memoria y recuerdo de las 172 personas que se subieron al Vuelo JK5022.

El Real Decreto 632/2013 es un primer paso histórico. Los Planes de Protección Civil no contemplaban un evento catastrófico como es un accidente aéreo con la singularidad de producirse en un recinto cerrado como es un aeropuerto sometido a estrictos controles de vigilancia, y aunque desde la AVJK5022 defendimos el modelo francés donde la FENVAC (Federación de Víctimas de Catástrofes) tiene un papel determinante en cualquier tragedia que se produzca en territorio francés: avión, tren, barco, bus, incendios, etc., que lleva a cabo como organización no-gubernamental reconocida por el Estado y que se mantiene mediante Convenios de Colaboración, optamos por aceptar un modelo que no tiene antecedentes en otros países: la creación de una Oficina de Víctimas cuya misión será esperar que haya un accidente aéreo para asistir a los ciudadanos que lo sufran, sin embargo, decidimos apoyarlo para lograr su aprobación pese a que desde nuestra amarga experiencia se apartaba de una eficaz gestión de los recursos públicos.

3. INFORME DE ACTIVIDADES

3.1.1. Protocolo de Coordinación para la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación Civil y sus Familiares

El Real Decreto 632/2013 estipulaba un plazo de seis meses para su elaboración, presentación y difusión. Finalmente la Resolución del Ministerio 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*, fue publica en el BOE: el 26 Mayo 2014 (no se incluye completo en esta Memoria, puede consultarlo en la web avjk5022.com)

En la Introducción, Pág. 39728, en el renglón final se destaca la participación de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 en la elaboración del mismo. Ver anexo pág. 35.

Además en esa misma introducción se reconocen las características diferenciables de un accidente aéreo respecto del resto de accidentes que pueden provocar un gran número de víctimas.

Para la AVJK5022 es motivo de especial satisfacción haber contribuido con gran esfuerzo por parte de su Presidenta a que ese Protocolo sea una realidad y pueda dar asistencia a los próximos ciudadanos que sufran una catástrofe aérea.

3.1.2. Folleto informativo del Real Decreto 632/2013 y Protocolo de Coordinación

La experiencia en estos 5 años al conocer a tantas personas afectadas por nuestra tragedia, de dentro y fuera de la Asociación, ha demostrado que es necesario disponer de un folleto que explique a quiénes puedan sufrir algo similar, sus derechos y sobre todo información sobre lo qué se va a desencadenar a partir de la tragedia. En ese sentido, estamos participando activamente con el Mº de Fomento para lograr su pronta edición.

3.2. 38º Asamblea de la OACI.

La Asociación está representada en la 38ª Sesión Asamblearia de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI; 24/Sept - 4/Oct. De 2013) por su Presidenta, Pilar Vera, y por la Socia Elena Baixeras.



La Asamblea de la OACI es el órgano soberano de la Organización que se reúne cada tres años y es convocada por el órgano rector de la OACI, el Consejo.

Los 191 Estados miembros de la OACI y un gran número de organizaciones internacionales, entre las cuales se encuentra ACVFG, están invitados a la Asamblea, que establece la política mundial de la Organización para el próximo trienio.

3. INFORME DE ACTIVIDADES

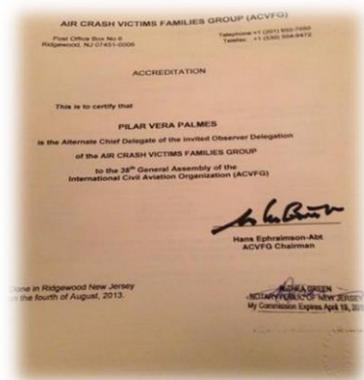
Durante las sesiones de la Asamblea, el programa de trabajo completo de la OACI en los ámbitos técnicos, económicos, jurídicos y técnicos de cooperación se revisa en detalle.

Los resultados de la Asamblea se proporcionan posteriormente, a los demás órganos de la OACI y sus Estados miembros con el fin de orientar su trabajo presente y futuro, según lo prescrito en el Art. 49 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Cada Estado miembro tiene derecho a un voto en los asuntos que la Asamblea y las decisiones en estas sesiones se toman por mayoría de los votos emitidos, salvo que se disponga lo contrario en la Convención.

Pilar Vera Palmés pertenece al Grupo de Víctimas de Accidentes de Aviación y Familiares Americana, (ACVFG, en inglés) y asistió a esta 38ª Asamblea como Jefe Suplente de la Delegación.

Durante la inauguración la Ministra de Fomento, Dña. Ana Pastor, reconoció el trabajo desarrollado por Pilar Vera como Presidenta de la AVJK522 en beneficio de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación, tanto en España como en la OACI. Ver Anexo Resumen de Prensa, pág. 37.



El objetivo del Grupo ACVFG era que se aprobara el Documento 9998 (que revisa la Circular 285 que subsiste como Doc. 9993) de Política de Asistencia a Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares, para lo que contó con el apoyo de la Presidenta de la NTSB (Agencia Americana de Seguridad del Transporte), Deborah Hersman que auspició el Grupo de Trabajo que durante tres años estuvo trabajando en el mismo y con el de la Ministra de Fomento de España, Ana Pastor. Además impulsó y logró su inclusión en el ANEXO 9 de la Legislación de la OACI, lo que supondrá que sea de obligado cumplimiento para todos los países firmantes del convenio y que sea un Documento SARP incluido en los Planes de Auditoría de dicho Organismo Mundial.

En apoyo de este Documento 9998 y de su inclusión en el citado Anexo 9, España presentó la siguiente Nota de Estudio (Ver Anexo, pág. 39) sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familias, a la 38º Asamblea General, en colaboración con Francia, Finlandia, Méjico, Italia, Portugal, Argentina y Cabo Verde, además de obtener el apoyo durante la votación en el Consejo Ejecutivo de la Asamblea, de al menos otros 20 países.

El Comité Ejecutivo de la Asamblea, con intervención de más de 12 países y del Presidente de la ACFVA y de la Presidenta de la NTSB y petición de palabra de más de 40 en el mismo sentido, apoyan el WP301 (Documento de Trabajo 301) que presenta España en apoyo del Documento 9998, con la colaboración de otros tres países, y que solicita su inclusión en el Anexo 9 del Convenio de Montreal, aprobándose en su integridad.

3. INFORME DE ACTIVIDADES

Hans Ephraimson, Presidente de ACFVA, falleció el 18 de Octubre, con 91 años. En la Asamblea asombró a todos por su resistencia y lucidez. Asistió como Jefe de la Delegación y Pilar Vera Palmés, como Jefe Alternativa, ambos de la Delegación Mundial de Víctimas.

Hans, dio voz a los que no la tenían en los Organismos Internacionales y trabajó incansablemente durante más de 30 años, desde el accidente del KAL007 en el que falleció su hija Alice, a favor de las víctimas y de normativas que las protegieran.

Sólo los seres humanos cuyas motivaciones escapan a la comprensión de los otros de su misma especie, son capaces de entender y agradecer desde lo más profundo del corazón, su capacidad de entregarse sin esperar recompensa alguna a la difícil y casi imposible misión de lograr JUSTICIA Y VERDAD.

La foto oficial que sigue a continuación, es el exiguo grupo de personas, acompañadas por los que se adhirieron en última instancia, que lograron este histórico objetivo, Hans Ephraimson, Pilar Vera, Víctor Aguado, Deborah Hersman, Roberto Kobeh, Nancy Graham y Marcus Costa.



3.3. Recurso Tribunal Constitucional.

Previo estudio de la única alternativa judicial que deja la decisión de la Audiencia Provincial de Madrid, la AVJK5022 presenta un Recurso de Nulidad de Actuaciones ante este mismo organismo que vuelve a rechazar. Posteriormente, el 30 de Enero de 2013, presentó el Recurso de Amparo de Oposición al cierre de la causa ante el Tribunal Constitucional, por vulnerar los derechos fundamentales de las familias, con causación de la situación de indefensión proscrita constitucionalmente y a la igualdad en la aplicación de la ley. La AVJK5022 solicitó del Tribunal que haga efectiva la garantía de la igualdad de trato de todos los ciudadanos ante la Ley.

El 11 de Octubre mediante una Providencia del Tribunal Constitucional no admite a trámite el Recurso de Amparo. Consultar el anexo la Providencia y Nota de Prensa, págs. 43 y 44.

Así la administración Judicial española ha dado una vez más la espalda la vida y lesiones en 172 personas y sus familiares, sin investigar y sin justicia. Además se consagra la sensación de impunidad para todos aquellos que ceden ante las presiones de las Cías. Aéreas para volar a cualquier precio y también, por qué no decirlo, de las Aseguradoras que las respaldan con sus pólizas, que como en el caso del Vuelo JK5022, parecen hechas para cobrarlas pero para no cumplirlas a la hora de hacerlas efectivas.

3. INFORME DE ACTIVIDADES

3.4. Documental JK5022 Una Cadena de Errores en el Parlamento Europeo.

El 5 de Noviembre de 2013, la AVJK5022 proyectó el Documental en el Parlamento Europeo en sesión a la que asistieron un buen número de eurodiputados españoles y de otras nacionalidades, se nos permitió exponer nuestra opinión sobre la seguridad aérea pero sobre todo de las causas que motivaron la Tragedia del Vuelo JK5022 que se contienen en el documento. Puede ver el Resumen de Prensa en el anexo, pág. 45.



3.5. 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 la correspondiente Demanda ante el Tribunal de Derechos Humanos en Estrasburgo, en la que

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

expone las infracciones del Convenio Europeo de Derechos Humanos que se han cometido por la jurisdicción española en el caso de la Tragedia del Vuelo JK5022 de Spanair ocurrido el 20.8.2008. En este sentido, para cuantas personas formamos la AVJK5022, ha sido un verdadero conflicto personal salir fuera de España para obtener la justicia y la verdad que nos ha sido negada en nuestro país. Ver en el anexo Nota de Prensa, pág. 48.

3.6. Red de Víctimas Españolas "REVES".

El pasado 17 de Mayo de 2014 se presentó en una rueda de prensa en un Hotel de Madrid, el Manifiesto de "REVES"- Red de Víctimas Españolas - de catástrofes, bajo la coordinación de la Portavoz de la Asociación de Familias del "Yak-42", Cura Ripollés y de la Presidenta de la AVJK5022, Pilar Vera, con asistencia de: Plataforma de Víctimas del Alvia 01455 y Asociación Víctimas del Metro 3 de Julio (Metro Valencia), y con el apoyo de otras que no pudieron asistir. Ver en el anexo el Manifiesto, pág. 49, dirigido a los partidos políticos, que se presentaron a las Elecciones al Parlamento Europeo del 25 de Mayo de 2014.

La AVJK5022 tiene entre sus objetivos colaborar con otras entidades a nivel nacional e internacional, de ahí el apoyo y promoción de la unión de víctimas y afectados de distintas tragedias para conseguir los fines comunes a todos; APOYO MUTUO, SOLIDARIDAD, PREVENCIÓN Y MEMORIA, JUSTICIA Y VERDAD.

3. INFORME DE ACTIVIDADES

3.7. La AVJK5022 en el Juzgado.

Nuevamente la Asociación el 19 de Mayo de 2014, a las 10,30 horas, tuvo que asistir en el Juzgado N° 10 de Las Palmas de Gran Canaria (C/. Málaga, 2-Torre 2-Planta 5ª) al bochornoso Juicio promovido por el Abogado A. Hawach que no se presentó sino que envió a su Abogado y Procurador, esta vez por Demanda contra su honor y en el que la Fiscal pidió el archivo por no encontrar base alguna para el citado delito. A fecha del cierre de esta Memoria de Actividades, Julio 2014, no había salido la Sentencia.

3.8. Otras actividades.

3.8.1. Web JK5022UnaCadenaDeErrores.com.

Después de la emisión en la Tv nacional *La Sexta* el 20 de Agosto de 2013, y anteriormente el estreno para el territorio canario en Noviembre de 2012 en RTVCanaria, la AVJK5022 decidió hacer una web con el nombre del documental, en el que se colgó en abierto para que cualquier interesado pudiera visionarlo. Asimismo, se hicieron unas copias que pueden adquirirse mediante esa misma web; JK5022UnaCadenaDeErrores.com, pagando exclusivamente por el coste de su elaboración.

El objetivo de este Documental sigue siendo promover la reflexión en la sociedad y se modifique el sistema de investigación oficial de las tragedias aéreas para que realmente sirvan al único fin que tienen; evitar otras por similares.

3.8.2. Safety Granada 2014.

Los días 20 al 22 de Mayo, la AVJK5022 representada por su Presidenta, Pilar Vera Palmés y la Secretaria General, Henar Guerrero Durán, asistieron a este seminario sobre seguridad ya que abordaría la Tragedia del Vuelo JK5022.

La Asociación consideró que era imprescindible estar presente, ya que debatir sobre nuestra tragedia sin conocer la cara de la misma no es equilibrado, máxime cuando asistirían especialistas en seguridad aérea de otros países. Aunque se contactó con la Universidad de Granada que lo patrocinaba, la Asociación tuvo que pagar, con una mínima rebaja, la inscripción en la misma y mereció la pena, los participantes españoles y extranjeros se sorprendieron al conocer el trabajo que viene realizando la Asociación en España, Europa y resto del mundo, en ocasiones sola y también en unión de otras Asociaciones. Puede consultar el programa completo en el anexo, pág. 52.

3.8.3. Jornadas sobre el Protocolo Nacional de Actuación Médico-Forense y Policía Científica en sucesos con Víctimas Múltiples.

Del 21 al 23 de Mayo se celebraron estas Jornadas en la Universidad Católica de Ávila, tuvieron lugar los días, con el objetivo de dar a conocer el **Real Decreto 32/2009 de 16 de Enero (BOE 6.2.2009)** que contiene el *Protocolo Nacional de Actuación Médico-Forense y Policía Científica en Sucesos con Víctimas Múltiples*, del Ministerio de Justicia.

3. INFORME DE ACTIVIDADES

Tal y como se cita en su introducción, España hasta esa fecha no había dispuesto de un Protocolo para la actuación coordinada de equipos médicos forenses con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y policías autonómicas en situaciones o sucesos con víctimas múltiples, carencia que se puso de manifiesto con ocasión de los Atentados del 11-M y que la Tragedia de Spanair del 20.8.2008, la cual, fue determinante para acelerar su terminación y posterior publicación en el BOE el 6 de Febrero de 2009.

Hasta Ávila en el último día de las Jornadas, se desplazaron la Presidenta y el Vocal de la Asociación, Pilar Vera y Luis Rey, respectivamente, que asistieron a la Ponencia del Juez Titular de Ávila y de dos Mesas Redondas formadas por Profesionales de los Servicios de Emergencia Nacional: Ayuntamientos, Cruz Roja, Protección Civil, Comunidad de Castilla y León, etc., y la otra por Profesionales de los Medios de Comunicación, en el que se trató tanto el Accidente del Autobús que ocurrió el 8 de Julio de 2013 en la provincia de Ávila (Puerto de Tornadizos) donde fallecieron 9 personas y 22 resultaron con heridas, 5 de ellas muy graves, como la Tragedia de Spanair, visto desde el ángulo de los periodistas que dieron cobertura informativa a los mismos.

La "Guía para la Identificación de Víctimas" se encuentra en el anexo, pág. 54 y sigs.

3.8.4. Monumentos; Olivo de la Terminal 2 del Aeropuerto Adolfo Suarez - Barajas y Plaza de la Memoria de Las Palmas.

La AVJK5022 sigue de cerca el mantenimiento de los Monumentos erigidos en memoria de los Pasajeros del Vuelo JK5022, tanto en Las Palmas como en Madrid.

En este sentido se enmarcan las actuaciones llevadas a cabo tanto con el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, promotor de la Plaza de la Memoria como con el Aeropuerto de Madrid, que se encargó de realizar los Monumentos que se encuentran en el recinto.

En el primer caso, se trataba de incluir, el nombre de un pasajero que, por causas desconocidas, no estaba en la lista de nombres que se relacionan en el muro de la Plaza de la Memoria. En el segundo caso, el Olivo situado en la Terminal 2 del Aeropuerto de Barajas está en pésimas condiciones y que se tomaran las medidas adecuadas. Después de una serie de análisis por parte de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid a instancias de AENA, se ha tomado la decisión de sustituirlo.

3.8.5. I Curso de Periodismo Aeronáutico URJCI

Organizado por la Universidad de Verano 2014 de la Fundación Universidad Rey Juan Carlos en Madrid y con el patrocinio de SEPLA (Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas), USCA (Unión Sindical de Controladores Aéreos) y colaboración de APROCTA (Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo) y Eesa. Puede ver el programa en el anexo, pág. 61.

3. INFORME DE ACTIVIDADES

La Presidenta de la AVJK5022, Pilar Vera Palmés, intervino en la Mesa Redonda del día 9 de Julio *La seguridad y la comunicación de crisis*, en la que expuso el tratamiento informativo que se le dio a la Tragedia de Spanair el día 20 de Agosto de 2008 y los posteriores, así como la visión de la Asociación en cuanto al olvido mediático que se produce cuando la tragedia está amortizado por la sociedad y quién inicia el camino al olvido, son precisamente los medios de comunicación.

Este es el primer Curso de Periodismo Aeronáutico en España en una Universidad y se espera que tenga continuidad en el futuro, ya que por todos los intervinientes se considera necesaria la formación profesional específica de los periodistas en cuestiones técnicas derivadas del complejo mundo de la aviación civil.

3.8.6. Presentación Plan de Desarrollo del Sector Aéreo

La Secretaria General de Transportes invitó a la Asociación a la presentación del *Plan de Desarrollo del Sector Aéreo 2012-2014* (PDSA), el 16 de Junio de 2014. La Ministra de Fomento mencionó el trabajo que está haciendo la AVJK5022 en favor de la seguridad aérea y la contribución que ha hecho por la Asistencia a Víctimas tanto en España con el RD 632/2013, incluido en el PDSA como del Protocolo de Coordinación del M^o del Interior-Protección Civil, como en la OACI con el Documento 9998. En la presentación del Plan se incluye la mencionada normativa en el párrafo anterior de Asistencia a Víctimas y sus Familias. En la pág. 63 del anexo, puede ver la invitación.

3.8.7. Denuncia ante la Comisión Europea

La Asociación presentó una denuncia a la Comisión Europea, por incumplimiento de los procedimientos aeronáuticos en tres puntos:

- 1 - Certificados de Aeronavegabilidad.
- 2 - Falta de Independencia de la CIAIAC.
- 3 - Inaplicación de los Reglamentos Europeos respecto a las familias y la Aseguradora del avión siniestrado.

Se amplió documentación con vistas a la inspección que hubiera aclarado por qué se prorrogó el Certificado de Aeronavegabilidad del avión siniestrado, el 22 de Julio de 2008, sin inspeccionar tal como reconoce el Informe Oficial A-32/2008, en su página 18, cuando le correspondía una parada completa, tanto técnica como documental.

Sobre la falta de independencia de la CIAIAC, organismo opaco que se oculta en el M^o de Fomento y que no cuenta ni con recursos ni con voluntad para aclarar las causas de los accidentes aéreos y evitar, con la emisión de las correspondientes Recomendaciones y su cumplimiento, que vuelvan a ocurrir por causas similares.

Y sobre la inacción del Gobierno respecto a la Aseguradora que ha conducido a las familias estar casi 6 largos años ya sin ser indemnizados por ésta, cuando los Reglamentos Europeos y el Convenio de Montreal, establecen claramente las responsabilidades.

3. INFORME DE ACTIVIDADES

Fue archivada el 15 de Mayo de 2014 y se hizo llegar a la Comisión Europea nuestra protesta por lo que considera una falta de atención sobre los asuntos planteados.

3.9. Cuestiones pendientes.

La más relevante es tratar de lograr que se respeten los Derechos de los Pasajeros del Vuelo JK5022 y que sus familias reciban lo que estipulan los Reglamentos Europeos y el Convenio de Montreal, creando un Referente para que en el futuro nadie tenga que volver a pasar por el largo y agónico trance en el que se encuentran las familias que no han aceptado que la Aseguradora Mapfre imponga su criterio, alejado de esos derechos que o conquistan, o se terminarán perdiendo.

Seguimos de cerca la tramitación del Anteproyecto del Estatuto de la Víctima del Ministerio de Justicia, en cuyo art. 8 se ha incluido que los profesionales se abstengan de acosar a las víctimas para ofrecerle sus servicios profesionales, caso de ocurrir una tragedia aérea, hasta pasados al menos 30 días del hecho causante.

Confiamos en que pronto esté terminado el Folleto Explicativo contenido en el RD 632/2013 de Asistencia a Víctimas y al alcance de cualquier ciudadano que quiera conocer la normativa existente en España para los pasajeros del transporte aéreo que puedan sufrir una tragedia no llegando al destino previsto.

El proyecto de creación de una **Red de Víctimas Españolas, REVES**, sigue su curso y confiamos que antes de que finalice el presente año sea una realidad, con la inscripción de sus Estatutos en el Registro de Asociaciones y con la elección de una Junta Directiva que afronte los retos que tiene por delante: lograr la unión real y efectiva de las víctimas y sus familias en torno a sus objetivos principales: **APOYO MUTUO, SOLIDARIDAD, PREVENCIÓN, MEMORIA, JUSTICIA Y VERDAD.**

La Demanda ante el Tribunal de Derechos Humanos de Estrasburgo que esperamos sea admitida y prosiga su tramitación hasta lograr ese juicio que nos ha sido negado en España.

La marcha de la **RED EUROPEA DE VÍCTIMAS**, <http://www.sos-catastrophes.eu/Espagnol> de la que es Vicepresidenta Pilar Vera, en representación de la AVJK5022, con sede en Bruselas está encaminada este año a lograr del Parlamento Europeo el reconocimiento a su actividad y a la consecución de los ambiciosos objetivos que se marcó, como son la revisión del Reglamento Europeo 996/2010 y otros que se están preparando y en el que la asistencia a víctimas y sus familias, así como la ampliación de los derechos de los pasajeros ocupan un lugar preponderante.

Sigue vacante la **Presidencia del ACFVG**, Asociaciones a nivel mundial, que ocupó hasta su fallecimiento Hans Ephraïmon, estamos a la espera de que las Asociaciones Americanas, por cercanía de los organismos internacionales es necesario que sea

3. INFORME DE ACTIVIDADES

uno de aquel país - se pongan de acuerdo en nombrar un sustituto que aúne voluntades y esfuerzos de todas las Asociaciones Europeas, Americanas y de cualquier otro Continente que quieran adherirse en beneficio de los fines comunes que nos guían a todos.

La AVJK5022 también continua con su trabajo para lograr que las investigaciones oficiales en España sean verdaderamente independientes y que se cree un Organismo al margen de la Administración Central del Estado y al estilo de la NTSB norteamericana que rinde cuentas al Congreso de los Estados Unidos directamente, que vele por la seguridad de los ciudadanos que se trasladan dentro o fuera de su país, por los medios de transporte habituales: avión, tren y barco.



4. CONCLUSIONES

4. CONCLUSIONES

Actualmente las familias de la AVJK5022 se encuentran enfrentadas a la Aseguradora de Spanair, Mapfre, por la reclamación de los Derechos de los Pasajeros del Vuelo JK5022, que la citada Entidad no parece respetar aunque si fue obligada a hacerlo cuando ocurrió la tragedia para anticipar la cantidad estipulada en los Reglamentos Europeos y Convenio de Montreal, al encontrarse la mayoría de sus miembros, excepción hecha de la Presidenta que no es heredera ni ha entablado demanda judicial por ello, inmersos en demandas civiles, la Junta Directiva decidió por votación unánime respaldar una serie de acciones que se han ido llevando a cabo para denunciar a la sociedad esta postura de Mapfre.

En ese sentido, sus miembros se implicaron en distintas recogidas de firmas, concentraciones; delante de las Oficinas de Mapfre en Las Palmas de Gran Canaria para explicar a sus clientes la situación con las víctimas de Spanair, en Madrid en la Asamblea General de Accionistas celebrada el 14 de Marzo pasado, etc. Aunque ya se han señalado algunas fechas para celebración de juicios, un Juzgado de Las Palmas va a dictar sentencia sin juicio en al menos tres casos. Un auténtico caos que terminará perjudicando a la parte más débil de esta tragedia; las familias.

Por eso, la AVJK5022 seguirá respaldando cuantas acciones se lleven a cabo porque ambas partes coinciden en un objetivo común; lograr un referente sobre la base de que se respeten los derechos de los pasajeros fallecidos el 20.8.2008

JUNTA DIRECTIVA DE LA AVJK5022



5. ANEXOS



Las especiales características y las consecuencias que pueden derivarse de una situación de emergencia que tenga su origen en un accidente de aviación civil con potenciales múltiples víctimas conduce necesariamente a que este protocolo deba incardinarse en el ámbito del sistema de protección civil.

En este sentido deben tenerse en cuenta las competencias del poder judicial, y de las fuerzas y cuerpos de seguridad, y en particular el Real Decreto 32/2009, de 16 de enero, por el que se aprueba el Protocolo nacional de actuación Médico-forense y de Policía Científica en sucesos con víctimas múltiples, (en adelante, Real Decreto de Víctimas Múltiples) que establece un procedimiento técnico organizativo para la adecuada cooperación entre los profesionales de los Ministerios de Justicia y de Interior en la actuación conjunta en sucesos con víctimas múltiples, y que cuenta con la participación de las distintas comunidades autónomas adheridas al mismo. En el mismo se recogen actuaciones y labores de identificación y custodia que afectan a las víctimas, sus objetos personales y a los familiares.

Por otra parte debe considerarse que el transporte aéreo comercial es un factor clave en el sector turístico español. Según datos Instituto de Estudios Turísticos del Ministerio de Economía, España ocupa el tercer puesto mundial en número de turistas extranjeros, con 60,7 millones de visitantes en 2013, superando a China y por detrás de Estados Unidos y Francia. El 80% de los visitantes extranjeros que llegaron a España en 2013, lo hicieron utilizando el transporte aéreo.

En consecuencia dado el importante componente internacional que caracteriza a un accidente de aviación, (tanto si es en territorio español, como si lo es en territorio extranjero, pero afectando a ciudadanos o compañías españolas), la coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, atendiendo a sus competencias en materia de emergencias consulares para asistir a ciudadanos españoles, o bien la coordinación, a través del Comité Estatal de Apoyo, con las embajadas extranjeras en nuestro país, es imprescindible. Atendiendo a lo anterior, este Protocolo tiene en cuenta la posibilidad de tener que atender víctimas de nacionalidad extranjera en accidentes en nuestro país.

Por último, deben tenerse en cuenta las competencias de investigación técnica de un accidente aéreo, atribuidas a la Comisión de Investigación de Accidentes e incidentes de aviación civil, y reguladas por el Reglamento comunitario 996/2010, así como por la Ley 21/2003, de Seguridad aérea, y el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

El presente Protocolo responde, en consecuencia, a esa previsión del artículo 8 del citado real decreto, habiéndose seguido en su elaboración y aprobación los procedimientos recogidos en ese mismo artículo.

Se destaca la participación de la Asociación de afectados del vuelo JK5022 en la elaboración del mismo.

2. Objeto del Protocolo

Este Protocolo tiene por finalidad garantizar, en el ámbito de las competencias estatales, la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, mediante el establecimiento de un sistema organizativo y de los procedimientos que facilite la coordinación entre los órganos de la Administración General del Estado susceptibles de actuar, en virtud de sus competencias, en la prestación de dicha asistencia, así como entre éstos y los órganos competentes en protección civil de las Comunidades Autónomas, las compañías aéreas y los gestores aeroportuarios.

El protocolo debe entenderse a la luz de las disposiciones ya vigentes en materia de asistencia a víctimas recogidas en el Reglamento (UE) n.º 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes de aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, y el Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares.

Ana Pastor solicita a los países que adopten medidas de asistencia a las víctimas



Martes, 24/09/13 - 23:51

Montreal (Canadá), 24 sep (EFE).- La ministra española de Fomento, Ana Pastor, dijo hoy durante la apertura de la 38 sesión de la asamblea de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) que España invita a que todos los países del mundo establezcan "medidas de asistencia a las víctimas (de accidentes) y sus familiares".

Montreal (Canadá), 24 Sep. (EFE).- La ministra española de Fomento, Ana Pastor, dijo hoy durante la apertura de la 38 sesión de la asamblea de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) que España invita a que todos los países del mundo establezcan "medidas de asistencia a las víctimas (de accidentes) y sus familiares".

En una intervención ante la asamblea que se inició hoy en Montreal, la ministra dijo: "España reconoce el papel de todas las asociaciones de víctimas de accidentes y, en concreto, quiero felicitar a la Asociación de Víctimas del Accidente de Spanair JK5022, y en su nombre a su presidenta, Pilar Vera".

"Invito a la asamblea a seguir trabajando en este ámbito con el objetivo de que todos los Estados dispongan de medidas de asistencia a las víctimas y sus familiares", añadió.

5. ANEXOS

En su intervención ante la asamblea del organismo de la ONU, Pastor también destacó el trabajo en seguridad aérea y dijo que España aprobará en los próximos meses la "regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil".

La ministra de Fomento terminó reconociendo que las negociaciones sobre emisiones de carbono del sector aeronáutico "quizá sea uno de los asuntos que necesitarán un mayor esfuerzo de todas las delegaciones para lograr acuerdos de esta Asamblea".

"Sabemos que la aviación ha sabido ser pionera frente a otros sectores en muchos de los avances de nuestras sociedades. En el medio ambiente, y siendo conscientes de las mejoras ya introducidas, la aviación también tendrá que seguir en vanguardia", dijo la ministra.

"Al afrontar el cambio climático me gustaría hacer un llamamiento a todos para lograr los más amplios consensos que nos permitan avanzar consolidando el paquete de medidas tecnológicas", terminó señalando Pastor.



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

A38-WP/301
EX/104
12/9/13
En español e inglés
únicamente¹

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 25: Otros asuntos de alta política que habrá que considerar en el Comité Ejecutivo

ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE LA AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES

[Nota presentada por España (en colaboración con Finlandia, Francia, Italia, México y Portugal)]

RESUMEN

En los últimos meses se ha avanzado en el tratamiento del apoyo necesario a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. Una nueva Política de la OACI ha sido aprobada por el Consejo el 1 de marzo de 2013, y publicada como Doc 9998.

Esta Política se presenta a la Asamblea para su respaldo. Una nueva Resolución de la Asamblea es formulada en la nota A38-WP/22.

En la presente nota se da la bienvenida al avance realizado, se apoya el Doc 9998 sobre política, y se sugiere que el Consejo, evitando interferir en la independencia y eficacia de la investigación de accidentes e incidentes, considere la introducción de una recomendación en un Anexo al Convenio.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- reconocer el trabajo realizado por el Grupo de trabajo especial y el Consejo para hacer frente a este asunto delicado;
- apoyar con satisfacción la *Política de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998);
- acordar la resolución formulada en la nota A38-WP/22 presentada por el Consejo; y
- invitar al Consejo a que, evitando interferencias en la independencia y eficacia de la investigación de accidentes e incidentes, considere la posibilidad de introducir una disposición relacionada en el Anexo correspondiente del Convenio.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> Anexo 9 — <i>Facilitación</i> <i>Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares</i> (Doc 9998) <i>Manual sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares</i> (Doc 9973) <i>Circ 285, Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010)</i> (Doc 9958)

¹ Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por España.

5. ANEXOS

A38-WP/301
EX/104

- 2 -

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En los últimos años, mientras el tráfico aumentaba, la tasa de accidentes de aviación y el número de víctimas han experimentado una disminución continua gracias a todos los profesionales del transporte aéreo que hacen de la seguridad operacional su prioridad número uno. La seguridad operacional en la aviación debe ser nuestra principal preocupación.

1.2 Sin embargo, al igual que con otras actividades humanas, en aviación no es posible eliminar todos los riesgos y, aunque las performances de seguridad operacional han mejorado, la aviación desafortunadamente se tendrá que enfrentar a accidentes aéreos. Algunos de estos accidentes serán fatales e involucrarán a víctimas y familiares que no sólo merecen nuestro respeto, sino que también necesitan nuestro apoyo.

1.3 En la 32ª Asamblea, España presentó la nota WP/30 indicando que la atención a las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares es una grave preocupación para los gobiernos y los individuos afectados. Otros estados presentaron solicitudes similares, contribuyendo a que la Asamblea aprobara la Resolución A32-7 que, entre otros, "insta al Consejo a elaborar material, que podría incluir normas y métodos recomendados".

1.4 En los años siguientes, una serie de medidas relacionadas fueron adoptadas por la OACI: la Circular 285, *Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*, publicada en 2001, y la enmienda del Anexo 9 *Facilitación*, aprobada en 2005, que abordaba la facilitación de una rápida entrada al Estado del suceso de los familiares de las víctimas de accidentes de aviación.

1.5 A pesar de estas valiosas iniciativas, cuando se han producido tragedias de esta naturaleza no hemos sido capaces de evitar el sufrimiento innecesario de cientos de víctimas y familiares de víctimas de accidentes de aviación como resultado de la falta de planes de emergencia y de un apoyo adecuado en la gran mayoría de los Estados miembros.

2. DESARROLLOS RECIENTES

2.1 El 16 de marzo de 2012, el Consejo no consideró adecuado introducir disposiciones en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, que podrían afectar negativamente a la independencia y eficacia de la investigación de accidentes e incidentes. Al mismo tiempo, el Consejo expresó la opinión de que se debería desarrollar un documento de Política de la OACI al respecto y se creó un Grupo de trabajo especial para este fin.

2.2 El Grupo de trabajo especial reunió a expertos de muy diversos países y sectores de la industria de Australia, China, India, Japón, Corea, Singapur, España, Francia, Polonia, Brasil, Canadá, los EE.UU. y Sudáfrica. Los representantes de las asociaciones de víctimas de accidentes y familiares de víctimas de Francia, Brasil, los EE.UU. y España también fueron parte de este grupo coordinado por el Air Crash Victims Families Group. Se contó con la participación de expertos de la Comisión Europea y de organizaciones internacionales como IATA, IFALPA e IFATCA.

2.3 El informe del Grupo de trabajo sobre la Política de la OACI sobre la asistencia a víctimas de accidentes de aviación y sus familiares contiene una serie de recomendaciones que facilitarán enormemente la preparación de los Estados miembros en los casos en que tuvieran que hacer frente a las consecuencias de un accidente. La Política fue aprobada por el Consejo el 1 de marzo de 2013, por unanimidad y ha sido ya publicada como *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) de la OACI.

A38-WP/301
EX/104

- 2 -

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En los últimos años, mientras el tráfico aumentaba, la tasa de accidentes de aviación y el número de víctimas han experimentado una disminución continua gracias a todos los profesionales del transporte aéreo que hacen de la seguridad operacional su prioridad número uno. La seguridad operacional en la aviación debe ser nuestra principal preocupación.

1.2 Sin embargo, al igual que con otras actividades humanas, en aviación no es posible eliminar todos los riesgos y, aunque las performances de seguridad operacional han mejorado, la aviación desafortunadamente se tendrá que enfrentar a accidentes aéreos. Algunos de estos accidentes serán fatales e involucrarán a víctimas y familiares que no sólo merecen nuestro respeto, sino que también necesitan nuestro apoyo.

1.3 En la 32ª Asamblea, España presentó la nota WP/80 indicando que la atención a las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares es una grave preocupación para los gobiernos y los individuos afectados. Otros estados presentaron solicitudes similares, contribuyendo a que la Asamblea aprobara la Resolución A32-7 que, entre otros, "insta al Consejo a elaborar material, que podría incluir normas y métodos recomendados".

1.4 En los años siguientes, una serie de medidas relacionadas fueron adoptadas por la OACI: la Circular 285, *Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*, publicada en 2001, y la enmienda del Anexo 9 — *Facilitación*, aprobada en 2005, que abordaba la facilitación de una rápida entrada al Estado del suceso de los familiares de las víctimas de accidentes de aviación.

1.5 A pesar de estas valiosas iniciativas, cuando se han producido tragedias de esta naturaleza no hemos sido capaces de evitar el sufrimiento innecesario de cientos de víctimas y familiares de víctimas de accidentes de aviación como resultado de la falta de planes de emergencia y de un apoyo adecuado en la gran mayoría de los Estados miembros.

2. DESARROLLOS RECIENTES

2.1 El 16 de marzo de 2012, el Consejo no consideró adecuado introducir disposiciones en el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, que podrían afectar negativamente a la independencia y eficacia de la investigación de accidentes e incidentes. Al mismo tiempo, el Consejo expresó la opinión de que se debería desarrollar un documento de Política de la OACI al respecto y se creó un Grupo de trabajo especial para este fin.

2.2 El Grupo de trabajo especial reunió a expertos de muy diversos países y sectores de la industria de Australia, China, India, Japón, Corea, Singapur, España, Francia, Polonia, Brasil, Canadá, los EE.UU. y Sudáfrica. Los representantes de las asociaciones de víctimas de accidentes y familiares de víctimas de Francia, Brasil, los EE.UU. y España también fueron parte de este grupo coordinado por el Air Crash Victims Families Group. Se contó con la participación de expertos de la Comisión Europea y de organizaciones internacionales como IATA, IFALPA e IFATCA.

2.3 El informe del Grupo de trabajo sobre la Política de la OACI sobre la asistencia a víctimas de accidentes de aviación y sus familiares contiene una serie de recomendaciones que facilitarán enormemente la preparación de los Estados miembros en los casos en que tuvieran que hacer frente a las consecuencias de un accidente. La Política fue aprobada por el Consejo el 1 de marzo de 2013, por unanimidad y ha sido ya publicada como *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) de la OACI.

5. ANEXOS

2.4 Esta Política no se considera normativa, ya que no introduce normas o métodos recomendados (SARPS) en los Anexos del Convenio. Más bien, es un documento que recoge un conjunto de recomendaciones del Consejo sobre la base de la experiencia ya obtenida a lo largo de los años y del conocimiento de las circunstancias reglamentarias que rigen en distintos países.

2.5 Para complementar esta Política - Doc 9998, la Circular 285, *Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*, se ha actualizado en el Doc 9973, *Manual sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*, manteniendo su condición de material de guía.

3. MEDIDAS FUTURAS

3.1 Es reconocido que conviene evitar la introducción de disposiciones que puedan afectar a la independencia y eficacia de la investigación de accidentes e incidentes. Sin embargo podría ser apropiado evaluar la introducción de disposiciones en otros Anexos distintos del 13.

3.2 En principio, parece posible que una disposición de la OACI se inserte en el Anexo 9. Si se optara por esta posibilidad, pudiera ser sensato formular primero una recomendación que, con el tiempo y la experiencia, pudiera ser elevada a norma en el futuro, si fuese necesario.

3.3 La recomendación pudiera ser tan simple como: "Los Estados deberían establecer una legislación, regulación y/o políticas de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares". Una nota asociada vincularía esta recomendación a la Política de la OACI (Doc 9998).

— FIN —



TRIBUNAL CONSTITUCIONAL
Sala Primera
Sección Primera

Nº de recurso: 570-2013

ASUNTO: Recurso de amparo promovido por Asociación de Afectados del Vuelo JK5022.

Exems. Srs.:
Pérez de los Cobos Orihuel
Roca Trías
Xiol Ríos

SOBRE: Providencia y Auto de la Sección Decimoquinta de la Audiencia Provincial de Madrid recaído en recurso de apelación núm. 156/12 contra el dictado por el Juzgado de Instrucción núm. 11 de Madrid en procedimiento abreviado núm. 4373/08.

La Sección ha examinado el recurso presentado y ha acordado no admitirlo a trámite, con arreglo a lo previsto en el art. 50.1.a) LOTC, dada la manifiesta inexistencia de violación de un derecho fundamental tutelable en amparo, violación que, de acuerdo con el art. 44.1 LOTC, es condición para que este Tribunal pueda ejercer dicha tutela.

Notifíquese con indicación de que, si el Ministerio Fiscal no hubiere interpuesto recurso de súplica en el plazo legal de tres días, se archivarán estas actuaciones sin más trámite (art. 50.3 LOTC).

Madrid, a veinticinco de septiembre de dos mil trece.

Contra esta providencia sólo puede recurrir, en súplica, el Ministerio Fiscal, en el plazo de tres días (Art. 50.2 LOTC)

Lo que se notifica a Vd. por medio de la presente
EL SECRETARIO DE JUSTICIA

NOTIFICACIÓN. Por medio del Ilustre Colegio de Procuradores y en el salón de notificaciones, se notifica la anterior resolución al Procurador/a don/ña María Isabel García Martínez -Nº de Colegiado: 799-
N



5. ANEXOS

La AVJK5022, que ha recibido la comunicación del Tribunal Constitucional por la que inadmite el Recurso de Amparo que presentó en Enero de éste año, contra el Auto de Archivo de la Audiencia Provincial de Madrid, sobre el Accidente de Spanair ocurrido el 20.8.2008 en el que fallecieron 154 personas y sobrevivieron 18 con graves secuelas de por vida, quiere manifestar a la sociedad:

1º) Que la Administración Judicial en España ha dado una vez más la espalda a víctimas, supervivientes y afectados por la tragedia del Vuelo JK5022. La vida y lesiones en 172 personas, no pueden zanjarse sin investigar y administrar justicia sobre los errores que los ocasionaron.

2º) Que la Fiscalía del Estado jamás ha estado al lado de las víctimas de ésta tragedia y la última muestra de ello ha sido la negativa de la Fiscalía del T.C. a recurrir en súplica la providencia del alto tribunal.

3º) Que con ésta incomprensible decisión, se consagra definitivamente la impunidad para todos aquellos que ceden a las presiones para que los aviones vuelen a cualquier precio, incluida la vida de las personas.

4º) Que el llamado "fracaso judicial" en el caso Spanair reconocido por el Presidente del TSJM y el Fiscal de la Comunidad el pasado día 24 de Septiembre, se hace más patente, cuando insisten en archivar a toda costa las responsabilidades penales de todos aquellos que despacharon un avión que nunca debió despegar.

5º) Nos condenan a salir fuera de España a buscar la justicia que como víctimas, afectados y ciudadanos nos han negado en nuestro propio país. Soportar la vergüenza y la ignominia de demandar al Estado Español por la Tragedia del Vuelo JK5022, junto a la tragedia humana que supuso para las familias ésta catástrofe, debería sonrojar al más honesto de los dirigentes de nuestro País junto a la reflexión de que no es posible corregir las causas cuando no se reconocen.

6º) La AVJK5022 seguirá dando muestras de su compromiso con la seguridad aérea, con la investigación de accidentes y con el respeto a la memoria y recuerdo de los 154 fallecidos del Vuelo JK5022.

Madrid, 11 de Octubre de 2013.

Proyectan en el Parlamento Europeo un documental crítico con la investigación del accidente de Spanair

ACCIDENTE AEREO UE | 06 de noviembre de 2013



1 Olivo situado en los jardines de la Terminal 2 del aeropuerto de Barajas rodeado de las placas de bronce en recuerdo de las víctimas del accidente del avión de Spanair en el que murieron 154 personas. EFE/Archivo

Bruselas, 5 nov (EFE) - La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 proyectó en Bruselas y ante varios eurodiputados el documental "JK5022: Una cadena de errores" sobre el accidente aéreo que en 2008 costó la vida a 154 personas en el Aeropuerto de Madrid-Barajas.

El documental narra las investigaciones llevadas a cabo por las autoridades tras el accidente y reclama una mayor seguridad en el transporte aéreo.

Hasta Bruselas se desplazaron Pilar Vera, presidenta de la organización, Rafael Vidal, superviviente del accidente, Luis Rey y Henar Guerrero, familiares de cinco de las víctimas.

La producción se muestra crítica con los resultados publicados por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) en su informe final.

"Son 308 páginas dedicadas a ocultar la verdad", manifestó Vera.

5. ANEXOS

Para la presidenta de la organización, "los pilotos cometieron un error, pero también existe la responsabilidad de Boeing, fabricante del avión", encargado del diseño de la alarma TOWS que falló antes del despegue.

"Además, el avión era una chatarra volante, su permiso de vuelo había sido prorrogado por Aviación Civil hasta dos días después del accidente, en lugar de ser inspeccionado", señaló Vera a EFE.

El acto tuvo lugar en el Parlamento Europeo (PE) ante la presencia de varios eurodiputados españoles.

Para Willy Meyer (IU), que apadrinó el evento en el PE, "la conmoción del accidente nos obliga a abrirles las puertas para que puedan explicar sus reivindicaciones". "Estamos a su disposición para que no quede ninguna víctima sin reparar", indicó.

La eurodiputada Izaskun Bilbao (PNV) recordó que su grupo "está a la espera de una respuesta de la Comisión Europea (CE) sobre este caso".

Por su parte, Juan Andrés Perelló (PSOE) afirmó estar "al lado de las víctimas y acompañarlas en su sufrimiento".

Rafael Vidal, superviviente con graves secuelas en su pierna izquierda, denunció el "abandono" de las víctimas ante el procedimiento civil abierto contra Mapfre, la aseguradora responsable de las indemnizaciones.

"Nos ofrecen 40.000 euros; llevo 14 operaciones y la factura es mucho mayor", señaló Vidal.

"Si la asociación no me hubiera costado las operaciones, tendría que haber elegido entre vender la casa o perder la pierna", declaró.

"La asistencia sanitaria tardó muchísimo tiempo en llegar a Barajas, nos sentimos conejillos de indias de un plan improvisado", apuntó la presidenta de la asociación.

"No estamos trabajando para nosotros, las familias o las víctimas, sino para que no vuelva a ocurrir", afirmó.

El documental está producido por la asociación y ha contado con aportaciones económicas de la Radiotelevisión Canaria y donaciones de profesionales del sector aéreo.

El accidente del vuelo Madrid-Gran Canaria ocurrido el 20 de agosto de 2008 fue la mayor tragedia aérea que ha tenido lugar durante los últimos treinta años en España.

Todavía hoy, los 18 supervivientes "sufren graves secuelas físicas y psicológicas", según la asociación, que cuenta con más de 1 500 afiliados entre víctimas, familiares y simpatizantes.



NOTA DE PRENSA: PRESENTACION DEMANDA ANTE EL TEDH

LA AVJK5022 ha presentado CON FECHA 25.3.2014 la Demanda ante el Tribunal de Derechos Humanos en Estrasburgo, en el que expone las infracciones del Convenio Europeo de Derechos Humanos que se han cometido por la jurisdicción española en el caso del Accidente de Spanair ocurrido el 20.8.2008, en el que fallecieron 154 personas y 18 quedaron con graves lesiones de por vida.

Agotada la vía judicial en España, con el sobreesimiento libre que determinaron los 3 Magistrados de la Audiencia Provincial de Madrid, apartándose de su propia doctrina, de manera excepcional e inmotivada, a juzgar por las diversas resoluciones dictadas con carácter previo y posteriormente al Auto que constituye un histórico "caso único" en perjuicio de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022. Asimismo con el efímero paso por el Tribunal Constitucional en el que denunciarnos la "vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva, con indefensión - art. 24 C.E. - y por vulneración del derecho a la igualdad en la aplicación de la ley -Art. 14 C.E. - que lo inadmitió.

Esta AVJK5022 recorre la última estación del vía crucis que ha supuesto para las familias afectadas la catástrofe aérea más grave de los últimos 30 años en España, con ésta Demanda en la que cifra sus esperanzas de que la Tragedia del Vuelo JK5022 ni quede impune ni se olvide.

Por último, queremos manifestar nuestra desolación de ciudadanos al tener que acudir fuera de nuestro propio país a obtener la justicia que éste nos ha negado.

Madrid, 28 de Marzo de 2014.

MANIFIESTO DE LA RED DE VÍCTIMAS ESPAÑOLAS - REVES -
PARTIDOS POLITICOS QUE SE PRESENTAN AL PARLAMENTO
EUROPEO EN LAS ELECCIONES DEL 25 DE MAYO DE 2014.

En nombre de las Asociaciones: **VÍCTIMAS ACCIDENTE SPANAIR-AVJK5022, METRO DE VALENCIA, VÍCTIMAS ALVIA- SANTIAGO, VÍCTIMAS ACCIDENTE YAK-42, FAMILIA COUSO** (Y CUANTAS MÁS SE QUIERAN ADHERIR), nos dirigimos a los Partidos Políticos, a través de sus Representantes-Cabezas de Lista Electoral a las Elecciones al Parlamento Europeo del 25 de Mayo de 2014, para proponerles y pedirles que incluyan en sus Programas los siguientes puntos:

1º) Creación de una **OFICINA DE VÍCTIMAS EUROPEAS**, con sede en el Parlamento Europeo-Bruselas, que apoyen, respalden y ayuden a cualquier ciudadano europeo que sufra una tragedia, dentro o fuera del territorio europeo.

Esta Oficina de Víctimas, será la valedora de las víctimas que agrupadas en Asociación o por sí mismas, necesiten de la asistencia jurídica, psicológica y material que requiera la victima/s en su propio país de origen, sirviendo de enlace con el Gobierno del País que se trate con el apoyo de las Comisarias Europeas de Justicia, Transportes, Interior y la propia Presidencia de la UE.

2º) Creación de un **GRUPO DE TRABAJO** formado por **víctimas españolas y bajo el amparo/patrocinio/apoyo de los eurodiputados**, en número a decidir según obtengan representación parlamentaria, para trabajar en un **ESTATUTO EUROPEO DE LAS VÍCTIMAS**, en el que se englobe esa Oficina de Víctimas Europeas.

Igualmente proponemos a todos los partidos con representación parlamentaria en Europa y España que se comprometan a poner en marcha en nuestro país y en nombre de LAS VÍCTIMAS DE

5. ANEXOS

CATÁSTROFES una serie de cambios legislativos con el fin de “reparar” los mismos errores que se suceden con los ciudadanos afectados por una catástrofe, con el fin de alcanzar los siguientes **objetivos**:

1. **Garantizar y defender** el derecho a la vida con la **SEGURIDAD** de los ciudadanos. El Estado debe investigar a título propio, por lo que se debería sancionar aquellas investigaciones o actuaciones que no sean fructíferas o eficientes y sobre todo cuando la Asociación demuestre que ha habido irregularidades en el celo de la investigación.
2. **Reconocer** a la familia de la víctima como el principal interesado en esclarecer las circunstancias de la muerte de su familiar y por tanto se debe nombrar una figura mediadora independiente y aceptada por ambas partes.
3. **Favorecer** la investigación sobre las diferentes circunstancias o responsabilidades posibles en la causa de muerte debe ser el papel fundamental de las Instituciones del Estado, así como el derecho a la información de las familias ante cualquier institución sin tener que recurrir a la vía judicial. Las Asociaciones de Víctimas siempre se generan por la pérdida de la vida de familiares en circunstancias violentas producidas por diferentes causas o errores. El objetivo común siempre será averiguar la verdad sobre las causas para corregirlas y evitar que vuelvan a producirse. Debe evitarse lo que sucede ahora; cuando la Asociación comienza las primeras acciones para esclarecer las circunstancias de la muerte se induce a la denuncia en los tribunales como única vía de obtener información.
4. **Responsabilizar** especialmente a los políticos o agentes del estado que mientan a las familias de víctimas en el proceso de investigación ya que esto produce en la familia la doble victimización y vulnera gravemente los principios de honestidad y transparencia que inspiran nuestra Constitución, de la que el Estado es el principal garante.
5. **Inhabilitar** para cargo público a los políticos o agentes del estado que tengan responsabilidad política o jurídica sobre la pérdida de la vida en los ciudadanos.

6. **Prohibir** el indulto sobre causas judiciales o personas condenadas siempre que no cuenten con el perdón y consentimiento de las víctimas.

7. Creación de un **CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD**, dependiente del Congreso de los Diputados, que de manera independiente investigue las catástrofes con víctimas múltiples y de víctimas dentro o fuera del Estado Español que por su complejidad necesiten de la asistencia de este órgano nacional.

En definitiva nos unimos con el fin que desde **LA OFICINA DE VICTIMAS DE CATÁSTROFES** se trabaje con unos **principios fundamentales**:

**LA AYUDA MUTUA - SOLIDARIDAD - JUSTICIA Y VERDAD -PREVENCIÓN -
y MEMORIA**

Safetygranada 2014

11:30-13:30	¿Cuánta procedimentación es necesaria para ser seguros? Corinne Bieder , Airbus Mathilde Bourrier, Universidad de Ginebra
13:30-15:00	Almuerzo

15:00 - 18:00	Presenta la sesión: Pamela Suarez , Directora de la JIAAC (Argentina) Primera Parte: <i>Cómo identificar y analizar las causas profundas de los grandes accidentes desde una perspectiva FHOS</i> Myriam Promé , ICSI Francia Segunda Parte: <i>Accidente del Spanair JK 5022, 20 de agosto de 2008. Un caso con una fuerte componente procedimental</i> Presentación del caso por Juan Carlos Lozano , piloto
---------------	--

Miércoles 21 de mayo 2014, mañana

9:00 - 10:00	Debate en torno a las causas FHOS del Accidente del Spanair JK 5022 Debate dirigido y animado por Myriam Promé , ICSI Francia con la colaboración de Diego Turjanski , ICSI Argentina
10:00-11:00	Criterios para la elaboración de procedimientos de operación desde una perspectiva FHOS Por Jesús Villena , Ergotec - ICSI
11:00-11:30	Pausa Café
11:30-12:30	En torno a la Cultura Justa: el reconocimiento y la sanción en el uso de los procedimientos. José Sánchez-Alarcos , EOI - EASA
12:30-13:00	Coloquio
13:00-15:00	Almuerzo

Safetygranada 2014

Seguridad y Procedimientos en los sectores de alto riesgo.

Los ponentes expondrán su experiencia y puntos de vista sobre los siguientes puntos:

¿Cómo se elaboran los procedimientos?: soporte, redacción, validación, revisión y puesta al día. Aceptabilidad, incumplimientos, violaciones: análisis de causas Procedimientos para situaciones críticas (puestas en marcha, paradas, situaciones de emergencia...)

Miércoles 21 de mayo 2014, tarde

15:00 - 16:00	Los procedimientos en el sector médico Mercedes Palomar , médica directora clínica de Cuidados Intensivos en el Hospital Arnau de Vilanova, Lleida
16:00 - 17:00	Los procedimientos en el sector aeronáutico Alfonso Barba , controlador Responsable de Seguridad Navegación Aérea - Aena Región Balear
17:00 - 17:30	Coloquio

Jueves 22 de mayo 2014, mañana

9:00 - 10:00	Los procedimientos en el sector petroquímico Elena Blardony Coordinadora de gestión de incidentes Dirección de Seguridad y Medio Ambiente de Repsol María Jesús Arribas Experta en Seguridad de Proceso Dirección de Seguridad y Medio Ambiente de Repsol
10:00-11:00	Los procedimientos en el sector nuclear Rafael Cruz Paredes Operación Centrales Nucleares Almaraz-Trillo
11:00-11:30	Pausa Café
11:30-13:00	Clausura - Síntesis y conclusiones Iván Boissières ICSI - Director General

GUÍA PARA IDENTIFICACIÓN DE VÍCTIMAS

Presentación

En caso de un suceso con elevado número de víctimas, es prioritaria la labor de recuperación e identificación de los restos mortales para poder entregarlos a sus familiares en el menor tiempo posible.

El Real Decreto 32/2009, de 16 de enero, por el que se aprueba el protocolo nacional de actuación Médico-forense y de Policía Científica en sucesos con víctimas múltiples, tiene por objeto regular la asistencia técnica a los jueces y tribunales para la identificación de los cadáveres y determinación de las causas de muerte en estos trágicos sucesos.

Para facilitar y agilizar esas tareas de identificación se elabora esta Guía que está dirigida a los familiares y allegados de las víctimas.

COMISIÓN TÉCNICA NACIONAL PARA SUCESOS CON VÍCTIMAS MÚLTIPLES.

3

A quién va dirigida

En situaciones de grandes catástrofes o sucesos con víctimas múltiples, entre las funciones que tiene que realizar cualquier Estado moderno, está la de identificar plenamente a las víctimas de estos sucesos, tanto por las consecuencias legales que de ello se derivan, como por el deber moral ante sus familiares y allegados, bien se trate de ciudadanos nacionales o extranjeros.

Esta Guía va dirigida a los familiares y allegados de las posibles víctimas en grandes catástrofes o sucesos con víctimas múltiples para informarles de su papel, fundamental, en el proceso de identificación de los cadáveres.

Los familiares deben saber que para que dicha identificación se lleve a efecto de la mejor forma posible, se les va a solicitar documentación, datos y efectos personales de ellos mismos y de las víctimas, lo que puede constituir un esfuerzo emocional importante, aunque necesario. No obstante, este esfuerzo servirá para aportar consuelo al saber que su ser querido ha sido identificado y para que sus restos mortales puedan ser entregados a la familia, a fin de disponer de éstos según sus tradiciones.

Es posible que, en función del estado en que se encuentren los cadáveres y los datos de que se disponga, las pruebas de identificación se dilaten en el tiempo o, en el peor de los casos, no permitan identificar los restos mortales de su ser querido, hecho que podría desalentar y afligir aún más al familiar afectado. Estas situaciones no se podrán determinar hasta el final del proceso, por lo que los familiares deben ser conscientes de dicha circunstancia.

Como se explica en esta Guía, los datos que se les van a solicitar pueden ser muy diversos. Además se llevarán a cabo entrevistas con familiares, amigos y allegados o profesionales médicos para averiguar qué datos son los más importantes en cada circunstancia o para determinar qué familiares son idóneos, en el caso en que haya que tomar muestras para pruebas de ADN. Todo este proceso se realizará por equipos de profesionales especializados en identificación y en obtención de datos.

5. ANEXOS

Procedimiento de identificación de las víctimas

La identificación se lleva a cabo comparando los datos que se solicitan y se obtienen de los familiares (denominados datos *ante mortem*), con los datos que los médicos forenses y los equipos policiales de identificación de víctimas obtienen de los cadáveres, (datos *post mortem*).

La colaboración de los familiares es crucial para obtener el mayor número de datos relativo a la persona desaparecida. Debe presentarse información correcta y completa sobre la víctima (características físicas singulares, registros dentales, etc.)

Los diferentes sistemas de identificación de cadáveres se centran en la comparación de huellas dactilares, la comparativa odontológica, la comparativa de prótesis obtenidas de imágenes radiológicas, datos físicos de la persona, señales particulares, antecedentes patológico-quirúrgicos y el estudio de perfiles de ADN.

Las primeras pruebas de identificación se realizan mediante el cotejo de impresiones dactilares sobre documentos oficiales, o bien informes radiológicos de prótesis internas o exámenes odontológicos.

En el caso de que la identificación no se haya producido con los métodos anteriormente descritos es necesario recurrir a la obtención de perfiles de ADN para la identificación de las víctimas. Para que el análisis de ADN tenga éxito, es necesario obtener muestras de los familiares de la víctima que el experto considere más idóneos de entre los disponibles.

5

Cuánto tiempo tarda el proceso de identificación

El proceso de identificación puede tener una duración variable en función de las circunstancias de cada caso: podría solucionarse en cuestión de unas horas, durar varios días o incluso semanas. El tipo de suceso, el estado de los cuerpos, el lugar del suceso o los datos *ante mortem* de que se disponen, serán determinantes.

A pesar de la especialización del personal que interviene en los procesos de identificación y de todos los medios científicos y técnicos que se emplean, también podría ocurrir que no fuera posible la identificación de la víctima, bien porque las circunstancias fueran muy extremas, o bien por la inexistencia de datos *ante mortem* de las víctimas, situación ésta que los familiares deben conocer y afrontar llegado el caso.

Entrevista a familiares

El proceso de recogida de datos se realiza mediante entrevistas personales a los familiares, organizadas en dos fases:

- En primer lugar se contactará con ellos a través del punto de información y de la oficina de recepción de denuncias, donde se irán confeccionando las listas de las posibles víctimas del suceso y se tomarán los primeros datos de los familiares presentes o denunciantes.

- En segundo lugar se irá citando de forma individualizada a cada familia a un lugar previamente seleccionado y acondicionado, para recoger los datos personales identificativos de las posibles víctimas y cumplimentar todos los impresos de recogida de datos necesarios. En determinados casos se hará una selección previa de qué familiares o incluso amigos o allegados, de los presentes, son los más adecuados para facilitar los datos de identificación necesarios o para tomar muestras para la obtención de ADN. En este sentido deberán saber que:
 - Esta labor se llevará a cabo por personal especializado, en la oficina de recepción de denuncias.
 - Se realizará por separado, por cada grupo familiar.
 - Contarán también con asistencia médica, social y psicológica para lo cual se dispone de zonas habilitadas al efecto.
 - Los datos que serán requeridos son los que figuran en el apartado siguiente de la presente Guía.

6

La recogida de datos *ante mortem* comenzará cuanto antes, sin embargo, es posible que haya datos que no se puedan facilitar en un primer momento. En estos casos, los equipos de recogida de datos les informarán de cómo e incluso dónde pueden aportarlos.

También se les pedirá que indiquen los diferentes familiares existentes, que por las circunstancias que fueran no han podido desplazarse al lugar donde ha ocurrido el suceso. El objetivo de dicha

5. ANEXOS

relación es que las entrevistas, o la toma de muestras para obtención de ADN a estas personas no presentes, se puedan realizar de la forma más rápida posible mediante equipos móviles de otras unidades policiales especializadas.

Tipos de datos necesarios (datos “ante mortem”)

Los datos que debe aportar la familia sobre la víctima, o datos *ante mortem*, que incluirán documentación gráfica, como fotos o vídeos, se detallan a continuación:

- 1.- Datos de filiación, con indicación del tipo de documentación que portaba o de la que eran titulares: Documento Nacional de Identidad, Pasaporte, Permiso de Conducir, o cualquier otro.
- 2.- Descripción detallada de vestimenta: ropa y calzado que portaba en el momento del suceso.
- 3.- Descripción detallada de efectos personales: reloj, gafas, anillos, pulseras, pendientes, piercings, etc.
- 4.- Descripción física detallada, entre la que se debe incluir señales particulares tales como: cicatrices, lunares, amputaciones, malformaciones, tatuajes y micro tatuajes de estética, etc.
- 5.- Datos quirúrgicos e información médica, tales como operaciones sufridas, prótesis incluidas, fracturas óseas, tratamientos médicos, marcapasos, desfibriladores, etc. Es importante aportar informes médicos, radiografías, etc.
- 6.- Datos odontológicos, como informes dentales y radiografías. Es de máxima utilidad facilitar el contacto con el último dentista que visitó su familiar.
- 7.- Muestras de ADN.

Análisis de ADN

Los análisis y cotejos de ADN son necesarios, como se ha mencionado anteriormente, cuando las víctimas no han podido ser identificadas por otros sistemas. En cualquier caso, se recogerán muestras para evitar posteriores molestias.

Tipo de muestras

Para ello se necesitan muestras de la víctima, que pueden provenir de diferentes fuentes, como efectos de uso personal de la víctima, restos de muestras provenientes de pruebas médicas, o bien muestras de familiares de la misma con relación de consanguinidad.

Se adjunta una tabla indicativa de los diferentes tipos de muestras que pueden ser útiles y el grado de utilidad de las mismas:

8

Fuentes de ADN	Ejemplos	Grado de utilidad
Muestras médicas	Muestra de un donante de médula ósea. Muestras de análisis o pruebas médicas. Muestra de biopsia. Prueba de evaluación con mancha seca de sangre del recién nacido.	Más útil
Objetos personales	Cepillo dental. Ropa usada y sin lavar. Maquinilla de afeitar. Cepillo para el cabello.	Muy útil
Parientes cercanos	Padres biológicos de la víctima. Hijos biológicos de la víctima. Hermanos y hermanas biológicos de la víctima.	Muy útil
Otros parientes	- Parientes maternos (tías, tíos, primos, hermanastras o hermanastros). - Parientes varones paternos, en el caso de que la víctima sea varón.	Menos útil

utilizado para el aseo personal) por la parte interna de la mejilla, que recoge células epiteliales del interior de la boca.

Otra alternativa es mediante una sencilla punción dactilar, de la que se obtienen dos o tres gotas de sangre que se recogen en unas tarjetas especiales.

Utilización de los datos

Todos los datos que aportan los familiares para la identificación de las víctimas se recogen en unos formularios elaborados al efecto. En caso de toma de muestras de ADN se utilizarán los formularios anexos al Real Decreto 32/2009 de 16 de enero, por el que se aprueba el Protocolo nacional de actuación Médico-forense y de Policía Científica en sucesos con víctimas múltiples.

Estos datos se obtienen única y exclusivamente a los efectos de identificación y, en todo caso, de acuerdo con los criterios de confidencialidad para las bases de datos personales en cumplimiento de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de protección de datos de carácter personal.

Así mismo, y en relación a los supuestos en los que deban realizarse estudios de ADN, se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley Orgánica 10/2007, de 8 de octubre, reguladora de la base de datos policial sobre identificadores obtenidos a partir del ADN.

Los resultados se remitirán al centro de integración de datos donde la información será comparada con los resultados de los análisis *post mortem* realizados para cada caso.

Con los datos obtenidos se elaborará un dictamen de identificación que será enviado a la autoridad judicial competente quien resolverá sobre la notificación a los familiares y entrega del cuerpo.

MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

INFORMACIÓN MATRÍCULA Y BECAS

Matrícula

El plazo finaliza el jueves anterior al inicio de cada curso o bien cuando se hayan cubierto las plazas.

- Hoje de inscripción debidamente cumplimentada.
- Fotocopia del pago del curso en el que conste el nombre completo del alumno/a.
- En su caso, el documento que acredite la aplicación del importe de matrícula reducido (ver tarifas).

La documentación puede enviarse por email, correo postal, fax, entregarla en cualquier Registro de la U.R.J.C. o en la Secretaría de Alumnos de la Universidad de Verano.

La matrícula se considerará definitiva cuando reciba la confirmación de admisión al curso. Los cursos pueden sufrir cambios o anularse por motivos ajenos a la Organización.

Se expedirá diploma a todos los alumnos matriculados que asistan al 80% del curso.

Beca

Consiste en el alojamiento en habitación doble compartida en la Residencia Universitaria José Pérez de Vargas en el Campus de Vicálvaro. El plazo está abierto hasta el 15 de junio.

La beca pueden solicitarla sólo las personas que residen fuera de la Comunidad de Madrid. Además de la documentación de matrícula deberán entregar el volante o certificado de empadronamiento.

Créditos

Cursos de 5 días: **2 libre elección/ 2 ECTS**

Cursos de 3 días: **1 libre elección/ 1 ECTS**

Jornadas: ninguno

Tarifas	5 días	3 días	1 día
Matrícula ordinaria	130 €	90 €	30 €
Matrícula reducida			
Ciudadanos, PAS y docentes de la U.R.J.C.	100 €	70 €	20 €
Filiaciones universitarias, jubilados, desempleados y familias numerosas	110 €	75 €	25 €

Becarios con Alojamiento para 3 y 5 días, abonarán la matrícula según las tarifas indicadas en el cuadro.

Número de cuenta de Bankia: **ES89-2038-1150-94-6000488559**

Información

Secretaría de Alumnos Universidad de Verano

Fundación Universidad Rey Juan Carlos

Plaza de Manuel Becerra, 14, 28028 Madrid

Tels: 91 488 83 50/51 Fax: 91 488 83 76

Email: cursosedeverano@urjc.es - Web: fundacionurjc.es

Del 25 de junio al 18 de julio nuestra oficina se traslada al Edificio Departamental del Campus de Vicálvaro. Los teléfonos y número de fax seguirán siendo los mismos.



UNIVERSIDAD de VERANO 2014

PERIODISMO AERONÁUTICO

Del 7 al 12 de julio

Director académico:
Antonio Rubio
Ex subdirector de El Mundo, Director del Máster en Periodismo de Investigación, Datos y Visualización, Universidad Rey Juan Carlos.

Co-Directores técnicos:
David Guillamón
Secretario de Comunicación de USCA.

Ariel Shocrón
Jefe de la Vocales: Técnica y de Seguridad de Vuelo de SEPLA.

Secretario académico:
Marcos García Rey
Coordinador del Máster en Periodismo de Investigación, Datos y Visualización, Universidad Rey Juan Carlos.

Patrocinan:



Colaboran:





fundacionurjc.es



5. ANEXOS

PROGRAMA

Lunes, 7

09:30 Presentación

Ignacio González
Presidente de la Comunidad de Madrid

11:00 Inicio del periodismo aeronáutico y la aviación:
Manuel Chaves Nogales y Luís de Oteyza

Antonio Rubio

12:00 La importancia de la Industria Aeronáutica
en la estructura económica del país.

Javier Martínez de Velasco
Presidente de SEPLA

Miguel Ángel Serra
Presidente de USCA

16:30 Mesa redonda

El futuro del periodismo aeronáutico

Enrique Gavilán
Aviación digital

Luís Calvo
Fly News

César Urrutia
El Mundo

Antonio Ruiz del Árbol
El Diario

Modera: Pilar Arenillas de Chaves

Martes, 8

10:00 Servicios de tránsito aéreo

Jesús Pedraz
Vocal Comunicación APROCTA

12:00 Los distintos modelos de negocio en
aviación comercial

Álvaro Gammicchia
Secretario de SEPLA y Director técnico de ECA

16:30 Mesa redonda

La comunicación aeronáutica en la Industria

Juan Cierco
DIRCOM Iberia

Julio Fernández
DIRCOM Air Europa

Antonio San José
DIRCOM Aena

Ana Fernández
DIRCOM Vueling

Modera: Antonio Rubio

Miércoles, 9

10:00 Sistemas de Gestión de Seguridad en el
control aéreo

David Guillamón

11:30 Sistemas de Gestión de Seguridad en la
operación de vuelo

Agustín Guzmán

13:00 Clausura del Curso y entrega de diplomas

Pedro Duque
Astronauta y miembro de la ESA

16:30 Mesa redonda

La seguridad y la comunicación de crisis

Pilar Vera
Asociación Afectados por el vuelo JK5022

David Guillamón

Juan Carlos Lozano
SEPLA

Marta Lestau
AESA

Modera: Óscar Molina

Jueves, 10

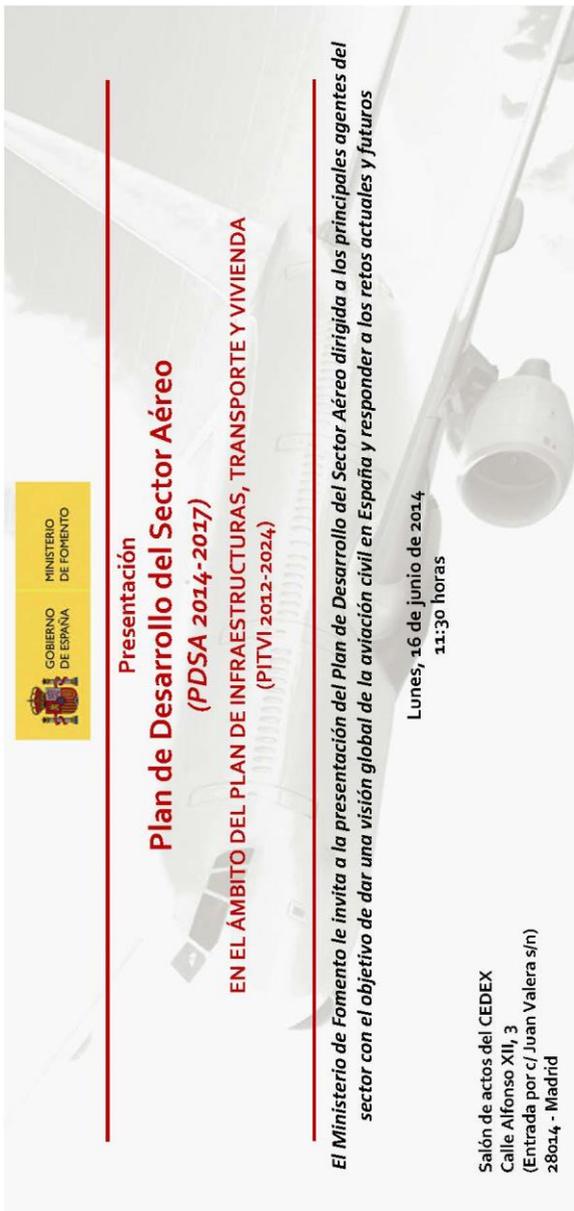
09:30 Vuelo sin motor en el Aeródromo de Ocaña

Viernes, 11

09:30 Visita a Torre MAD y Centro de Control Aéreo
de la zona centro

Sábado, 12

09:30 Visita a simulador aéreo con periodistas
profesionales



 GOBIERNO DE ESPAÑA

 MINISTERIO DE FOMENTO

Presentación

Plan de Desarrollo del Sector Aéreo
(PDSA 2014-2017)

EN EL ÁMBITO DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
(PITVI 2012-2024)

El Ministerio de Fomento le invita a la presentación del Plan de Desarrollo del Sector Aéreo dirigida a los principales agentes del sector con el objetivo de dar una visión global de la aviación civil en España y responder a los retos actuales y futuros

Lunes, 16 de junio de 2014
11:30 horas

Salón de actos del CEDEX
Calle Alfonso XII, 3
(Entrada por c/ Juan Valera s/n)
28014 - Madrid

5. ANEXOS

Jornada de Presentación: Plan de Desarrollo del Sector Aéreo
(PDSA 2014-2017)

El PDSA define los objetivos, estrategias y actuaciones para el desarrollo del sector aéreo civil en España en el periodo 2014-2017, proporcionando los parámetros generales que deben guiar las actividades para el sector aéreo, partiendo de una visión integral y armonizada

PROGRAMA 16 JUNIO 2014 (11:30 horas)

11:30	Registro y acreditación.
12:00	Apertura Carmen Librero Pintado, Secretaria General de Transporte
12:15	Presentación del PDSA (2014-2017) Ángel Luis Arias Serrano, Director General de Aviación Civil
13:15	Isabel Maestre Moreno, Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea
	Clausura Ana Pastor Julián, Ministra de Fomento

Se ruega confirmación al correo electrónico: pdsa.dgac@fomento.es
Teléfono: 91 597 72 38/ 77 80



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

ARTICULOS DE OPINION ESCRITOS POR PILAR VERA PALMES, PRESIDENTA

AVJK5022, publicados en prensa escrita y medios digitales.

- EI ESTADO Y LAS VICTIMAS - 29.7.2013-

Menos de un mes antes del 5º Aniversario de la Tragedia de Spanair del 20.8.2008, España vuelve a conmoverse con otra catástrofe del transporte: esta vez el tren ha sembrado el caos y el horror en pasajeros que se subieron confiados en llegar a su destino en Santiago el pasado día 24 de Julio, otra vez en pleno verano, hemos vuelto a sentir el frio en el alma que produce el vacío del dolor.

Si para quién no ha vivido de cerca una tragedia de estas dimensiones, es difícil aceptar que se produzca, para las víctimas y familias que han sufrido otra similar se hace especialmente complicado enfrentarse nuevamente a los acontecimientos que se desencadenan tras la misma, pero sobre todo a la invasión que se produce en situaciones en que el ser humano no puede defenderse.

Y es inevitable analizar las circunstancias y establecer un paralelismo entre esta nueva tragedia del tren Alvia y la del avión MD-82 de Spanair, ambos tienen en común el transporte, uno por las vías del ferrocarril y el otro por las pistas del Aeropuerto de Barajas, pero también la confluencia en los primeros momentos de buscar culpables: el maquinista está vivo y los pilotos del avión muertos, cargando para siempre sobre sus memorias con la "culpabilidad oficial" de que la tragedia estuvo motivada por su forma de proceder, olvidándose de que si hubiera funcionado la alarma -TOWS- que les hubiera advertido de la errónea configuración del avión, probablemente la catástrofe no se hubiera producido.

Cualquiera que no haya padecido algo similar, busca y encuentra al culpable de inmediato en el maquinista, pero para quién la ha sufrido, no es tan fácil, porque es imposible creer que una máquina tan sofisticada fie la seguridad en su totalidad al que la conduce o pilota... Surgen las dudas respecto a los procedimientos que se siguen, al mantenimiento de la máquina, al servicio de apoyo, a las autorizaciones, a las inspecciones, las presiones, la puntualidad,

5. ANEXOS

etc.... **James Reason, experto en el “error humano”** sostiene que *“el desarrollo de la tecnología ha llegado a tal punto que no se puede mejorar la seguridad sin conocer en profundidad los mecanismos del error, mostrando las distancias que separa las teorías psicológicas de las prácticas reales en las industrias y actividades de alto riesgo: transportes, energía, medicina, etc...”*.

Para las víctimas y familias afectadas, indefensas ante un drama que les desborda y al que ni siquiera saben cómo enfrentarse, **es crucial que el Estado los proteja, los ayude, los apoye...** Las víctimas del JK5022 recordamos con humillación de ciudadanos, el cruel comportamiento de la entonces Ministra de Fomento, que ni humana ni políticamente lo representó. Ver en estos días, a la actual Ministra de Fomento, Ana Pastor, permanecer en el lugar de la tragedia, serena y humana, nos reconcilia como víctimas y familias afectadas **con un Estado en el que su sistema democrático** no estuvo a la altura de las circunstancias en nuestra tragedia pero que sin embargo, ha vuelto a reaparecer en la del tren de Santiago.

El Estado tiene la obligación de proteger siempre a sus ciudadanos, máxime en tragedias del transporte colectivo como las del tren de Santiago, Vuelo JK5022 del 20.8.2008, Metro de Valencia 3.7.2006... Protegerlas de intervenciones no deseadas en el momento de la catástrofe pero también en el tiempo, es imposible que afectados y víctimas recuperen su salud o su vida, enfrentándose a todo lo que se desencadena después que se apagan las luces, en una lucha sin cuartel por demostrar la verdad de lo sucedido y evitar que vuelva a suceder, porque ésa es la obligación moral que pesa como una losa sobre quién ha padecido una catástrofe de éstas dimensiones.

Porque si algo iguala a las tragedias del transporte es la cadena de errores que conducen al desastre antes y después de producido... Seres humanos que se desviven por ayudar y otro tipo de seres que intentan aprovecharse del dolor ajeno con comportamientos imposibles de calificar. De eso la AVJK5022 ha padecido lo suyo desde los días siguientes al infausto 20.8.2008 hasta hoy.

Que el Documental **“JK5022: UNA CADENA DE ERRORES”** siga peregrinando por los despachos televisivos a la espera de ser emitido, muestra hasta qué punto se amortizan las tragedias ajenas.

Como Presidenta de la AVJK5022 expresar desde lo más profundo de nuestro corazón, nuestra solidaridad y cariño con las víctimas, supervivientes y sus familias, **pero también recordar que la paz para TODOS solo vendrá de la mano de la justicia y la verdad.**

YO TENGO UN SUEÑO- 28.8.2013 - 50 AÑOS DE I HAVE DREAM – MARTIN LUTHER KING

En 1955 Rose Parks se negó a levantarse del asiento del bus que ocupaba en favor de un joven blanco, fue arrestada pero con ese gesto sembró el germen del movimiento contra la segregación racial en Estados Unidos. EL 28.8.2013, se cumplen 50 años del discurso de Martín Luther King, I have a dream: tengo un sueño, que puso fin tras 382 días de lucha conjunta de la población negra a la segregación racial en USA.

El pasado martes 20 de agosto se cumplieron 5 años de la tragedia de Spanair ocurrida el 20.8.2008, en Madrid y la AVJK5022, organizó los Actos allí y en Las Palmas, como cada año, lo que hace que se conmemore la memoria y el recuerdo a las 172 personas que se subieron al Vuelo JK5022.

Será la primera vez que hablé de ti desde que soy Presidenta de la Avjk5022, me vas a perdonar, pero necesito explicar la motivación de porque decidir entrar primero y ponerme después al frente de esta Asociación, cuando estaba casi condenada a desaparecer...Ana M. Vera Nespereira, subiste al vuelo JK5022 el día 20 de agosto de 2008, tu billete era gratis y caducaba unos días más tarde, te lo habían dado por tener la Tarjeta de Crédito Oro de Spanair y como eras habitual de los aeropuertos y de los aviones, te servía para descansar en las Salas VIP mientras esperabas la salida de tus vuelos. Ahora tendrías 35 años, los mismos que yo llevo viviendo en Madrid, aunque mi acento canario me delata y no lo parezca.

Cerramos la puerta a la gran mentira que supuso el desembarco de profesionales americanos en connivencia con algunos del país, el tiempo nos acabó dando la razón y nunca explicaron su fracaso profesional en Estados Unidos. Incomprensible resulta que todavía algún resto y rastro insista en el único medio que le da voz, en hacer creer que ésta tragedia es "una lotería o una herencia": enterrar y cobrar pronto, no vaya a perderse su comisión.

El pasado 1 de Marzo de éste año, asistí en representación de todas las Asociaciones de Víctimas de Aviación Civil del mundo, al Consejo de la OACI (Organización Mundial de Aviación Civil), ni siquiera pude citar a la AVJK5022, el objetivo era conseguir que aprobaran el Documento de Política 9993 que revisa la Circular 285 que contenía un Plan de Asistencia a Víctimas de Aviación Civil y lo hicieron por unanimidad... En la presentación del Documento, los distintos representantes que intervinieron alabaron la "extraña motivación que guía a quién hace un trabajo que no puede pagarse con nada" junto al sacrificio personal de quién se impone la obligación de lograr un tratamiento digno y respetuoso con quién pueda sufrir otra tragedia como la padecida: la generosidad no cotiza y además es sospechosa y peligrosa para quien la ejerce.

Ninguno de ellos sabía que esa motivación era tu memoria y recuerdo, la negación a aceptar que tu muerte haya sido en vano, que con el paso del tiempo se olvidara, que no quedara rastro alguno de tu paso por la vida que conocemos...Había que hacer algo más que resignarse, no aceptar que era imposible la lucha por la seguridad aérea, que era inviable lograr justicia y verdad de una tragedia aérea que no debió producirse.

En este tiempo, también ha habido quién ha querido sacar provecho de nuestra tragedia y otros que le han dado voz: los medios de comunicación, no se detienen, sólo buscan cubrir esos segundos de noticias, con una lucha que también es por ellos, por todos los que suben al avión.

Y en 5 años hemos hecho mucho más de lo que nadie pudo imaginarse, por ti, por tu prematura marcha, por tus 30 años vividos, por tu inolvidable sonrisa, por tu fuerza, por tu inteligencia y hasta incluso por todas las horas que pasaste a bordo de los aviones, era imprescindible recorrer todo éste camino.

En tu memoria y recuerdo, España ya tiene un Plan de Asistencia a Víctimas de la Aviación Civil, pronto un Protocolo de Actuación que se deriva del mismo y hasta un folleto explicativo de los derechos de una futura víctima.

5. ANEXOS

Que la RED EUROPEA DE VICTIMAS DE GRANDES CATASTROFES sea una realidad con sede en Bruselas. Que el Mº de Justicia contemple que se penalice a los profesionales que no respeten 45 días de luto como ocurre en USA. Que la AVJK5022 vuele por encima de su propia tragedia y que el Vuelo JK5022 con los pasajeros que no elegiste pero te acompañaron en tu último viaje sean partícipes de que esta catástrofe NI se olvide NI quede impune.

Esos compañeros de viaje a los que he ido conociendo en su mayoría a través de sus familias, las que tampoco se conforman con que la Tragedia del Vuelo JK5022 siga generando compasión más que respeto, pena más que admiración por la causa que defendemos, lágrimas más que miedo ante el temor de que la verdad se termine imponiendo y deban responder por las negligencias cometidas.

Y si hemos llegado hasta aquí es porque también tenemos un sueño por el que cada día trabajamos si cabe con más ahínco: el de lograr ese juicio oral donde se investiguen de verdad las causas de un sistema de transporte aéreo que permitió que los pasajeros y tripulantes del Vuelo JK5022 nunca llegaran a su destino. Frente a quiénes dijeron que esto acabaría así, está la diferencia de quiénes hemos y seguimos intentando un imposible con todas las consecuencias: Rose Parks no supo el alcance de su gesto hasta que todo un pueblo se contaminó con su decisión y decidió que ya era hora de acabar con tamaña injusticia... ¿Por qué no creer que ese sueño también puede hacerse realidad aquí y ahora?.

Ayer 20 de Agosto, vi tu sonrisa desde el lugar que cerraste los ojos para siempre... Y sabes, me pareció que con ella me dabas las gracias por haberte dedicado los últimos 4 años de mi vida, en una lucha implacable por lograr justicia y verdad.

EL VUELO DE LA DOBLE MUERTE: EL JK5022 - 13.10.2013

El Tribunal Constitucional con su decisión de no admitir a trámite el Recurso de Amparo presentado por la AVJK5022 en Enero de éste año, ha consumado definitivamente la decisión que los 3 Magistrados de la Sección 15 de la Audiencia Provincial de Madrid hicieron pública el 19 de Septiembre de 2012 de archivar para siempre las responsabilidades penales por la muerte de 154 personas y lesiones de por vida en otras 18.

"Los pilotos son unos asesinos", estas palabras me resuenan una y otra vez, las dijo hace unos días una de las personas en cuyas manos estaba decidir sobre ese Recurso, junto a las de "los pobres mecánicos desconocían esa avería", todo ello adornado con una lectura rápida no del propio Recurso de Amparo sino del Auto de la Audiencia al que bendecía por la "claridad" de achacar las responsabilidades a los muertos, enfangando su memoria y su profesionalidad: cometieron un error pero lo pagaron con su vida. Puede alguien sensato pensar que la profesión de piloto encierre a "potenciales suicidas" o si tan claro lo tienen ¿por qué permiten que los potenciales asesinos/suicidas piloten los aviones?

He conocido al padre del piloto y a los padres del copiloto del JK5022, al drama de perder a sus hijos se une el irreparable daño moral y social de "heredar" el estigma de esa incorrecta culpabilidad derivada del Informe Oficial de la CIAIAC. Eso era lo fácil y lo cobarde, porque lo difícil era adentrarse en las causas técnicas que provocaron la tragedia y desenmascarar a los que permiten que los inocentes mueran por nada, aunque las corazas que protegen a los poderosos necesiten algo más que la voluntad y la honestidad de los ciudadanos para atravesarlas.

Y también a la familia del denominado "3º en cabina" que tanta sabiduría demostró para saber sin tener la formación de un técnico de mantenimiento cual era el origen de la avería. La diferencia estriba en que el murió y los "pobres" se quedaron en tierra y siguen vivos, probablemente despachando más aviones y amparados por esa justicia garantista que les ha protegido con la "técnica jurídica" de quién ejerce la magistratura "sin tiempo" para empatizar

5. ANEXOS

con la víctima a la que ya consideran irremediabilmente condenada: no puede sufrir más dolor del que ya ha padecido y en consecuencia puede soportar lo que le echen.

Y después de haber estado los últimos 4 años liderando la causa de lograr justicia y verdad sobre la tragedia del Vuelo JK5022, en la que creemos cuantos estamos en la Asociación, es muy duro comprobar la trampa en la que cae quién tiene la desgracia de sufrir una catástrofe de ésta magnitud: pierdes a tu familiar, sin que hayan cesado las lágrimas acosan esos que vienen a decir: enterrar pronto y cobrar rápido aunque se disfracen de samaritanos con el cartel de justicia en la frente pero con la mente puesta en el vil metal. Luego la larga marcha hacia esa meta en la que crees que está la verdad, llena de dificultades en las que nadie parece reparar pero que hacen imposible que los débiles siquiera molesten a los poderosos empeñados en seguir con su mecánica: el avión es el medio más seguro de transporte y si se cae, no importa, porque la estadística seguirá afirmando lo mismo.

Todo eso permite sostener que el Vuelo JK5022 es el de la doble muerte: la de los nuestros el 20 de Agosto de 2008 que se llevó parte de nuestra vida, y la muerte de las convicciones, de los principios y de la creencia de que ser ciudadanos honestos da derecho a que los poderes del Estado te protejan y te traten con la misma dignidad que tú le entregas cada día de las más diversas maneras para ayudar a mantenerlo. **Dignidad por Indignidad no es un trato justo.**

DIFERENTES VARAS JUDICIALES DE "MEDIR" LA MUERTE-28.1.2014.

"La muerte necesita de una respuesta adecuada, respetuosa, objetiva, independiente y proporcionada por parte de la Administración de Justicia, personalizada en la actuación de jueces y magistrados, que han de intentar por todos los medios satisfacer, en la medida de sus posibilidades, a los ciudadanos que acuden a la misma, solicitando ni más ni menos que Justicia".

Este párrafo se encuentra recogido en el Auto 58/2014, que emitió el pasado día 20 de Enero la Audiencia Provincial- Sección 2ª de Valencia, por el que se estima parcialmente la reapertura de la investigación penal del Accidente del Metro de Valencia, ocurrido el 3 de Julio de 2006, que ocasionó 43 fallecidos y heridas en 47 personas que sobrevivieron. Deberá hacerse previamente un Informe pericial cuyo resultado decidirá la suerte de la **tercera reapertura** de unos hechos que no tuvieron consecuencias penales: la juez consideró único responsable, por exceso de velocidad, al conductor que también falleció.

No puede evitarse cierto paralelismo con la Tragedia del Vuelo JK5022, en el Auto de la Audiencia Provincial de Madrid que decidió archivar sin contemplaciones una causa para la que el Juez Instructor había propuesto la apertura de juicio oral con 2 acusados de 154 homicidios imprudentes y lesiones imprudentes en 18 supervivientes, ni siquiera se menciona a las víctimas y a su sufrimiento, se limita a decirles: "vayan a la vía civil a que les reparen económicamente", pero no les da ninguna razón de peso ni alivio judicial sobre las causas que originaron la mayor catástrofe aérea de los últimos 30 años en España, dejando en el aire las verdaderas razones y a sus responsables.

"No puede dejarse indefensas a las víctimas del siniestro", zanja la Audiencia de Valencia, al contrario que la de Madrid que ni siquiera se paró a reflexionar sobre lo que iba a suponer para las víctimas dejar ésta Tragedia del

5. ANEXOS

JK5022 sin aclarar penalmente, achacando la responsabilidad a los pilotos del avión, cuando hay muestras más que evidentes que éstos fueron puestos por la cadena de errores anteriores al borde de un precipicio para el que ni siquiera les hizo falta saltar: los empujó un sistema que confía la cadena de seguridad aérea al error humano, cuando éste debe contar con alertas previas que lo impidan de existir en España una cultura PREVENTIVA de seguridad aérea.

La AVJK5022 no se ha rendido ni resignado a éste final impuesto como tampoco lo ha hecho la AVM3J que ha visto reconocido sus esfuerzos y su trabajo con ése Auto que les abre nuevamente la puerta a la esperanza de encontrar la verdad. Reflexionar sobre el trascendental papel de los medios de comunicación que han llevado éste caso hasta el hogar de cuantos abrieron sus puertas para recibirlo, es creer que todas las ayudas son imprescindibles para defender las causas perdidas cuyos beneficios acaban revertiendo en la sociedad

El Vuelo JK5022 se recordará para siempre en cada uno de esos cambios normativos que ha propiciado la AVJK5022 y tratarán con la dignidad que no tuvimos a los próximos que sufran una tragedia como la nuestra. Pero para ganar la batalla en la que está inmersa, es vital algo más que buena voluntad, talento y deseos de poner el foco sobre una catástrofe aérea que jamás debió producirse, se necesita la colaboración de todos cuantos no están de acuerdo con ese final que la Audiencia Provincial de Madrid, de momento, le ha dado archivando la causa penal.

"No caben dudas, titubeos o vacilaciones. No hay que desfallecer en la búsqueda de la verdad para evitar una victimización secundaria de las víctimas del fatal accidente, personificada en ellas mismas o en sus parientes más cercanos", concluyen ahora los jueces de la A.P. de Valencia para justificar la nueva investigación. En la AVJK5022: No tenemos dudas, no titubeamos ni vacilamos, tampoco desfallecemos en la búsqueda de la verdad, aunque a veces nos preguntemos de porqué seguir intentando cambiar una historia donde hemos puesto los muertos y sido protagonistas, en contra de

nuestra voluntad, pero que los que mueven los hilos económicos, judiciales, fiscales y oficiales, han decidido ponerle un final que atenta contra nuestra dignidad de seres humanos: no lograr justicia y verdad, es no haber evitado una segunda victimización en los supervivientes, afectados y familias del Vuelo JK5022.

Sres. Magistrados: unifiquen las varas judiciales de medir la muerte en todas las catástrofes, de otro modo, ustedes estarán victimizando a los que han sobrevivido al padecimiento inhumano de sufrirla y no han logrado que la justicia les dé la paz que necesitan para seguir viviendo.

5. ANEXOS

DE CIUDADANOS A VÍCTIMAS - (12.3.2014)

Pronto se cumplirán 6 años de la Tragedia del Vuelo JK5022 de Spanair y es la hora todavía, que las familias de las víctimas agrupadas en la AVJK5022, siguen tratando de cerrar la marchita página de la justicia en lo que respecta a las responsabilidades civiles.

Desde el segundo siguiente al momento en que se estrelló el avión el 20.8.2008, los afectados dejaron de ser ciudadanos para convertirse en víctimas de un sistema que no pudo proteger a los suyos y que tampoco hizo nada para ampararlos a ellos. Una vez enterramos a los nuestros y por un largo periodo de tiempo, asistimos impotentes al espectáculo macabro de la mercantilización de tantas muertes y lesiones. Y ninguna autoridad hizo nada para parar lo que era cuando menos un auténtico despropósito.

El calvario de los más de 3 años que duró la investigación penal, el archivo por los 3 Magistrados de la A.P. de Madrid, el paso efímero por el Tribunal Constitucional, que no estimó que nuestras quejas de discriminación tuvieran trascendencia constitucional; y ahora salir fuera de España a seguir luchando por lo que nos han negado aquí, con la tristeza que nos produce semejante decisión por lo que tiene de profundamente injusta.

Todo eso y mucho más, hizo que nos sintiéramos más víctimas de lo que ya éramos, menos ciudadanos porque los derechos se habían perdido por el doloroso camino que emprendimos en contra de nuestra voluntad: todo lo que habían hecho nuestras familias fue subirse a un avión que nunca llegó a su destino, dejándonos con la compleja tarea de averiguar que pasó el 20 de agosto de 2008 en el aeropuerto de Barajas.

Y en la actualidad, las familias que han presentado sus demandas civiles sometidas nuevamente a la tiranía del más poderoso, del que con ingente recursos pretende demorar hasta el aburrimiento los procedimientos civiles.

Todo eso ha llevado a Rafael Vidal Rodríguez, superviviente de la Tragedia, a decir "basta", ya no es posible seguir callado ante tanto desequilibrio: casi 6 años en los que ha luchado incansablemente por recuperar su salud para encontrarse con que, quién debía hacer frente a sus responsabilidades, primero intenta imponer sus cicateros criterios, asimilando el horror "de la explosión de 80 toneladas de queroseno, lo más parecido a un atentado terrorista" a un simple accidente de tráfico y después, dilatar los procedimientos para ganar por agotamiento de los débiles. ¿Es que quién tiene la autoridad tampoco va a hacer nada ésta vez?

Pasar de Ciudadanos a Víctimas, es tanto como descubrir la gran estafa moral y humana que se produce desde el mismo momento en que después de perder lo más preciado: la vida de los tuyos, nos obligan a comenzar de nuevo desde el dolor, a enfrentarnos a lo que desconoces, a hacer lo imposible para evitar que vuelva a ocurrir, a estar en jaque con la sociedad con las reivindicación por lo justo, en definitiva, a ser un molesto lastre al que no se comprende en demasía... Pero sobre todo a recuperar los derechos de ciudadano, en la fase en que están las familias de la AVJK5022 actualmente, es absolutamente desproporcionado el desequilibrio existente: una Aseguradora que gana casi mil millones de euros en un ejercicio económico ofreciendo lo que paga a sus consejeros en un año, por la vida y lesiones en 172 personas. ¿Tampoco esta vez ninguna Autoridad del Estado Español va a hacer nada? Por si acaso, **TODOS ESTAMOS CON RAFAEL VIDAL Y CON LAS VICTIMAS QUE SE ANIMEN A PONER CARA A LA INJUSTICIA.**

HA SIDO UN GRAN VIAJE: Debbie Hersman - 12.3.2014 -

Con estas sencillas palabras, Debbie Hersman resume su etapa de más de 10 años como Presidenta de la NTSB que deja ahora para ocupar la Presidencia del Consejo Nacional de Seguridad, cargo para el que ha sido nombrada ayer.

La conocí en la Conferencia Internacional de Familias que organizó la NTSB en Marzo de 2011 en la sede de la NTSB en Washington, me sorprendió su capacidad para empatizar con las familias afectadas por accidentes aéreos que asistimos a la misma, junto a su cercanía en el trato personal. Su mirada transparente, limpia y su firme compromiso con la seguridad en el transporte, hizo que elevara la actividad de la NTSB hasta el reconocimiento que tiene hoy a nivel mundial. Su liderazgo estuvo basado en la responsabilidad, la integridad y la transparencia, de lo que ha dejado muestras evidentes: nunca la NTSB celebró tantas audiencias de investigación de accidentes ni actos públicos organizados cada año de los que estuvo como máxima responsable.

De aquella Conferencia Internacional del año 2011, logramos el fallecido Hans Ephraimson, Presidente de la ACFVA y yo, el respaldo de la NTSB ante la OACI para adelantar en 3 años, la revisión de la Circular 285 que había cumplido 10 años y necesitaba ser actualizada. Se formalizó un Grupo de Trabajo en OACI que presidió Víctor Aguado, Representante de España y que culminaría en algo más de 1 año su cometido, Debbie Hersman asistió a la última reunión del Grupo en Septiembre de 2012 en Montreal, donde volví a verla, tan animosa, decidida y comprometida con las víctimas/viajeros como siempre. Posteriormente en el Consejo de OACI al que asistí representando a las Asociaciones de Víctimas de todo el mundo, se aprobó el Documento de Política de Asistencia a las Víctimas y Familias de Accidentes de Aviación Civil, que sería ratificado por la 38 Asamblea General que se celebró en Octubre de 2013.

Y Debbie volvió a mostrar su compromiso con los viajeros y estuvo en la Asamblea General, donde intervino en la Sesión Final para apoyar ese Documento que concluía la revisión de la citada Circular. Tuvimos un desayuno de trabajo el día 27 de Septiembre, en el que le pedí que en la visita que iba a

realizar a España en este año, diera una de sus magistrales Conferencias en Madrid sobre investigación y seguridad, aceptó encantada pero ahora no sé qué pasará.

"El precio de la grandeza, es la responsabilidad", desde que asumí la Presidencia de la AVJK5022 en Mayo de 2010, no he conocido a nadie que tuviera tanta grandeza personal: su responsabilidad y compromiso con la seguridad de sus conciudadanos hizo que pusiera la NTSB al servicio de extraer de la tragedia los conocimientos para llevar a cabo las acciones necesarias e implementación de procedimientos eficaces, que evitaran nuevas tragedias y salvaran vidas. Su liderazgo ha sido la voz más poderosa para los viajeros y las víctimas de accidentes del transporte: Sra. Hersman, MUCHAS GRACIAS.

FILTRACIONES JUDICIALES -12.2.2014-

Con auténtico estupor estamos viendo, quienes hemos y estamos padeciendo la incomprensión y la desidia judicial, como se está haciendo creer a todo un País que "todos somos iguales" ante la Ley con un caso donde nada es lo que parece: el Fiscal ocupando un espacio en el procedimiento judicial contrario a lo que es el ejercicio de su profesión, los afamados Abogados defensores haciendo alarde de sus poderosos argumentos, las Acusaciones con cuidado de no moverse mucho no vaya a ser que los deslegitimen, el Gobierno, la oposición y la clase política dirigente, haciendo pronósticos de que todos esos delitos no son tan graves como dice el Juez Instructor que ha tenido la fortaleza moral y profesional de sentarla para que se los explique. Cualquier mortal, como está comprobado, que los hubiera cometido "para comer" es sancionado con la contundencia de la ley, ya no digamos los "cometidos por amor" que ni siquiera son tenidos en cuenta. Pero lo que produce auténticos escalofríos es asistir a la "gravedad de las filtraciones: foto y video" de su declaración, según fuentes judiciales. ¿Por qué?

Inevitable recordar que durante la investigación penal llevada a cabo por el Juzgado de Instrucción Nº 11 de Madrid, en varias ocasiones se filtraron datos, videos y documentos de un Sumario Secreto que tenía detrás la muerte de 154 personas y las lesiones graves en 18 supervivientes, sin que la apertura de diligencias condujera a nada: la libertad de expresión estuvo entonces por encima del respeto al dolor que produjo oír esas voces de cabina a los supervivientes, familias y víctimas del Vuelo JK5022. Todavía hoy nos sigue partiendo el alma escuchar esos gritos desesperados de quiénes no tuvieron opción alguna: el abismo al que fueron empujados se abrió sin piedad para los 172 ocupantes del Vuelo JK5022.

Esas filtraciones judiciales ni siquiera se debatieron, la sociedad las asumió como parte del dantesco espectáculo de una catástrofe aérea que conmovió hasta el corazón más duro y rocoso en nuestro País.

Posteriormente una Cadena de TV privada promocionó y exhibió lo que denominó una TV Movie sobre la Tragedia, pese a la lucha implacable por impedirlo desde la AVJK5022 que pidió que se pospusiera hasta tanto se concluyera la investigación penal, pero prevaleció nuevamente la libertad de expresión por encima del derecho de las víctimas y familias a la dignidad y privacidad.

Ahora asistimos impotentes a que una sola persona haya movido ingentes recursos para su declaración en aras de su seguridad real, a que se intente proteger su dignidad real más allá de lo que no se haría con cualquier ciudadano de éste país que paga sus impuestos, a que se abra un real debate sobre lo peligroso de que esa foto y videos pueda ser visto por la ciudadanía que asiste incrédula a todo éste impresentable espectáculo.

No se trata de encontrar explicaciones a lo que no lo tiene, porque aquí ni todos somos iguales ni el trato es igual para todos, ni tampoco nos sentimos atendidos por una justicia que encarcela sin piedad al débil y se muestra sumisa con el poderoso. Negro futuro para un País que ha perdido la decencia y el respeto por su Carta Magna, que predica la igualdad entre todos los españoles ante la ley y la justicia.

El Vuelo Jk5022 quedará en la historia judicial de éste País como la negación y el miedo a conocer la verdad por parte de los 3 Magistrados de la Audiencia Provincial de Madrid que decidieron con total indiferencia condenar nuevamente a los 172 ocupantes y a sus familias al olvido y lo que es peor, a vivir hasta el fin de sus días con la amargura y terrible convicción de ser "juzgados" por el único delito de ser víctimas y no verdugos de un sistema que los ha victimizado doblemente y para siempre.

¿SEGUROS? - Revista MATCH-82-SEPLA-Junio 2014

"No hay distancia que no se pueda recorrer, ni meta que no se pueda alcanzar"...

La vida de Rafael Vidal se transformó el 20 de Agosto de 2008, logró sobrevivir al horror del Vuelo JK5022, pero nunca pudo imaginarse que casi 6 años después de la catástrofe aérea más terrible de los últimos 30 años en España, se iba a tener que enfrentar con una multinacional como Mapfre, tal vez la prueba más injusta de cuantas ha tenido que ir superando a lo largo de estos casi 2.000 días que han pasado desde aquella infausta fecha.

Más de 15 operaciones - le espera otra en breve -, fijadores de hierro imposibles de soportar que atraviesan su sufrida pierna, yesos que la cubrían por entero, medicamentos para las infecciones, para el dolor, etc..., no le han hecho abdicar nunca de volver a recuperar la vida que tenía antes de esa fecha, aunque ya nada será igual. El surf, una de sus pasiones, ha quedado en el olvido y ahora su máxima aspiración es andar libremente sin nada que le torture su pierna.

A su mente han vuelto recuerdos lacerantes: la explosión de las 80 toneladas de queroseno que el MD-82 llevaba en sus entrañas, en un escenario dantesco, más parecido a un atentado terrorista que a una colisión de coches, tal y como Mapfre ha propuesto que se repare a las víctimas, a sus familias y a los supervivientes de ésta tragedia que originó una catástrofe nacional por la cantidad de fallecidos: 154 y 18 supervivientes con secuelas de por vida.

Y él ha decidido recorrer, esa distancia que lo separa de las pretensiones de Mapfre y su cicatera propuesta, que no le llega ni para pagar la facturas de los gastos de las operaciones que ha tenido que costearse, con la puesta en marcha de una iniciativa a través de la plataforma change.org, donde en muy corto período de tiempo ha logrado reunir más de 145.000 firmas, con comentarios de ciudadanos que no comprenden la desigualdad abismal entre un ciudadano con la salud resentida por el sufrimiento físico y emocional de haber sobrevivido a una tragedia y un gigante del sector seguros como es Mapfre, cuyo lema es "cuidar a las personas" y que califica de proceso complejo responder por la Póliza de Seguros en vigor que tenía la desaparecida Spanair, siendo así que su única obligación es indemnizar a las víctimas, con la misma rapidez con que lo hacen, por ejemplo en Francia, donde el Estado le evita a las víctimas de una tragedia aérea pasar por el

amargo trance de enfrentarse judicialmente al operador, al propio estado, a la compañía de seguros, al fabricante del avión, etc...

El mensaje subliminal que lanza la Aseguradora a las víctimas es: o aceptas lo que se te ofrece o se eternizarán tus demandas civiles en el ámbito judicial... Las víctimas siempre han querido lograr justicia y verdad, luchamos desde la AVJK5022 para que los Tribunales se pronunciaran en la vía penal pero los 3 Magistrados de la Audiencia Provincial de Madrid enterraron esa posibilidad y ahora quieren que sea un Juez el que diga a lo que tienen derecho y no que Mapfre se lo imponga, salvo que modifique sus pretensiones, todo, con tal de que ésta agonía no se alargue mucho más.

Queremos que en España exista un Baremo para accidentes aéreos acorde con la normativa internacional, queremos y trabajamos para que otros no vuelvan a pasar por éste mismo calvario, pero sobre todo estamos obligados a que la Tragedia del Vuelo JK5022 marque un antes y un después en el trato y asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil en todos los frentes.

Por eso, la lucha de Rafael Vidal es la de todos: profesionales y usuarios del transporte aéreo. Creemos firmemente que no hay meta que no pueda alcanzarse. Si lo ayudamos, nos estaremos ayudando a nosotros mismos y tengan la seguridad, de que si ha sido capaz de ir superando las crueles barreras para recuperar la salud, ésta meta también la alcanzará. Gracias por tu ayuda firmando su petición.

DERECHOS DE LOS PASAJEROS - VUELO JK5022: 14.7.2014

Ni en los peores sueños pensamos que casi 6 años después del 20 de Agosto de 2008, las familias íbamos a tener que enfrentarnos con el triste espectáculo público que se viene dando desde que la Aseguradora de la extinguida Compañía Aérea Spanair, Mapfre, decidió que los Derechos de los Pasajeros del Vuelo JK5022 habían fallecido en el mismo momento que murieron físicamente.

Es el Convenio Montreal -BOE 20.5.2004- quién les obligó a anticipar la simbólica cantidad de 16.000 Derechos Especiales de Giro a los afectados-herederos, norma que incomprensiblemente Mapfre se niega a cumplir a la hora de las indemnizaciones, abocando a las víctimas a ponerse en manos de la justicia que tan dolorosamente falló con ocasión de la investigación penal llevada a cabo por el Juzgado Penal Nº 11 de Madrid y posterior e incomprensiblemente archivada en sobreseimiento libre por 3 Magistrados de la Audiencia Provincial de la misma ciudad que despacharon en menos de 7 meses las investigaciones llevadas a cabo durante más de 3 años en primera instancia.

En España han ocurrido los 7 siguientes accidentes aéreos en el último lustro:

Ses Altes-Ibiza: 7.1.1972 - **104 fallecidos** - Cía. IBERIA

Los Rodeos (Tenerife) 3.12.1972 - **155 fallecidos**: Cía. SPANTAX

Los Rodeos (Tenerife) 27.3.1977 - **583 fallecidos**: Cías. KLM-PAN AM El Rosario (Tenerife) 25.4.1980 - **146 fallecidos**. Cía. DAN AIR Mejorada Campo (Madrid) - 27.11.1983 - **181 fallecidos**. Cía. AVIANCA Monte Oíz-Vizcaya - 19.2.1985 - **148 fallecidos**. Cía. IBERIA.

Barajas (Madrid) - 20.8.2008 - **154 fallecidos**. Cía. SPANAIR.

El de Spanair-Barajas, es el 4º en cuanto a número de fallecidos y también el 4º de una Compañía Española, aunque el número de pasajeros/muertos se eleve trágicamente a 1.472 personas en España en 36 años. De ninguna de las 6 Tragedias anteriores al 20.8.2008, ha sido posible recabar información sobre la manera en que fueron indemnizadas las

familias/víctimas ni tampoco constancia de demandas civiles interpuestas contra las Aseguradoras de las Compañías Aéreas si es que existieron. Una vez más, le toca a la AVJK5022 seguir luchando no sólo por lo que ya ha conseguido sino por lo que conseguirá, con la ayuda de la sociedad que utiliza el avión como medio habitual de transporte, cuestión esencial en la vida de los canarios.

Por todo eso, la obligación moral contraída por la AVJK5022 es crear un referente que quede como legado de la memoria de las 154 personas que fallecieron en el Vuelo JK5022, ese es el único consuelo que está al alcance de nuestras manos: no murieron por nada, su sacrificio y el de las familias que tenemos la firme convicción de lograrlo, tiene que quedar en la historia de la aviación comercial española como la contribución más importante jamás hecha por ciudadanos que convirtieron el dolor en trabajo para devolver a la sociedad, lo mejor de sí mismos en forma de referente porque NUNCA MAS nadie tenga que enfrentarse al escarnio público si sufre una tragedia como la nuestra.

La humillación que supone para las familias tener que manifestarse, acudir a un BUS que concierne a la Sociedad que la Aseguradora Mapfre, lejos de cuidarlos los maltrata sistemáticamente no ocupándose de los supervivientes y su deteriorada salud, además de enviar una carta su Presidente, canario de origen, a sus clientes/ex-clientes en la Isla de Gran Canaria -el papel lo aguanta todo- en el que cuenta una serie de inexactitudes para ocultar la realidad: que han pasado casi 6 años y que las familias-supervivientes y víctimas de Spanair, han pasado a ser rehenes-víctimas suyas. Y que el Estado, el mismo que no protegió la seguridad del Vuelo JK5022, también abandona a sus familias y las condena al limbo jurídico en un enfrentamiento en el que pocas posibilidades tiene de salir victoriosa: aunque consigamos ese referente, nosotros ya lo hemos perdido todo: no podemos sustituir jamás a los que se fueron. Por ellos, por su recuerdo y memoria, ese **REFERENTE EN ESPAÑA SERÁ EL MEJOR MONUMENTO QUE SE HAYA HECHO NUNCA POR LOS PASAJEROS DE UN VUELO: EL JK5022.**

(Todos los artículos de prensa han sido publicados entre La Provincia y/o Canarias-7/Canarias-Ahora y todos por "Aviación Digital")

Asociación de Afectados del Vuelo JK5022

avjk5022.com

jk5022unacadenadeerrores.com

   /avjk5022