

# 2011

## Memoria de actividades Agosto 2010 – Julio 2011



**A** sociación de  
fectados del  
**V**uelo Jk5022

## ÍNDICE

---

<b>1. Introducción .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Composición interna a 31.7.2011 .....</b>	<b>2</b>
<b>3. Objetivos de la AVJK5022.....</b>	<b>3</b>
<b>4. Glosario.....</b>	<b>4</b>
<b>5. Actividades de la AVJK5022: Agosto 2010- Agosto 2011.....</b>	<b>5</b>
Serie de TV.....	5
Entrega de placa a la Asociación desde el COPAC .....	7
Programa Estatal de Seguridad Operacional .....	8
Seminario sobre “Información de Seguridad: Cooperación entre la Aviación y las Autoridades Judiciales. Programas Estatales de Seguridad, Sistemas de Gestión de Seguridad e Investigación de Accidentes” .....	9
Visita a la ONU. New York .....	10
Periodo desde Enero hasta Julio en las Palmas de G.C.....	12
<b>6. Hitos relevantes periodo 2010-2011 .....</b>	<b>14</b>
Informe final de la CIAIAC .....	15
<b>7. Conclusiones.....</b>	<b>17</b>

## ANEXO I: DISCURSOS, MANIFIESTO Y BALANCE

---

<b>Manifiesto Plaza Sta. Ana Las Palmas: 20.8.2010 .....</b>	<b>1</b>
<b>Balance: rueda de prensa Madrid-Barajas: 20.08.2010 .....</b>	<b>2</b>
<b>Presentación maqueta monumento Madrid: 20.08.2010 .....</b>	<b>5</b>
<b>Inauguración monumento Madrid-Parque J. Carlos I: 18.6.2011 .....</b>	<b>9</b>

## ANEXOS II: DOCUMENTOS VARIOS

---

<b>Extracto del informe de Eurocontrol – Comisión Europea.....</b>	<b>1</b>
<b>Visita al Secretario de Estado. M° de Fomento 17.6.2011 .....</b>	<b>2</b>
<b>Escrito dirigido al M° de Fomento 7.6.2011 .....</b>	<b>5</b>
<b>Escrito dirigido al Gobierno de Canarias 27.6.2011 .....</b>	<b>7</b>
<b>Escrito al Secretario de Transportes 29.6.2011.....</b>	<b>9</b>
<b>Respuesta del Secretario de Transporte 27.7.2011.....</b>	<b>11</b>
<b>OACI: Estudio entre las familias para formular alegaciones a la Circular 285.....</b>	<b>14</b>
<b>NTSB: Conferencia Internacional y Datos NTSB.....</b>	<b>15</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

---

Un año después de la edición de la Memoria 2009-2010, la **Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022**, vuelve a hacer balance del trabajo realizado a lo largo del año que ha pasado, mediante éste folleto que refleja a grandes rasgos el incansable trabajo que viene desarrollando en todos los frentes, tanto públicos como privados, para la consecución de los objetivos que recogen sus Estatutos.

En líneas generales, el principal esfuerzo se sigue centrando en el seguimiento de la causa penal que se instruye en el Juzgado N° 11 de Madrid, en las Diligencias Previas N° 4373/2008, donde la **AVJK 5022** ha presentado 5 destacados peritos de reconocimiento nacional e internacional, que cuentan con la pericia, conocimientos y profesionalidad, en diferentes especialidades relacionadas con el antes, el durante y el después de la tragedia (circuitaría electrónica, ingeniería aeronáutica, mantenimiento de aeronaves, Pilotaje MD, Medicina-emergencias) con la convicción de que sus Informes Periciales están siendo y serán determinantes en las investigaciones judiciales que se están llevando a cabo.

También la **AVJK5022** ha seguido recorriendo otro camino paralelo al judicial, acudiendo a distintos foros nacionales e internacionales donde se han tratado temas sobre aviación civil, accidentes aéreos, seguridad aérea, asistencia a las víctimas, etc. La especialización es el pilar fundamental en una tragedia aérea y la **AVJK5022** en Madrid se preocupa y ocupa de estar presente en todos aquellos lugares donde explicar los fines, actividades y objetivos de la **AVJK5022**, además de recabar cuantos apoyos son necesarios a nivel institucional para ejercer su cometido.

Destacar el aumento en el número de socios, hasta sobrepasar los 1.000 asociados, con la creación de la figura del socio-simpatizante: personas usuarias o no del transporte aéreo que han decidido asociarse a la **AVJK5022**, sin vínculo directo con las familias, pero identificadas con la causa que defiende de que volar sea más seguro para todos los que utilizan el avión como medio de transporte.

Desde aquí les animamos a seguir apoyando nuestra lucha, centrada en corregir los errores que desencadenaron la mayor catástrofe aérea (20.08.2008) de los últimos 25 años en España e impulsar acciones para depurar las responsabilidades que correspondan, en memoria y recuerdo de los 172 pasajeros del Vuelo JK5022.

**JUNTA DIRECTIVA AVJK5022**

## 2. COMPOSICIÓN INTERNA

---

Tras la celebración de las Elecciones Generales el pasado 20 de Mayo de 2011, la composición de la Junta Directiva es la siguiente:

**Presidenta:**

M<sup>a</sup>. Pilar Vera Palmés

**Vicepresidenta:**

Margarita Henríquez Espinosa

**Secretaria:**

Ligia Yasmin Palomino Riveros

**Tesorero:**

Máximo Díaz Delgado

**Vocales:**

José Pablo Flores García

M<sup>a</sup> de los Ángeles Piretti León

Luis Rey Nieto

Rafael Vidal Rodríguez

Magali Baton (en representación de las familias francesas)

Leticia Betancor Sánchez

Yazmina Cabrera Suárez

Henar Guerrero Durán

### **Grupos de trabajo:**

La AVJK5022 funciona con Grupos de Trabajo compuesto por los miembros de la Junta Directiva en función de sus habilidades y cualificaciones profesionales, centrándose actualmente en: Jurídico e Investigaciones, Emergencias, Medios de Comunicación y Relaciones Públicas, Asistencia a las Familias y Relaciones Institucionales.

Además cada uno de los 4 Cargos de la Junta: Presidenta, Vicepresidenta, Secretaria y Tesorero, asumen las funciones específicas de cada uno, con la asistencia de una Asesoría Fiscal que lleva la contabilidad y fiscalización de la AVJK5022.

Es intención de la AVJK5022 tramitar a lo largo de éste año 2011, la solicitud de la declaración de "Utilidad Pública" en el Registro de Asociaciones del Ministerio del Interior, lo que aportará mayores beneficios tanto para la institución como para sus asociados.

### 3. OBJETIVOS DE LA ASOCIACIÓN

---

Recordamos los objetivos que persigue la AVJK5022, que actúa sobre dos ejes principales:

**1.-** Ámbito Jurídico, mediante la representación legal de sus socios, cuyos fines son:

- Esclarecimiento de las causas de la tragedia del vuelo JK5022.
- Exigencia de responsabilidades que judicialmente se establezcan y constatación de las posibles negligencias, si las hubiere, en orden a evitar que se reproduzcan.
- La defensa de cuantos derechos correspondan a las víctimas del accidente y sus familiares asociados.

**2.-** Ámbito Social, en el que se persiguen dos objetivos fundamentales

- **Contribuir a mejorar la seguridad aérea.** Esta Asociación es singular en cuanto a que no sólo persigue conocer la verdad de lo que ocurrió el 20.08.2008, con el fin de que una catástrofe similar no vuelva a producirse, sino que, partiendo de la convicción de que ésta se hubiera podido evitar si se hubieran cumplido mínimamente las normas de seguridad aérea vigentes, tiene la firme aspiración de:
  - Impulsar que se promulguen leyes a través de las cuales se pueda sancionar a las compañías aéreas que incumplan las normas de seguridad.
  - Reclamar en todos los ámbitos, públicos y privados, nacionales e internacionales, que se modifiquen y endurezcan las normas y medidas de seguridad en el transporte aéreo.
  - Contribución a la mejora de la seguridad aérea, con la pretensión de impulsar la universalidad de criterios en materia de seguridad aérea, demandando que las recomendaciones derivadas de las conclusiones de los informes de las Comisiones de Investigación extranjeras y españolas sean de obligado cumplimiento.
  - Reivindicar que se garanticen y se refuercen las inspecciones sobre el cumplimiento de las normas elementales de seguridad aérea.
- **Asistencia a las víctimas supervivientes y a los familiares** de los fallecidos en cuanto a soporte psicológico, médico, material y jurídico.
- **Regulación normativa específica para víctimas de accidentes aéreos:** Para que se respeten los 45 días como en USA y que no puedan acercarse a las familias PROFESIONALES de ningún país para ofrecer sus servicios profesionales.

#### 4. GLOSARIO

---

**ACFVA** Federación de Víctimas de Accidentes Aéreos en USA  
**AENA** Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea  
**AESA** Agencia Estatal de Seguridad Aérea  
**AVJK5022** Asociación de Afectados por el vuelo JK-5022  
**CIAIAC** Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil  
**COPAC** Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Civil  
**CRM** gestión de recursos de la tripulación  
**DGAC** Dirección General de Aviación Civil,  
**EASA** Agencia Europea de de Seguridad Aérea  
**FAA** Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos  
**FENVAC** Federación nacional de las víctimas de catástrofes Francia  
**INTA** Instituto Nacional de Técnica Aeroespaciales  
**MMEL** Lista Maestra de Equipamiento Mínimo  
**NTSB** Junta Nacional de Seguridad en el Transporte USA  
**OACI** Organización Mundial de Aviación Civil  
**SEPLA** Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas  
**SETSI** Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y Medios Audiovisuales  
**SSEI** Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios  
**TOWS** Take Off Warning Sistem

## 5. ACTIVIDADES DE LA AVJK5022

---

En los últimos 12 meses, la AVJK5022 ha seguido avanzando, no sin pocas dificultades, con la colaboración de Asociaciones Europeas y Americanas más que de la Administración Española, que tanto a nivel Central como Autonómico promueven políticas de transporte aéreo más dirigidas al aumento de viajeros que en los fines que la Asociación propugna.

No obstante, todas las visitas institucionales que se han realizado han tenido fines concretos que se detallan a continuación:

### **1) Abril-Septiembre de 2010: Serie de TV**

Alertada la Presidenta de la AVJK5022 en Madrid por la hermana de una de las víctimas fallecidas que se encuentra en la Academia donde cursa estudios con un cartel pidiendo “extras para la serie sobre el accidente de “Spanair”, se pone a la dura tarea de averiguar que hay de cierto en dicha información, llamando al teléfono que figura en el mismo. Contacta con la Productora y pide celebrar una reunión a la que acceden, en el transcurso de la misma a la que asisten 5 miembros de la J.D. (entre ellos 3 supervivientes) nos enteramos por boca de su Director en que la idea surge a partir de su particular “miedo a volar” y que el guión, bastante avanzado, está pendiente de finalizar, pero que nos lo enseñarán.

Pasadas 5 semanas y en vista de que no lo hacen, presionamos a través de un Piloto que les está asesorando y finalmente nos informan en que va a consistir, por encima, el guión... Como es natural en una serie que busca lucrarse económicamente de una tragedia, su “humano” componente importante está enfocado a relatar los pormenores del padecimiento de los viajeros del Vuelo JK5022.

Comienza la titánica tarea de intentar paralizar el proyecto y ante la negativa de la Productora y de la Cadena que financia el proyecto, acudimos a todas las Instituciones del País, para solicitar que se retrase la emisión hasta tanto se dilucide la investigación judicial, pues pensamos que ésa serie puede influir mediáticamente en la sociedad, estableciendo una verdad a partir de una ficción que para nada se ajustará a la realidad.

En esa carrera contra el tiempo, pues la pretensión es emitirla con motivo del 2º Aniversario, la AVJK5022 considera que es primordial la defensa de la intimidad de las víctimas y familiares afectados, por lo que pone en marcha con más imaginación que recursos, una estrategia encaminada a posponer su emisión hasta tanto se concluya la vía judicial.

Se presentan más de 25 escritos en todos los Organismos públicos de Madrid, Canarias, Castilla-La Mancha y Castilla-León, además se mantienen encuentros con buena parte de los responsables de dichas Instituciones con el

mismo resultado: la libertad de expresión es uno de los derechos fundamentales y en España la censura no existe.

La discusión se centró entonces en determinar que derechos prevalecen en la vida de las personas: ¿la libertad de expresión o la intimidad de los fallecidos, supervivientes y sus familiares?.

Inasequible al desaliento, la Presidenta de la AVJK5022, impulsa una recogida de firmas a nivel nacional que cuenta con un amplio respaldo de la población, preferentemente en Canarias donde hay mayor cantidad de familias, consiguiendo en menos de una semana más de 70.000 firmas apoyando la paralización y no emisión de la Serie, que se presentaron en 3 tandas en el Registro de la SETSI.

Se consiguió su aplazamiento aunque finalmente se emitió unas semanas después, en fecha distinta a la del aniversario, resultando un sonoro fracaso, por los bajos niveles de audiencia que obtuvo: finalmente la sociedad fue el aliado silencioso de la AVJK5022 que vió como tanto esfuerzo y trabajo desplegado no fue en vano.

\*\* Ver **MANIFIESTO EN ANEXO I, pág. I-1**, leído en la Plaza de Santa Ana en Las Palmas de G.C., el 20 de Agosto de 2010, tras la Misa de Aniversario que se celebró en la Catedral.

- 2) **20 julio de 2010.** Reunión de la AVJK5022 con el Ayuntamiento de Madrid: Alcalde, Vicealcalde y Concejala de Asuntos Sociales para tratar diferentes asuntos, entre los cuales se encuentran: Plan Nacional Actuación Grandes Catástrofes (se está presentando a las Autoridades de nuestro País), Ayudas a Víctimas de Catástrofes Aéreas, Proyecto Monumento Parque Juan Carlos en Madrid, etc..
- 3) **29 julio de 2010.** Reunión en la CIAIAC: Secretario y nueva Presidenta Dña. Rosa María Arnaldo, con la Presidenta y 3 miembros de la Junta Directiva para recibir información sobre la nueva andadura de ése Organismo que había sido reformado por el Ministro de Fomento.
- 4) **2 de agosto de 2010.** Reunión con la Secretaria de Estado de Transportes, a la que se le vuelven a plantear por tercera vez todos los asuntos que se le plantearon al Ministro en la reunión del 9.9.2009 y que están sin contestar.
- 5) **20 de agosto de 2010:** Segundo Aniversario: Presentación en el Parque Juan Carlos I de Madrid, del Monumento que se erigirá en Memoria y Recuerdo de los Pasajeros del Vuelo JK5022, por parte del Ayuntamiento de Madrid. **Ver ANEXO I, pág. I-5.**

*Actos conmemorativos del 2º aniversario en las Palmas de G.C. y Madrid. Ver ANEXO I, pág. I-2.*

- 6) **30 de Agosto de 2010.** Reunión por 2ª vez, con el Fiscal Jefe de la Comunidad de Madrid y el Fiscal Jefe de de Madrid, de la Presidenta de la Asociación, Dª Pilar Vera, el Vocal D. José P. Flores y el Abogado de la

Asociación, D. Esteban Mestre, para solicitar refuerzos y plantear la posición de la AVJK5022 contra la emisión de la Serie de TV.

- 7) **10 de septiembre de 2010.** Reunión de la Presidenta, Secretaria y Vocal de la AVJK5022 con la CIAIAC para tratar sobre lo que pasó después del accidente, haciéndole entrega de un Informe de más de 100 páginas con información contrastada sobre las Emergencias.
- 8) **4-5 de octubre de 2010.** Se llevan a cabo en las instalaciones oficiales del INTA las segundas pruebas del Relé 2.5 del avión MD82 siniestrado el 20.8.2008. En estas pruebas estuvieron presentes los Peritos de parte que así lo habían solicitado, entre ellos, el que representa a la AVJK5022.
- 9) **20 de octubre de 2010.** La Presidenta y 3 de los 4 Vocales que viven en Madrid, visitan al Consejero de Justicia, Presidencia e Interior de la Comunidad de Madrid, a quien se le hizo entrega de nuestro **Plan Nacional de Actuación ante Grandes Catástrofes** realizado por 3 miembros de la Asociación, y la traducción al castellano de la **Guía de Ayuda a las Víctimas de accidentes colectivos** en Francia, expuesta en la página web de la Asociación para cualquiera que le interese: <http://www.avjk5022.com/>.
- 10) **04 de noviembre de 2010.** La AVJK5022 presenta en el Juzgado el Informe Pericial realizado por su Perito experto en circuitería electrónica y Dr. Ingeniero de Telecomunicaciones, en el que señala al relé **R2-5** como la pieza determinante del accidente.
- 11) **10 de diciembre de 2010.** El Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Civil (con motivo de la celebración del día de su patrona Nuestra Señora de Loreto), entrega a la Presidenta de la AVJK5022 la Placa de Agradecimiento que cada año otorga a personalidades – jurídicas o físicas - por su trabajo y contribución a la mejora de la seguridad aérea con la siguiente leyenda:  
  
*“El Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial – COPAC – en reconocimiento a la ASOCIACION DE AFECTADOS DEL VUELO JK5022, por su labor en defensa de una investigación profunda y objetiva de las causas del accidente ocurrido el 20 de Agosto de 2008 y su contribución a la mejora de la seguridad aérea. En Madrid, 10 de Diciembre de 2010. Ntra. Sra. De Loreto, Patrona de la Aviación”.*  
  
Dicha Placa en metacrilato está depositada en la SEDE de la AVJK5022 en Las Palmas de Gran Canaria.
- 12) **22 de diciembre de 2010.** La Presidenta y 4 Vocales de la AVJK5022 se reúnen con la Presidenta y el Secretario de la CIAIAC para conocer los avances en la investigación oficial y fecha de la posible publicación del Informe Final, a los que comunican que se encuentra en fase de Alegaciones por las partes implicadas y que esperan darlo a conocer antes del tercer aniversario.
- 13) **10 de enero de 2011.** Ratificación por parte del Perito de la AVJK5022 de su Informe Pericial ante el Juzgado N° 11 y petición para

realizar nuevas pruebas al relé de la aeronave, a lo que el Juez accede, fijando los días 14 a 16 de Marzo de 2011.

Ese mismo día, se realiza la prueba por el OPC de la simulación del vuelo en la que se determina que en las condiciones en las que se encontraba, el despegue del avión era muy difícil o de imposible ejecución, según publicó la Prensa en los días siguientes.

- 14) **14 de febrero de 2011.** Debate y votación en el Congreso de los Diputados de las enmiendas del Senado al Proyecto de la Ley por el que se establece el **Programa Estatal de Seguridad Operacional** y se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio de Seguridad Aérea, la AVJK5022, junto a los afectados de los accidentes de Helicóptero EC-FJJ ocurrido en Tenerife y el de Salvamento Marítimo Helimer 207 en Almería, firma un manifiesto de apoyo a la enmienda 12.2, con espíritu preventivo, que protege la decisión del Comandante de un avión para que pueda dejarlo en tierra por detectar riesgos o deficiencias en la seguridad, sin sufrir las consecuencias del despido por parte de la Cía. Aérea.

No hay que olvidar que el Comandante del Vuelo JK5022, volvió al parking al detectar una elevada temperatura de la RAT y que confió en los servicios de mantenimiento para intentar un fatídico segundo despegue.

La AVJK5022 contribuirá con todos los estamentos del sector aéreo a que la seguridad operacional sea más segura, apoyando cuantas iniciativas legislativas o gubernativas deriven en una cultura preventiva de seguridad aérea, de ahí que no sólo sea fundamental proteger la información sino también las actuaciones de los profesionales en cuyas manos esté la vida de los pasajeros.

- 15) **17 de febrero de 2011.** Reunión con el nuevo Secretario de Estado de Transportes para tratar los siguientes asuntos pendientes desde noviembre de 2010 en que cesa la anterior Secretaria de Estado de Transportes y que se relacionan en el **Anexo II, punto 8.2** de ésta Memoria.

- 16) **21 de febrero de 2011.** El Presidente del Parlamento de Canarias recibe a miembros de la Junta Directiva, ya que la anterior visita a la Comisión de Transportes y Turismo el día 22 de Febrero de 2010, a pesar de las promesas que realizaron sin excepción los 3 Portavoces de los Grupos Parlamentarios presentes en la Cámara, resultó un fiasco pues pasado un año no cumplieron lo que prometieron.

La AVJK5022 expone la cruda realidad: fuimos unos ingenuos visitando a la misma Comisión del Parlamento que aprueba la propuesta del Gobierno de Canarias de pedir al Mº de Fomento que exonere de tasas y precios públicos a compañías de bajo coste, que no invierten en seguridad pues su máximo reclamo es lo barato de sus tarifas, para favorecer a la industria turística de las islas canarias, frente a las compañías que si lo hacen, por lo que era inviable que nos ayudaran a cumplir los objetivos que

propugnamos. Igualmente se le recuerda la obligación que tiene la Comunidad Autónoma de Canarias de revisar los Planes de Emergencia de los Aeropuertos Canarios, competencias que tiene transferidas por el Estado.

- 17) 03 de marzo de 2011.** A petición de la AVJK5022 y con el objetivo de ayudar a esclarecer la verdad, se celebran en el Juzgado las testificales, a la que acude una superviviente y el Padre del TCP para reconocer la voz de su hijo, quedando despejada la duda que, entre otros, tiene la propia CIAIAC en su primer Informe al achacar la identidad del tercer ocupante en la cabina del MD-82 siniestrado, a otra persona.
- 18) 09 de marzo de 2011.** La Presidencia de la AVJK5022 a través de las relaciones que mantiene con otras Asociaciones y en concreto con la ACFVA gestiona visitar la NTSB, para conocer cómo se investigan los accidentes aéreos, puesto que ésta Agencia Federal Norteamericana es una referencia a nivel mundial. El Presidente de la ACFVA informa que se va a celebrar la “Conferencia Internacional de Asistencia a las Familias” en Washington, USA, los días 28 y 29 de marzo y que nos invitarán oficialmente, como finalmente ocurrió. **Ver Anexo II, pág. II-15**
- 19) 14-16 de marzo de 2011.** Se realizan en el INTA las segundas pruebas al relé con presencia judicial y de las partes que pidieron estar.
- 20) 24-25 de marzo de 2011.** La Presidenta acompañada por 1 vocal el primer día y por la Secretaria el segundo, asiste al **Seminario sobre “Información de Seguridad: Cooperación entre la Aviación y las Autoridades Judiciales. Programas Estatales de Seguridad, Sistemas de Gestión de Seguridad e Investigación de Accidentes”**, Madrid, organizado por el COPAC, en colaboración con OACI y el patrocinio del Ministerio de Fomento, AENA, Congreso de los Diputados, SEPLA y otros organismos privados.

Este Seminario es el primer paso que dan los profesionales del transporte aéreo, pilotos, para acercar la problemática del sector a la administración judicial y a los Organismos Nacionales e Internacionales que regulan la normativa por la que se rigen. Asistieron el Presidente de OACI, el Ministro de Fomento, Diputados de la Comisión de Fomento del Congreso, en cuya sede se celebró, así como magistrados, jueces, fiscales, controladores aéreos, empresas de handling, compañías aéreas y otros colectivos diversos, así como la **AVJK5022** por las víctimas de accidentes aéreos en España.

Las conclusiones del Seminario van a ser tratadas por OACI en sus grupos de trabajo con la finalidad de ayudar en la revisión de los procedimientos actuales de la seguridad operacional.

En los 2 días que duró, la Presidenta de la AVJK5022 dio a conocer a nivel institucional a la Asociación, departiendo con casi todos los integrantes de las diferentes mesas que impartieron diferentes puntos de vista, el que

cada uno ocupa, dando a conocer los trabajos que llevan a cabo para mejorar la seguridad operacional.

**20) 30-02 de abril de 2011.** Visita a la ONU/Nueva York: Presentación en el Servicio de enlace de Las Naciones Unidas con Las Organizaciones No Gubernamentales (SENG-ONU), órgano similar a un Comisario de Derechos Humanos, nuestra tragedia: sin antecedentes de accidentes similares de la aviación comercial en España, a merced de una investigación oficial de la CIAIAC y de un procedimiento judicial, citando además el caso de los despachos americanos en busca de clientes en España, cuando en Estados Unidos está radicalmente prohibido acercarse a las víctimas de grandes catástrofes hasta pasados 45 días de ocurrida ésta, siendo castigado severamente, incluso con la pérdida de Licencia para ejercer la abogacía.

Igualmente se expone que en España los Colegios Profesionales no han tomado medidas contra las actuaciones profesionales basadas en captar clientes que no están en condiciones emocionales de decidir por el impacto de la tragedia sufrida.

**21) 01 de junio de 2011. Se dicta Auto Judicial en el que se responde a la petición de la Acusación Popular de la AVJK5022 que había solicitado ampliar responsabilidades en la Compañía Aérea,** citando a declarar a 3 nuevos imputados y a un 4º que ya lo está desde los inicios de la instrucción.

**22) 07 de Junio de 2011.** Se presenta escrito al Ministro de Fomento (**ANEXO II, pág. II-5**) haciendo referencia a las diferentes reuniones, mantenidas con todos los asuntos que están sin respuesta. La AVJK5022 expone también que tras la asistencia a la Conferencia Internacional de Asistencia a las familias de la NTSB, pudo comprobar la atención de la que son objeto las familias por parte de esta Agencia Federal que está presente además en la mayoría de investigaciones de tragedias aéreas del mundo, incluida la del 20 de agosto de 2008 donde forma parte activa de la investigación de la CIAIAC, órgano dependiente de este Ministerio.

**“Extraemos de la tragedia el conocimiento para la seguridad de todos”,** es el lema de la NTSB, que coincide con la voluntad de la AVJK5022, que casi tres años después de la catástrofe aérea más grave ocurrida en España en los últimos 25 años, sigue luchando para que volar sea más seguro, inmersa en problemas a nivel judicial, de supervivientes y social, esperando el apoyo de ese Ministerio que tiene todas las competencias en Transporte Aéreo.

Junto al escrito, anexa parte del informe de la Agencia **Europea Eurocontrol (ANEXO II, pág. II-1)** donde aparece publicada la preocupante cifra de **47 cuasi colisiones aéreas en el espacio aéreo español durante el año 2010**, incidentes con severidad A, frente al Reino Unido que aparece con 0 incidencias y reclama para España una política

de Prevención frente a la actual política reactiva, inamovible casi 3 años después de ocurrida nuestra tragedia aérea.

A la fecha en que se cierra la edición de ésta Memoria, **SIN RESPUESTA.**

**23) 16 de Junio de 2011.** Reunión con la Subsecretaria de Justicia, D<sup>a</sup> Purificación Morandeira, en la que se tratan diversos asuntos, entre los que destaca la petición de que se legisle para que, ocurrida una tragedia aérea, se prohíba acercarse a las familias a todos los profesionales con intereses ajenos al drama humano que les impide a las víctimas decidir con serenidad lo mejor para sus intereses.

**24) 18 de Junio de 2011. Inauguración en el Parque Juan Carlos I de Madrid, a la entrada en “La Rosaleda”, el Monumento en Memoria y Recuerdo a los Pasajeros del Vuelo JK5022:** La AVJK5022 votó entre sus miembros la elección de éste monumento y como estaba acabado antes del tercer aniversario, se decidió que era mejor inaugurarlo cuanto antes, teniendo en cuenta además la Visita del Papa a Madrid para el Encuentro Mundial de la Juventud del 18 al 21 de Agosto. **(Anexo I, pág. I-9). La foto es la portada de ésta Memoria.**

**25) 27 de junio de 2011.** Se presenta escrito al Gobierno de Canarias **(Anexo II, pág. II-7)** en similares términos al presentado al Ministro de Fomento pero adaptado a las competencias transferidas y a que dispone de una Consejería de Transportes, en base a la procedencia de la mayoría de los pasajeros del Vuelo JK5022, para que colabore con la Administración Central en la búsqueda de procedimientos que ayuden con posterioridad a la catástrofe a las familias afectadas, obligadas a asociarse para defender sus derechos.

Se solicita el apoyo institucional para conseguir los objetivos de que volar sea más seguro para los usuarios del avión, medio imprescindible en el transporte de los canarios y que la AVJK5022 tenga el reconocimiento y respaldo institucional que le permita llevar a cabo sus fines.

**26) 29 de junio de 2011.** Se presenta escrito al Secretario de Estado de Transportes en referencia a la reunión mantenida el 17-02-11 ante la ausencia de respuestas a los diferentes asuntos tratados en la misma. **(Anexo II, pág. II-9).**

Además la AVJK5022 expresa su opinión ante la iniciativa presentada por la SET relativa al **Acuerdo para la Calidad en el Transporte Aéreo** (A.C.T.A). El pasado 15 de junio de 2011, que no tiene en cuenta a las víctimas del sistema del transporte aéreo, sino que persiste en tratar aspectos que no tienen en cuenta las consecuencias de los fallos del mismo.

La AVJK5022, insiste en que detectar los errores del sistema tiene que llevar aparejado la subsanación de los mismos para evitar que las

tragedias se repitan, acompañado de inspecciones de vuelo y de otras medidas que implanten una cultura preventiva porque la seguridad de los pasajeros tiene que estar por encima de los objetivos que propugna el ACTA. Y no debemos estar desencaminados cuando los datos oficiales del propio Ministerio de Fomento arrojan cifras alarmantes en el sector del transporte aéreo.

En éste sentido, la AVJK5022 considera revelador los datos oficiales publicados por la CIAIAC ([www.fomento.es](http://www.fomento.es)), en el periodo **2000-2010**, donde se produjeron **en España un total de 661 sucesos entre accidentes e incidentes graves** (que se hayan investigado), con **más de 300 víctimas mortales y más de 500 heridos** entre graves y leves.

**27) 20 de Julio de 2011.** Reunión con el Presidente del Congreso de los Diputados en la que se solicita la comparecencia en la Comisión de Fomento del Congreso de la AVJK5022 para exponer su visión 3 años después de ocurrida la tragedia del 20 de agosto, quedando en espera de respuesta.

Igualmente se pide su intercesión con el Cardenal Arzobispo de Madrid para que el Papa pueda recibir a una representación de la AVJK5022 el día 20 de Agosto, que realiza.

**28) ENERO-JULIO - LAS PALMAS:** Con el fin de reparar los Monumentos que se han erigido en Las Palmas en memoria y recuerdo de los Pasajeros del Vuelo JK5022, a partir de la asistencia a la Inauguración del Monumento en Madrid el 18 de Junio, una vez producido el cambio en el Ayuntamiento de Las Palmas, de la 1ª Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Las Palmas en representación de su Alcalde, se abre una nueva etapa con esa Institución.

Además se retomaron las reuniones con el Cabildo por el Monumento en las Canteras, puesto que la anterior Corporación dejó incompletas las peticiones que se le formularon.

También se celebraron reuniones con los nuevos Alcaldes de Telde e Ingenio por los Monumentos instalados en “Ojos de Garza” y “Jardín de los Ausentes”, de cara al mantenimiento y actos conmemorativos del tercer aniversario.

Todas estas reuniones fueron lideradas por la Vicepresidenta de la AVJK5022 con la asistencia de miembros de la Junta Directiva y en estrecho contacto con la Presidenta de la AVJK5022, además del conocimiento de toda la Junta Directiva.

**29) 29 de Julio de 2011.** Después de muchas llamadas, por parte de la AVJK5022 acceden a recibirnos hoy para comunicarnos las conclusiones del Informe Final *que no saben cuándo van a hacer público*. Asisten por parte de la Comisión, su Presidenta Rosa Mª Arnaldo y su Secretario,

Francisco Soto. Por parte de la AVJK5022, Presidenta, Secretaria y los 3 Vocales, todos los que residen en Madrid.

La reunión por espacio de 2 horas y medias se tensa a medida que vamos conociendo, muy por encima, lo que han denominado Informe Final. Aunque es la primera vez que el M° Fomento-CIAIAC “enseña” el informe final a una asociación, no hay antecedentes en nuestro país, lo hace en cumplimiento del Reglamento Europeo 996/2010, aprobado en Octubre de 2010, que lo especifica en su Art. 16.

Mientras estábamos en ésta reunión y sin saberlo, convocaron una Rueda de Prensa ese mismo día 29 de Julio a las 16,30 horas en el Ministerio de Fomento para hacerlo público. ¡¡**Sobran los comentarios!!**.

Teniendo en cuenta que ésta Memoria estaba prácticamente finalizada, la **Valoración que hace la AVJK5022 es la que hizo pública ese día y siguiente y textualmente es la que sigue:**

Este Informe es un **ROTUNDO FRACASO INSTITUCIONAL** y en modo alguno responde a las expectativas que las víctimas habíamos depositado en el Ministerio de Fomento y que demuestra una vez más, que no está con los ciudadanos.

El informe no ha tenido en cuenta los hechos que ya están probados en la jurisdicción cuyos pronunciamientos la Administración también tiene que respetar, antes al contrario, los utiliza en algunos puntos, para ocultar la verdad ya demostrada.

Este Informe confirma la cultura imperante de echarle la culpa al muerto, y deja de investigar, pese a la existencia de gravísimos indicios que están en la base del accidente, que se repiten cada día en cada avión que está volando, en consecuencia, como no agota la investigación, no cumple su finalidad de mejorar la seguridad aérea.

El MINISTERIO DE FOMENTO no está ni con los ciudadanos ni con las víctimas de un sistema de transporte que no ha asegurado la vida de los usuarios que lo utilizan, por tanto **NO CONFIAMOS** en que los intereses que le guían sean los de protegernos a todos y éste Informe es la prueba más palpable de lo que afirmamos.

Por el contrario, nos queda la confianza en la Justicia, donde ya se han dado pasos firmes y seguros para averiguar la verdad y depurar las responsabilidades que correspondan, en sus manos nos ponemos para conseguir los fines que persigue la AVJK5022.

## 6. HITOS RELEVANTES

---

### *UNION EUROPEA: Primer semestre de 2010, Presidencia Española*

**20 octubre 2010.** El Consejo de Ministros de la UE aprueba el Reglamento Europeo sobre Investigación y Prevención de Accidentes e Incidentes en la Aviación Civil (**Reglamento (UE) 996/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**).

Resumimos las novedades de éste Reglamento:

- Art 20, la obligación a las aerolíneas a dar a conocer la **lista de pasajeros** tras una catástrofe aérea en un plazo máximo de dos horas, como reclamó la AJK5022 tras el accidente en Madrid en 2008. Esta lista se pondrá a disposición de la autoridad designada para informar a los familiares, de la autoridad encargada de las investigaciones y de las unidades médicas que puedan necesitar información para el tratamiento de las víctimas. de contacto a quien informar en caso de accidente.

La AVJK5022, tanto con el Mº de Fomento como con la Ponente del Reglamento la diputada francesa Cristyne de Veyrac, presionó para que se tuviera en cuenta nuestra tragedia y se incluyera a las asociaciones como finalmente se logró.

- Art. 21: La **asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares**: Cada Estado miembro deberá disponer de un **plan de emergencia nacional** para accidentes aéreos que prevea los servicios de emergencia en el aeropuerto así como la asistencia a las víctimas y a sus familiares.
- Art. 18: Los destinatarios de las **recomendaciones de seguridad** que las autoridades de la investigación emitan, informen en un plazo de 90 días de las medidas adoptadas o bien, de la justificación de la no adopción de éstas. Esta justificación será evaluada por la autoridad. La entidad que reciba la recomendación instaurará procedimientos para controlar los avances de las medidas adoptadas en respuesta a las recomendaciones. Las autoridades encargadas de la investigación **registrarán en el depósito central todas las recomendaciones de seguridad** así como las respuestas correspondientes.

Otorga a **EASA** (Agencia Europea de de Seguridad Aérea), (art 8 y 19) que desempeñe en nombre de los Estados miembros funciones en las **investigaciones de seguridad** a fin de contribuir a su eficiencia y garantizar la seguridad del diseño de la aeronave, sin afectar a la independencia de la investigación. Asimismo, en cooperación con las autoridades competentes,

participará en el intercambio y análisis de información en el marco de los sistemas de notificación de sucesos de aviación civil que beneficiará las investigaciones mediante un **acceso en línea a toda la información relativa a la seguridad del un depósito central de información.**

Con el fin de contribuir a la mejora de la seguridad aérea Europea a través de las investigaciones para la prevención, se crea la **Red europea de autoridades encargadas de la investigación en la aviación civil (La Red)**. Los Estados miembros garantizarán que sus responsables de investigación respectivos establezcan entre ellos una red con una estructura y objetivos determinados para mejorar la calidad de las investigaciones, fortalecer la independencia, fomentar altos estándares en los métodos y la formación de los investigadores (art 8)

### EN ESPAÑA

**04 marzo 2011.** Consecuencia de la comparecencia del Ministro de Fomento ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados el 23.9.2009 en el que se comprometió a reformar las leyes de seguridad operacional, se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio de Seguridad Aérea y se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la aviación civil. **Ley 1/2011, que se remite** al Reglamento Europeo 996/2010, por lo que se queda simplemente en una traslación de la normativa europea a la española.

La AVJK5022 apoyó a los colectivos profesionales – COPAC – durante la tramitación de ésta Ley para que se protegiera no sólo la información sino también a los comandantes que detecten una avería o incidencia en la aeronave que pudiera comprometer la seguridad del pasaje y que tomar la decisión de no despegar no suponga su despido. Se logró introducir la reforma en el Senado pero finalmente en el Congreso y por decisión del Mº de Fomento no prosperó.

La AVJK5022 entiende que esta protección a los profesionales responde a la necesidad de implantar el carácter preventivo que debe primar en la Seguridad Aérea y por el que aboga el Reglamento 996/2010. De estar vigente y se ha desaprovechado una oportunidad histórica para hacerlo ahora, el comandante del Vuelo JK5022 tal vez no hubiera intentado ese segundo y fatídico despegue el día 20.8.2008, ésa es la motivación que aduce la AVJK5022 para seguir defendiendo que se modifique la Ley.

**29 de julio 2011.** La CIAIAC hace publico el **Informe Final** de su investigación sobre el accidente aéreo del 20 de agosto de 2008 ocurrido en Barajas

(Informe técnico A-032/2008;

[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/ORGANOS\\_COLEGIADOS/CIAIAC/INVESTIGACION/2008/SPANAIR/InfoFinalSpanair29072011.htm](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ORGANOS_COLEGIADOS/CIAIAC/INVESTIGACION/2008/SPANAIR/InfoFinalSpanair29072011.htm)).

El Mº de Fomento ha necesitado casi 3 años para presentar: 1 Informe Interino, 1 Preliminar, 1 Nota de Progreso y finalmente éste Informe Final que ha ido aumentando las páginas – 308 – en la misma proporción que fue disminuyendo señalar las causas que ocasionaron la tragedia del 20.8.2008.

La AVJK5022 ha censurado públicamente ese Informe porque no cumple su objetivo final: evitar que vuelva a producirse otra catástrofe aérea por las mismas circunstancias y se remite a la Valoración que hizo el mismo día 29 de Julio y que se encuentra íntegra en la Pág. 13 de ésta Memoria.

El pasado día 3 de Agosto, conjuntamente con el Colegio Oficial de Pilotos – COPAC – la AVJK5022 dio una Rueda de Prensa en la que intervino el Decano del Colegio, la Presidenta y 2 Vocales de la AVJK5022, allí respondieron a las preguntas de los medios de comunicación que abarrotaron la Sala del COPAC donde se celebró, siendo pública por tanto la posición que defienden ambas instituciones, a la que se unió el día anterior el SEPLA – Sindicato de Pilotos – en otra Rueda de Prensa.

Igualmente la AVJK5022 entregó ese mismo día una carta al Ministro de Fomento donde le muestra su más absoluto rechazo a un Informe que no cumple su razón de ser: investigar las causas para evitar que se produzcan más tragedias.

Este Informe Final ni responde a las expectativas de las familias, ni de los profesionales del sector aéreo, ni tampoco de las víctimas y supervivientes, se ha desperdiciado una oportunidad histórica de ir modificando los hábitos y conductas del regulador aéreo, propias de épocas pasadas, perpetuando el sistema imperante de culpabilizar al eslabón casi último de la cadena: los pilotos que pagan con su vida el error que cometieron de no darse cuenta de la mala configuración de la aeronave, cuestión que se hubiera solventado si la alarma les hubiera advertido de ello.

En la historia de las tragedias aéreas está demostrado que terminan siendo las familias las que empeñadas en conocer la verdad, acaban por descubrir y evidenciar los fallos del transporte aéreo, la AVJK5022 confía y se esforzará en apoyar con el COPAC **un Informe Independiente hecho por Expertos de reconocido prestigio que invalide éste Informe Oficial, acudiendo a cuantos foros internacionales sea posible para darlo a conocer, además de presentarlo en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, tal y como se ha comprometido el Decano de los Pilotos, y en el M° de Fomento.**

Desde la AVJK5022 nunca comprenderemos porqué se ha tardado 3 años en concluir ese Informe Final de 308 páginas, cuando la NTSB que participó activamente en la elaboración del mismo, el 17 de Agosto de 2009 ya había detectado las verdaderas causas del siniestro en un Informe de 8 páginas que hizo público.

## 7. CONCLUSIONES:

---

Ha sido un año muy duro éste que ha pasado, tanto a nivel personal de las familias como a nivel asociativo, pero también se ha consolidado la estrategia procesal de la AVJK5022, conseguido aglutinar esfuerzos, se ha serenado la vida interna de la Asociación, despejado el camino que tanto hizo sufrir a las familias que no conocían el alcance de contratar despachos americanos con la resolución del FORO NO CONVENIENCE por la Corte Federal de Estados Unidos y también se ha logrado el respeto al trabajo solitario pero eficaz que se viene realizando en la jurisdicción en la que se está investigando la tragedia.

El Balance que contiene ésta Memoria no refleja ni hace justicia a las miles de horas dedicadas a trabajar en busca de la verdad, de la incesante lucha por lograr un status que le permita sobrevivir en el tiempo y que la obra que ha desarrollado desde su nacimiento perdure por encima de las personas que han hecho posible llevarla hasta donde se encuentra actualmente, con un amplio reconocimiento como institución empeñada en seguir adelante pese a los sinsabores que produce la desproporcionada lucha que presenta, pero también a nivel social, judicial y mediático.

Creo firmemente que VIVIR NO ES OLVIDAR y que donde hay UN SUEÑO HAY UN CAMINO, el que está abriendo la AVJK5022 en España para evitar en lo posible el padecimiento que hemos tenido los que sufrimos la tragedia del 20.08.2008, a los que puedan tenerla en el futuro, lo que no es descabellado a la vista de las informaciones oficiales que se incluyen en esta Memoria, de datos correspondientes al año 2010. Si hemos despertado su interés por las actividades que realizamos, habrá cumplido su objetivo.

**M. PILAR VERA PALMES  
PRESIDENTA DE LA AVJK5022**

**Si usted o su familia o sus amigos, son usuarios del avión,  
ayúdenos a que volar sea más seguro para todos, haciéndose socio.  
Muchas gracias.**

**WEB OFICIAL DE LA AVJK5022:** [www.avjk5022.com](http://www.avjk5022.com)

Emails Oficiales de la AVJK5022:

Presidenta: [presidencia@avjk5022.com](mailto:presidencia@avjk5022.com)

Vicepresidenta: [vicepresidencia@avjk5022.com](mailto:vicepresidencia@avjk5022.com)

Secretaria: [secretaria@avjk5022.com](mailto:secretaria@avjk5022.com)

Tesorero: [tesoreria@avjk5022.com](mailto:tesoreria@avjk5022.com)

**SEDE LAS PALMAS:** C/. Hernán Pérez de Grado, 8- Telf.: 928/31.22.32 –  
35001-LAS PALMAS DE G.C. –

**SEDE MADRID:** C/. Pedro Medrano, 6 – 28029-MADRID – 91.314.22.22

# ANEXO I: DISCURSOS

---

## MANIFIESTO CONCENTRACION PLAZA SANTA ANA. 20.8.2010

LA ASOCIACION DE AFECTADOS DEL VUELO JK-5022, expresa en ésta CONCENTRACION en el día más doloroso para nosotros, su rotundo rechazo y repulsa más absoluta a los fines que se persiguen con la anunciada Serie de TV, por los siguientes motivos:

1 - Las investigaciones que se están realizando para conocer la verdad aun no han concluido y se verían contaminadas por su emisión.

2 - Nosotros nos preguntamos: Si la Constitución nos hace iguales, ¿por qué la ley ampara a los que se lucran de una tragedia en lugar de a los que la sufren?

3 - En el día de hoy pedimos a esa Cadena de TV que paralice ésta Emisión definitivamente, que no tienen autoridad para victimizarnos otra vez, que no pueden ejercer su libertad de expresión pasando por encima de nuestra condición de ciudadanos afectados por ésta catástrofe y sobre todo, que su derecho a expresarse acaba en la frontera que invade el derecho a honrar la memoria a los que no están y el derecho a la intimidad de los que la defendemos.

Por todo ello:

**EXIGIMOS A LAS AUTORIDADES DEL ESTADO** que nos protejan, no pueden abandonarnos a los que honramos el recuerdo de los pasajeros del Vuelo JK5022, permitiendo que se manche su memoria porque tienen la obligación moral y material de asistirnos.

Si no lo hacen serán cómplices y culpables de que se cometa este atentado a nuestra condición de personas y ciudadanos inocentes de una tragedia que se ha cebado de manera tan cruel con todos nosotros.

Desde lo más profundo de nuestros corazones, muchas gracias por acompañarnos en nuestro dolor....¡¡GRACIAS GRAN CANARIA¡¡

## BALANCE 2º ANIVERSARIO. RUEDA DE PRENSA EN MADRID. AEROPUERTO BARAJAS. 20.08.2010

LA AVJK5022 QUE HOY 20 DE AGOSTO, RECUERDA Y HONRA LA MEMORIA DE LOS PASAJEROS DEL VUELO JK5022 EN EL 2º ANIVERSARIO DE LA TRAGEDIA OCURRIDA EN BARAJAS, hace el siguiente balance:

Esta Asociación nació del dolor y sufrimiento que supuso esta tragedia en nuestras vidas. Nos ha marcado el paso cada día de éstos 730 que han pasado, en los que hemos tenido que superar la tristeza y la soledad del alma para hacer frente a lo que ha seguido después...No hemos podido encontrar un antecedente en otra Asociación de Víctimas de la Aviación Comercial en España, porque hacía más de 25 años que no se producía en nuestro País una catástrofe aérea de estas dimensiones. Y nos hemos encontrado que está todo por hacer, a nivel judicial, administrativo, civil, personal, social, como ciudadanos, normativo, oficial, etc., éstos son nuestros balances:

**1º) Balance judicial:** Porque, aunque es muy relevante la dedicación del Juzgado Nº11 a la tramitación de la Causa, que agradecemos muy sinceramente, la falta de medios especialmente técnicos, está ralentizando el proceso (en el que hay más de 70 partes personadas) y demorando la práctica de pruebas periciales esenciales. Debería encontrarse una solución más ágil que, salvaguardando los intereses de las partes, hiciera más eficaz el procedimiento.

**2º) Balance a nivel fiscal:** Compatibilizar este caso tan complejo a nivel técnico y judicial, con otros muchos, hace que no se le puedan dedicar los recursos humanos y materiales que son necesarios y resulte, por tanto, decepcionante y preocupante el balance que vemos 2 años después, con escasísimas intervenciones del Fiscal que actualmente está asignado a nuestro Caso.

**3º) Balance administrativo:** No existen ayudas públicas para víctimas de la Aviación Comercial en España y eso es un trato discriminatorio frente a otras víctimas, por eso, esperamos de las Autoridades que Asociaciones como la nuestra, vean amparada su actividad con la dotación de recursos públicos a través de los Presupuestos Generales del Estado.

**4º) Balance civil:** Tampoco podemos aplicar criterios preexistentes a nuestro caso. En Francia por ejemplo, el Estado se hace cargo de amparar a las víctimas, producido el siniestro, en el ámbito civil y penal, ahorrándole el calvario que nos ha supuesto como ciudadanos enfrentarnos SOLOS a los cuantiosos intereses que se mueven alrededor de un accidente aéreo, en el que el dolor es sólo referencia lucrativa para quién no lo padece. No entendemos por qué no se ha regulado la captación de clientes españoles por despachos de abogados americanos para una tragedia ocurrida en España, con víctimas en su mayoría españolas y asignada a un Juez español para su investigación.

**5º) Balance personal:** La desprotección es total, el estado emocional en el que nos encontramos no es el más adecuado para afrontar los retos que supone conocer la verdad sobre la muerte de 154 personas y la supervivencia de otras 18, algunas de las cuales siguen con graves problemas no sólo de salud, sino de todo tipo y orden.

**6º) Balance social:** Lamentablemente sólo somos noticia para la sociedad cuando se cumplen los aniversarios. La singularidad de ésta Asociación radica en que sólo a través de la verdad de lo que pasó el 20 de Agosto de 2008, podremos lograr que no

vuelva a repetirse, luchando para que las recomendaciones que deriven de éste y otros accidentes parecidos sean de obligado cumplimiento. No puede volver a ocurrir que las recomendaciones del Accidente de Detroit de 1987 y las del Incidente de Lanzarote del 2007, antecedentes inmediatos del nuestro, no fueran de obligado cumplimiento, con lo que tal vez, éste se hubiera podido evitar.

**7º) Como ciudadanos:** Estamos realizando un esfuerzo titánico con escasos recursos para resolver problemas que nos afectan directamente, por la inexistencia de un Órgano Central Coordinador de apoyos y seguimiento a las víctimas, tanto a nivel psicológico, social, etc., así como el vacío legal existente respecto a la recreación y fabulación del suceso por los medios audiovisuales, sin que haya finalizado el juicio que corresponda, carencias que estamos reivindicando a través de la Asociación.

Fruto de lo cual, ha sido la presentación a diferentes Autoridades de un Plan Nacional de Actuación ante Grandes Catástrofes nacida de nuestra condición de ciudadanos comprometidos, para que nadie vuelva a pasar por el calvario personal que hemos sufrido nosotros. No puede ser que en nuestro País, con los recursos que tiene y ante una catástrofe de estas dimensiones, se sigan improvisando las medidas a tomar, se malgasten esos recursos y luego se olvide a las víctimas.

**8º) Balance normativo:** Las normas sobre seguridad aérea que se han modificado, aun siendo importantes, siguen siendo insuficientes, tenemos que impulsar reformas que permitan que volar sea más seguro para todos.

**9º) Respecto al Informe Final que debe emitir la CIAIAC** sobre ésta catástrofe colectiva, confiamos en que con la nueva composición de su Pleno, se reforme la cultura imperante hasta ahora, de cargar las culpabilidades al que no puede defenderse y se incida especialmente, con recomendaciones claras y precisas, en los servicios de mantenimiento de las Compañías Aéreas.

**RECONOCIMIENTOS:** En todo éste tiempo son muy pocas las Autoridades que han estado a nuestro lado y justo es reconocerlo públicamente a los que lo han hecho.

**1º) En Madrid:** Frente a la actitud de su antecesora en el cargo, **nuestro reconocimiento al actual Ministro de Fomento y a su equipo**, que han acogido nuestras propuestas nacidas de la amarga experiencia que llevamos viviendo desde el 20 de Agosto de 2008, y que se han materializado en una serie de reformas que ha llevado a cabo éste último año, así como la inclusión de 2 miembros de la Junta directiva en la Delegación Oficial que se desplazó en Abril pasado a la reunión de alto Nivel celebrada por la OACI en Montreal, Canadá. El encuentro que propició con motivo de la Reunión Informal de Ministros de Transportes Europeos celebrada en La Coruña con el Director General de Transporte Aéreo Europeo y el impulso que ha dado en Europa, al Reglamento de Comisiones oficiales de Investigación y al próximo Reglamento de Seguridad Aérea. Estamos convencidos que el compromiso del Sr. Blanco persistirá mientras sea titular del Ministerio de Fomento.

**2º) Nuestro recuerdo para el Ayuntamiento de Madrid: su Alcalde y Vicealcalde** que han propiciado el Monumento que se ha presentado hoy en el Parque Juan Carlos I y que se inaugurará el próximo año, así como al equipo de funcionarios que han atendido a la Asociación con humanidad y eficacia, más allá de su obligación como empleados públicos.

**3º) En Canarias:** Reconocer al Cabildo Insular de Gran Canaria que impulsó el Monumento a las Víctimas del Vuelo JK5022 en Las Palmas, que hoy se inaugurará, y nos ha tendido la mano en otras cuestiones.

No así se puede decir del Parlamento de Canarias que lo aleja de los ciudadanos a los que dice representar, pues lo visitamos el 22 de Febrero de éste año, se comprometieron a apoyarnos y finalmente se desdijeron en un Manifiesto.

Omitimos deliberadamente a todas aquellas otras Autoridades, tanto en Canarias como en Madrid, que no han sido capaces de estar a la altura de una tragedia de éstas características, su frialdad roza el insulto.

**3º) EUROPA:** A la Federación de Asociaciones Francesas (FENVAC), que desde su experiencia en accidentes aéreos nos ha ayudado y mucho. Aspiramos a tener su autonomía económica y administrativa.

**Por último, pedir a todos los que cada día utilizan el avión como medio habitual de transporte, que se solidaricen con nuestra Causa** y nos ayuden en la búsqueda de la verdad.

Y para finalizar, reafirmar nuestra decidida voluntad de ciudadanos comprometidos con la búsqueda de la verdad de lo ocurrido el 20 de Agosto de 2008, cobijados bajo ésta Asociación, cuyos objetivos nacen de una firme apuesta porque se dé repuesta en nuestro País a un accidente aéreo con mayoría de víctimas españolas, investigado por un Juez español, de una compañía aérea española y que la Administración del Estado se involucre profundamente con los recursos a su alcance, para que la Administración judicial española dé la respuesta que todos, víctimas, afectados, familiares y sociedad, esperamos.

**Madrid, 20 de Agosto de 2010.**

---

**LA JUNTA DIRECTIVA DE LA ASOCIACION DE AFECTADOS DEL  
VUELO JK5022**

## PRESENTACION MAQUETA MONUMENTO PARQUE JUAN CARLOS I

Coincidiendo con el 2º Aniversario de la tragedia del 20.08.2008, se procedió por parte del Ayuntamiento de Madrid a petición de la AVJK5022 a presentar la Maqueta del Monumento que se empezaría a levantar en el mismo lugar donde se presentó con la intención de inaugurarlos antes o con motivo del tercer aniversario.

El acto estuvo presidido por la Delegada del Ayuntamiento de Madrid y estuvieron presentes casi todos los cuerpos profesionales que intervinieron en el rescate de las víctimas una vez producida la catástrofe, resultó un acto entrañable y muchas de las familias que no acudieron, han solicitado reiteradamente tener éstas palabras, por lo que ahora se incluyen en ésta Memoria.

**D. VICENTE G. GUERRERO MAYORAL**  
**MADRID, 20 AGOSTO 2010**

Buenos días a todos:

Como socio de número de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 me han pedido que pronunciara estas palabras en nombre de las familias que unidas por ésta tragedia nos hemos agrupado bajo su paraguas protector, para tratar de dar respuesta al sinsentido por el cual hemos tenido que sobrevivir a lo más preciado que teníamos en nuestras vidas: nuestros hijos, hermanos, padres, sobrinos....

Han pasado ya 2 años desde que ocurriera ésta tragedia a la que no nos acostumbraremos nunca y la solidaridad, apoyo y afecto con la que se volcaron tanto el pueblo español como los distintos estamentos públicos fue una traca, el final de un castillo de fuegos artificiales, porque salvo honrosas excepciones hoy queda poco de ello a casi todos los niveles.

Las familias seguimos sumidas en un costoso proceso judicial peleando en soledad contra gigantes del poder y del dinero. Mientras algunos medios de comunicación nos han tratado con respeto y dignidad, otro, ese que todos conocemos y del que nos negamos a pronunciar su nombre, ha rebasado el límite de lo tolerable y quiere emitir una Serie de TV sobre la catástrofe de Barajas, que nos duele profundamente, porque intuíamos que éste calvario tendría muchos obstáculos, pero nunca pudimos imaginar que se llegara tan lejos para rentabilizar nuestro dolor, sin nuestro permiso ni autoridad moral.

¿Quién nos protege a nosotros ahora?, los que se subieron confiados al Vuelo JK5022 para nunca llegar a su destino, no tuvieron la protección que ahora exigimos en su nombre: no puede ser que sin saber judicialmente lo que ocurrió, se permitan invocar el derecho a la libertad de expresión para pasar por encima de nuestros derechos de ciudadanos afectados por una descomunal catástrofe.

Propuse a la lista de socios ésta imagen como exponente máximo de la dignidad que significa perder la vida de manera tan dramática, fue aceptada por la mayoría de las familias y quiero ahora explicar porqué se me ocurrió que ésa foto que a todos nos quedó grabada en la memoria, debía suponer algo más que la derrota para todos los que perdimos parte de nuestra vida en aquel vuelo fatídico.

Y es que nos quedará para siempre la imagen del timón del JK 5022, fijaros en una de sus alas de cola hundida en la tierra, en la tierra con la que pretenden tapar la incompetencia y la responsabilidad de los directivos y funcionarios que no cumplieron con sus deberes, y que ahora intentan por todos los medios eximirse de sus responsabilidades.

A su lado emergen apuntando al cielo y a la esperanza la otra ala, y la afilada cola. El dolor del ala atrapada junto al deseo de ver resplandecer, en un cielo limpio, la justicia y la verdad sobre el vuelo JK5022.

Un monolito, una piedra que para muchos solo será referencia de la mayor catástrofe aérea de España, pero que para la mayoría de nosotros, cuando visitemos este lugar, será lugar de esperanza donde desearemos que con el aroma de esta rosaeda lleguen al sumo creador nuestras oraciones de piedad y misericordia, de permanente amor por ellos y como católico tengo esa profunda convicción.

Las familias y los afectados, esperamos y confiamos en llegar al final de éste largo, costoso y complejo camino, en el que nos hemos embarcado con el firme propósito de conseguir la verdad de lo que ocurrió el 20 de Agosto de 2008 en las pistas del Aeropuerto de Barajas, sólo de ésa forma podremos convivir con las ausencias que lejos de reducirse, se agrandan con el paso del tiempo hasta hacerse casi insoportables.

Muchas gracias a todos.

**D<sup>a</sup>. PILAR VERA PALMES**  
**PRESIDENTA DE LA ASOCIACION AFECTADOS VUELOJK5022**

Señoras, Señores..., amigos del alma, Buenos días: Como Presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 me dirijo a ustedes en este 2º Aniversario de la mayor catástrofe aérea ocurrida en el Aeropuerto de Barajas en los últimos 25 años, que hoy nos trae aquí en éste sencillo acto para señalar el sitio donde se erigirá un Monumento en Memoria y Recuerdo de las Víctimas de aquel Vuelo.

Quiero reseñar brevemente porqué y como nace ésta Asociación en momentos tan dramáticos. En los días siguientes a esa fecha, como consecuencia de la falta de respuestas ordenadas al desconcierto que sigue a una tragedia de estas dimensiones y al profundo desamparo que sentimos los afectados, que individualmente no somos capaces de obtener lo que como ciudadanos nos pertenece: dignidad, amparo y respeto para nuestro dolor y el de los nuestros.

Y porque no había antecedentes de un hecho similar, hemos tenido que construir cada día, desde entonces, nuestro sendero por el que transitar con un destino marcado en nuestros Estatutos, y empezamos abriendo camino en todos los frentes, el primero de ellos en nuestras vidas donde pareció detenerse el reloj del tiempo, sino fuera porque la realidad nos enfrenta con las ausencias de los que no están.

Las promesas y facilidades del principio por quienes tienen las facultades para hacerlo, tienden a borrarse con la misma rapidez con la que a los familiares, el tiempo nos sigue aprisionando el alma. Nos unió entonces la desesperación para obtener respuestas a un sinsentido que te elige sin que puedas comprender jamás porqué. Nos une ahora, la certeza de que estamos en el camino correcto para conseguir nuestros objetivos.

Pero solos no podemos, ésta lucha se asemeja a la de David contra Goliat y esperamos que acabe también con el triunfo del débil sobre el poderoso, encarnado en esas multinacionales con infinitos recursos materiales y humanos, a las que pagar indemnizaciones les resulta más barato y rentable, que invertir en seguridad aérea y a las que nos estamos enfrentado con la fuerza de la razón y la certeza de que nuestra Causa es justa.

Combatir las ineficiencias del sistema, desde la responsabilidad y con el claro objetivo de mejorarlo, hará que nuestra infatigable tarea tenga su recompensa en lograr que la fecha en que se condene a los culpables de ésta tragedia, pase a la historia de la misma forma que lo ha hecho ya la del 20 de Agosto del 2008, lo que contribuirá a serenar nuestros corazones.

Nuestro reconocimiento a los Técnicos del Ayuntamiento que han puesto su mejor voluntad en que éste homenaje se hiciera realidad, pero también a su Alcalde que moral y humanamente se acercó aquel día a una tragedia a la que le impidieron el paso, pero que lejos de arredrarse lo dio más tarde con éstos Ciudadanos a los que recibió para interesarse por su lucha, le ruego, estimada Delegada, que le haga llegar nuestras sentidas palabras a él y a su Vicealcalde, sin cuyo concurso no hubiéramos conseguido hoy estar aquí.

Vicente Guerrero ha explicado el coraje de ése timón de cola que se negó a morir de rodillas, simbólicamente se asemeja a ese Roble que presidirá ésta Rosaleda y que se situará frente a la imagen a la que dará cobijo, protección y amparo.

Pero también a todos los que llevamos el alma rota en mil pedazos desde hace hoy, 730 días, nos dará esa fuerza que en las antiguas culturas creían que tiene éste árbol, aquí vendremos en los momentos más difíciles, a buscar la energía que necesitaremos para cumplir con nuestro deber, acompañando a ésa piedra que nos recordará el único fin que nos guía a todos los que formamos ésta Asociación: conocer la verdad para que 154 personas murieran y 18 hayan sobrevivido al espanto que se produjo allí.

La naturaleza de la vida que nos arrebató, antes del tiempo marcado por ella misma, a nuestros seres queridos, tiene que ayudarnos necesariamente y estoy convencida que lo hará desde éste lugar, a que nuestra lucha logre que otras personas no pasen por el calvario que, se introdujo para no salir jamás, en nuestros corazones, hace ya 2 años.

En contra de la opinión general, lograremos que no quede impune ni lo que pasó antes, ni durante ni después de producido el accidente, porque cuando el mundo ha cambiado, lo ha sido impulsado por la fe y la creencia de las personas que se han empeñado en ello y nosotros, lo haremos por los que ya no pueden hacerlo por sí mismos, estamos todos obligados, ustedes como personas también.

No permitamos que esto vuelva a ocurrir, porque si no trabajan con el mismo compromiso y empeño, con el que lo estamos haciendo nosotros, volverán a ser indirectamente culpables de esta tragedia.

El día 20 de Agosto de 2008 algo se rompió en nuestro interior, para nosotros estos días son un auténtico tormento, la mente se desboca y recuerda insistentemente los momentos en los que sentimos que no podríamos soportar tanta pena, pero aquí estamos, de pié, rindiendo homenaje a ese timón del JK5022 que nos va a guiar por ésa senda de dificultades que hemos elegido voluntariamente, desoyendo los consejos de quiénes médicamente recomiendan pasar página, pero es que no podemos, no debemos, no seremos nosotros mismos si abandonamos nuestra obligación como seres humanos comprometidos con nuestro deber de conseguir que tanta muerte y sufrimiento no sea en vano, sólo así la paz volverá a anidar en nuestra alma, porque la serenidad se quedó para siempre en la Pista 36-L del Aeropuerto de Barajas.

Por ellos, por todos y cada uno de los Pasajeros del Vuelo JK5022, estamos obligados...

Muchas gracias.

## INAUGURACIÓN DEL MOMUMENTO EN MADRID: PARQUE JUAN CARLOS I

Este acto lo presidieron conjuntamente el Ayuntamiento de Madrid, con su Alcalde y Vicealcalde, y la Presidenta de la AVJK5022 pero sólo intervino la Presidenta de la AVJK5022 de la que se incluyen las palabras que pronunció.

**D<sup>a</sup> PILAR VERA PALMES,  
PRESIDENTA DE LA AV JK5022,  
MADRID, 18 DE JUNIO 2011**

Sres. Alcalde y Vicealcalde de Madrid, Autoridades, Concejala del Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria, Amigos y Compañeros del alma...

Nos reunimos hoy en éste lugar, para rendir homenaje a la Memoria y al Recuerdo, de las 154 fallecidos, pero también, para compartir la esperanza, de los 18 supervivientes del Vuelo JK5022, de la tragedia aérea, más terrible ocurrida en España, en los últimos 25 años.

Quiero recordar, a cada uno de los 172 pasajeros, que nunca llegaron a su destino, a todos los niños, jóvenes y mayores, que se subieron confiados a aquel avión, que truncó la vida a la mayoría y dejó malheridos física y emocionalmente al resto.

Han pasado 34 meses desde aquel 20 de agosto de 2008, a raíz del cual, la Asociación asumió el descomunal compromiso, de rendirles el homenaje más complicado de llevar a cabo: conocer la verdad de lo que pasó y transformar las leyes de seguridad aérea, consiguiendo que volar sea más seguro para todos, lo que incluye un ímprobo esfuerzo difícil de entender y en el que casi nadie cree: ellos no volverán, pero sí pueden lograr que nunca más vuelva a producirse.

¿Porqué el timón de cola del JK5022, en la piedra que centraliza éste Monumento? Será una incógnita indescifrable:

¿por qué se quedó de pié, porqué no se fragmentó, porqué se negó a morir de rodillas...? Dicen los que entienden de aviación, que no es frecuente que ocurra, pero tampoco le dan mayor alcance...

Sin embargo, esa dignidad que emerge de la tierra calcinada, apuntando al cielo, constituye todo un símbolo, que nos da la fuerza para afrontar lo doloroso, que es seguir viviendo, con tantas ausencias en nuestras vidas. Pareciera que nos esté indicando un camino a seguir en medio de tanta confusión...

Esa foto dio la vuelta al mundo y ablandó, con su negrura y el espanto que transmitía, hasta el corazón más duro. Será el primer monumento de los que se han hecho, que no confundirá a nadie que lo vea, que le hará pensar siquiera un segundo, sobre la frágil línea divisoria entre la vida y la muerte.

Por eso es tan importante para la Asociación, desterrar la CULTURA DEL OLVIDO, porque sólo la fuerza de la memoria, hará que la sociedad comprenda y apoye nuestra firme voluntad de llegar hasta el final y las consecuencias que ello comporte.

No permitamos que esto vuelva a ocurrir, extraigamos de los errores cometidos con el Vuelo JK5022 las enseñanzas que impidan que las personas mueran con esa crueldad... Prevenir, tiene que ser más barato que pagar indemnizaciones, cuando ya se ha perdido la vida porque se rebasaron los límites de la prudencia y la seguridad.

No puedes escoger como vas a morir o cuando... Sólo puedes decidir cómo vivir ahora. Rafael, Ligia y José Pablo, han decidido contribuir con sus esfuerzos, por encima de su condición de supervivientes, a ayudar decisivamente a encontrar esa verdad que buscamos. Mi admiración personal por el coraje que demuestran, pero también mi reconocimiento

de Presidenta, por la dedicación que están teniendo con la Asociación tan necesitada de recursos para conseguir sus fines.

Del sentimiento por la aviación del socio Vicente Guerrero Mayoral, heredado por su hijo Gabriel, cuyos conocimientos quedan para la historia, nació la propuesta de que esa imagen perdurara para siempre en la piedra, en un sencillo dibujo que las familias aceptamos, intentando descifrar ese mensaje de verdad que parecen esconder sus alas.

La frase que define nuestro permanente estado de ánimo: En algún lugar...siempre en nuestros corazones”, queda grabada a su lado, para que ese granito no tenga jamás ese frío que generan las ausencias y que se instala en el alma para no salir nunca más.

Una mirada transparente muestra la luz del corazón, la misma que el socio Luis Rey Nieto, puso en los dibujos y en la maqueta de técnico sin títulos, que sirvieron de base para hacer la piedra. Sus manos, llenas de sabiduría y gastadas por el trabajo, pusieron todo el amor que cabe, en su cuerpo grande de hombre bueno, para que en La Rosaleda de este

Parque, se perpetuara el recuerdo a ésta tragedia, que le arrancó a sus 2 únicos nietos varones, a su hija Marisa y a su yerno.

Cuando mi voz calle con la muerte, mi corazón te seguirá hablando, mi sobrina Ana me ayuda a no abandonar la difícil encrucijada vital en la que estoy como Presidenta de la Asociación.

Este lugar, presidido por ese joven Roble, escoltado por Parrotias que parecen multiplicarse al emerger de la tierra, se sitúa frente a esta piedra a la que da protección y amparo, bajo un cielo abierto y limpio que nos acerca a los que se fueron aquel 20 de Agosto de 2008.

Vendremos a éste Parque a contemplarla, desde los bancos que la rodean, para que nos dé la fortaleza y la serenidad que necesitamos para lograr, que otras personas no tengan el padecimiento y el sufrimiento, que no nos ha abandonado a ninguno de nosotros, desde aquella dramática fecha.

Bajo su sombra, aliviaremos los momentos en los que sentimos, que no podemos soportar tanta pena, tanta tristeza, tanta soledad en ésta desigual lucha y desde aquí volveremos, a ponernos, una y otra vez de pié, a imagen y semejanza de ese timón de cola del JK5022, que nos guiará por ésa senda de

dificultades que hemos elegido voluntariamente, desoyendo los consejos, de quienes creen que VIVIR ES OLVIDAR, pero es que no seremos nosotros, si abandonamos nuestra obligación de seres humanos de conseguir que tanta muerte y sufrimiento no haya sido en vano.

Hasta donde quiera que estén, volarán nuestros corazones en forma de globos, en los que les enviamos, nuestro amor, y el compromiso eterno que queda escrito en el cartel que explica este lugar a los que se acerquen a visitarlo.

Quiero agradecer, el trabajo que han realizado desde el Ayuntamiento el equipo de funcionarios coordinados por el incansable Francisco Panadero: Fidel, Antonio, Santiago, Juanjo..., ellos han puesto más que su trabajo en éste monumento, el respeto a la Causa de la Asociación de trabajar a favor de todos.

Al Alcalde de Madrid, aquel 20 de Agosto, no le permitieron pasar el cordón de seguridad para llegar al sitio donde cayó el avión. Más tarde, Alberto Ruiz Gallardón abrió la puerta de su despacho sin cámaras para escucharnos, acercándose a nuestro drama y demostrando la humanidad, de la que carecen todos los que, desfilaron aquellos días buscando un protagonismo que no les correspondía.

Desde lo más profundo de nuestro corazón de ciudadanos y víctimas, les agradecemos, Sres. Ruiz Gallardón y Cobo Vega, su sensibilidad con la Asociación, ustedes han hecho posible que éste Monumento se esté inaugurando hoy.

DONDE HAY UN SUEÑO, HAY UN CAMINO, la Asociación con mucho esfuerzo pero férrea voluntad lo está construyendo, trabajando sin tregua para conseguir que no despegue nunca más, un avión que no esté en condiciones de hacerlo, empeño en el que esperamos la comprensión, de todos aquellos que tienen en sus manos, la gestión del transporte aéreo, porque si no lo hacen, serán indirectamente culpables de que vuelva a ocurrir.

Por ellos, por cada uno de los Pasajeros del Vuelo JK5022, estamos todos obligados... MUCHAS GRACIAS A TODOS LOS QUE SE HAN ACERCADO HOY HASTA AQUÍ PARA COMPARTIR ESTE ACTO.

# ANEXO II: DOCUMENTOS

---

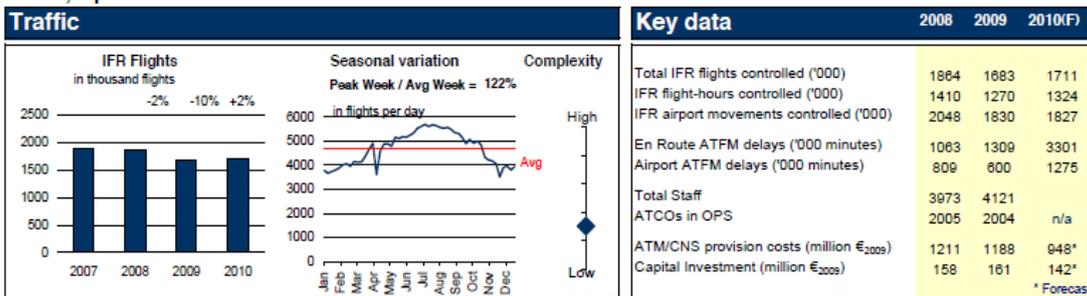
# RESEÑA DEL INFORME DE EUROCONTROL



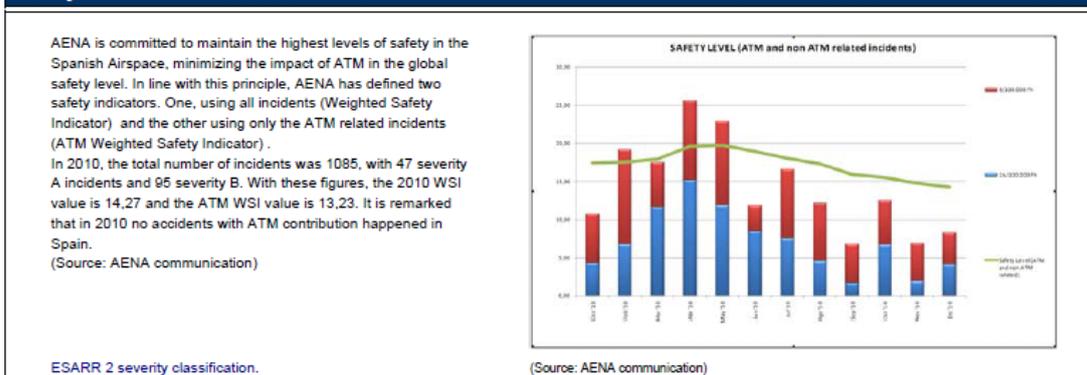
En el último informe de la Comisión Europea / Eurocontrol sobre rendimientos del tráfico aéreo aparece publicada la espeluznante cifra de **47 cuasicolisiones aéreas en el espacio aéreo español durante el año 2010 (incidentes con severidad "A")**, frente a ninguna en el Reino Unido. Según este informe oficial, los incidentes aéreos se han disparado en España en el último año. La cifra total asciende a 1085 incidentes de seguridad.

"In 2010, the total number of incidents was 1085, with 47 severity A incidents and 95 severity B. With these figures, the 2010 WSI value is 14,27 and the ATM WSI value is 13,23." (pág. 178)

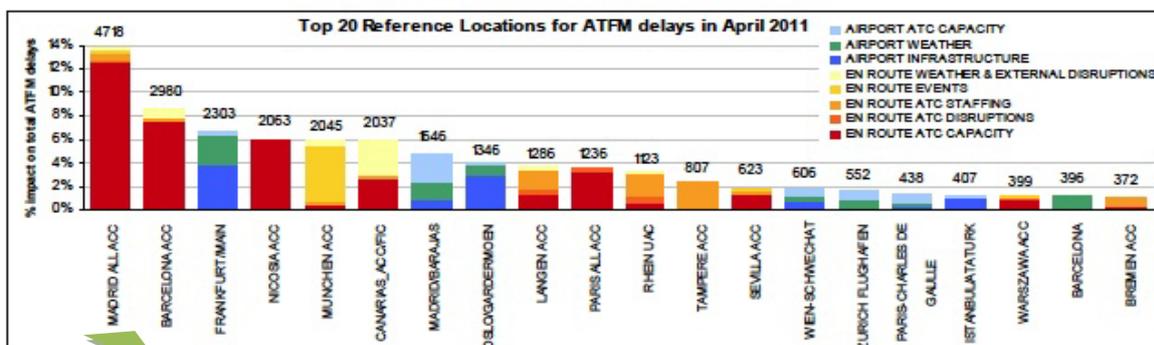
## Aena, Spain



## Safety



España, además, se sitúa a la cabeza en la Unión Europea en demoras. Barajas y su área terminal aparecen como el aeropuerto más congestionado de Europa, seguido de Barcelona.



## GUIÓN DE LA VISITA AL SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTE 17/FEBRERO/2011

Reunión con el Secretario de Estado de Transportes para tratar los siguientes asuntos pendientes desde noviembre de 2010 que detallamos pormenorizadamente por su relevancia:

### CONFERENCIA “FAMILY ASSISTANCE” NSTB-MARZO 28 Y 29 -:

- a. Invitación a ésta Conferencia Anual por la ACFVA.
- b. Petición de la CIRCULAR 285 DE OACI en español.
- c. Solicitud patrocinio de España al Grupo de trabajo de OACI recogido en la Guía/Circular 285, ya que España fue el principal impulsor en 2001 y que la Asociación pueda participar.
- d. Informar de la Asistencia de la AVJK5022 a la Conferencia de la NTSB en Washington.

### PLAN NACIONAL DE ACTUACIÓN ANTE GRANDES CATÁSTROFES:

Redactado por 3 miembros de la AVJK5022, se entrega éste Informe que debería servir como documento base para que se coordinen los recursos, los organismos y las Administraciones, ante nuevas catástrofes.

### MODELOS DE ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS DE TRAGEDIAS AÉREAS EN EL MUNDO:

- ⇒ **FRANCIA: FENVAC Y FIVVA:** Macro-asociaciones con respaldo gubernamental: ahorran a las víctimas de accidentes aéreos el calvario por el que pasa la AVJK5022, ya que se ocupan preferentemente de la vía judicial de las familias: entregamos dossier.
- ⇒ **GUIA FRANCESA** sobre “*La atención y el apoyo a las víctimas de accidentes colectivos*”, por los Ministerios de Justicia y Transportes.
- ⇒ **ESTADOS UNIDOS: ACFVA:** Paraguas donde se cobijan las asociaciones de víctimas americanas que cuentan con el respeto de la NSTB y FA, con los que suelen reunirse al menos una vez al año para debatir temas comunes, aunque tienen libre acceso en cualquier momento.
- ⇒ **INGLATERRA:** Modelo sujeto a la seguridad aérea británica cuyo Servicio de Inspección de Seguridad en Aeronaves es modélico en Europa, radica en asistencia social más que judicial como la FENVAC.
- ⇒ **ESPAÑA: AVJK5022:** Primera Asociación de víctimas de accidentes aéreos española, será la referencia para futuras tragedias aéreas, lucha para conseguir un status que ampare a las familias frente a los sucesos que se desencadenan tras la catástrofe: compañías de seguros, grandes multinacionales, administraciones, abogados españoles, despachos extranjeros,

dificultades en la vía judicial, conflictos para conseguir peritajes de parte que ayuden a esclarecer la verdad de la tragedia, etc.

La desprotección de las familias es patente en todos los frentes: no basta con ayudar con una subvención y que sean las familias las que realicen el trabajo de las Administraciones con más voluntad y decisión que recursos materiales y económicos, frente a grandes multinacionales con cuantiosos recursos que hacen que la lucha sea absolutamente desequilibrada.

A la AVJK5022 se dirigen familias de otros accidentes más pequeños en número de fallecidos para solicitar ayuda, pero no podemos atenderlos por falta de medios.

**MODELO A SEGUIR PROPUESTO:** Compendio del modelo francés con el americano, pero con el concurso y la ayuda de los Ministerios de Fomento y del M° de Justicia, que podrían constituir una Comisión Mixta de Viabilidad para un Proyecto que dé respuesta a las necesidades de las víctimas de accidentes aéreos.

### SUPERVIVIENTES

Se exponen las dificultades que tienen los supervivientes que aún no se han recuperado: económicas para el pago de facturas de hospitales, sociales por los problemas para recuperar su profesión, etc.

### EUROPA

Solicita ayuda a través del Gobierno de España y de los Grupos Parlamentarios Españoles, para que la AVJK5022 se pueda inscribir como GRUPO DE INTERÉS en el Parlamento Europeo y asistir, como los franceses, a los debates sobre seguridad aérea para exponer su experiencia.

La AVJK5022 asistió el pasado año al Encuentro con la diputada francesa Dña. Cristine De Veyrac, Ponente del Reglamento Europeo de Comisiones Oficiales de Investigación de Accidentes e Incidentes, aprobado en Octubre de 2010, de la mano de los franceses y pretende hacerlo con el Gobierno español.

### SUBVENCIONES

Se recuerda el compromiso del Ministerio de Fomento de incluir en sus Presupuestos para el 2011, subvenciones para “víctimas de accidentes aéreos”, tal y como tienen todas las víctimas en España, la AVJK5022 ha hecho un estudio titulado “Víctimas de Accidentes Aéreos: Inexistencia de Ayudas”, que entregamos y que hace un recorrido por toda la Administración señalando a todos los colectivos beneficiados. **SIN RESPUESTA A PESAR DE LA PROMESA EFECTUADA EN 2009.**

### AENA

Nueva petición para que se levante la placa instalada en el suelo de la T2 al lado del Monumento denominado “la paloma”. **RESPUESTA NEGATIVA.**

## CIAIAC

**Informe final:** Tras la reunión del 22 de diciembre de 2010 donde se comunicó a la AVJK502 que en un breve plazo de tiempo se daría a conocer el Informe Final, preguntamos sin respuesta.

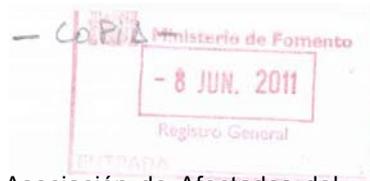
## SEGURIDAD AEREA

La AVJK5022 expone que todas las reformas que se anunciaron en Septiembre de 2009 por el Ministro de Fomento en el Congreso no han estado a la altura de las expectativas e ilusiones que generaron las mismas. La última de ellas, Ley de Seguridad Operacional que reforma la Ley 7/2003, ha sido aprobada por el Congreso de los Diputados sin responder al carácter preventivo que debe tener la normativa del transporte aéreo ¿Cómo denunciar las deficiencias de las aeronaves por los responsables que las conducen, si ello puede suponer la pérdida del puesto de trabajo?.

## MINISTERIO DE FOMENTO-AVJK5022

Se propone establecer un circuito de relaciones a través de la Jefe del Gabinete del Secretario de Estado de Transportes como se mantenía con la anterior Secretaria de Estado o por el medio que se estime más conveniente, para el seguimiento de los asuntos expuestos. La AVJK5022 necesita la asistencia, ayuda y recursos que el Ministerio encargado de la gestión del transporte aéreo tiene porque se considera víctima de un sistema que no supo mantener los estándares de seguridad en el transporte aéreo que dañó la vida de los afectados para siempre. **SIN RESPUESTA A FECHA DE CIERRE DE ESTA MEMORIA.**

## ESCRITO AL MINISTERIO DE FOMENTO 7/JUNIO/2011



D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Pilar Vera Palmés. en su condición de Presidenta. de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, con domicilio a efectos de notificaciones en la C/. Pedro Medrano, 6 - 28029-Madrid, y en cumplimiento del acuerdo tomado por la Asamblea General de Socios, a V.E. se dirige y

### EXPONE:

1º) Con fecha 9.9.2009, se entrevistaron varios miembros de la Junta Directiva con V.E., titular de ese Departamento, en el que se le expusieron los problemas con que se encuentran las familias que forman la Asociación tras la catástrofe aérea producida el 20.8.2008 en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, con el Vuelo JK5022 de la Compañía Aérea Spanair.

2º) Posteriormente se entrevistaron en 3 ocasiones con la anterior titular de la Secretaria de Estado de Transportes, D<sup>a</sup> Concepción Gutiérrez del Castillo, en la que le reiteraron las dificultades con las que seguíamos enfrentados más de 24 meses de ocurrida la tragedia y en concreto, se le expusieron una serie de retos que la Asociación se había fijado con el objetivo de cumplir los fines que recogen sus Estatutos.

3º) El Ministerio de Fomento ayudó a que la Asociación estuviera presente en la Reunión de Alto Nivel de OACI que se celebró en Montreal en Marzo de 2010, así como la entrevista con el entonces Director General de Transporte Aéreo de la Unión Europea en La Coruña en el año 2010, con el objetivo de aportar nuestra dramática experiencia de ciudadanos afectados por un accidente aéreo y corregir fallos.

4º) A finales de Noviembre de 2010, con la sustitución por el actual **SET**, Sr. Táboas, le solicitamos una entrevista para tratar de resolver las cuestiones planteadas a su antecesora que no habían tenido respuesta. Finalmente y después de mucho insistir nos recibió el 17 de Febrero de 2011, ante la inminente asistencia de la Asociación a la Conferencia Internacional de Asistencia a las Familias de la NTSB que se celebró en Washington en Marzo de 2011. Allí le presentamos **el guión que se adjunta como Documento N° 1** y que recoge los temas que veníamos planteando sistemáticamente a su antecesora, además de los informes que se citan en algunos de sus apartados, algunos de los cuales se hizo llegar también al Ministro de Fomento.

5º) De todos los temas que se incluyen en el referido guión, sólo se nos ha dado respuesta a la asistencia a la NTSB para lo que el Ministerio ayudó a través de la DGAC (al regreso hicimos llegar a su Director General en un DVD las conclusiones de dicha Conferencia) y a que AENA contemplara la petición de los socios de levantar la placa, cuestión a la que finalmente no accedió por oponerse radicalmente a ello.

6º) La Asociación estuvo presente en la Conferencia Internacional de Asistencia a las Familias de la NTSB en Washington y pudo comprobar la atención de que son objeto las familias afectadas por accidentes aéreos por parte de ésta Agencia Federal independiente del Gobierno Norteamericano, NTSB, presente en casi todas las investigaciones de tragedias aéreas en el mundo, incluida España, donde forma parte activa de las investigaciones que realiza la CIAIAC, dependiente de éste Ministerio de Fomento, del Accidente de Spanair ocurrido el 20.8.2008.

Su lema: "Extraemos de la tragedia el conocimiento para la seguridad de todos", coincide plenamente con los objetivos de ésta Asociación que trabaja incansablemente a favor de que volar sea más seguro para todos los usuarios del avión como medio de transporte, a partir de la trágica y dramática experiencia vivida por todos sus miembros.

6º) La Asociación sigue inmersa en todos los problemas a nivel judicial, supervivientes y social que ha desencadenado la tragedia aérea del 20 de Agosto de 2008, sin la ayuda ni respuesta a las cuestiones planteadas desde aquel 9 de Septiembre de 2009 por parte de la Administración y en concreto del Mº de Fomento que regula la normativa del transporte aéreo en España.



7º) Como **Documento N° 2**, se anexa un "**Informe sobre la inexistencia de ayudas a las víctimas y afectados de accidentes aéreos**", realizado por la Asociación que refleja a fecha e hoy la situación de las víctimas de accidentes aéreos afectados por la mayor catástrofe aérea de la aviación comercial en España en los últimos 25 años, sin ayudas que le permitan afrontar con garantías la defensa de sus derechos.

8º) Como **Documento N° 3**, se adjunta un extracto del Informe de la Comisión Europea/Eurocontrol sobre rendimientos del tráfico aéreo, donde aparece publicada la cifra de **47 CUASICOLISIONES AEREAS EN EL ESPACIO AEREO ESPAÑOL DURANTE EL AÑO 2010 - incidentes con severidad "A"** -, que viene a avalar la alta preocupación que mantiene la Asociación respecto a que no se han corregido los fallos que pudieron provocar el accidente del 20.8.2008.

Mientras que el Reino Unido figura con cero incidencias, debidas a su política de prevención a través de las inspecciones, España continúa inamovible en sus políticas "reactivas" actuar después de producida la catástrofe. En nuestro caso ni eso, 34 meses más tarde de producida y a pesar de haber solicitado con insistencia a ése Ministerio que pusiera las bases para que las víctimas y familias de accidentes aéreos sean tratadas con la dignidad a que tiene derecho todo ciudadano víctima de las ineficiencias del sistema que debe protegerlo, la respuesta ha sido el clamoroso e hiriente silencio.

9º) De los documentos adjuntos y de la más que preocupante situación de las familias y supervivientes del Accidente del Vuelo JK5022 de Spanair, es por lo que,

**SOLICITA** de ése Ministro de Fomento que recibido el presente escrito y sus Documentos 1, 2 y 3 adjuntos,

1º) Dejar constancia escrita de la incesante lucha que viene manteniendo la Asociación para que se le reconozcan los mismos derechos que cualquier otra Asociación de Víctimas tiene en España.

2º) Obtener respuesta a los asuntos planteados al Secretario de Estado de Transportes en la visita efectuada el 17.2.2011, que consideramos de extrema importancia.

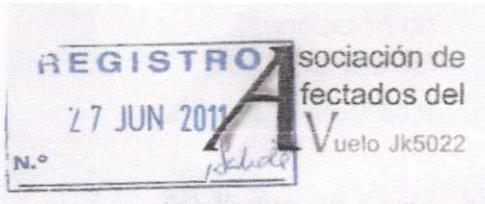
3º) Para aquellos que no se hayan abordado todavía, desde ése Ministerio que debería actuar como coordinador/catalizador, en unión de otros de la Administración General del Estado e incluso con las Comunidades Autónomas de Madrid y Canarias, se reciba nuevamente a la Asociación para tratar de buscar una solución que contribuya de manera eficaz a sentar las bases del procedimiento posterior a la catástrofe que ampare a los ciudadanos frente a los hechos que se desencadenan y no sólo para las familias afectadas actualmente sino para las que eventualmente se pudieran producir en un futuro próximo porque desgraciadamente se repitieran las causas que originaran otra catástrofe aérea.

Es justo. En Madrid a 7 de Junio de 2011.



EXCMO-SR. D. JOSE BLANCO - MINISTRO DE FOMENTO - Pº DE LA CASTELLANA -  
NUEVOS MINISTERIOS - MADRID

## ESCRITO AL GOBIERNO CANARIO 27/JUNIO/2011



D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Pilar Vera Palmés, Presidenta, de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, y en cumplimiento del acuerdo tomado por la Asamblea General de Socios, a V.E. se dirige y EXPONE:

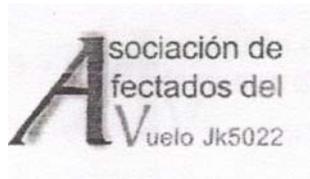
1º) Adjunta escrito presentado al Ministro de Fomento con fecha 7 de Junio de 2011 en el que se describen las gestiones efectuadas por la Asociación para conseguir el reconocimiento de las mismas ayudas que tiene cualquier otra Asociación de Víctimas en España.-DOC. N° 1-

2º) Adjunta igualmente el Informe realizado por la Asociación sobre "Inexistencias de ayudas para las Víctimas y Afectados de Accidentes Aéreos" en España, en el que se incluye a las 3 Administraciones: Central, Autonómica y Local.-DOC. N° 2-INFORME-

3º) También se adjunta extracto del Informe de Eurocontrol sobre incidentes severidad "A" en el espacio aéreo español durante 2010, explicado en el escrito del punto 1o del presente documento, que avalarían el temor de la Asociación a que de seguir con las políticas temerarias de subvencionar compañías aéreas que no invierten en seguridad aérea supone discriminar a las que si lo hacen y que éstas se igualen, para sobrevivir, anulando los estándares de seguridad en las aeronavcs.DOC. N° 3.

4º) Puesto que la Comunidad Autónoma de Canarias tiene transferidas algunas competencias en materia de transporte aéreo y cuenta con una Consejería de Transportes, la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 cuyo destino era Gran Canaria y donde casi la mitad del avión eran originarios o residían en la Isla citada, la insta a que participe en unión de la Administración Central que gestiona el resto de competencias, en la búsqueda de procedimientos estructurales que ayuden con posterioridad a la catástrofe, a las víctimas y familias afectadas, máxime si se tiene en cuenta además que para las Islas Canarias, el avión constituye el medio habitual de transporte para todos los canarios sin excepción y que la Asociación tiene entre sus fines, lograr que el colectivo de usuarios del transporte aéreo cuente con la seguridad que no tuvieron los pasajeros del Vuelo JK5022 que nunca llegaron a su destino.

5º) La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 quiere dejar manifiesta constancia ante la Administración del Estado: Central: Ministerios de Fomento y M° de Justicia, Autonómica y Local de Canarias, de su incesante lucha por concienciar a las Autoridades de que los errores que pudieron provocaron la mayor catástrofe aérea de la aviación comercial española en 25 años, ocurrida el 20 de Agosto de 2008 en el Aeropuerto de Madrid, siguen sin corregirse.



6º) Y que de seguir en la práctica de políticas reactivas=posteriores a la tragedia y no preventivas=evitarlas, se estará sembrando la cosecha para una nueva catástrofe aérea de la que quedan advertidos con antelación suficiente por los afectados de una tragedia que se está comprobando en las investigaciones judiciales que se están llevando a cabo en el Juzgado N° 11 de Madrid que se pudo haberse evitado si se hubieran seguido los procedimientos de seguridad establecidos.

Por lo expuesto y los documentos que se acompañan,

SOLICITA del Presidente del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Canarias, que recibido el presente escrito y los documentos e Informe adjunto:

1º) Dejar constancia escrita de la incesante lucha que viene manteniendo la Asociación para que se le reconozcan los mismos derechos que cualquier otra Asociación de Víctimas tiene en España.

2º) Obtener el respaldo institucional de la Comunidad Autónoma de Canarias en las gestiones ante el Ministerio de Fomento, teniendo en cuenta los fines recogidos en los Estatutos de la Asociación, entre los que se encuentra que nunca más vuelva a repetirse ésta tragedia y que volar sea más seguro para todos los usuarios del avión, medio natural de transporte de los canarios.

3º) Dada la inexistencia de ayudas para las víctimas de accidentes aéreos que a través de esa Presidencia junto con la Consejería de Transportes del Gobierno Autónomo de Canarias, se reciba a la Asociación para tratar de buscar una solución que contribuya de manera eficaz a sentar las bases del procedimiento posterior a la catástrofe que ampare a los ciudadanos frente a los hechos que se desencadenan y no sólo para las familias afectadas actualmente sino para las que eventualmente se pudieran producir en -un futuro próximo porque desgraciadamente se repitieran las causas que originaran otra catástrofe aérea.

Es justo. En Las Raimas de Gran Canaria a 27 de Junio de 2011



EXCMO.SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE CANARIAS SEDE EN LAS  
PALMAS DE GRAN CANARIA: Plaza Dr. Rafael O'Shanahan, nº 1\_35071  
Las Palmas de Gran Canaria

## ESCRITO AL SECRETARIO DE TRANSPORTE 29/JUNIO/2011



Madrid, 29 de Junio de 2011.

EXCMO. SR. D. ISAIAS TÁBOAS.  
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES  
MINISTERIO DE FOMENTO  
Pº DE LA CASTELLANA – MADRID

### - ASUNTO: ASOCIACION AFECTADOS VUELO JK5022 -

Sr. Secretario de Estado:

Desde que le visitamos el pasado 17 de Febrero de éste año, no hemos tenido respuesta a los temas que le planteamos durante el transcurso de la misma, salvo en lo referente al viaje a la Conferencia Internacional de la NTSB en USA de la Asociación y a levantar la placa del suelo en la T2 que finalmente no pudo ser por decisión de AENA y sinceramente, no esperábamos ese silencio con las víctimas del mayor desastre aéreo de los últimos 25 años en España, por parte del Ministerio que gestiona el transporte aéreo con todas sus consecuencias.

No puedo dejar de remitirle éstas líneas, ante la iniciativa que ha presentado el pasado día 15 del mes en curso, relativa al Acuerdo para la Calidad en el Transporte Aéreo - ACTA - expresivas de la amargura que nos embarga a los que componemos la Junta Directiva de la Asociación, al comprobar nuevamente el olvido con los afectados por los fallos del sistema del transporte aéreo en nuestro País, porque siendo la calidad muy importante, la vida lo es mucho más y 34 meses después de nuestra tragedia, seguimos padeciendo la incomprensión, el olvido y el ostracismo por parte de quiénes tenían la obligación de que los nuestros llegaran a su destino.

Cuando nació la Asociación y nos pusimos como objetivo lograr que nunca más volviera a despegar un avión que no estuviera en condiciones de hacerlo, creímos ingenuamente que la Administración aprendería de los errores cometidos y que contaría con las víctimas para corregirlos, a la vista del ACTA, los pasajeros seguiremos estando a merced de las 2 partes que mandan en el transporte aéreo: la Administración y la denominada "Industria", pero con una modesta diferencia: que nosotros como ciudadanos ponemos los muertos.

Para llevar a cabo el ACTA, España acude a países de referencia, como Francia (donde se respeta, considera y defiende a las víctimas) a Estados Unidos (donde la NTSB, presente en todas las investigaciones a nivel mundial, escucha a las familias afectadas) y Reino Unido que con su política preventiva (fuerte y respetado cuerpo de inspectores) apenas tiene accidentes aéreos (Eurocontrol 2010).

Como sabe porque se lo dijimos en la única entrevista que hemos mantenido con usted, nosotros ya acudimos a esos países en busca de ayuda porque no había antecedentes de Asociaciones de Víctimas de la Aviación Comercial en España y comprobamos el largo camino que han recorrido y el respeto con que trata, la industria y la administración a sus ciudadanos, ¿porqué no aplicar lo mismo o parecido aquí y evitar más sufrimiento del que estamos padeciendo?.



La AVJK5022 tiene la responsabilidad de obtener dignidad y amparo en España, no sólo para las familias ahora sino para los que en el futuro pudieran sufrir el padecimiento que tenemos nosotros desde el 20.8.2008, pero para eso es imprescindible la ayuda del Ministerio que tiene encomendadas las competencias sobre transporte aéreo, que no puede ni debe seguir en la postura de ignorar cuantos planteamientos hemos hecho en busca de soluciones que equilibren la desigual lucha en la que como ciudadanos estamos inmersos para lograr justicia y verdad.

Sr. Secretario de Estado, somos conscientes de las dificultades que entraña ser los primeros porque la consecuencia directa es la consideración de "un grano más" en el sistema, el mismo que achaca nuestra catástrofe aérea a las estadísticas para no entrar a fondo en el drama humano que desencadena, que la cultura imperante es el olvido y la de "echarle la culpa al muerto", pero lo cierto y verdad, es que nuestra tragedia se pudo haber evitado si no se hubieran rebasado los límites mínimos de la seguridad aérea.

**Según datos oficiales publicados por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), en el periodo 2000-2010 se produjeron en nuestro país un total de 661 sucesos entre accidentes e incidentes graves (que se hayan investigado), con más de 300 víctimas mortales y más de 500 heridos entre graves y leves.**

¿Cuántos muertos son necesarios para que nos escuchen y nos traten con la misma dignidad que cualquier otro ciudadano de los países mencionados, además de borrar la discriminación que supone no ser considerados como cualquier otra víctima en España por el Ministerio que tiene las competencias para hacerlo?

En espera una vez más de respuesta. Atentamente,

- M. PILAR VERA PALMES- Presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022

## CARTA DEL SECRETARIO DE TRANSPORTE 27/JULIO/2011



MINISTERIO  
DE FOMENTO

El Secretario de Estado  
de Transportes

Madrid, 27 de julio de 2011

Sra. Dña. PILAR VERA PALMES  
Presidenta de la  
Asociación de Afectados del Vuelo JK5022  
C/ Hernán Pérez de Grado, 8  
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA 35001

Querida Pilar:

Contesto a su carta de 29 de junio y en primer lugar, agradezco una vez más la iniciativa y el compromiso de la Asociación que representa por su labor para evitar que accidentes como el acontecido el 20 de agosto de 2008 se vuelvan a repetir.

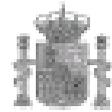
En su carta, se refiere a la convocatoria que realicé el pasado 15 de junio a los principales agentes del sector para participar en una Mesa de calidad del transporte aéreo, en la que se pretende identificar los puntos de mejora y proponer actuaciones que permitan reforzar la calidad del servicio en el sector.

En concreto, se pretende que la Mesa concluya en los próximos meses un Acuerdo para la calidad del transporte aéreo, que aborde objetivos concretos de mejora en ámbitos como:

- la puntualidad,
- incidencias de denegación de embarque y cancelación de vuelos,
- implantación de un servicio de información de incidencias a los pasajeros en el transporte aéreo,
- mejoras en los procedimientos de control de seguridad,
- procedimientos de facturación, y procedimientos de gestión de equipajes,
- o servicios accesibles para personas con movilidad reducida.

Al anuncio de la creación de dicha mesa se convocó a las asociaciones de compañías aéreas, de "handling", el gestor aeroportuario Aena y proveedores de servicios, dada la participación de todos estos agentes y su representatividad desde el punto de vista de la calidad de los servicios a los pasajeros.

Evidentemente, esta iniciativa de este Ministerio se desarrolla sin perjuicio de otras medidas para la mejora de la seguridad operacional. En este sentido, quiero recordarle que el Ministro de Fomento ha otorgado la máxima prioridad a la seguridad aérea desde que hiciera público su anuncio de aprobar, entre otros, todo un paquete normativo para la mejora de la seguridad aérea, en su comparecencia



ante la Comisión del Congreso de los Diputados el 23 de septiembre de 2009, y que ya han sido cumplidos.

Entre los objetivos cumplidos en este ámbito, quiero destacar la actualización de la ley 21/2003 mediante Ley 1/2011, con la finalidad de reforzar el enfoque preventivo de la seguridad aérea, regulando los principios del Programa de Seguridad Operacional del Estado y estableciendo garantías para incentivar la comunicación de sucesos y reforzar las capacidades de inspección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ampliando la capacidad de contratar personal suficiente especializado.

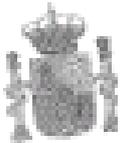
Asimismo, se ha regulado el tiempo de actividad y descanso de las tripulaciones, la certificación de seguridad en aeropuertos de competencia autonómica, la regulación de las condiciones de realización de demostraciones aéreas, la regulación de la competencia lingüística, esto es, los niveles de inglés y castellano exigibles a los profesionales del sector, la modificación de la regulación de la Comisión de investigación de accidentes y su procedimiento de investigación técnica con el fin de cambiar su composición para darle un mayor carácter técnico y una estructura más ágil, sujetarla a control parlamentario en el nombramiento de sus miembros, mejorar el seguimiento del cumplimiento de sus recomendaciones y reforzar el carácter reservado de los datos e información en el curso de una investigación técnica.

Igualmente, dada la coincidencia en el tiempo con la Presidencia Española, el Gobierno español priorizó la aprobación del Reglamento Europeo 996/2010 sobre investigación de accidentes.

Otra iniciativa de relevancia internacional que se debe mencionar, es que España, como fruto de los trabajos y propuestas realizadas en la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional y en la última Asamblea de la OACI, es uno de los pocos Estados que conforma el grupo creado por la OACI para elaborar material guía a escala mundial para la protección de las fuentes de información sobre seguridad operacional. Es decir, que nos encontramos en la vanguardia de este asunto de capital relevancia para la mejora de la seguridad operacional de la aviación en los años venideros.

Muchas de estas iniciativas son conocidas por su Asociación, y este Ministerio ha velado por hacerles coparticipes en muchas de ellas, y en algunas otras ha fomentado directamente su participación, como la que usted cita en su carta relativa a nuestro apoyo para que su asociación participara en la reciente Conferencia Internacional de la NTSB sobre asistencia a las víctimas celebrada en Estados Unidos.

En un ámbito de especial interés para su Asociación, deseo trasladarle que el Ministerio del Interior ha iniciado los contactos para la definición de un Plan de emergencia a escala nacional para los accidentes aéreos, que también comprenda un plan de asistencia a las víctimas y a sus familiares. Para el desarrollo de este Plan,



desde el Ministerio de Fomento se ha previsto un equipo de trabajo conformado por la DGAC, CIAIAC, y AESA, que trabajará conjuntamente con el Ministerio de Interior, en la definición de las directrices de este Plan. En la elaboración del mismo, se están evaluando, entre otros documentos, y el informe elaborado por su Asociación, titulado Plan Nacional de Actuación ante grandes catástrofes, y en el momento oportuno, se espera contar con su indispensable colaboración.

Las anteriores iniciativas confirman, sin ningún género de duda, el compromiso de este Ministerio con la mejora de la seguridad de este medio de transporte.

Quiero concluir que este Ministerio no sólo no ignora los planteamientos de su Asociación, sino que cuenta con su importante criterio en los ámbitos de consulta en los que éste sea oportuno.

Agradezco nuevamente su escrito de fecha 29 de junio, y le reitero mi total disponibilidad en escuchar las propuestas de su Asociación y en seguir trabajando con tesón por mejorar la seguridad del transporte aéreo.

Atentamente,

Isaias Táboas Suárez

## INFORME DE LA ASISTENCIA A VÍCTIMAS Y FAMILIARES DESPUÉS DEL ACCIDENTE DEL VUELO JK-5022

La aviación tiene un marcado carácter internacional, las propuestas de mejora para cualquier ámbito de la navegación aérea concierne a todos los países, debido a ésto nació la Organización de Aviación Civil Internacional, a la que se adhieren los estados interesados, España pertenece a ella. Los objetivos y actividades de la OACI, son muy amplios y variados, resumiendo podemos establecer que es el referente del que parten muchas normativas internacionales que regularizan la aviación.



La presidenta, Pilar Vera Palmés, pertenece a un grupo de trabajo creado en la OACI, cuyo fin es hacer una revisión a la Circular 285 titulada “Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus Familias”. Se trata de una guía de actuación en caso de accidente aéreo para con las víctimas y sus familiares. Con la finalidad de hacer aportaciones eficientes la Asociación envió a finales de Junio un test, via email, para que los socios de número lo cumplimentasen y poder enviar un informe a la OACI, explicando el trato recibido por parte del estado, la compañía aérea y medios de comunicación los días posteriores a la catástrofe de Barajas. A continuación ofrecemos un pequeño resumen del informe que enviaremos a la OACI.

Los familiares de las víctimas del accidente del vuelo JK-5022 destacan como poco humanitario y desconcertante el trato recibido el día 20 y 21 de Agosto, tanto en Barajas, las Palmas de Gran Canaria como en el IFEMA. Pudiendo resumir este sentir en los siguientes puntos:

- Teléfonos de información saturados. Descoordinación entre AENA, la compañía aérea, autoridades del orden y diferentes empleados del aeropuerto. Los familiares no fueron informados correctamente de los pasos a seguir para saber si sus familias estaba involucradas en el accidentes, y de ser así, qué se debía hacer a continuación.
- Las instalaciones del IFEMA resultaron un caos, destacando la descoordinación entre las autoridades y la falta de infraestructuras que dieran intimidad y comodidad.
- La identificación, custodia y devolución de los efectos personales de las víctimas fue un proceso inexacto e improvisado, no se procedió a la realización de un inventario y catálogo fotográfico de los objetos.
- La ayuda psicológica prestada ha sido desigual, dependiendo de la comunidad autónoma de los familiares y víctimas, pero en todos los casos ha resultado corta en el tiempo.
- La privacidad de las familias y víctimas fue violada desde el primer momento en los hoteles y hospitales tanto por medios de comunicación como por bufetes de abogados.

## CONFERENCIA INTERNACIONAL DE ASISTENCIA A LAS FAMILIAS NTSB 28 Y 29/ MARZO/2011 WASHINGTON

La Presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, acompañada de dos asociados, acudió los días señalados a Washington para asistir a la Conferencia Internacional de Asistencia a las Familias, organizada por **NTSB** en el Centro de Conferencias de dicho Organismo.

En la Agenda de Trabajo se incluyó la conmemoración del Décimo Aniversario de la **Circular 285 de OACI “Orientación sobre Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus familiares”**. En la Conferencia de Alto Nivel de OACI que se celebró en Abril de 2010, (a la que también asistió la **AVJK5022**) un grupo de voluntarios liderados por un Experto de la NTSB, que es la única Organización de Investigación de Accidentes que tiene incluido éste tipo de tareas en su plan de acción, se constituyó un Grupo de Trabajo a distancia que está elaborando una Propuesta de Texto, que someterá a la aprobación de la OACI para su tramitación, a lo largo de éste año.

**La Presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, Pilar Vera Palmés, ha sido incluida en dicho Grupo de Trabajo** (donde están presentes: OACI, NTSB, ACFVA, Argentina, BEA Francesa, Brasil, Alemania, Sudáfrica y ahora España) desde donde tratará de impulsar las mejoras que conduzcan a evitar que otras personas padezcan, además de lo que supone una catástrofe aérea, el calvario que se añade al minuto siguiente de producida ésta y que persiste mientras duran las investigaciones judiciales y oficiales, al no existir en España una reglamentación que ofrezca asistencia a las familias y víctimas.

Por otra parte, propusimos ante los más de 300 asistentes, la **CREACION A NIVEL MUNDIAL DE UN ORGANISMO INTERNACIONAL DE ASISTENCIA A LAS FAMILIAS Y VÍCTIMAS DE GRANDES CATASTROFES**, que las protegiera ante los acontecimientos que se desencadenan tras una tragedia de las características de la nuestra. A esta propuesta se unieron las Asociaciones de Brasil, la ACFVA americana y otras presentes, a lo que la NTSB no fue insensible.

**La Presidenta de la NTSB, Deborah A.P. Hersman**, entregó a la **Presidenta de la AVJK5022, Pilar Vera Palmés**, una Medalla representativa de dicho Organismo en cuyo anverso figura la leyenda: "From Tragedy, We draw knowledge to improve safety for US all": **“Desde la tragedia trabajamos el conocimiento para mejorar la seguridad de todos los EEUU”**. Éso es lo que busca la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, que nadie vuelva a pasar el sufrimiento que nos ha tocado vivir a nosotros tras la pérdida violenta de los nuestros, porque es inadmisibile que no exista en España con lo esencial y económicamente importante que es el transporte aéreo para todos los que viven del sector, una reglamentación que proteja y asista a las víctimas, que son producto de las ineficiencias del sistema.

La Memoria publicada por la AVJK5022 con motivo del 2º Aniversario, en inglés, se entregó a los representantes oficiales, medios de comunicación,

Asociaciones presentes, Emergencias Internacionales, etc., que lo agradecieron y opinaron favorablemente sobre las acciones llevadas a cabo por la AVJK5022 en tan corto espacio de tiempo.

Las conclusiones de dicha Conferencia se encuentran colgadas de la web de la NTSB para quien pueda interesar:

<http://www.nts.gov/news/events/2011/ifac/index.html>

### **- NTSB – ESTADOS UNIDOS – Marzo 2011 -**

La Junta Nacional de Seguridad en el Transporte, NSTB (por su siglas en inglés) es la Agencia Federal que depende del Congreso para investigar cada accidente aéreo civil en los Estados Unidos y accidentes significativos en los otros medios de transporte (trenes, autopistas, marítimo y tuberías/conductos) y publicar recomendaciones de seguridad destinadas a prevenir futuros accidentes, determinando la causa probable, entre otros, de todos los accidentes de aviación civil de Estados Unidos y algunos accidentes de aeronaves de uso público;

La NTSB es responsable de mantener la base de datos de accidentes de aviación civil del Gobierno y también realiza estudios especiales sobre asuntos de importancia nacional en la seguridad del transporte y provee Investigadores para servir como Representantes Acreditados de Estados Unidos según lo especificado en los Tratados Internacionales de accidentes aéreos ocurridos en otros países en los que se vean involucrados aviones registrados en Estados Unidos o aviones o componentes importantes de la manufactura de Estados Unidos.

NTSB abrió sus puertas el 1 de abril de 1967, aunque independiente, contaba con el apoyo administrativo y financiero del Departamento de Transporte (DOT), pero en 1975, rompieron todos los vínculos organizativos con el Departamento de Transporte. Desde sus comienzos en 1967, la NTSB ha investigado más de 124.000 Accidentes de aviación, convirtiéndose en una de las Agencias principales de investigación de Accidentes en el mundo. Disponibles 24 horas al día, 365 días al año, los investigadores del NTSB viajan por todo el país y a cada rincón del mundo para conocer accidentes significativos y crear registros de los hechos y recomendaciones de seguridad.

NTSB ha emitido más de 12.000 recomendaciones a todos los medios de transporte y desde 1990, ha hecho una lista de mejoras de seguridad por lo que su reputación de imparcialidad y rigor le han permitido conseguir tal éxito en la creación de mejoras en la seguridad del transporte que más de un 82 por ciento de sus recomendaciones han sido adoptadas por aquellas personas o entidades en situación de efectuar cambios, por lo que muchas de las funciones y características de seguridad incorporadas actualmente en aviones, automóviles, trenes, conductos y buques marítimos tienen sus orígenes en recomendaciones del NTSB surgidas a raíz de las investigaciones que ha hecho.

Asociaciones presentes, Emergencias Internacionales, etc., que lo agradecieron y opinaron favorablemente sobre las acciones llevadas a cabo por la AVJK5022 en tan corto espacio de tiempo.

Las conclusiones de dicha Conferencia se encuentran colgadas de la web de la NTSB para quien pueda interesar:

<http://www.nts.gov/news/events/2011/ifac/index.html>

### **- NTSB – ESTADOS UNIDOS – Marzo 2011 -**

La Junta Nacional de Seguridad en el Transporte, NSTB (por su siglas en inglés) es la Agencia Federal que depende del Congreso para investigar cada accidente aéreo civil en los Estados Unidos y accidentes significativos en los otros medios de transporte (trenes, autopistas, marítimo y tuberías/conductos) y publicar recomendaciones de seguridad destinadas a prevenir futuros accidentes, determinando la causa probable, entre otros, de todos los accidentes de aviación civil de Estados Unidos y algunos accidentes de aeronaves de uso público;

La NTSB es responsable de mantener la base de datos de accidentes de aviación civil del Gobierno y también realiza estudios especiales sobre asuntos de importancia nacional en la seguridad del transporte y provee Investigadores para servir como Representantes Acreditados de Estados Unidos según lo especificado en los Tratados Internacionales de accidentes aéreos ocurridos en otros países en los que se vean involucrados aviones registrados en Estados Unidos o aviones o componentes importantes de la manufactura de Estados Unidos.

NTSB abrió sus puertas el 1 de abril de 1967, aunque independiente, contaba con el apoyo administrativo y financiero del Departamento de Transporte (DOT), pero en 1975, rompieron todos los vínculos organizativos con el Departamento de Transporte. Desde sus comienzos en 1967, la NTSB ha investigado más de 124.000 Accidentes de aviación, convirtiéndose en una de las Agencias principales de investigación de Accidentes en el mundo. Disponibles 24 horas al día, 365 días al año, los investigadores del NTSB viajan por todo el país y a cada rincón del mundo para conocer accidentes significativos y crear registros de los hechos y recomendaciones de seguridad.

NTSB ha emitido más de 12.000 recomendaciones a todos los medios de transporte y desde 1990, ha hecho una lista de mejoras de seguridad por lo que su reputación de imparcialidad y rigor le han permitido conseguir tal éxito en la creación de mejoras en la seguridad del transporte que más de un 82 por ciento de sus recomendaciones han sido adoptadas por aquellas personas o entidades en situación de efectuar cambios, por lo que muchas de las funciones y características de seguridad incorporadas actualmente en aviones, automóviles, trenes, conductos y buques marítimos tienen sus orígenes en recomendaciones del NTSB surgidas a raíz de las investigaciones que ha hecho.