

10 años de lucha y lágrimas por la verdad



Pilar Vera Palmés
*Presidenta AVJK5022 y
FIVAAF-ACVFFI*

Al cumplirse el décimo aniversario de la tragedia del Vuelo JK5022 es bueno intentar resumir parte del intenso trabajo que hemos realizado desde la Presidencia de la AVJK5022 que nació unos meses después del 20 de Agosto de 2008 con el objetivo, entre otros, de aunar a las familias que habíamos padecido la tragedia del Vuelo JK5022 para enfrentarnos a todo lo que vino después de perder a nuestros seres queridos. Tuvo un primer año de vida muy complicado: asedio de los despachos americanos en alianza con sus homólogos españoles, inexistencia de ayudas oficiales, de profesionales acreditados, lograr un abogado especializado como Acusación Popular y tantos otros problemas que casi la entierran.

Con motivo del primer Aniversario me acerqué a la Asociación a sugerencia de la persona que gestionaba las autorizaciones para bajar al lugar de la tragedia: querían que hubiera una sola lista de familias afectadas. Lo que me encontré fue demoledor: una Junta incompleta, división entre familias motivada por el asesoramiento que tenían por el Despacho Americano contratado, desconfianzas, hacia todo y entre todos, pérdida alarmante e incesante de socios-familias, asambleas conflictivas, etc... Sin pensar ni en intereses ni futuro, prevaleció el sentimiento que me nació del corazón: a pesar de la situación en que se encontraba, había que hacer lo imposible para que la AVJK5022 no desapareciera, pues si lo hacía,

con ella se iría también la lucha por la verdad y la justicia sobre la muerte de 154 inocentes que no debieron morir.

Y comencé una guerra sin cuartel en todos los frentes inimaginables: la investigación penal en el Juzgado Nº 11 se encontraba atascada por la falta de peritos que le explicaran al titular del mismo las causas técnicas del siniestro, tampoco la AVJK5022 contaba con un abogado penalista en aquellos momentos como Acusación Popular, había que convencer a todos los que habíamos quedado en la Asociación que era necesario poner una derrama para contratar sus servicios, en definitiva, había mucho por hacer y poco tiempo para hacerlo.

Fruto de un despliegue de actividad frenético, dentro y fuera de España, se fueron logrando grandes avances: en el Juzgado Nº 11 presentamos peritos que con sus Informes lograron incluso que el titular imputara a 3 directivos de la desaparecida Spanair, aunque sólo por poco tiempo, pues en el mismo año al cerrar la instrucción los desimputó, nos entrevistamos con las Asociaciones de Víctimas Francesa y Americana, fuimos a Europa al Parlamento Europeo, allí pedimos a la ponente francesa del RE 996/2010 que incluyera al menos 3 cuestiones – por raro que parezca la normativa española no lo contemplaba – para nosotros de vital importancia: 1) Que la lista de pasajeros se diera 2 horas después de ocurrido el accidente a las familias. 2) Que todos los países miembros de la UE tuvieran un Plan de Asistencia a Víctimas. 3) Que la información técnica del accidente se diera primero a las familias antes de hacerse pública.

Ese RE 996/2010 dio lugar, casi 5 años después de haberlo peleado con el Ministerio de Fomento, a que se publicara el 3.8.213 el RD 632/2013 del Ministerio de la Presidencia con un Plan de Asistencia a Víctimas y sus Familias, que contiene un Protocolo del Ministerio del Interior sobre Protección Civil (hasta entonces no se contemplaba un accidente aéreo 2 como evento catastrófico en su normativa) y un folleto explicativo del contenido de toda esa normativa a entregar a quien sufriera en

■ Hemos hecho un trabajo que no nos correspondía porque el Estado ha sido incapaz de hacerlo por iniciativa propia



España una catástrofe aérea para que no se sintiera tan indignadamente tratado como las familias del Vuelo JK5022.

En 2001, OACI aprobó la Circular 285 de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, pero por causas que desconocemos, no se siguió en la gestión de la catástrofe del Vuelo JK5022, de hecho me enteré de su existencia en 2010 a través del Presidente de ACVFA-Asociación de Víctimas USA. Aunque el propósito inicial fue darla a conocer, ya tocaba su revisión y nos pusimos también a esa tarea logrando que la OACI creara un Task-Force presidido por el Representante de España en el Consejo, D. Víctor Manuel Aguado, con el apoyo de la NTSB y del Gobierno USA, así como de Organizaciones Internacionales y de los países que quisieron formar parte del mismo a través de sus Agencias de Investigación, no fue el caso de España, pues fui yo como sociedad civil y Presidenta de la AVJK5022 la que formó parte del mismo desde 2010 a 2013, para conseguir, los Documentos de Política y Guía: 9978 y 9973 de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, aprobados por el Consejo de la OACI el 1.3.2013 al que asistí como representante de víctimas de acci-

dentos aéreos por primera vez en su historia, y posteriormente por la 38 Asamblea General de la OACI. Habíamos pasado de una mera Circular de la Secretaria General de la OACI a un Documento de Política de Asistencia aprobado por el Consejo y la Asamblea.

La Creación de la FIVAAF-ACVFFI en Madrid en 2015 (Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias), por 3 Asociaciones fundadoras: AVJK5022-España, HIOP-447 Alemania y JetBlue-Pakistán y el reconocimiento por OACI de FIVAAF en su Consejo de Febrero de 2016, como Organización Internacional invitada a todos sus eventos, por primera vez en su historia desde su creación en 1944 en Chicago.

Y acudimos a la NTSB, FAA, OACI, IATA, ACI,...Había que llegar al lugar donde se toman las decisiones sobre la normativa de aviación civil en el mundo y recordarles que debían mirar y atender a las personas que sufren las consecuencias de los desastres aéreos.

En paralelo en España hemos y seguimos luchando por aclarar las causas que provocaron la Tragedia del Vuelo JK5022. Actualmente está trabajando la Comisión de Investigación en el Congreso de los Diputados que conseguimos

Pilar Vera durante la rueda de prensa

Otro momento de la
ceremonia en el
Aeropuerto de
Barajas



más de 8 años después de solicitarla y esperamos de ella que ponga el foco en los fallos latentes que pueden ocasionar nuevos desastres aéreos y provocar más muertes inútiles.

A nivel judicial, recurrimos la decisión de archivo en “sobreseimiento libre” de la Audiencia Provincial de Madrid del 19.9.2012 ante el TC que ni siquiera admitió a trámite nuestra demanda y ante el TEDH que hizo lo mismo. Y a nivel europeo, llevamos la denuncia ante la Comisión de la Unión Europea y la Comisión de Peticiones, sin éxito. Allí había que ir de la mano de los lobbys o de los partidos políticos y no lo hicimos: no creímos que fuera necesario cuando la injusticia es tan evidente.

Todo eso ha valido para lograr la consideración de “utilidad pública” siendo la primera y única Asociación de Víctimas de la Aviación Comercial que lo logra en nuestro país por cumplir su principal requisito: dedicar la actividad a favor de la sociedad en general y en particular de usuarios y profesionales de la aviación comercial.

La justicia nos ha infringido una derrota tras otra pero nunca hemos dejado de creer que las causas de la catástrofe aérea más grave de los últimos 35 años en nuestro país no se han aclarado y que tampoco se han depurado responsabilidades ni penales ni políticas, pues el Informe Oficial de la CIAIAC (Comisión Oficial

de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil) achaca todas las responsabilidades a los pilotos fallecidos, pero deja sin explicar por qué falló el TOWS (la alarma que les hubiera avisado de que el avión estaba mal configurado) esencial para ellos y sus pasajeros. Hemos repetido que estamos en paz con los pilotos del JK5022: ellos pagaron con su vida el error que cometieron, fueron víctimas de un sistema de aviación civil global inseguro que ni siquiera ha hecho autocritica ni ha sido revisado: echar la culpa al muerto es negar la evidencia para no reconocer que se tienen problemas y en consecuencia, poder solucionarlos.

Han sido 10 años de lucha y de lágrimas por la verdad y la justicia, hemos hecho un trabajo que no nos correspondía porque el Estado ha sido incapaz de hacerlo por iniciativa propia, no era nuestra responsabilidad oficial pero si moral y ética: esa es la diferencia que nos sigue separando a los que creemos que hay que extraer de la tragedia el conocimiento para la seguridad de todos y los que justifican los accidentes aéreos basándolos en la estadística, lo que es una falacia y una mentira, porque estas se rompen con una sola tragedia aérea por el elevado número de víctimas que provocan.

Y todo por ellos... Que están en Algún Lugar... SIEMPRE EN NUESTROS CORAZONES. ❖