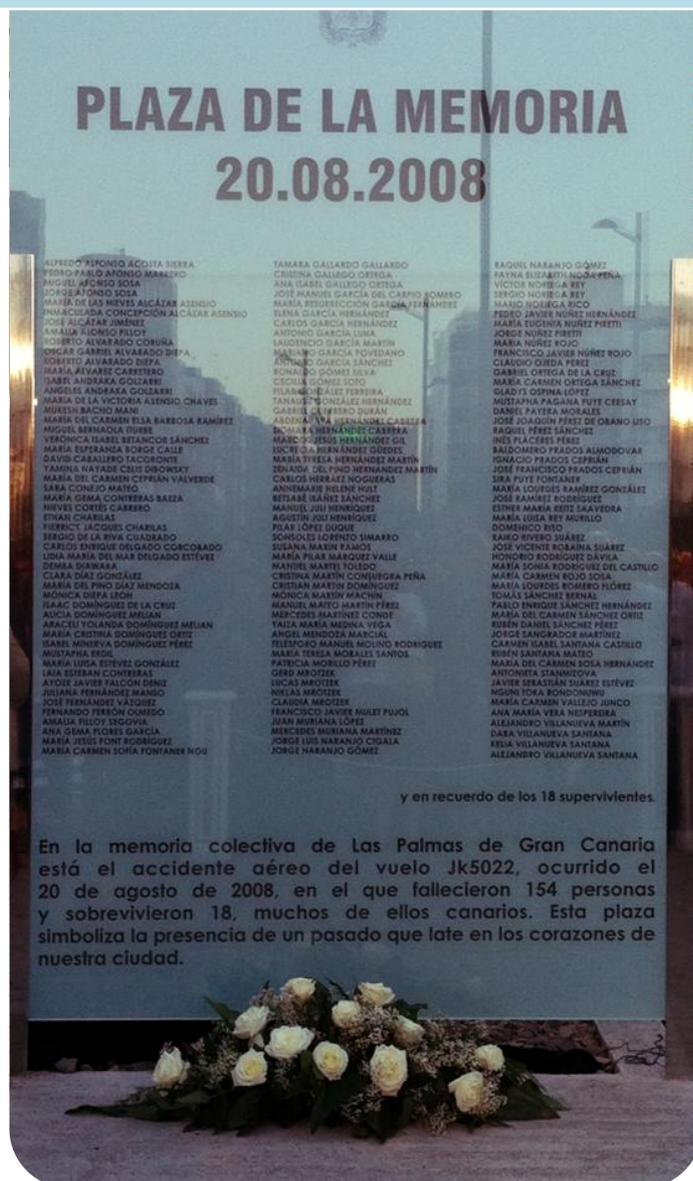


2012

Memoria informativa de actividades



Asociación de
Afectados del
Vuelo Jk5022

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| 1. Introducción..... | 2 |
| 2. Órganos de gobierno..... | 4 |
| 3. Cumplimiento de los objetivos contenidos en sus Estatutos. | 5 |
| 4. Solicitud de Declaración de Utilidad Pública para la AVJK5022..... | 6 |
| 5. Actividades que comprende esta memoria. | 7 |
| 5.1. Congreso de los Diputados: Comisión de Fomento. | 7 |
| 5.2. Reunión con la Vicepresidenta del Congreso De Los Diputados. Excm. Sra. Doña Celia Villalobos | 8 |
| 5.3. Reunión con el Ministro de Justicia: Excmo. Sr. D. Alberto Ruiz Gallardón..... | 8 |
| 5.4. Reunión con la Ministra de Fomento: Excm. Sra. Doña Ana Pastor Julián, Acompañada por el Secretario Estado de Infraestructuras, Excmo. Sr. D. Rafael Català Polo Y La Iltma. Sra. Doña Carmen Libreros Pintado, Secretaria General de Transportes. | 9 |
| 5.5. Reunión con el Fiscal General del Estado: Excmo. Sr. D. Eduardo Torres Dulce..... | 10 |
| 5.6. Reunión con el Fiscal asignado al Juzgado N° 11 de Madrid, D. Lorenzo Bernal:..... | 10 |
| 5.7. Reunión con la Fiscalía de Víctimas y 2 Vocales Territoriales del CGPJ..... | 11 |
| 5.8. Reunión con el Director General de Aviación Civil: Iltmo. Sr. D. Angel Luis Arias Serrano. | 11 |
| 5.9. Visitas a las 3 Asociaciones De Compañías Aereas en España: | 13 |
| 5.10. Reunión con la Secretaria General de Transportes: Iltma. Sra. Dña. Carmen Libreros Pintado. | 13 |
| 5.11. Reunión con la Diputada en el Congreso de los Diputados de Coalicion Canaria: Doña Ana Oramas: | 14 |
| 6. Revisión del Informe Oficial a 32 / 2008. | 15 |
| 6.1. Solicitud de Revisión del Informe Oficial a la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo | 16 |
| 6.2. Recogida de Firmas. | 16 |
| 6.3. Entrega de la Documentación de Petición y de las 53.726 Firmas en el Parlamento Europeo en Bruselas. | 17 |
| 6.4. Informe Independiente auspiciado por el "COPAC":..... | 18 |
| 7. Hechos más relevantes del periodo que se analiza..... | 19 |
| 7.1. Juzgado N° 11..... | 19 |
| 7.2. II Mesa Redonda sobre Seguridad Aérea. | 21 |
| 7.3. Inauguración de La Plaza De La Memoria 20.08.2008..... | 21 |
| 7.4. Partido Baloncesto-Homenaje a Dª Marisa Rey Murillo..... | 22 |
| 7.5. Cierre de la Compañía Aérea Spanair. | 22 |
| 7.6. Entrega a la AVJK5022 del Premio Safety&Security, del SEPLA..... | 23 |
| 8. Conclusiones..... | 24 |
| 9. Glosario de abreviaturas y enlaces web..... | 27 |

ANEXO I. NOTAS DE PRENSA OFICIALES DE LA AVJK5022

| | |
|---|-----------|
| <i>Perito Francés, de 17/5/2011</i> | <i>2</i> |
| <i>Informe Final CIAIAC de 1 de Agosto de 2011, tras su publicación el 29/7/2011</i> | <i>3</i> |
| <i>Testificales Juzgado N° 11, de 16.10. 2011.....</i> | <i>4</i> |
| <i>Cierre Instrucción Juzgado nº 11. 13/12/2011</i> | <i>5</i> |
| <i>Cierre de Spanair, de 1/2/2012</i> | <i>7</i> |
| <i>Visita al Ministro de Justicia 21/2/2012</i> | <i>8</i> |
| <i>Visita a la Ministra de Fomento. 28/2/2012.....</i> | <i>9</i> |
| <i>Recogida Firmas apoyo Petición Revisión Informe Final CIAIAC ante el Parlamento Europeo, de 16/5/2012.....</i> | <i>10</i> |

ANEXO II. DOCUMENTOS

| | |
|---|-----------|
| <i>Palabras de la Presidenta en la inauguración Plaza de la Memoria Las Palmas 30/11/2011.</i> | <i>1</i> |
| <i>Carta Presidente SEPLA concediendo Premio SAFETY&SECURITY A LA AVJK5022.</i> | <i>5</i> |
| <i>Carta de Petición y Respuesta Comisión Peticiones Parlamento Europeo.</i> | <i>6</i> |
| <i>Pregunta al Gobierno-Mª Fomento de la Diputada de Coalición Canaria.</i> | <i>9</i> |
| <i>Carta al Director General de Aviación Civil 16/7/2012.....</i> | <i>10</i> |
| <i>Dossier de prensa 30/7/2012</i> | <i>12</i> |
| <i>Nota de prensa del COPAC 1/08/2012</i> | <i>14</i> |

1. INTRODUCCIÓN

Un año después de la edición de la Memoria 2011-2012, la **Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022**, vuelve a hacer balance de lo realizado a lo largo de estos 12 meses, a través de este sencillo 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 de interés general que recogen sus Estatutos, sobre todo, el de favorecer y asegurar el cumplimiento efectivo de normas de seguridad aérea, con el fin de evitar que se vuelvan a producir TRAGEDIAS AÉREAS como ésta que causó 154 víctimas mortales y 18 heridos con lesiones físicas y emocionales de por vida.

Dentro de los hitos relevantes en el período referido, está el del 29 de Julio de 2011, cuando la COMISION OFICIAL DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION CIVIL – CIAIAC -, del Ministerio de Fomento del Gobierno de España, hace público el INFORME FINAL A32-2008, con el que da por concluidos los trabajos para conocer las causas de la Tragedia Aérea del 20 de Agosto de 2008, tras la publicación de 2 Informes previos: Interino y Preliminar y una Nota de Progreso, a lo largo de los cuales fue variando algunas de sus conclusiones iniciales y rebajando su contenido.

La AVJK5022 emitió una Nota de Prensa – se adjunta en el **Anexo I pág. 3** - en la que mostraba su indignación por un Informe que es un rotundo fracaso institucional y que no va a evitar que vuelva a producirse otra catástrofe aérea por causas similares a la nuestra que es su único y trascendental objetivo.

La quiebra de la Compañía Aérea Spanair el 27 de enero de 2012, supuso para los usuarios del avión la desaparición de una de las 3 Compañías Aéreas Regulares en España, para sus empleados y proveedores de servicios la pérdida de sus trabajo y para la AVJK5022 la manifestación pública de su solidaridad con las más de 4.000 personas, empleados directos e indirectos, que se iban al paro, pero también su convicción de que era mejor un cierre controlado a que éste viniera como consecuencia de otra catástrofe aérea.

De excepcional relevancia fue el inesperado cierre de la instrucción el día 12 de Diciembre de 2011 por el titular del Juzgado N° 11 de Madrid, que sorprendió extraordinariamente a todos, a una semana escasa del cambio de Gobierno de España y ante la amenaza de la retirada de los refuerzos con que se dotó a ese juzgado para que pudiera hacer frente a las investigaciones, toda vez que desde la AVJK5022 se entiende que no se han agotado todas las vías de investigación abiertas y planteadas en sede judicial, como por ejemplo, las responsabilidades del fabricante del avión y de la aviación civil española.

La Asociación no obstante, recurrió ante el órgano superior judicial a través de su Acusación Popular, tanto el cierre de la instrucción como el levantamiento de las imputaciones que se realizaron en el mismo, así como la no admisión de otras 3 imputaciones a raíz de los Informes Periciales que se presentaron.

Igualmente la AVJK5022, inasequible al desaliento, ha emprendido un difícil camino ante el Parlamento Europeo para que se revise el Informe Final de la CIAIAC, ante la negativa de este órgano a hacerlo, a pesar de las peticiones que se le han formulado reiteradamente.

Por otra parte, la AVJK5022 está – al cierre de esta memoria – en la elaboración y ejecución de un Documental que recoja el trabajo que ha venido realizando en todos los frentes en los que ha desarrollado sus actividades, con intervención de todos los colectivos de profesionales del sector aéreo, de las familias afectadas que han querido intervenir, salvo de la Administración Española que ha emitido su opinión en ese Informe Oficial de la CIAIAC A-32/2008.

Todas cuantas acciones o iniciativas que desarrolla la AVJK5022 están encaminadas a lograr el cumplimiento de sus objetivos, este documental reflejará parte del inmenso trabajo que ha costado seguir, casi 4 años después, unidos y haciendo frente a todas las consecuencias que acontecen tras una catástrofe aérea de la magnitud de la nuestra que ha costado tantas vidas humanas.

Como en ediciones anteriores, animamos a las familias y afectados a no cejar en el empeño de lograr justicia y verdad por todos y cada uno de los Pasajeros del Vuelo JK5022, a no ceder hasta encontrar la paz en la justicia que permita seguir viviendo con el recuerdo a todas las personas que fallecieron en la Pista 36-L del Aeropuerto de Barajas.

Esta tragedia quedará en la historia como la más grave de los últimos 25 años en España, pero también lo será el homenaje eterno que el trabajo de la AVJK5022 ha hecho y hará porque ni quede impune tanta muerte y sufrimiento ni se olvide y permanezca para siempre en la memoria colectiva de nuestra sociedad, a través de los logros que se obtengan con los cambios de normativa en la seguridad aérea, de reconocimiento de las víctimas y afectados y de protección y amparo si se produjera otra tragedia.

A todos los que lean este ejemplar, agradecerles su apoyo y su colaboración en corregir los errores que desencadenaron la catástrofe aérea del 20 de Agosto de 2008 en la que fallecieron 154 personas y produjo lesiones en otras 18 que lograron sobrevivir.

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AVJK5022

EN ALGUN LUGAR... SIEMPRE EN NUESTROS CORAZONES

2. ÓRGANOS DE GOBIERNO

Tras la celebración de las Elecciones Generales el pasado 18 de Mayo de 2012 mediante una Asamblea General Extraordinaria de Socios, resultaron reelegidos los siguientes miembros de la Junta Directiva para el próximo año:

Presidenta:M^a. Pilar Vera Palmés**Vicepresidenta:**

Margarita Henríquez Espinosa

Secretaria:

Ligia Palomino Riveros

Tesorero:

Máximo Díaz Delgado

Vocales:

Jose Pablo Flores García
M^a de los Ángeles Piretti León
Luis Rey Nieto
Rafael Vidal Rodríguez
Leticia Betancor Sánchez
Yazmina Cabrera Suárez

La Junta Directiva se compone actualmente de 10 miembros, pues en esta misma Asamblea se sometió a votación la modificación de los Estatutos en varios de sus artículos con el fin de adaptarlos a la realidad de la Asociación pasados 4 años desde su constitución, aconsejando reducir el número de sus miembros ante la falta de voluntarios para asumir los cargos en la misma o implicarse en el trabajo que supone su gestión.

Es por eso que los Grupos de Trabajo que existieron en un principio, han ido desapareciendo con lo que la descomunal carga de trabajo que supone que la Asociación continúe desarrollando su labor en cumplimiento de los objetivos para los que nació, descansa en parte de su Junta Directiva que ha tenido que recurrir a la contratación de una Asesoría Fiscal que lleva la contabilidad, pago de impuestos y asesoramiento en general de las actividades que le son propias, así como a la contratación de una administrativa para la sede de Madrid, desde donde se desarrolla la mayor parte de su trabajo, con asistencia a los 4 cargos de la Junta: Presidenta, Vicepresidenta, Secretaria y Tesorero, que asumen las funciones específicas de cada uno, con la colaboración de algunos de los Vocales que pueden dedicar parte de su tiempo a las tareas que le son encomendadas.

3. CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS CONTENIDOS EN SUS ESTATUTOS.

La AVJK5022 continúa en su afán por cumplir los objetivos que la guían y que giran sobre dos ejes principales:

3.1.- Ámbito Judicial: A través de la Acusación Popular en el Juzgado N° 11 con el fin de lograr:

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

3.2.- Ámbito Social y Jurídico, en el que se persiguen dos objetivos fundamentales:

- **Contribuir a mejorar la seguridad aérea:** Desde la convicción profunda de que la Tragedia del Vuelo JK5022 se hubiera podido evitar si se hubieran cumplido mínimamente las normas de seguridad aérea vigentes, la Asociación tiene la firme aspiración de:
 - Impulsar que se promulguen leyes para que favorezcan y aseguren que las compañías aéreas cumplen las necesarias normas de seguridad, incluyendo la tipificación de infracciones y sanciones aplicables en caso de incumplimiento.
 - 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.
 - Mejora de la seguridad aérea, con la legítima ambición de universalizar los criterios en esta materia, con especial énfasis en que las Recomendaciones derivadas de los Informes de las Comisiones Oficiales 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.
 - Decretar por los órganos competentes la regulación y aplicación de medidas técnicas adecuadas, especialmente las referentes al diseño de los aviones y sus sistemas de seguridad y de mantenimiento.
- **Asistencia a las víctimas supervivientes y a los familiares** de los fallecidos en cuanto a soporte psicológico, médico, material y jurídico.
- **Regulación de normativa específica para víctimas de accidentes aéreos:** Por la que se respeten los 45 días como en USA para que no puedan acercarse a las familias afectadas, PROFESIONALES de ningún País para ofrecer sus servicios jurídicos.

4. SOLICITUD DE DECLARACIÓN DE UTILIDAD PÚBLICA PARA LA AVJK5022

En el mes de Febrero de 2012 la AVJK5022 procedió a realizar ante el Ministerio del Interior, los trámites para obtener el reconocimiento como Asociación de UTILIDAD PÚBLICA, siendo uno de los requisitos fundamentales para obtenerlo cumplir un objetivo social que sea considerado de **interés general** y de utilidad pública para la sociedad, por lo que, la responsabilidad que ha asumido la AVJK5022 - contribuyendo con su trabajo a que volar sea más seguro para todos los usuarios del transporte aéreo e instando a las Administraciones para que respalden con sus actuaciones normativas ese objetivo último - entra de lleno en un fin de **interés general** y de utilidad social y/o pública, por lo que no es aventurado pensar que se cubren ampliamente los requisitos exigidos.

Esta Asociación es pionera y la primera de afectados/víctimas de la aviación comercial en España, que ha emprendido el camino para mejorar la seguridad aérea, así como para solicitar a la Administración -a través del Ministerio de Fomento, encargado de las competencias del transporte aéreo-, el reconocimiento para víctimas, afectados y supervivientes, de las consecuencias que se derivan de un accidente aéreo; todo ello habida cuenta que es absolutamente insuficiente que la Compañía se limite sólo a entregar un anticipo a cargo de la indemnización que finalmente y tras el proceso judicial se establezca, y se olvide por completo de los problemas a los que se enfrentan tanto supervivientes como afectados, por no hablar del desamparo frente a otros colectivos profesionales que sólo la ven como una fuente para obtener ingresos, dejando a un lado el dolor y sufrimiento de las víctimas.

Una vez que sea declarada la utilidad pública de esta iniciativa única, la AVJK5022 habrá dado otro paso crucial para sentar las bases de lo que se espera de una Asociación de Afectados por una tragedia aérea, de la que no había antecedentes en España. De este modo, cualquier iniciativa que se logre aclarará el camino para los que puedan sufrir en el futuro otra catástrofe aérea en nuestro País.

5. ACTIVIDADES QUE COMPRENDE ESTA MEMORIA.

La AVJK5022 ha trabajado incansablemente para que todos los agentes políticos y sociales implicados en la consecución de las metas de la Asociación conozcan la actividad de la misma y sus objetivos, por lo que los últimos meses del año 2011 y los primeros del año 2012, han supuesto una época especialmente dura debido a las elecciones generales y al cambio producido en el Gobierno de España, con las Visitas y Reuniones más destacadas que se relacionan a continuación.

5.1. CONGRESO DE LOS DIPUTADOS: COMISIÓN DE FOMENTO.

Antes de la disolución de las Cortes con motivo de las elecciones, el 14 de Septiembre de 2011 una representación de la AVJK5022 compuesta por su Presidenta, Pilar Vera, Secretaria, Ligia Palomino y los Vocales: Rafael Vidal, José Pablo Flores, Luis Rey Nieto y Loreto González Cabanas, se entrevistaron con los miembros de la Mesa y Junta de Portavoces de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados.

Previamente en el mes de Julio se había producido una Visita al Presidente del Congreso de los Diputados, D. José Bono, que nos facilitó a través del Director de su Gabinete que se formalizara ese encuentro con los miembros de la Comisión de Fomento.

El objeto fundamental de esa comparecencia con los componentes de dicha Comisión, los mismos que estaban cuando se produjo, fue que conocieran la cara de la tragedia de cerca, que entendieran sus motivaciones para casi 3 años después de ocurrida, siguieran luchando por obtener verdad y justicia. Pero también de que fueran testigos y conocedores de primera mano del trabajo que la AVJK5022 ha venido realizando en busca de las causas que la originaron, muy distintas de las que indica el Informe Oficial de la Comisión de Investigación de el Ministerio de Fomento.

La AVJK5022 insistió durante ese encuentro que todas esas investigaciones – algunas de ellas demostradas en sede judicial - serían la contribución generosa que hacíamos a la sociedad en defensa y mejora de la Seguridad Aérea en España.

Es por eso, que la solicitud que realizamos de que se creara una **SUBCOMISION DE SEGURIDAD AEREA** dentro de la propia Comisión de Fomento en el Congreso de los Diputados, venía avalada por ese trabajo profundo, serio, responsable y profesional. Desde la firme convicción de que la cadena de fallos que ocasionó nuestra tragedia del 20.8.2008, se origina precisamente en los altos estamentos de la Administración (según el experto James Reason) que no cuentan con un órgano ajeno al propio Departamento Ministerial encargado de la gestión del transporte aéreo, que vigile el cumplimiento de la normativa existente tanto a nivel nacional, como europeo y mundial, para que la seguridad aérea sea efectiva y eficaz.

Las respuestas que se obtuvieron de manera generalizada por los diputados asistentes de los partidos políticos presentes (PNV, CC, CIU, PSOE, PP, y Grupo Mixto) fue un compromiso por la mejora de la seguridad aérea en España y disculpas por la falta de implicación en nuestra tragedia, así como por el intenso trabajo que se había desarrollado por la Asociación y que correspondía hacer a la Administración Española.

A destacar los comentarios del Diputado Portavoz del PP en dicha Comisión, D. Andrés Ayala, sobre el Informe de la CIAIAC con el que está en desacuerdo, recordando además que pidió en el año 2005 y 2007 la creación de una Comisión de Seguridad Aérea, pero que no tuvo los suficientes apoyos parlamentarios.

5.2. REUNIÓN CON LA VICEPRESIDENTA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS. EXCMA. SRA. DOÑA CELIA VILLALOBOS

El 18 de Enero de 2012, la Presidenta, Pilar Vera acompañada por el vocal, Luis Rey, mantuvieron una reunión surgida a raíz del encuentro que tuvieron ambas en un programa de TV, donde se le expuso la situación de la AVJK5022 tras el cierre el 12 de Diciembre de 2011 de la instrucción por el Titular del Juzgado N° 11 de Madrid que investiga las causas de la Tragedia Aérea del 20.8.2008, y del trabajo realizado por la Asociación desde Octubre del año 2009.

Asimismo se le hizo un amplio resumen de la problemática que encierra gestionar una Asociación de Afectados de Accidentes Aéreos que no tiene antecedentes en la historia reciente de nuestro País, que es única y singular, por cuanto que asume el compromiso irrenunciable de que NUNCA MAS vuelva a ocurrir una tragedia porque no se cumplan estrictamente las normativas de seguridad aérea.

Por último, se le pidió expresamente que apoyara desde su puesto clave de Vicepresidenta, la creación de una **Subcomisión de Seguridad Aérea** en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados que vele porque impere una cultura preventiva y no reactiva en la seguridad operacional de la aviación civil en España.

El conocimiento que tiene la Asociación, tanto a nivel teórico como práctico, de la seguridad operacional en España, fruto de las investigaciones que ha realizado para conocer las causas de la tragedia aérea más grave de los últimos 25 años en nuestro País, le permiten afirmar que es necesario un cambio profundo en la cultura reactiva imperante: se reacciona cuando suceden los accidentes y no se intenta, a pesar de lo ocurrido, implantar una cultura preventiva de seguridad aérea basada en Inspecciones de Vuelo eficaces y contundentes, en línea con la de otros países europeos y del mundo, donde se han instaurado sistemas que extraen “conocimientos de las tragedias para la seguridad de todos”, evitando que se incurran en las mismas o similares causas que provocan las catástrofes aéreas.

5.3. REUNIÓN CON EL MINISTRO DE JUSTICIA: EXCMO. SR. D. ALBERTO RUIZ GALLARDÓN

El 21 de Febrero de 2012 El Ministro de Justicia, recibió a la Presidenta, Pilar Vera que estuvo acompañada por la superviviente, madre y médico, Loreto González Cabanas, en el transcurso de la cual, se le transmitió el profundo descontento por el cierre, en nuestra opinión, precipitado de la fase de



Reunión entre A.R.Gallardón y la AVJK5022.

Instrucción en el Juzgado nº 11 de Madrid así como de la eliminación de los refuerzos que éste tenía.

Se le trasladó la aspiración de la AVJK5022 de que se penalice a los profesionales que se acerquen a víctimas y familiares para captarlos como clientes, hasta que no pasen 45 días como ocurre en Estados Unidos, de producida la catástrofe.

Igualmente y dentro del Estatuto de las Víctimas que está confeccionando el Ministerio, se considere en uno de sus apartados a las personas afectadas por los accidentes aéreos.

Ver **Anexo I, pág. 8**: Nota de Prensa del 21.3.2012.

5.4. REUNIÓN CON LA MINISTRA DE FOMENTO: EXCMA. SRA. DOÑA ANA PASTOR JULIÁN, ACOMPAÑADA POR EL SECRETARIO ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, EXCMO. SR. D. RAFAEL CATALÀ POLO Y LA ILTMA. SRA. DOÑA CARMEN LIBREROS PINTADO, SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES.



Reunión entre el Ministerio de Fomento y la AVJK5022.

El 28 de Febrero de 2012 la AVJK5022 representada por la Presidenta, Pilar Vera, y por los Vocales, José Pablo Flores, Rafael Vidal y Henar Guerrero, expusieron a la Ministra y a sus acompañantes, Altos Cargos del Ministerio de Fomento, la relación de asuntos que están pendientes de dar respuesta por parte del Ministerio de Fomento, encargado de la gestión e inspección del transporte aéreo en nuestro País.

De entre todos los asuntos planteados, el de mayor preocupación es el del Informe Oficial Final emitido por la CIAIAC, la AVJK5022 no lo avala y lo rechaza por no esclarecer las causas de lo ocurrido el 20.8.2008 con el Vuelo JK5022 y evitar con ello que vuelvan a reproducirse. Durante cerca de 2 horas, se le entregó la documentación que avalan nuestras peticiones, y en especial la relativa a la disconformidad de la AVJK5022 con el citado Informe Oficial Final.

Se le expuso la conveniencia de que España forme parte del Grupo de Países que revisarán la Circular 285 de OACI (se explica más pormenorizadamente en el punto 5.8 de esta Memoria), además de la necesidad de que ese Ministerio tenga en sus presupuestos subvenciones para víctimas y afectados de accidentes aéreos – se le entregó un Informe que fundamenta esta petición -, así como todos los aspectos que preocupan a la AVJK5022 sobre la seguridad aérea en España, entre los que se incluye las denuncias anónimas que recibe de incumplimiento flagrante por los operadores aéreos de las elementales normas de seguridad operacional.

Igualmente se le planteó los problemas que se derivan para los supervivientes a nivel de atención médica y a las familias a nivel psicológico, así como la cadena de consecuencias que se desprenden de un accidente aéreo a los que ni la Compañía ni la Administración han dado respuesta ni tampoco intención, 4 años después, de darla.

La Asociación seguirá exponiendo el fruto de sus investigaciones a los diversos responsables del Ministerio de Fomento, con la finalidad de que se vayan consiguiendo pequeños logros. Estamos muy esperanzados con ésta visita a la actual Ministra.

Ver **Anexo I, pág. 9**: Nota de Prensa del 28.02.2012.

5.5. REUNIÓN CON EL FISCAL GENERAL DEL ESTADO: EXCMO. SR. D. EDUARDO TORRES DULCE

El 29 de Febrero de 2012 la Presidenta, Pilar Vera, acompañada por Henar Guerrero, visitaron al Fiscal General del Estado, para exponerle la disconformidad de la Asociación con las no actuaciones que se han llevado a cabo por parte de la fiscalía representada en el Juzgado N° 11, nunca hemos sentido que estuviera de nuestro lado, antes al contrario, la nula actividad desarrollada y la incomunicación que ha mantenido durante los más de 3 años que han durado las investigaciones judiciales, han hecho que el desamparo haya sido absoluto en este sentido.

Nos recomendó que visitáramos al Fiscal del caso y se lo dijéramos, así como para exponerle nuestro desacuerdo con la pretensión de la Fiscalía de aplicar el Baremo de Accidentes de Tráfico a la hora de reparar económicamente el daño causado a los afectados, en un accidente aéreo al que debería darse un tratamiento específico que sentara las bases para futuras tragedias aéreas.

En todo el tiempo que se lleva instruyendo el caso en el Juzgado N° 11, no hemos conseguido, hasta ahora, que el Fiscal asignado nos reciba sólo, siempre ha sido en compañía de su inmediato superior cuando no también con el superior de éste, pero a pesar de ello, le volveremos a pedir una entrevista.

5.6. REUNIÓN CON EL FISCAL ASIGNADO AL JUZGADO N° 11 DE MADRID, D. LORENZO BERNAL:

El Jueves 15 de Marzo de 2012, la Presidenta, Pilar Vera, acompañada por Luis Rey y Henar Guerrero asistieron a un encuentro sólo con este Fiscal, que nunca antes nos recibió, para explicarle nuestro sentimiento de víctimas desamparadas con su actuación.

La inexistencia de antecedentes en el tratamiento a víctimas de accidentes aéreos en España, tanto a nivel social como administrativo y judicial, no ha empujado a las Autoridades a pesar de la insistencia de la AVJK5022 en todos los frentes inimaginables, tanto públicos como privados, nacionales, europeos e internacionales, a crear el marco adecuado en que la dignidad sea el valor que prevalezca en medio de tanto dolor. Es incomprensible para cualquier ser humano, víctima o no, que se aplique a una catástrofe aérea a la hora de reparar el daño causado, la baremación como si fuera un accidente de tráfico, hechos que nada tienen que ver entre sí.

Lo más sangrante es que se insista en la senda de la injusticia con la petición de esta baremación a pesar de los intentos que se han hecho para impedirlo con argumentos basados en la búsqueda real de que volar sea más seguro para todos y eso no es posible si “pagar indemnizaciones resulta más barato para las compañías aéreas que invertir en seguridad”, en implantar una cultura preventiva que impida con el estricto respeto a las barreras de seguridad existente que vuelva a despegar un avión que no esté en condiciones de hacerlo.

Explicó que la Fiscalía es jerárquica y que todas cuantas decisiones se han tomado en este caso han sido conjuntamente, tras la previa reunión con el Fiscal Provincial de Madrid y con el Fiscal de la Comunidad de Madrid, de las que se han levantado las correspondientes Actas y que incluso de esta reunión que manteníamos con él, también levantaría otra Acta, de lo que se deduce que no tiene autonomía, lo que explicaría en parte sus funciones en el caso.

También adelantó que es intención de la Fiscalía y que de hecho estaba haciendo ya la petición, a la espera de que le dieran los datos de las víctimas que no estaban personadas, aplicar este baremo de accidentes de tráfico aunque de modo flexible.

Una vez más, la Asociación asiste impotente a ver que ésa petición viene avalada en el Juzgado por los escritos de algunas de las Acusaciones Particulares representadas allí: mientras que unos han solicitado cifras astronómicas sin base alguna, otros han solicitado precisamente que se les aplique ese Baremo.

5.7. REUNIÓN CON LA FISCALÍA DE VÍCTIMAS Y 2 VOCALES TERRITORIALES DEL CGPJ:

Se trató de una visita de cortesía en la que se le expusieron diversos temas relacionados con los asuntos que tiene ahora mismo planteada la Asociación.

5.8. REUNIÓN CON EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL: ILTMO. SR. D. ANGEL LUIS ARIAS SERRANO.

El pasado 23 de Abril del 2012 la Presidenta, Pilar Vera, acompañada por Henar Guerrero Durán, visitaron a D. Ángel Luis Arias Serrano, Director General de Aviación Civil, a solicitud de la AVJK5022 para plantearle una cuestión de especial y gran trascendencia para las futuras víctimas de la aviación comercial en España y que encaja dentro de los objetivos que tiene encomendados en sus Estatutos.

La petición expresa fue que España participara en el TASK-FORCE que se encargaría de llevar a cabo la revisión oficial sobre el Borrador que le ha sido presentado por la NTSB, a lo que el DGAC, tras escuchar el amplio Informe de la Presidenta de la AVJK5022 sobre lo laborioso del trabajo realizado por ciudadanos particulares con gran esfuerzo y dedicación, aventuró que debía tener el respaldo del Gobierno de España y en ese sentido irían encaminadas sus gestiones, de las cuales nos daría cumplida respuesta. Efectivamente, a finales del mes de Junio, desde la DGAC nos confirmaron que España no solo participará sino que presidirá ese Grupo, noticia que culmina y premia el esfuerzo realizado por la AVJK5022.

Esta visita cubrió por completo las expectativas que habíamos depositado en ella, conseguir que se respaldara el trabajo que había realizado la AVJK5022 con la participación de España en el Task-Force de OACI, tal y como solicitamos, por lo que expresamos nuestro agradecimiento al actual titular de la DGAC por su compromiso.

Ver Carta en **Anexo II pág. 11** de esta Memoria

- La Circular 285 de OACI

La Presidenta de la AVJK5022 ha formado parte del Grupo de Trabajo internacional en el que han participado Asociaciones de Víctimas de diversos Países del Mundo, liderados por el Director General de Asistencia a las Familias de la NTSB, Norteamericana, que han trabajado muy duramente y durante más de 14 meses en la revisión y modificación de la Circular 285 de OACI que trata de la Asistencias a Familias y Afectados por Accidentes Aéreos.

Esta Circular 285 de OACI estaba vigente el 20 de Agosto de 2008 pero desconocemos porque no se aplicó por el Ministerio de Fomento, más empeñado en salvar responsabilidades que en tratar a los afectados con la dignidad que requería una catástrofe aérea de las dimensiones de las del Vuelo JK5022, de haberlo hecho se hubieran evitado daños adicionales al dolor que padecían afectados y víctimas. La asistencia que se puso en funcionamiento fue una improvisación continua donde la descoordinación entre las Autoridades de la Administración Central, Autónoma y Local, hizo que el caos fuera el denominador común en los días siguientes al 20 de Agosto. Junto a los afectados estuvieron los empleados voluntarios de Spanair que hicieron un trabajo extraordinario con las familias que tenían asignadas pero no sus directivos que se comportaron de manera “empresarial” más que humana.

La importancia de esta Circular radica en que su Revisión estaba prevista que comenzara en el año 2013 por OACI, sin embargo, gracias al trabajo realizado por estas Asociaciones, entre las que se incluye la AVJK5022, se han adelantado más de 3 años estimándose que será en el Consejo de OACI de Febrero de 2013 cuando se apruebe definitivamente su modificación por los Países – más de 190 – que pertenecen a dicho Organismo Mundial de Aviación Civil.

El hito viene marcado porque en España, a falta de regulación específica, si vuelve a ocurrir lo que nos pasó a nosotros, habrá una Guía que regirá el tratamiento a las familias afectadas, esa será la contribución que la AVJK5022 hará a la sociedad, en nombre y recuerdo de los Pasajeros del Vuelo JK5022, siendo como es, uno de sus objetivos impulsar cuantas acciones sean necesarias a favor de víctimas y afectados, la aportación con esta Circular 285 ha sido en ese sentido y de ella se beneficiarán los que en el futuro padezcan otra tragedia aérea en España.

5.9. VISITAS A LAS 3 ASOCIACIONES DE COMPAÑÍAS AEREAS EN ESPAÑA:

ALA: ASOCIACION DE LINEAS AEREAS.

ACETA: ASOCIACION DE COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE AEREO.

AECA: ASOCIACION ESPAÑOLA DE COMPAÑÍAS AEREAS.

Desde la AVJK5022 desconocíamos la existencia de estas Asociaciones que representan los intereses de las Compañías Aéreas en España de toda índole, tanto regular como low cost, helicópteros, avionetas, etc. de ahí que estas visitas se hayan producido en el año 2012.

A lo largo del mes de Abril, la Presidenta, Pilar Vera en unión de Henar Guerrero, ha mantenido diferentes encuentros con los 3 Presidentes y sus Gerentes de estas Asociaciones que aglutinan a las líneas aéreas que operan en nuestro territorio.

El motivo fundamental era dar a conocer la existencia de la AVJK5022 y la actividad que viene desarrollando desde su creación a favor de objetivos comunes como la seguridad aérea y otros, como asistencia a las víctimas y afectados, además de ofrecer su colaboración en todos aquellos extremos que crean necesarios, así como la posibilidad de facilitar billetes aéreos para los encuentros que tengan lugar fuera de España, a través de sus compañías afiliadas, una vez que se ha producido el cierre de la Compañía Aérea Spanair que venía facilitándolos.

La acogida, en principio, ha sido de sorpresa pues también desconocían que la Tragedia de Spanair hubiera dado lugar a una Asociación de Familias Afectadas y Supervivientes, pero también de colaboración en todos aquellos aspectos que sean posibles.

5.10. REUNIÓN CON LA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES: ILTMA. SRA. DÑA. CARMEN LIBREROS PINTADO.

El pasado 16 de Mayo, la AVJK5022 representada por su Presidenta, Pilar Vera, y acompañada por Luis Rey y Henar Guerrero, mantuvieron una entrevista a petición de la Asociación, en la que le expusieron nuevamente todos los asuntos que derivados de la experiencia sufrida, creemos que pueden ser útiles a la hora de regular los derechos de las víctimas, afectados y supervivientes de accidentes aéreos.

Lamentablemente casi 4 años después de la Tragedia Aérea del 20.8.2008, sigue sin existir en nuestro país una guía de actuaciones a seguir que corrijan los errores que se cometieron en el tratamiento que se les dio a los afectados por la catástrofe, donde la improvisación fue la norma a seguir. Seguimos sin entender que el Ministerio de Fomento, encargado del transporte aéreo en España, por más que hemos visitado a sus responsables, siga sin atender nuestra reivindicación de que es necesario prever el tratamiento a seguir ante una nueva tragedia e implantar una cultura preventiva de seguridad aérea por un lado y por otro de atención a las víctimas.

Todavía hoy algunos supervivientes siguen tratando de recobrar su salud con operaciones quirúrgicas difíciles de conseguir porque la aseguradora no se hace cargo de ellas hasta tanto se dilucide la vía judicial.

Confiamos en que esta primera reunión sienta las bases de una eficaz colaboración entre la nueva responsable de la Secretaría General de Transportes y la AVJK5022, que seguirá insistiendo - porque las instituciones son permanentes pero las personas que ocupan los cargos son pasajeras que el tiempo se encarga de remover - con el firme objetivo de encontrar a alguien dispuesto a escuchar la voz de afectados y víctimas para corregir las deficiencias detectadas por la AVJK5022 durante y después de la tragedia.

5.11. REUNIÓN CON LA DIPUTADA EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS DE COALICION CANARIA: DOÑA ANA ORAMAS:

A raíz de la visita que hicimos a la Comisión de Fomento en Septiembre de 2011, esta Diputada se interesó por los temas que planteamos en aquella reunión, siendo la única de todos los que asistieron que llamó para intentar impulsar algunas de las propuestas que hicimos entonces.

En esa línea de colaboración, presentó la pregunta – Ver **Anexo II, pág. 10** – al Gobierno pidiendo respuesta por escrito, sobre una cuestión de especial sensibilidad para la Asociación: la formación de los profesionales que verifican las averías en los aviones, que todavía no ha sido contestada.

También le informamos sobre la Campaña de Recogida de Firmas que estábamos iniciando para pedir la Revisión del Informe Oficial en el Parlamento Europeo, así como lo que habíamos conseguido con nuestro trabajo sobre la Circular 285 de OACI y que España formará parte del TASK-FORCE que oficialmente respaldará el Borrador de Propuesta que han hecho las Asociaciones de Víctimas de varios países del mundo liderados por el Director de Asistencia a las Familias de la NTSB norteamericana.

Le planteamos la posibilidad de que intercediera con la Televisión Canaria para tratar de llevar a cabo el Documental que promueve la Asociación sobre los trabajos que ha llevado a cabo en los últimos 3 años, a lo que accedió poniéndonos en contacto con su máximo responsable.

También expusimos la petición que ha sido admitida por el Parlamento Europeo de ATCPetition, una Asociación formada por controladores aéreos altamente preocupados por la seguridad aérea en España.

En líneas generales nos ofreció su ayuda como Diputada del Congreso y nos pidió que la tuviéramos informada de los avances y trabajos de la Asociación, lo que agradecemos profundamente.

6. REVISIÓN DEL INFORME OFICIAL A 32 / 2008.

Hemos querido dedicar dentro de esta Memoria unas líneas a explicar por qué hemos acudido al Parlamento Europeo para conseguir que se revise ese Informe Oficial

Aunque hicimos mención en la Memoria anterior del periodo 2010/2011 y como queda reflejado también en la introducción de ésta, el 29 de Julio de 2011, la CIAIAC, órgano dependiente del Ministerio de Fomento, encargado de investigar oficialmente las causas de la tragedia del 20.8.2008, hizo público el Informe Final, tras haber publicado un Informe Interino, otro Preliminar más una Nota de Progreso.

Las conclusiones de dicho Informe y así lo manifestó públicamente la AVJK5022 en una Nota de Prensa que emitió tras una primera valoración el 1 de Agosto de 2011, ofenden la memoria de los pasajeros y la dignidad de las familias y supervivientes.

Ese Organismo sigue instalados en la cultura de “echarle la culpa al muerto”, es decir, a los pilotos, para ocultar la realidad de las verdaderas causas y de las averías que tenía el avión en días anteriores y que culminaron ese 20 de Agosto con el accidente de la aviación comercial más grave ocurrido en España en los últimos 25 años.

La AVJK5022 solicitó tanto al Ministro de Fomento del anterior Gobierno como a la Ministra de Fomento del actual, que accedieran a la revisión de ese Informe, en base a las investigaciones que ha llevado a cabo la Asociación a través de expertos profesionales, sin que en ninguno de los dos casos hayan accedido, siendo llamativo que se mantengan en sus puestos de responsables de la seguridad aérea, las mismas personas con uno y otro Gobierno, al menos hasta la fecha en que se publica esta Memoria de Actividades.

La AVJK5022 desde la creencia firme que debe revisarse a fin de que se detecten y corrijan – mediante Recomendaciones que se cumplan eficazmente – la cadena de fallos que lo originaron, ha emprendido el largo y difícil camino de presentarse en el Parlamento Europeo, a través de su Comisión de Peticiones, en la que tenemos fundadas esperanzas de que tomen en consideración los argumentos que en nuestro País no han servido para que los responsables del Ministerio de Fomento los atiendan.

Es lamentable que la muerte de 154 personas y lesiones en 18 que han sobrevivido, no hayan conseguido cambiar el modelo de esos Informes Oficiales que se basan sistemáticamente en culpabilizar a los que ya no pueden defenderse: pilotos y pasajeros, aunque se olvidan que hay 18 personas que han contado lo que ocurrió allí, antes, durante y después de que el avión se estrellara en el margen izquierdo de la pista 36-L.

En este sentido, se han efectuado las actuaciones que se relacionan a continuación.

Ver **Anexo I, pág. 3:** Nota de Prensa del 1.8.2011.

6.1. SOLICITUD DE REVISIÓN DEL INFORME OFICIAL A LA COMISIÓN DE PETICIONES DEL PARLAMENTO EUROPEO:

Con fecha 7 de Mayo se presentó por Internet en la web de la Unión Europea, según el trámite establecido, una primera petición a la que se acusó recibo por parte del Secretario de la Comisión, con fecha 24 de Mayo del de 2012. Posteriormente y durante el viaje que efectuaron a Bruselas, la Presidenta Pilar Vera y Henar Guerrero, los días 28 a 30 de Junio, se llevó la petición con un amplísimo dossier de documentos en los que nos basamos para conseguir la revisión, además de las 53.726 firmas de apoyo a la misma.

Ver **Anexo II, pág. 7** y siguientes; Carta de Petición y respuesta de la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo.

6.2. RECOGIDA DE FIRMAS.

La AVJK5022 puso en funcionamiento a nivel interno: a través de sus Asociados y a nivel externo: mediante una plataforma en Internet: change.org, una Campaña de Recogida de Firmas en apoyo de la Petición al Parlamento Europeo, tanto en Las Palmas de Gran Canaria como en Madrid, además de las adhesiones a nivel europeo y mundial de otras asociaciones de víctimas de accidentes aéreos.



Ángeles Piretti, Vocal de la Junta, en la Mesa de la Plaza de la Memoria en la recogida de firmas, en Las Palmas de Gran Canaria

En Las Palmas de Gran Canaria, se pidió permiso para montar una Mesa delante de la PLAZA DE LA MEMORIA 20.8.2008 al Ayuntamiento que lo concedió, y se recogieron más de 24.000 Firmas en los 5 días (14 a 18 de Mayo) que estuvo instalada allí, atendida por las madres y familias de las víctimas que están en la AVJK5022.



Luis Rey junto a la mesa puesta en el Juzgado nº 11 de Madrid.

En Madrid, tras conseguir el permiso del Juez Decano de Plaza de Castilla y del Ayuntamiento, se instaló una Mesa delante de los Juzgados de Plaza de Castilla, los días 21 a 24 de Mayo, donde se recogieron más de 15.000 firmas, por los padres y madres de la AVJK5022 que abordaron a casi todo el personal que entraba y salía del Edificio judicial.

Otras 12.500 firmas se recogieron a través de la plataforma por Internet "change.org", tanto de España, de Europa y de otros países del mundo, pues se movilizó a las Asociaciones de Víctimas de más de 10 países con las que mantenemos contacto y llegaron firmas y adhesiones de lugares muy dispares del planeta.



Mari Lola Delgado y Estrella Nespereira, en la Mesa de la Plaza de la Memoria, Las Palmas de Gran Canaria.

Las más de 2.700 firmas restantes, llegaron de diversos puntos de la Península y de Francia.

En total se obtuvieron 53.726 firmas que se presentaron en la Comisión de Peticiones del parlamento Europeo en apoyo de la petición de Revisión del Informe Oficial de la CIAIAC. Ver **Anexo I, pág. 10**.

6.3. ENTREGA DE LA DOCUMENTACIÓN DE PETICIÓN Y DE LAS 53.726 FIRMAS EN EL PARLAMENTO EUROPEO EN BRUSELAS.

La mañana del 30 de Mayo del 2012 la Presidenta de la AVJK5022, acompañada por Henar Guerrero y por el Coordinador General de ATCPetition, Ignacio Ruipérez, mantuvo una reunión con Willy Meyer, Vicepresidente de la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo, en el que se le expuso los motivos por los que presentamos la petición en la Comisión, además de hacerle entrega de un amplísimo dossier con las argumentaciones que la acompañan.

A continuación, la AVJK5022 se reunió con el Secretario de la Comisión, a quién se le entregaron físicamente las 53.726 firmas y que se quedó gratamente impresionado tanto por la elaborada documentación que se le presentó como por la cantidad de firmas, informando que la remitiría a los miembros de la Comisión para que pudieran estudiar la petición.



Entrega y sellado de las firmas. El Secretario de la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo, Sr. David Lowe y la Presidenta, Pilar Vera

Éstos han sido los primeros pasos de un largo, complicado y difícil camino en Bruselas para obtener la admisión a trámite que conduzca a que finalmente obtengamos lo que hemos solicitado: que España – M^o Fomento-CIAIAC, revise el Informe Oficial de manera independiente y con las garantías para víctimas, supervivientes y afectados que estimamos no tiene el que han presentado.

Próximamente la AVJK5022 defenderá su petición ante las Comisiones de Peticiones y de Transportes conjuntamente, con los argumentos en los que se basa, de lo que daremos cumplida información tanto a los asociados como a través de los medios de comunicación que quieran hacerse eco de la noticia.

6.4. INFORME INDEPENDIENTE AUSPICIADO POR EL “COPAC”:

En Marzo de 2012, el COPAC (Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial), finaliza el Informe Independiente que ha realizado sobre las Causas del Accidente y al que se comprometió con la AVJK5022 en la Rueda de Prensa que dieron conjuntamente en Madrid el 4 Agosto de 2011, para presentarlo tanto a las Autoridades Españolas como fuera de nuestro País.

Para la AVJK5022 es de singular importancia este Informe elaborado por pilotos expertos e independientes de la Administración en el que investigan las Causas del Accidente y en el que concluyen que el Informe de la CIAIAC A-32/2008, adolece de las garantías necesarias para evitar una nueva tragedia ya que no entra a analizar las causas técnicas que lo producen con el rigor requerido, además de faltar a la verdad en sus conclusiones y de ocultar las causas que realmente lo produjeron.

Es por eso que seguirá impulsando con el COPAC que ese Informe Independiente pueda llegar al máximo posible de foros, tanto públicos como privados, nacionales e internacionales, con el fin de desacreditar el de la CIAIAC por los motivos tantas veces repetidos no solo a lo largo de esta Memoria sino públicamente por la AVJK5022.

La Asociación ha contado con el apoyo del actual Decano del Colegio Oficial de Pilotos quién con motivo del primer Aniversario – 20.8.2009 – se comprometió en el lugar donde se estrelló el avión – entre las 2 pistas 36 del Aeropuerto de Barajas – a que mientras permaneciera en el cargo, dedicaría todos sus esfuerzos a extraer de esta tragedia las consecuencias que la motivaron para evitar que vuelva a producirse. La Asociación reconoce y agradece la decidida y comprobada voluntad de D. Luis Lacasa Hedyt, en estos 3 años, por su trabajo y esfuerzos para cumplir su compromiso.

7. HECHOS MÁS RELEVANTES DEL PERIODO QUE SE ANALIZA.

7.1. JUZGADO Nº 11.

La AVJK5022 a través de la Acusación Popular que la representa en el Juzgado Nº 11, persiste en su lucha por obtener justicia y verdad, por lo que se ha opuesto ante el órgano superior a éste, al Auto de Cierre de la instrucción, al considerar que no se han investigado todas las vías abiertas para esclarecer las causas de la tragedia del 20 de Agosto de 2008 y al atribuir la causa de la tragedia aérea a la comisión de un delito de 154 homicidios imprudentes y lesiones imprudentes en 18 supervivientes únicamente a 2 técnicos de mantenimiento acusados, acordando levantar la imputación a los otros 3 Directivos de Spanair imputados y negando la imputación del Gerente Responsable de Spanair, Director y Ejecutivo de Servicios del Aeropuerto de Barajas, solicitados por la AVJK5022, tras la presentación y ratificación de los correspondientes Informes Periciales en sede judicial, además de considerar que tanto el levantamiento de las imputaciones como la desestimación de otras, carecen de motivación que las justifique, sorprendiendo extraordinariamente que el Informe Oficial de la CIAIAC haya sido elemento fundamental en ese Auto de Cierre, más incluso que el propio Informe del Órgano Pericial Colegiado – Peritos – que nombró el Juez para que le asesoraran en las investigaciones.

La AVJK5022 dispone de suficientes elementos para afirmar que con ese cierre de la instrucción no se depuran las responsabilidades que dieron lugar a la tragedia.

Sigue a continuación una síntesis de los últimos hechos acontecidos, antes del 12 de Diciembre de 2011, fecha en la que el Titular del Juzgado cerró las investigaciones abriendo la fase del Juicio Oral. Ver **Anexo I, pág.5**: Nota de Prensa del 13.12.2011.

-Ratificación del Informe Pericial presentado por Spanair.

El 1 de Septiembre la defensa de Spanair presentó su Informe Pericial que ratificaron sus Peritos los días 19, 20 y 22 del mismo mes. Además de un fallo del avión McDonnell Douglas de Boeing en el diseño del TOWS (sistema de alarma de configuración inadecuada para el despegue), el informe achaca la tragedia a una responsabilidad de los pilotos en cuanto que no confirmaron debidamente la configuración de los slats y los flaps para la salida del avión. La compañía ofrece como razones de esta "disciplina deficiente" la primera interrupción del vuelo tras apreciarse una anomalía en la indicación de la sonda RAT, el deseo de minimizar las demoras en la salida, el "malestar" de los pasajeros y la distracción ocasionada por la presencia de una tercera persona en cabina.

Los supervivientes, que están en la Asociación, y ésta los respalda sin vacilar, consideran impresentable y moralmente reprochable que se señale al pasaje como causante de la tragedia, pues de haber sido cierto, probablemente se hubiera formado un altercado de orden público que hubiera evitado que el avión despegara, además de que las investigaciones que se han hecho demuestran que la cadena de errores no se limita a los pilotos, sino a los propios servicios de la Compañía, al fabricante, a la Autoridad, etc.

- Declaraciones de los Directivos de Spanair:

Los días 23, 27 y 28 de Septiembre, declararon los cuatro imputados de Spanair por el Auto del 6.6.2011, tres de ellos a petición de la AVJK5022 en base a los peritajes presentados.

Los medios de comunicación esos días recogieron la entrada y salida de varios imputados entre carreras, escoltados por la seguridad del Juzgado y escondiéndose de las cámaras.

- Testificales de Director de Mantenimiento de Iberia.

El 17 de Octubre de 2011 el Director General de Mantenimiento de Iberia acudió al Juzgado, a petición de las defensas de los imputados, contra lo que la AVJK5022 presentó un recurso al considerar que no fue testigo del accidente y que se ve perjudicada al admitirse declaraciones que no son testificales ni periciales.

Ver **Anexo I, pág. 4** y siguiente.

- Ratificación del Informe Pericial de los TMAS:

El 24 de Octubre de 2011 se ratificó en el Juzgado el Informe Pericial presentado por las defensas de los imputados y que evalúa la actuación de los técnicos de mantenimiento, tendente a salvar su responsabilidad.

- Ratificación del Informe Pericial de la AVJK5022 sobre evaluación técnica del Relé R2-5

El 25 de Octubre de 2011 se ratifica el Informe Pericial para la evaluación técnica de las pruebas realizadas al R2.5 el mes de Marzo de 2011, presentado por la AVJK5022, que demuestran un fallo de diseño como factor determinante en la catástrofe del vuelo JK5022.

- Ratificación del Informe Médico Pericial sobre Emergencias

El 27 y 28 de Octubre se ratificó el peritaje presentado por la AVJK5022 efectuado por un Médico Experto en Emergencias y Catástrofes, en el que analiza la tardía activación del Plan de Emergencias del Aeropuerto, con el propósito de esclarecer la verdad de lo que ocurrió después de la tragedia, en especial con aquellos que tuvieron posibilidades de sobrevivir de haber llegado las asistencias al lugar del accidente con mayor antelación y rapidez.

- Testifical de la Directora de AESA en el Juzgado nº 11

El 28 de Octubre de 2011 y a petición de las defensas de los Técnicos de Mantenimiento, acudió a declarar Doña Isabel Maestre, Directora de la Agencia Española de Seguridad Aérea, de la que se hicieron eco algunos medios de comunicación, entre los cuales, recogemos un fragmento que publicó el medio de comunicación "Aviación Digital": *" Fuentes jurídicas han señalado a AD que en la comparecencia de la Directora de AESA, el pasado viernes, que duró 2 horas, ésta habría aclarado que la ambigua carta, que no Informe pericial, sobre la MEL, habría estado elaborada por la Dirección de Seguridad de Aeronaves de AESA, cuyo máximo responsable es D. Luís Rodríguez Gil, y no por ella misma por lo que no la ratificó"*.

7.2. II MESA REDONDA SOBRE SEGURIDAD AÉREA.

La publicación digital Aviación Digital (www.aviacióndigital.com) organizó el 30 de Septiembre, en el Salón de Conferencias de la Asociación de la Prensa de Madrid, la **II Mesa Redonda Sobre Seguridad Aérea** a la que acudieron diferentes profesionales del sector; controladores, pilotos, mecánicos, funcionarios, bomberos, etc., y por primera vez las víctimas de un accidente aéreo.

La AVJK5022 estuvo representada por su Presidenta, Pilar Vera, acompañada por José Pablo Flores y Luis Rey, que intervino en la misma, obteniendo el respaldo de los asistentes. La intervención de la AVJK5022 se puede ver en el **Canal de Youtube de la Asociación**.

7.3. INAUGURACIÓN DE LA PLAZA DE LA MEMORIA 20.08.2008



PLAZA DE LA MEMORIA 20.08.2008: De izq. a dcha.: El presidente del Cabildo de Gran Canaria, José Miguel Bravo de Laguna, el Alcalde de Las Palmas, Juan José Cardona y la Presidenta de la AVJK5022, Pilar Vera.

El 30 de Noviembre de 2011 se inauguró en las Palmas de Gran Canaria la Plaza de La Memoria 20.08.2008, resultado de las intensas gestiones que hizo la AVJK5022 para que la Ciudad de Las Palmas, destino del Vuelo JK5022, recordara a sus pasajeros y en especial a los que eran originarios o vivían en ella y que perecieron en la tragedia. Sólo se consiguió con el cambio de titular en la Alcaldía con motivo de las elecciones municipales, que fue sensible a nuestra petición.

El acto estuvo presidido por el Alcalde D. Juan José Cardona y la Corporación Municipal, acompañada por el Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria y de las Autoridades Civiles y Militares, pues la máxima autoridad municipal quiso homenajear a los pasajeros del Vuelo JK5022 con la asistencia de la sociedad civil y militar de la Ciudad de Las Palmas, según dijo en las sentidas palabras que pronunció

Por parte de la AVJK5022, estuvieron su Presidenta, Vicepresidenta y miembros de la Junta Directiva, además de numerosos socios y público en general, que asistieron al descubrimiento del Muro de Cristal que da nombre a la Plaza, en el que constan los nombres de los 154 fallecidos y el recuerdo a los 18 supervivientes, a través del texto que figura al pie del mismo y que dice:

“En la memoria colectiva de Las Palmas de Gran Canaria está el accidente aéreo del vuelo JK5022, ocurrido el 20 de Agosto del 2008, en el que fallecieron 154 personas y sobrevivieron 18, muchos de ellos canarios. Esta plaza simboliza la presencia de un pasado que late en los corazones de nuestra ciudad”

Ver **Anexo II, pág. 1:** Palabras de la Presidenta AVJK5022.

7.4. PARTIDO BALONCESTO-HOMENAJE A D^a MARISA REY MURILLO



El 27 de Noviembre de 2011 y aprovechando el desplazamiento a Las Palmas para la inauguración de la Plaza de la Memoria, se gestionó con el Club de Baloncesto Gran Canaria dedicarle el Partido de ese día a su Directora de Marketing que pereció en la tragedia del 20.8.2008, Doña Marisa Rey Murillo, con asistencia de sus Padres que recogieron un Cuadro con su fotografía en el que reza la leyenda: **SIEMPRE EN EL RECUERDO**, donado por el Club. Estuvieron acompañados por la Presidenta y Junta Directiva de la AVJK5022.

7.5. CIERRE DE LA COMPAÑÍA AÉREA SPANAIR.

Como queda apuntado en la introducción, el 27 de Enero de 2012, la Compañía Aérea Spanair cesa en su actividad, suspendiendo todos sus vuelos y sin avisar previamente al Ministerio de Fomento al que coge por sorpresa con este anuncio por lo que debe hacer frente a las consecuencias que se originan por tal motivo.

La AVJK5022 mediante un comunicado de prensa y varias intervenciones en medios de comunicación hace pública su posición: solidaridad con los empleados directos e indirectos de la Compañía que pierden su trabajo pero también tranquilidad porque tan drástica medida evitaría posibles accidentes de trágicas consecuencias para todos, recordando que 3 años antes del 20 de Agosto de 2008, atravesaba por fuertes desequilibrios económicos producidos a consecuencia de las sucesivas ventas que se realizaron por sus dueños y por la nefasta gestión de sus directivos, que culminaron con la Tragedia Aérea más grave de los últimos 25 años en España, en la que mueren 154 personas y sobreviven 18 con lesiones físicas y emocionales de por vida.

Las razones que aduce Spanair para el cierre son de tipo económico, pues no consigue financiación de sus actuales dueños, y también de seguridad aérea, temen que pueda producirse otra catástrofe de seguir desarrollando su actividad en las circunstancias en las que se encuentran.

La reflexión que nos produce la desaparición de una Compañía Aérea Regular en España es que para los insulares – Canarias y Baleares – para los que en el caso de los primeros el avión es el principal medio de transporte para desplazarse, es que su espacio será ocupado por compañías de bajo coste en las que prima los billetes baratos más que la seguridad con todo lo que ello encierra.

Inmediatamente se generan dudas sobre la incidencia que pueda tener este cierre sobre el procedimiento judicial que se sigue en el Juzgado N° 11 de Madrid y las coberturas obligadas de la Compañía, pero existe una Póliza que cubre las contingencias derivadas del Accidente del 20.8.2008 en el Aeropuerto de Barajas.

Ver **Anexo I, pág. 7.**

7.6. ENTREGA A LA AVJK5022 DEL PREMIO SAFETY&SECURITY, DEL SEPLA

El 10 de Diciembre de 2011 el **SEPLA**, durante el transcurso de la Cena Anual a la que convoca a sus socios pilotos para conmemorar el día de la Patrona de la Aviación, Nuestra Señora de Loreto, hizo entrega a la **AVJK5022** del **Premio SAFETY&SECURITY**, a propuesta y a través de su Presidente, **D. Javier Martínez de Velasco**, por haberse convertido en un referente en la lucha por la mejora de la seguridad aérea en España, así como por su constante labor de concienciación con la opinión pública sobre los problemas que afectan al sector aeronáutico en nuestro País.



Entrega Premio: De izquierda a derecha Javier Martínez de Velasco, Presidente del SEPLA, y los Vocales de la AVJK5022: Rafael Vidal y José Pablo Flores.

Recogieron el premio en nombre de la Presidenta de la AVJK5022, Pilar Vera que no pudo asistir por un asunto familiar grave, los Vocales de la Junta Directiva, Rafael Vidal y José Pablo Flores, que agradecieron su concesión e instaron a los pilotos a no permitir que vuelva a despegar un avión que no esté en condiciones de hacerlo.

Ver **Anexo II, pág. 6.**

8. CONCLUSIONES

Se va a cumplir el 4º Aniversario el próximo 20 de Agosto de 2012, de nuestra tragedia y desde la AVJK5022 la sensación de soledad que nos invade en esta lucha tan desequilibrada, se acentúa con el olvido por parte de la sociedad y de los medios de comunicación, cada vez nos cuesta más llegar al corazón de todos aquellos que se volcaron con el dolor que nos invadió el 20 de Agosto de 2008.

Es por eso que el trabajo que viene realizando la Asociación en todos los frentes posibles, tiene un especial significado con los Monumentos que recuerdan o conmemoran la trágica muerte de 154 personas y las lesiones en los 18 supervivientes, sin recuerdo no hay memoria y ésta conduce al olvido.

También con la actividad que ha venido desarrollando, en la más completa soledad, en el Juzgado Nº 11 de Madrid, donde se ha empleado a fondo presentando Peritos con Informes concluyentes sobre las 3 fases del accidente: antes, durante y después. Han sido muchos los días en los pasillos del Juzgado, aguantando a pié firme, las testificales, declaraciones y otros actos que se han celebrado allí..., hemos sido unos pocos pero suficientes para estar representando a los que no están.

Todas las familias que pertenecen a la Asociación deben de saber que la unión que hemos presentado ante la sociedad, ante el juzgado y ante la Administración han sido determinantes para que esta Causa no se cerrara en falso, para que la batalla se trasladara a otros lugares donde todavía esperamos poder lograr justicia y verdad.

La experiencia de todo este tiempo también ha demostrado que nada se consigue con tener representación en el juzgado si ésta no trabaja a favor de sus representados, si no impulsa acciones que permitan defenderlos, si solo se limita a esperar que otros hagan un trabajo por el que presentarán sus honorarios.

La justicia no visita a nadie, por el contrario, sólo se obtiene si se la busca, si se le presenta batalla si se le hace cara, por eso, nos resulta incomprensible que todavía muchas familias piensen que la van a obtener por el mero hecho de esperarla, si existiera ese mecanismo por el que a cada ser humano, sin hacer nada, se le reparara el daño que se le infringe, probablemente no se hubiera producido esta tragedia.

La dureza que supone estar cada día al frente de esta Asociación, de dedicarle las horas, los días y los meses, sólo puede tener su compensación si al final de este camino, obtenemos lo que perseguimos: justicia, verdad y mayor seguridad aérea para todos: usuarios del avión y profesionales del sector: que NUNCA MÁS vuelva a despegar un avión que no esté en condiciones de hacerlo.

La AVJK5022 está haciendo frente también a una desafortunada e injusta relación profesional con el que fue Abogado de la AVJK5022 en sus inicios, que, como todas las familias conocen, se aprovechó de la situación de indefensión y vulnerabilidad de la víctimas (realizando incluso acciones que no se le solicitaron), para posteriormente reclamar unos astronómicos honorarios por sus servicios que no se ajustan a la realidad; además de una querrela por daños a su imagen y honor a 5 de sus miembros, incluida una superviviente y la actual Presidenta de la Asociación que no era ni miembro ni socia durante el primer año en el que tuvo relación profesional con la Asociación.

Estamos convencidos de que si la Asociación no estuviera detrás de los Aniversarios probablemente ni se conmemorarían, ni los monumentos estarían en las condiciones en las que están. Gracias al trabajo diario silencioso y duro de las personas más comprometidas de esta Asociación, se recuerda esta tragedia que –por el bien de todos- no puede permanecer en el olvido, porque con toda seguridad, nuestra tragedia habría desaparecido más de lo que ya lo está, aunque algunas familias, de dentro y fuera de la Asociación, crean lo contrario y piensen que todo eso se consigue con facilidad, compartimos una desdicha pero no el trabajo, ni el esfuerzo y el coste que supone el recuerdo permanente a los que no están. Asimismo, tal y como pusimos de manifiesto en la última Asamblea, estamos realizando una ingente labor con el fin de conseguir fondos económicos que facilitan la realización de nuestros fines. Cualquier gestión económica que se realice y/o ayuda que se preste será bienvenida.

Seguiremos hasta que se celebre el Juicio Oral, hasta que esta historia de nuestras vidas tenga un final que ojalá sea el que todos esperamos, pero si no fuera así, nadie podrá decirnos que no hicimos mucho más de lo que pudimos como ciudadanos y como seres humanos, comprometidos con una lucha a la que ni siquiera la propia Administración se enfrentó, si vuelve a ocurrir, nosotros habremos cumplido con nuestras conciencias, no estamos seguros que todos puedan decir lo mismo a las familias que resulten afectadas.

Un año más esta memoria llega a tus manos, si eres socio se hace especialmente para ti, por eso te pedimos que la leas con atención, contiene el esfuerzo y la dedicación de las pocas personas que todavía seguimos creyendo en que al final de este enrevesado camino nos espera la paz que vendrá de la mano de la justicia.

Si por el contrario, no eres socio, pero estás preocupado por la seguridad aérea, también puedes contribuir al trabajo que realiza la Asociación de la forma que te sea posible, bien haciéndote socio o si subes al avión, denunciando lo que veas que no está bien a través de la AGENCIA DE SEGURIDAD AEREA del Ministerio de Fomento.

Por último, **si tú, tu familia o tus amigos, son usuarios del avión, ayúdanos a que volar sea más seguro para todos, hazte socio colaborador o simpatizante, entre todos podemos conseguirlo.**

Muchas gracias.

Pilar Vera Palmés

Presidenta de la AVJK5022

Al cierre del presente documento se ha filtrado a la prensa –**Anexo II. Pág. 12** - una auditoria de OACI realizada en julio 2010 que pone al descubierto los graves agujeros negros de la seguridad operacional de la aviación civil española y que avala las críticas que la AVJK5022 ha realizado sobre el Informe Oficial Final A32/2008.

También el COPAC - ver **Anexo II. Pág. 14** - ha hecho público su contra informe al de la CIAIAC cumpliendo el compromiso que realizó junto a la AVJK5022 en la rueda de prensa conjunta del 3.8.2011.

La premura para imprimir esta memoria deja para la próxima ocasión una valoración más profunda por parte de la AVJK5022.

9. GLOSARIO DE ABREVIATURAS Y ENLACES WEB

- ACFVA** Federación de Víctimas de Accidentes Aéreos en USA.
- AENA** Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea: www.fomento.es
- AESA** Agencia Estatal de Seguridad Aérea: www.aesa.es
- AVJK5022** Asociación de Afectados por el vuelo JK-5022. www.avjk5022.com
- BOEING** heredero de MACDONNELL DOUGLAS fabricante del MD82.
- CIAIAC** Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil
- CC** Coalición Canaria
- COPAC** Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Civil. www.copac.es
- DGAC** Dirección General de Aviación Civil. www.fomento.es
- EASA** Agencia Europea de de Seguridad Aérea. www.easa.com
- FAA** Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos
- FENVAC** Federación nacional de las víctimas de catástrofes Francia.
- NTSB** Junta Nacional de Seguridad en el Transporte USA. www.ntsbt.com
- OACI** Organización Mundial de Aviación Civil. www.icao.es
- SEPLA** Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas. www.sepla.es
- TOWS** Take Off Warning Sistem.

DATOS DE CONTACTO DE LA AVJK5022 Y REDES SOCIALES:

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



www.avjk5022.com



www.facebook.com/AVJK5022



www.twitter.com/AVJK5022



www.youtube.com/AVJK5022

ANEXO I: NOTAS DE PRENSA OFICIALES

PERITO FRANCÉS. 17/05/2011

La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 ante las noticias aparecidas hoy en diversos medios de comunicación sobre los Informes Periciales que se han publicado quiere poner en conocimiento de la opinión pública lo siguiente:

1º) Que viene trabajando incansablemente a través de la Acusación Popular que la representa en el Juzgado Nº 11, aportando y presentando cuantas iniciativas cree conveniente para esclarecer lo sucedido el 20 de Agosto de 2008 en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, con el Vuelo JK5022.

2º) Que ha tocado en todas las puertas de Colegios, Profesionales diversos del transporte aéreo, Asociaciones, Colectivos, Compañías Aéreas, etc., tratando de encontrar Peritos/Profesionales Españoles que hicieran peritajes imparciales que le permitieran y permitan, encontrar los fallos y a los responsables de los mismos, sin encontrar respuesta, de ahí la contratación de un Perito Francés que curiosamente en Francia, es Perito Judicial contratado por el Mº de Justicia para que ayude al Juez a investigar sobre las causas provenientes de accidentes aéreos. En España, lo contratan las víctimas.

3º) Que su línea de actuación está centrada exclusivamente en el Juzgado y alejada de filtraciones interesadas que a nada conducen o cuando menos no ayudan a conocer la verdad, porque las víctimas aunque GANEMOS ESTA CRUEL BATALLA, ya hemos perdido lo más importante: a los nuestros, a los que faltan en cada casa desde hace ya 33 meses, por no hablar de la tragedia de los supervivientes que tratan de recuperar primero su salud y luego la vida que tenían antes de subirse a aquel avión que nunca debió despegar y ésta es la única verdad que está marcando nuestras vidas, nuestro trabajo y nuestro compromiso de honrar la memoria y el recuerdo de los Pasajeros del Vuelo JK5022, consiguiendo que NO VUELVA A OCURRIR NUNCA MAS.

Todo lo demás y los intentos de manipular ésta tragedia queda en la moral y principios de cada uno.

En Madrid a 17 de Mayo de 2011

SOBRE EL INFORME FINAL CIAIAC 1/8/2011

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 AVJK502.

Madrid, 1 de Agosto de 2011.

TESTIFICALES JUZGADO N° 11, 16/10/2011

La AVJK5022 ante la próxima testifical señalada para el Lunes día 17, a las 10,00 horas en el Juzgado N° 11 de Madrid, por el Director General de Mantenimiento de Iberia, a petición de las defensas de algunos de los imputados quiere significar:

1º) La petición se basa en una carta privada dirigida por dicho Sr. Castañeda al Presidente de ASETMA, entidad que fue expulsada del Procedimiento Judicial por actuaciones no acordes con la finalidad de las investigaciones que allí se realizan.

2º) Ese Sr. Castañeda no se trata de un testigo, pues no estuvo, el día del accidente, ni en el avión, ni en ningún lugar del aeropuerto desde el que pudiera haber visto o sabido algo con relevancia. Las partes que han querido exponer sus tesis en las investigaciones que se llevan a cabo, lo han hecho a través de Informes Periciales, que han sido presentados y posteriormente ratificados en sede judicial. La pretensión de hacer pasar por testigo a quién no se ha presentado como Perito (quizá porque sólo emite opiniones subjetivas), es inadmisibile en Derecho.

3º) Esta AVJK5022 que penosamente se enfrenta en el Juzgado N° 11 a las defensas en un régimen evidente de desigualdad en cuanto a recursos materiales, se ve claramente perjudicada en sus intereses procesales al aceptarse esta prueba, que no es testifical ni pericial, y que desde luego no ayuda a conocer la verdad de lo que ocurrió en la tragedia aérea del 20.8.2008.

Madrid, 16 de Octubre de 2011.

CIERRE INSTRUCCIÓN JUZGADO N° 11. 13/12/2011

LA ASOCIACIÓN DE AFECTADOS DEL VUELO JK5022 RECHAZA EL SOBRESEIMIENTO DE LOS RESPONSABLES DE SEGURIDAD Y MANTENIMIENTO DE LA COMPAÑÍA

El Juzgado de Instrucción nº 11 de Madrid, en su Auto del día 12 de diciembre, atribuye la causa de la tragedia aérea que sucedió en el Aeropuerto de Madrid-Barajas el 20 de agosto de 2008 a la comisión de un delito por parte de dos de los técnicos de mantenimiento imputados. Pero, al mismo tiempo, ha acordado el sobreseimiento de otros 3 responsables de seguridad y mantenimiento, que hasta ayer estaban imputados en la causa, y la desestimación de nuevas imputaciones, que habían sido solicitadas con base en informes periciales obrantes en el procedimiento.

La AVJK5022 ha recibido esta reducción del ámbito de las imputaciones como una pésima noticia para la seguridad aérea en España, y ello por los siguientes motivos:

1. El Auto de Transformación, por el que se cierra la fase de instrucción del proceso judicial, supone UN CAMBIO INEXPLICABLE DE CRITERIO por parte del Juez con respecto al reciente Auto del 1 de Junio pasado, por el cual se ampliaron las imputaciones a 3 directivos de la compañía y en el que el Juez expuso una amplia y razonada motivación de imputación. Desde entonces han transcurrido cinco meses sin que las defensas hayan practicado pruebas que desvirtuaran ese pronunciamiento.

2. La AVJK5022 encuentra el presente Auto carente de motivación que justifique el cambio de criterio. Consideramos que de esta manera NO SE DEPURAN TODAS LAS RESPONSABILIDADES que dieron lugar a la tragedia. Un accidente aéreo es el resultado de una cadena de errores humanos y técnicos, pero, el Auto se centra únicamente en los últimos eslabones de dicha cadena, mecánicos y pilotos. No se llega a responsabilizar a los altos cargos que dirigen la política de seguridad y mantenimiento de las compañías Aéreas.

3. En el momento del accidente los sistemas internos relacionados con la seguridad de los vuelos de la compañía infringían las normativas vigentes por su ineficacia, carencia o malfuncionamiento. Que ningún responsable de dichos sistemas se sienta en el banquillo es un perjuicio para todo el sector aéreo y todo el conjunto de la sociedad, pues permite que las compañías deleguen la seguridad ÚNICAMENTE en la actuación de mecánicos y pilotos, como por desgracia continúa sucediendo. Así, las múltiples barreras de seguridad se reducen a DOS.

Nuestra Asociación se puso como primer objetivo “Conocer la verdad y el esclarecimiento de las causas del accidente” para que no se vuelva a producir una tragedia como la que nosotros estamos sufriendo. Desde el inicio de la fase de instrucción, la AVJK5022 no ha cesado en el trabajo realizado en el Juzgado nº 11. Por ello, llegado a este punto y sin perder de vista nuestro objetivo de dar a conocer la verdad y la depuración de responsabilidades, la Asociación va a presentar un RECURSO al Auto de hoy, para que pueda llevarse a juicio a TODAS las personas implicadas en la mayor catástrofe aérea que ha sufrido España en los últimos 30 años.

Trabajamos para que la muerte de 154 personas y el giro en la vida de los 18 supervivientes no sea en vano y caiga en el olvido, demandando la mejora INELUDIBLE de la seguridad aérea en España.

Queda sin respuesta la siguiente pregunta; Al coger un vuelo, ¿se habrán respetado todas las barreras de seguridad o todo dependerá finalmente de los posibles errores humanos que puedan suceder?

Comunicarles que la Presidenta de la Asociación no puede atender a los medios, como en ocasiones anteriores, debido a un asunto familiar muy grave.

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AVJK5022

CIERRE DE SPANAIR, 1/2/2012

- La AVJK5022 apoya de forma rotunda a la plantilla de Spanair, con la solidaridad y apoyo de todas las familias que la integran en éstos momentos tan difíciles para ellos, pues ninguno de nosotros puede olvidar los días posteriores a la tragedia aérea del 20.8.2008, cuando se volcaron día y noche, dejando de lado su familia y su vida, al margen de su condición de empleados de la Compañía, mostrando una cercanía, comprensión y humanidad que no sentimos con sus Directivos. Pide a las Autoridades que ayuden a esas más de 4000 familias a salir adelante, que en algunos casos, no sólo han perdido su trabajo, sino su pasión por volar.

- Lamenta, que de momento, sean sólo los 2 Técnicos de Mantenimiento imputados, los que asuman las penas solicitadas por la Asociación, y no los altos responsables de los otros eslabones de la cadena que intervinieron antes, durante y después del accidente y que tanto por responsabilidad, como por capacidad de decisión, tendrían que responder de las acciones que por comisión y omisión desencadenaron la más grave catástrofe aérea de los últimos 25 años en España.

- Respecto a la instrucción llevada a cabo por el Magistrado del Juzgado Nº 11 de Madrid, le indigna profundamente que la prontitud con que se ha cerrado, en la que algo habrá tenido que ver la desaparición de los refuerzos que tiene ese Juzgado para afrontar tan compleja tarea, no haya permitido a la Asociación concluir las investigaciones que tenía respecto a otras responsabilidades del Organismo regulador del transporte aéreo, pero manifiesta su confianza en que pueda hacerlo más adelante.

- Tampoco comprende porqué el fabricante del avión – BOEING – no ha contestado a los escritos de petición de información que le ha cursado el Juez y éste ni siquiera le haya apercibido por desobediencia y obstrucción a la justicia...

- Trasladar a la opinión pública el malestar de los familiares que están en la AVJK5022, respecto a como se está desarrollando el procedimiento judicial, pues lo único que les hace mantenerse en pié y no perder la esperanza, es conseguir que la justicia algún día les alivie la pena y el dolor que ha supuesto en sus vidas, la desaparición de manera tan dramática de sus hijos.

- La Asociación como colectivo y sus adherentes a título individual no van a escatimar una gota de esfuerzo para intentar conocer la verdad de lo ocurrido el 20.8.2008 y sentar en el banco de los acusados a los que se estima que son los últimos y principales responsables de la tragedia, agotando hasta el último recurso y acudiendo hasta la última instancia procesal disponible.

ASOCIACION AFECTADOS VUELO JK5022

VISITA MINISTRO DE JUSTICIA 21/2/2012

La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 ha visitado hoy al Ministro de Justicia, D. Alberto Ruiz-Gallardón, para exponerle diversos asuntos relacionados con la tragedia aérea ocurrida el 20 de Agosto de 2008 en el Aeropuerto de Barajas, la más grave ocurrida en los últimos 25 años en España.

Destacar que la AVJK5022 ha reiterado que el cierre de la instrucción el pasado 12 de Diciembre es precipitada y deja sin terminar las líneas de investigación que se estaban llevando a cabo, ejemplo de lo cual es que el instructor no haya logrado que el gigante BOEING conteste sus requerimientos y que ni siquiera le haya apercibido por obstrucción y/o no colaboración con la justicia, lo que es inadmisibles para las víctimas.

La Asociación también le ha transmitido su honda preocupación por la inactividad del Fiscal del caso durante los más de 3 años que ha durado la investigación judicial, hecho que se puede constatar con sus escasas intervenciones en la misma y que consta en el sumario, aunque alberga la esperanza de que en esta fase intermedia despliegue toda su actividad en defensa de las víctimas.

La aspiración de la AVJK5022 radica también en que se penalice, tal y como ocurre en Estados Unidos donde está prohibido acercarse a las víctimas hasta pasados 45 días del hecho causante, que los profesionales puedan acosar a las víctimas con la firma de contratos para su representación judicial, mientras se encuentran bajo el impacto emocional incapaz de decidir lo más idóneo para sus intereses.

Finalmente le ha expuesto la enorme preocupación de las familias por la no renovación de los refuerzos del Juzgado Nº 11 de Madrid que vencen el 28 de Febrero a criterio del Consejo General del Poder Judicial que ha informado desfavorablemente, con lo que si se estiman los Recursos interpuestos por la AVJK5022 que están pendientes de Resolución por la Audiencia Provincial, y no se le dota nuevamente de los recursos necesarios, la investigación judicial entrará en un letargo ocasionado por la densidad de los asuntos ordinarios que lleva dicho Juzgado, impropio de la magnitud y alcance de ésta catástrofe aérea.

Madrid, 21.2.2012

VISITA MINISTRA DE FOMENTO, 28/2/2012

La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 fue recibida por la Ministra de Fomento, Doña Ana Pastor Julián, para exponerle diversos asuntos relacionados con las consecuencias derivadas de la tragedia aérea del 20 de Agosto de 2008 en Madrid, la más grave ocurrida en los últimos 25 años en España.

Por la AVJK5022 asistieron la Presidenta, Pilar Vera, acompañada por los Vocales, José Pablo Flores, Rafael Vidal y Henar Guerrero, que le expusieron a la Ministra, al Secretario de Estado de Infraestructuras, D. Rafael Catalá y a la Secretaria General de Transportes, Doña Carmen Librero, los temas que más preocupan actualmente a la Asociación.

Destacar, entre otros asuntos, la total y absoluta disconformidad con el Informe Final que elaboró la CIAIAC, por no cumplir el principal objetivo de evitar que vuelvan a producirse más accidentes por las mismas causas.

También las aportaciones que la AVJK5022 ha hecho a la reforma de la Circular 285 de OACI dentro del Grupo de Trabajo formado por la ACFVA y la NTSB.

La discriminación de las víctimas de accidentes aéreos a la hora de recibir ayudas con las que enfrentarse a lo que supone una catástrofe aérea, frente al amplio abanico de víctimas que tienen el respaldo de los Ministerios que tienen competencias sobre el tema que les afecte.

La oposición de la AVJK5022 a que se bonifiquen las tasas aéreas a compañías de bajo coste, porque eso supone desnivelar el mercado del transporte aéreo y poner en peligro la seguridad aérea.

La Ministra se comprometió a estudiar los temas planteados y a dar una respuesta a los mismos.

Madrid, 28.2.2012

RECOGIDA FIRMAS APOYO PETICIÓN REVISIÓN INFORME FINAL PARLAMENTO EUROPEO, 16/5/2012

La AVJK5022 se constituyó poco después de la tragedia aérea del 20 de Agosto del 2008 en la que fallecieron 154 personas y sobrevivieron 18, con el fin de investigar las causas del accidente, depurar responsabilidades y lograr que NUNCA MÁS se vuelva a repetir una catástrofe que pudo haberse evitado, consiguiendo que volar sea más seguro para todos los usuarios del avión.

La AVJK5022 ha instalado una mesa de recogida de firmas en la Plaza de la Memoria 20.08.2008 (Frente al edificio de usos múltiples) en Las Palmas de Gran Canaria, desde el Lunes 14 al Viernes 18 de Mayo, en horario de 9 a 2 de la tarde cada uno de esos 5 días.

Esas firmas servirán para apoyar la PETICION PRESENTADA ANTE EL PARLAMENTO EUROPEO por la AVJK5022 para que se revise el INFORME OFICIAL elaborado por el Ministerio de Fomento del Gobierno de España (CIAIAC).

Hacemos un llamamiento a la sociedad canaria que tan cerca ha estado de las víctimas y afectados, para que se movilicen apoyando masivamente ésta Recogida de Firmas, porque lo que finalmente se consiga, redundará en beneficio de la SEGURIDAD AEREA que nos afecta a todos los que utilizamos el avión como medio de transporte, algo a lo que los canarios no somos ajenos.

Agradecemos de antemano la cobertura y difusión informativa que desde tu medio de comunicación des a ésta Campaña de Recogida de Firmas, tu contribución por pequeña que sea nos ayudará a lograr nuestro OBJETIVO de que VOLAR SEA MAS SEGURO PARA TODOS.

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

PRENSA-AVJK5022

ANEXO II

DOCUMENTOS

PALABRAS DE LA PRESIDENTA EN LA INAUGURACIÓN PLAZA DE LA MEMORIA LAS PALMAS 30.11.2011



1

INTERVENCION: D^a PILAR VERA PALMES – PRESIDENTA AVJK5022- INAUGURACION PLAZA DE LA MEMORIA: 30.11.2011

Sr. Alcalde de Las Palmas, Sr. Presidente del Cabildo, Sra. Teniente de Alcalde del Ayuntamiento, Sras. Concejales, Autoridades, Amigos y Compañeros del Alma...

Aquel 20 de Agosto de 2008, España entera se conmovió ante la mayor catástrofe aérea ocurrida en nuestro País en los últimos 25 años y en particular, la Isla de Gran Canaria se estremeció de dolor, más de la mitad de los pasajeros, eran, procedían o residían en la Isla y gran parte de ellos en la Ciudad de Las Palmas.

Añoranza y sentimiento para cada una de las 172 personas: niños, jóvenes y mayores, entre pasajeros y tripulantes, que se subieron confiados al Vuelo JK5022, que truncó la vida a la mayoría y dejó malheridos física y emocionalmente al resto.

Han pasado 39 meses desde aquella trágica fecha, a raíz de la cual, la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 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.

La Asociación lucha también contra el olvido, ese compañero del tiempo, que va borrando los recuerdos y la memoria, porque tiene la profunda convicción de que VIVIR NO ES OLVIDAR.

La muy Noble y muy Leal Ciudad Real de Las Palmas de Gran Canaria, ha sido testigo desde su fundación en 1478, de todos los acontecimientos que han jalonado su historia, donde muchos de sus hijos son recordados hoy en calles, plazas y parques, tal vez ésta Plaza sea la primera en honrar la memoria colectiva de tantos canarios de nacimiento, adopción y corazón, que sin conocerse hicieron su último viaje juntos a la eternidad..



Esta Plaza de la Memoria 20.08.2008, ubicada en un sitio tan emblemático de nuestra Ciudad, servirá para no olvidar la mayor tragedia aérea de la aviación comercial ocurrida en la capital de España en los últimos tiempos, cuyo indeseado protagonismo recayó en la Isla de Gran Canaria, destino del Vuelo JK5022. Estamos convencidos que no dejará insensible a todos los que la transiten, les hará pensar siquiera por un instante las consecuencias de que no se respetaran las normas de seguridad aérea que provocaron una cadena de fallos en los que está el origen de ésta catástrofe y que todavía hoy estamos intentando descifrar, en la más completa soledad.

Pero es que la fuerza no proviene de la capacidad física sino de la voluntad indomable, la misma que nos mantiene, más de 3 años después, enfrentados a complejos intereses que se han acercado a ésta tragedia con objetivos bastante alejados del drama que para las familias comporta.

Las cosas pequeñas representan la suma de la vida y para nosotros la dignidad de ésta Plaza radica en la fuerte carga emotiva que representará en el corazón de nuestra Ciudad, recordará la muerte pero también la vida de los que lograron sobrevivir en medio del espanto que se produjo tras el impacto.

En ese muro de cristal, limpio y transparente, figuran los nombres de las 154 personas que fallecieron y la alusión a los 18 supervivientes, pasar por aquí y detenernos nos acompañará y nos aliviará los momentos en los que sentimos, que no podemos soportar tanta pena, tanta tristeza, tanta ausencia, en ésta desigual lucha por conseguir justicia y verdad, pero no seremos nosotros mismos, si damos la espalda al sacrificio que representa lograr que tanta muerte y sufrimiento no haya sido en vano.

El Municipio de Las Palmas de Gran Canaria, el que más ciudadanos perdió en ésta tragedia, contribuye al homenaje de que permanezcan eternamente en la memoria de la Ciudad, con esta Plaza que simboliza su compromiso para que no se olvide por los grancanarios, obligados a utilizar el avión como medio natural de transporte. En la dignidad de su sencillez, radica la reconciliación que se produce hoy entre los afectados y el Ayuntamiento, porque ha tenido que producirse un cambio político en las últimas elecciones municipales, para que la



sensibilidad se hiciera presente con todos aquellos Vecinos de éste Municipio que perdieron la vida de forma tan violenta y también a los que les acompañaron en ese viaje del que nunca se vuelve.

Ya no volveremos a callar cuando se nos pregunte en Madrid porqué el Ayuntamiento de Las Palmas no honraba la memoria y el recuerdo de sus vecinos que se subieron confiados al Vuelo JK5022, ahora contestaremos con orgullo que ésta Plaza de la Memoria 20-08-2008 los hace inmortales.

Para la Asociación es muy importante, 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. 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 sensatez.

La gratitud es la memoria del corazón y en el nuestro quedará grabado para siempre, el reconocimiento a la cercanía de Juan José Cardona, de M^a Carmen Hernández Bento, que nos acompañó a la inauguración en el Parque Juan Carlos I de Madrid y fué testigo a lo que se había hecho allí por su Ayuntamiento, de Gloria Marrero, Concejala de Distrito por su particular implicación.

Nuestro reconocimiento a Lidia López, Juan Espino, y Gema Martín, ellos han sido el nexo de unión entre la Asociación y el Ayuntamiento para llevar a cabo este sencillo pero deseado Proyecto, también a los funcionarios que han participado en su construcción.

Sr. Alcalde, Sr. Cardona, muchas y sentidas gracias, sin usted esto no hubiera sido posible, ha sabido comprender el llanto sin lágrimas de unos ciudadanos empeñados en no rendirse ante un reto casi inalcanzable y ha accedido dedicar ésta Plaza de la Memoria al 20.8.2008 , poniendo algo más que la mera voluntad de atender nuestro ruego, el respeto a la Causa de la Asociación de trabajar a favor de todos los que utilizan el avión como medio usual de transporte, algo a los que los canarios no somos ajenos.



La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, primera en la historia de nuestro País de víctimas de la aviación comercial, persigue el sueño de abrir un camino que está construyendo, con mucho esfuerzo pero férrea voluntad, 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 ayuda y la colaboración de todos: de los usuarios del transporte aéreo denunciando con los medios a su alcance las incidencias que observen como pasajeros porque hacerlo les puede salvar la vida, pero también de los responsables que tienen en sus manos la gestión del transporte y la seguridad aérea a todos los niveles, porque sino lo hacen serán indirectamente culpables de que vuelva a ocurrir.

Por ellos, por cada uno de los Pasajeros del Vuelo JK5022 estamos obligados, ellos lograrán evitar que no vuelva a repetirse nunca más...

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

MUCHAS GRACIAS A TODOS...

CARTA PRESIDENTE SEPLA CONCEDIENDO PREMIO SAFETY&SECURITY A LA AVJK5022



General Díaz Porlier, 49 – Interior, 4º
28001 MADRID
Teléfono 91 309 67 50
Fax 91 401 78 38
E-mail: sepla@sepla.es

Madrid, a 30 de noviembre de 2011

Estimada Sra. Vera,

Me complace comunicarle que el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) ha decidido otorgar a su Asociación el galardón "Safety & Security" por convertirse en un referente en la lucha por la seguridad aérea. Gracias a su impecable labor, la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 ha logrado que su voz sea reconocida en importantes foros nacionales e internacionales sobre seguridad aérea, así como concienciar a la opinión pública sobre los problemas del sector aeronáutico.

La entrega se efectuará el próximo sábado 10 de diciembre a las 21:00 horas en una cena de gala en conmemoración a Nuestra Señora la Virgen de Loreto, patrona de los aviadores, que se realizará en el Hotel Silken Puerta de América.

Nos complacería que acudiera a recoger este galardón o, en su defecto, lo recogiese alguien de su confianza en su nombre.

Sin más, en espera de recibir noticias tuyas.

Le saluda afectuosamente,

Javier Martínez de Velasco - Presidente de SEPLA

CARTA DE PETICIÓN Y RESPUESTA COMISIÓN PETICIONES PARLAMENTO EUROPEO.



PETICION COMISION PARLAMENTO EUROPEO:

DATOS:

Peticionario: ASOCIACION AFECTADOS VUELO JK5022

Representante: Pilar Vera Palmés – Presidenta AVJK5022 -

Dirección postal: – C/. Pedro Medrano, 6 - 28029-MADRID -

País: ESPAÑA- **Tlf.:** 91/314.22.22 –

Emails:

Web: www.avjk5022.com

TITULO DE SU PETICION:

REVISION DEL INFORME OFICIAL RELATIVO AL ACCIDENTE DE LA COMPAÑÍA SPANAIR OCURRIDO EL 20 DE AGOSTO DE 2008, EN MADRID (AEROPUERTO DE BARAJAS) EMITIDO POR EL MINISTERIO DE FOMENTO DEL GOBIERNO DE ESPAÑA.

TEXTO DE LA PETICION:

- 1) La AVJK5022 está formada por más de 1.100 socios: supervivientes, familias y simpatizantes, se creó como consecuencia del Accidente Aéreo de la Compañía Aérea Spanair ocurrido en el Aeropuerto de Barajas el 20.8.2008, en el que fallecieron 154 personas y sobrevivieron 15 adultos y 3 niños.
- 2) La AVJK5022 considera a partir de las investigaciones profesionales y periciales que ha realizado, que el Informe Oficial emitido por el Ministerio de Fomento de España no cumple su fin único: evitar que se vuelva a producir otra tragedia aérea por las mismas causas que las del Vuelo JK5022, no contribuyendo a que la seguridad aérea prevalezca para proteger la vida de las personas usuarias del avión como medio de transporte.
- 3) El documento entero es una falacia, con argumentaciones incongruentes, contradictorias, y llegando a conclusiones falsas con una carencia de base que causa sonrojo por la falta de respeto a las víctimas y a los supervivientes a los que también culpabilizan, olvidándose que ellos son testigos (se salvaron de la fila 9 hacia delante) de lo que ocurrió antes de que el avión intentara el despegue.
- 4) El Reglamento Europeo 996/2010, de 20 de Octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil, NO establece que el Informe Final se le explique a la Autoridad Judicial, como se hizo con éste, durante horas con propósitos muy alejados de los fines que debe cumplir con arreglo a la normativa Española y Europea.
- 5) La mayoría de las Recomendaciones que efectúa las hace a Entidades Extranjeras sobre las que no tiene competencia ni manera de comprobar que las han seguido, desviando así la atención sobre sus verdaderos destinatarios: los Organismos Españoles



reguladores del transporte aéreo que deben velar por la seguridad operacional cumpliendo con las mejoras y modificaciones que permitan que no vuelva a producirse otro accidente aéreo.

Con el ruego de que tengan esta Petición en su consideración, adjuntamos los siguientes documentos:

- **Anexos I (Resumen de los hechos acontecidos objeto de esta Petición);**
- **Anexos II y III (actividades de la Asociación en los años 2009-2010 y 2011).**
- **Anexo IV (Informe A-032/2008 del que se solicita su Revisión).**

Muchas gracias por su atención.

Atentamente les saluda,



- PILAR VERA PALMES -



PARLAMENTO EUROPEO EVROPSKY PARLAMENT EUROPA-PARLAMENTET
 EUROPÄISCHES PARLAMENT EUROOPA PARLAMENT ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ EUROPEAN PARLIAMENT
 PARLEMENT EUROPEEN PARLAMENTO EUROPEO EUROPA PARLAMENTAS
 EUROPOS PARLAMENTAS EUROPAI PARLAMENT IL-PARLAMENT EWROPEW EUROPEES PARLAMENT
 PARLAMENT EUROPEJSKI PARLAMENTO EUROPEU EURÓPSKY PARLAMENT
 EVROPSKI PARLAMENT EUROOPAN PARLAMENTTI EUROOPAPARLAMENTET

Dirección General de Presidencia
 Dirección de Servicios de la Presidencia
 Unidad de Recepción y Remisión de
 Documentos Oficiales

Luxemburgo,

106120 24.05.2012

Sra. D^a M. Pilar Vera Palmes
 Calle Pedro Medrano 6
 28029 Madrid
 ESPAGNE

Muy Señora mía,

En nombre del Secretario General, acuso recibo de su petición transmitida mediante correo electrónico del 07.05.2012.

Su petición se ha inscrito en el registro con el n^o 0635/2012, que le ruego tenga a bien consignar en toda correspondencia.

Se ha transmitido a la Comisión de Peticiones, que se pronunciará en primer lugar sobre su admisibilidad a trámite, es decir, si la petición incide en el ámbito de actividades de la Unión Europea. En efecto, el fondo de su petición se examinará únicamente si éste es el caso.

La decisión sobre la admisibilidad a trámite le será comunicada directamente y por escrito por la Comisión de Peticiones.

No obstante, señalo a su atención que el procedimiento de examen de una petición puede demorarse durante un período relativamente largo, habida cuenta del elevado número de peticiones recibidas.

Para cualquier correspondencia sobre este asunto, le rogamos que se dirija directamente a la secretaria de la Comisión de Peticiones – Parlamento Europeo – rue Wiertz – B-1047 Bruselas (fax n^o 0032/22846844).

La saluda atentamente,

Gabriel SANCHEZ RODRIGUEZ

Jefe de Unidad

Plateau de Kirchberg, L-2920 Luxembourg
 Rue Wiertz 60, B-1047 Bruxelles

PREGUNTA AL GOBIERNO-Mº FOMENTO DE LA DIPUTADA DE COALICIÓN CANARIA.



Congreso de los Diputados

Ana María Oramas González-Moro
DIPUTADA POR SANTA CRUZ DE TENERIFE



A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

ANA ORAMAS GONZALEZ-MORO, diputada de Coalición Canaria-Nueva Canarias, de conformidad con lo previsto en el artículo 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente PREGUNTA AL GOBIERNO, con ruego de RESPUESTA POR ESCRITO:

En relación a la denuncia trasladada al Ministerio de Fomento por parte de la "Asociación de Afectados del vuelo JK5022" sobre la concesión de licencias de mantenimiento de aeronaves (LMA) a técnicos de la compañía Iberia, ¿qué actuaciones ha abierto el Ministerio de Fomento para verificar la veracidad de la misma?

Madrid, 22 de mayo 2012

Fdo: Ana Mª Oramas

CARTA AL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL 16/7/2012

fectados del
Vuelo JK5022

Madrid, 16 de Julio de 2012.

ILTMO. SR. D. ANGEL LUIS SERRANO ARIAS
DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL
MINISTERIO DE FOMENTO
MADRID

Estimado Angel Luis:

No quiero dejar pasar más tiempo, sin hacerte llegar nuestro agradecimiento desde la Asociación, por tu decisiva contribución a que España figure y presida el TASK-FORCE de OACI que ya ha comenzado sus reuniones para la Revisión de la Circular 285 en base al trabajo del Grupo que liderado por el Director General de la NTSB de Asistencia a las Familias, hemos hecho varias Asociaciones Internacionales de Familias Afectadas por Tragedias Aéreas, entre las que se incluye la AVJK5022 que me honro en presidir.

De entre las iniciativas en las que ha participado nuestra Asociación, constituye una especial satisfacción ésta de la Circular 285 porque, aunque estaba vigente el 20 de Agosto de 2008, no se puso en práctica por razones que desconocemos, lo que seguramente nos hubiera evitado dolor añadido al que ya padecíamos por la trágica desaparición de los nuestros, sin embargo, con nuestro esfuerzo habremos ayudado a que si vuelve a ocurrir, sirva de guía para que no pasen por el mismo calvario que nosotros.

Confiamos en que culminen con éxito el trabajo que ahora emprenden los países que se han adherido en OACI y que el documento que finalmente se consiga en el Consejo de Febrero del 2013, logre que el sufrimiento de las familias afectadas por un accidente aéreo se atenúe en la medida de la posible en cualquier lugar del mundo.

Con nuestro reiterado agradecimiento, recibe un afectuoso saludo,



!Nihil in facis!

- Pilar Vera Palmés – 91/314.22.22 -
- Presidenta AVJK5022
- C/. Pedro Medrano, 6 – 28029-MADRID

DOSSIER DE PRENSA 30/7/2012

DOSSIER DE PRENSA

30 de julio de 2012

EL PAÍS

ESPAÑA SIGUE SIN CORREGIR FALLOS EN LA SEGURIDAD AÉREA DENUNCIADOS EN 2010

Una auditoría sobre la seguridad aérea española detectó 40 'agujeros negros', algunos coincidentes con el accidente de Spanair
Críticas a la comisión investigadora oficial

FRANCISCO MERCADO Madrid 29 JUL 2012 - 21:41 CET

La OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), agencia de la ONU, detectó a través de una auditoría, en julio de 2010, la existencia de 40 fallos en la seguridad aérea española, algunos muy graves y vinculados con el accidente de Spanair en Barajas, ocurrido dos años antes. El Ministerio de Fomento, bajo mandato socialista, admitió que todos, salvo uno, eran ciertos. Dos de aquellos fallos tuvieron un peso decisivo en el mayor accidente aéreo español (154 muertos). Y perviven al filo de su cuarto aniversario.

» **El manual de vuelo.** "España no ha establecido en sus regulaciones de operaciones de aeronaves los requisitos que exijan a los solicitantes de las aerolíneas (AOC) elaborar procedimientos para garantizar que el manual de vuelo se actualice con la introducción de los cambios que el estado de matrícula ha aprobado o dispuesto como obligatorios". Esta acusación de la OACI era capital porque uno de los elementos que se citan como posibles causantes del accidente de Spanair es que dicha compañía no traspuso a su manual la norma que sí se implantó en EE UU tras sugerirlo el fabricante.

Ana Pastor asegura que ya se han resuelto el 77% de las deficiencias

El informe final sobre el accidente de Barajas reconocía así la importancia de este punto: "Como consecuencia del accidente MD-82 de Northwest Airlines en el aeropuerto de Detroit, McDonnell Douglas emitió un télex en 1987 dirigido a todos los operadores de los aviones de este tipo en el que recomendaba que la comprobación del TOWS — alarma que permite saber si el aparato está configurado para volar— se realizara antes de cada vuelo. Todos los operadores en Estados Unidos habían incorporado ese cambio en sus procedimientos operacionales (...) Después del accidente, en octubre

de 2008 el operador [Spanair] revisó su manual de operaciones para que se comprobara el funcionamiento del TOWS antes de cada vuelo".

Si el manual se hubiera actualizado antes del accidente, la tripulación habría comprobado que tal alerta no funcionaba y, por tanto, no podía indicarles si tenían los flaps desplegados. No los tenían. Y se estrelló el avión.

Un listado mínimo, un siniestro máximo

El MEL es el listado de equipo mínimo con el que un vuelo puede despegar seguro. En el accidente de Spanair aflora continuamente. Porque el avión partió con una avería conocida (se encendió en tierra la calefacción). Los mecánicos no dieron con la causa y se limitaron a desconectar su fuente eléctrica, coincidente con el TOWS, alarma que salta si el avión no está configurado para volar. El avión despegó porque pudo aplicar el MEL "sin necesidad de intentar localizar el origen de la avería". ¿Qué fallo dejó inoperativo el TOWS? Hay muchas hipótesis y un hecho: no funcionó. El MEL no exigía que se comprobase el TOWS. Ni el manual de vuelo de Spanair obligaba a verificarlo antes de cada despegue, como si ocurría en EE UU desde 1987.

Pero tras la tragedia, la actualización de manuales no se amplió en España a todas las aerolíneas. La OACI detectó que el problema subsistía en 2010. Fomento, bajo mandato socialista, se comprometió a resolverlo en febrero de 2012, pero no fue así. Ya con Ejecutivo del PP, sigue sin implantarse y no hay fecha prevista porque este punto debe regularlo primero la UE. Por tanto, cuatro años después este peligro subsiste.

» **Equipamiento mínimo.** El MEL, lista de equipamiento mínimo que debe funcionar en un avión para volar con seguridad, fue otro factor que planeó sobre el accidente de Spanair de 2008.

¿Debió partir el avión sin resolverse un fallo, se encendió la calefacción en tierra, que compartía suministro eléctrico con una alarma clave, el TOWS? ¿Cómo pudo autorizarse aquel MEL con una avería sin respuesta en su manual? "El MEL se utilizó para permitir el despacho del avión", dijeron los investigadores. Y OACI hizo sangre: "Las oficinas de Seguridad de Vuelo son responsables de la aprobación inicial y las modificaciones de los MEL. Sin embargo, dicho proceso no incluye la coordinación entre los aspectos de operaciones y aeronavegabilidad. Asimismo, no se han establecido los mecanismos para asegurar que la aprobación de los MEL corresponda a los tipos de aeronaves y las operaciones concretas autorizadas". El reproche era claro. No se pueden despachar a granel los MEL. Que funcione o no la calefacción puede ser irrelevante... o determinante si el vuelo puede producir hielo en el ala. Fomento, bajo mandato socialista, previó resolverlo en junio de 2011. Pero también lo heredó irresuelto la ministra Ana Pastor (PP). Está en "borrador avanzado" y concluirá antes de 2013.

DOSSIER DE PRENSA

30 de julio de 2012

Desde el ministerio se asegura que cuando Pastor tomó posesión no halló un plan de seguimiento y ejecución de las 40 deficiencias alertadas dos años antes a su antecesor por la OACI. Su departamento asegura que a fecha de hoy están corregidos ya el 77% de tales fallos y confía en cubrir el resto antes de final de año. Pero más allá del grado porcentual de cumplimiento de exigencias de la OACI, que deja a España muy bien situada a escala mundial, la foto sobre su seguridad aérea que arrojó OACI en 2010 era demoledora.

Criticaba que España no imponía a sus explotadores de servicios aéreos y de mantenimiento un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS), procedimiento continuo de identificación de peligros. Ni regía un plan estatal (SSP) para supervisar tal sistema privado. Y tal plan, aún pendiente, es vital: busca riesgos recurrentes que se repiten en todos los factores operacionales. Por ejemplo, errores continuados de flaps o TOWS.

CRÍTICAS A LA COMISIÓN INVESTIGADORA OFICIAL

El informe cuestiona su capacidad para cumplir la tarea de modo eficaz

E.M. Madrid 29 JUL 2012 - 21:56 CET 1

En julio de 2010, cuando se realizó la auditoría de OACI, España se había aprendido unas siglas: CIAIAC (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil), porque investigaba el accidente de Spanair. Pero la OACI cuestionó su eficacia. "La CIAIAC tiene diez puestos vacantes para investigadores y otro personal técnico de su organización [su plantilla actual es de 22 expertos]. La limitación del número de investigadores en la CIAIAC ha afectado a su capacidad para cumplir todas sus tareas de manera efectiva y eficaz, en particular con respecto a la conclusión de los informes de investigación". Era su modo de criticar que tardase años en aclarar los accidentes.

El accidente de Spanair de 2008 fue resuelto en 2011, pero vale también para su precedente: el avión de McDonnell Douglas que casi se estrella en Lanzarote en 2007 porque también despegó inadvertidamente sin los flaps desplegados. El informe se culminó en 2009. Un año antes quizá habría servido para evitar la tragedia en Madrid. La OACI también la acusaba de informarse tarde y de informar mal. "La obligación de notificación inmediata de incidentes graves a la CIAIAC no ha sido sistemáticamente cumplida por AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea)". Pero no solo había retraso: "Algunas notificaciones iniciales [de accidentes e incidentes] no han sido enviadas a la OACI y los informes no han sido sistemáticamente enviados". Y se añadía un tercer agujero negro: "La mayoría de los incidentes graves vinculados con el tráfico aéreo no han generado una investigación por la CIAIAC".

Su profesionalidad también se ponía en duda. "Algunos investigadores con varios años en la CIAIAC no han recibido el curso básico de investigación de accidentes e incidentes", ni hay "exámenes y ensayos de piezas o componentes de aeronaves". Pero había otro factor que le inutilizaba, según la OACI. La CIAIAC podía emitir decenas de consejos sobre seguridad aérea tras cada accidente, pero el Gobierno ni siquiera estaba obligado a contestarle, y menos a asumirlos.

MÁS INFORMACIÓN

España sigue sin corregir fallos en la seguridad aérea denunciados en 2010

Y AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) "no cuenta con suficiente personal de inspección para desempeñar todas las tareas de vigilancia de la seguridad operacional". A modo de símbolo de tanto descontrol, se enunciaba que un decreto de 2009 fijó que se debían certificar todos los aeropuertos internacionales en España. Un año después, ningún aeropuerto había sido certificado. Ni Barajas.

NOTA DE PRENSA DEL COPAC 1/08/2012



El Colegio de Pilotos concluye que el informe de la CIAIAC sobre el accidente de Spanair es ineficaz para la prevención de accidentes

COPAC (01/08/2012)

- El COPAC localiza numerosas deficiencias e informaciones falsas, tergiversadas y ocultas en una revisión independiente de seguridad del informe de la CIAIAC
- El COPAC solicita la reapertura de la investigación técnica para rectificar los numerosos errores del informe y llegar hasta el final de las causas que provocaron el accidente del JK5022

El Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC) ha realizado una revisión independiente del Informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) A-32/2008 sobre el accidente del JK5022 ocurrido el 20 de agosto de 2008. De una manera objetiva y técnica, la revisión del COPAC pone en evidencia la falta de rigor del informe y los errores y falta de conocimiento de la CIAIAC en algunas materias, especialmente en la parte operacional, factores que hacen que el informe no cumpla con la finalidad de prevenir accidentes e incidentes en el futuro.

Además de confirmar que se trata de un informe incompleto y parcial, la revisión realizada por el COPAC pone de manifiesto numerosos errores basados en informaciones falsas, tergiversadas o directamente ocultadas*. Además, la revisión del informe revela la ineficacia de la autoridad aeronáutica en materia de supervisión y control de los diferentes procedimientos que están bajo su responsabilidad en materia de seguridad aérea.

Entre las numerosas deficiencias detectadas, para el COPAC destacan aquellas que de una manera más significativa afectan al resultado de la investigación de la CIAIAC, como la **prórroga del Certificado de Aeronavegabilidad** de la aeronave sin inspección alguna, a pesar de que el avión en ese momento requería una renovación completa, una cuestión que la CIAIAC no investiga suficientemente.

Otro aspecto relevante es el hecho de que el **programa de análisis de datos para la flota de MD-80**, un elemento clave para la prevención y seguridad de los vuelos, no estaba en pleno funcionamiento en el momento del accidente, y como la autoridad aeronáutica, conocedora de la situación, no tomó medidas.

En cuanto a los **ensayos de vuelo en simuladores** para reproducir la maniobra de despegue previa al accidente realizados por la CIAIAC, el COPAC considera que sus resultados no pueden utilizarse para llegar a conclusión alguna. La serie MD-80 no está certificada para realizar despegues sin flaps ni slats en condiciones de seguridad. Por lo tanto, es una circunstancia no contemplada por ningún operador ni por ninguna tripulación de vuelo.

Por otro lado, la CIAIAC oculta un hecho fundamental para entender la actuación del Comandante en relación con el **despacho de la aeronave siniestrada**, como es que según la MEL (Minimum Equipment List) de Spanair, aprobada por la Dirección General de Aviación Civil, la tripulación dependía de la decisión de Mantenimiento respecto al estado técnico de la aeronave. Dado que Mantenimiento determinó que el avión podía efectuar el vuelo, el Comandante no podía solicitar el cambio de avión, ya que a priori no existían circunstancias que no hicieran seguro el vuelo.



Además, el informe técnico de la CIAIAC no tiene en cuenta los estudios realizados por organismos internacionales sobre la interacción del **funcionamiento de la alarma del TOWS** con las reacciones de los pilotos para evitar un despegue sin flaps, estudios que demuestran que los pilotos debidamente certificados, no obvian el aviso del TOWS y reaccionan con rapidez y determinación para evitar una situación de peligro por despegue sin flaps.

Sin embargo, en su informe la CIAIAC ni siquiera ha establecido la causa por la que no funcionó el sistema de alerta TOWS, un hecho que sin duda hubiera evitado el accidente y sus trágicas consecuencias.

En agosto del pasado año, tras la publicación del informe de la CIAIAC, el COPAC se comprometió a realizar una revisión independiente por parte de un grupo de expertos a nivel nacional e internacional. A comienzos de 2012 finalizó dicha revisión y, de acuerdo con el compromiso adquirido, el COPAC lo puso en conocimiento del Ministerio de Fomento, de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, de los principales grupos parlamentarios y de la CIAIAC, solicitando al mismo tiempo la reapertura de la investigación técnica para rectificar los numerosos errores del informe. Hasta ahora el COPAC no ha tenido respuesta alguna.

Sin embargo, una vez más el COPAC solicita la reapertura de la investigación técnica del accidente del MD-82 de Spanair con el fin de llegar hasta el final de las causas que produjeron una de las peores tragedias aéreas de nuestra aviación y evitar que se vuelva a repetir.

Se puede acceder a la [revisión independiente completa así como al resumen ejecutivo aquí.](#)

* Se considera *falso* lo que no refleja los hechos y circunstancias que se describen, *tergiversado* lo que presenta información parcial o sesgada sobre los hechos y *ocultado* lo que ignora información relevante, esencial para el análisis y comprensión del accidente y su prevención.