

Sr. Presidente, Sras. Sres.:

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

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

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

Me centraré en 3 cuestiones principales:

- 1) Circunstancias comunes a víctimas.
- 2) Avances que se han logrado en asistencia a víctimas.
- 3) Propuestas de futuro.

1) CIRCUNSTANCIAS COMUNES A VÍCTIMAS:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

España tras sufrir su tragedia aérea más grave de los últimos 36 años, reacciona y ha hecho lo que no tenía en ese momento: exigir a las Compañías aéreas españolas un Plan de Asistencia a víctimas y dotarse de un Protocolo de actuación ante una catástrofe aérea. *¿Tienen los países que han sufrido el año pasado las tragedias citadas, legislación y protocolos al respecto? ¿Promoverán esos Estados el apoyo generalizado al Documento 9998 de Asistencia a Víctimas para que se incluya una norma y recomendaciones en el Anexo 9 y que sean parte del Protocolo de Auditorias de Seguridad Operacional USOAP?.*

3) PROPUESTAS DE FUTURO:

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

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

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

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

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

¿Qué queda por hacer en el futuro?:

- Reforzar la **INDEPENDENCIA** de las Agencias de Investigación de Accidentes Aéreos, con equipos suficientes de expertos y recursos.
- A nivel nacional e internacional, coordinar y estandarizar la investigación oficial de accidentes para corregir la cadena de errores que los originan.
- **Incorporar normas y recomendaciones en el Anexo 9 del Convenio de Chicago de 1944 del Documento 9998 de Política de Asistencia a Víctimas y sus Familiares. Y que tengan reflejo en el Protocolo de Auditorias de la Seguridad Operacional, publicando los países que lo cumplen y los que no lo hacen.**
- Animar a todos los Estados que no lo hayan hecho ya, a ratificar el Convenio de Montreal de 1999, con el objetivo de completar la unificación de reglas incuestionables para el transporte aéreo internacional.
- Alentar a las Compañías Aéreas, sus Alianzas y a sus ASEGURADORAS a unificar, coordinar y simular sus procesos de gestión de crisis, además de hacer pública esta información en la misma web donde venden los billetes a sus pasajeros.
- Solicitar a la OACI que impulsen normativas que equilibren los intereses entre las ASEGURADORAS, las Compañías Aéreas y las Víctimas, facilitando la participación de todas las partes.
- Continuar trabajando con los Gobiernos y las Instituciones Nacionales e Internacionales para mejorar la seguridad en el transporte aéreo mundial.

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

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

En algún lugar... siempre en nuestros corazones.

Montreal, 5 de Febrero de 2015.