

CASO JK5022: LA COMISIÓN PARLAMENTARIA

Pilar Vera Palmés
Presidenta AVJK5022 y FVAAF

La Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 ha logrado que el Pleno del Congreso de los Diputados aprobara, el 4 de febrero de 2018, la creación de una Comisión de Investigación sobre el Accidente del Vuelo JK5022 de Spanair. Dicha Comisión fue fruto directo del esfuerzo descomunal que la Asociación, que cumplió el pasado



Pilar Vera

verano 10 años, ha hecho ante tres parlamentos autonómicos, más de 60 municipios canarios y siete cabildos insulares para que aprobaran Proposiciones No de Ley y Mociones que se sumaban a las 60.000 firmas recogidas para apoyar nuestra petición de crear esta Comisión de Investigación.

La Comisión se constituyó oficialmente el 18 de abril de 2018 para seguidamente comenzar sus trabajos. Lo primero fue dar un mes de plazo para que los diputados que conforman la Comisión pudieran presentar documentación relativa al siniestro, y/o solicitarla a las Autoridades Nacionales e Internacionales comparecientes, así como cuantas iniciativas pudieran conducir a averiguar la verdad de lo sucedido aquel triste 20 de agosto de 2018. La Comisión está compuesta por tres

diputados del PP, tres del PSOE, tres de Unidos Podemos (uno de los cuales fue elegida Presidenta de la Comisión), dos de Ciudadanos, uno de ERC, uno del PNV, uno de Coalición Canaria, y uno de NCanarias.

Por la Comisión han pasado 44 comparecientes: responsables políticos, expertos, técnicos, inspector de vuelo, pilotos, miembros de la CIAIAC (Presidente, Secretario y varios Vocales), miembros de Spanair, de la DGAC, de AESA, del Ministerio de Fomento, de AENA, un médico del SAMUR, un bombero, Guardia Civil. Junto a ellos, han comparecido un superviviente, dos familiares de víctimas y yo misma como Presidenta de la AVJK5022. Allí narré cada uno de los eslabones de la cadena de errores que provocaron la catástrofe aérea más grave de los últimos 30 años en España y segunda en Europa por el número de víctimas fallecidas.

Todas esas comparencias han quedado recogidas por escrito en el Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados y también en su archivo de audio y video, además de en la web: www.avjk5022.com. Quien acceda a estos archivos podrá comprobar el incalificable estado de la aviación comercial española en los años anteriores a 2008 y durante ese mismo año, así como de la propia Compañía Aérea. Un estado que llevaba meses -a pesar de los reiterados avisos de falta de seguridad que se dieron tanto por parte de su plantilla como de agentes externos (ver nota de prensa publicada por SEPLA a primera hora del 20 de Agosto de 2008 que fue retirada una vez producido el siniestro)- augurando un accidente, aunque seguro que ninguno de la magnitud del que se produjo ese día.

Las comparencias de algunos de los responsables que continúan hoy en sus puestos -por ejemplo, el que fuera Vicepresidente en 2010 y actual Presidente de la CIAIAC- han sido cuando menos preocupantes. No sólo por lo que ocurrió hace ya más de 10 años, costó la vida a 154 personas y secuelas a 18 supervivientes. También porque si, desgraciadamente, un accidente así volviera a ocurrir, las consecuencias de sus investigaciones serían exactamente iguales a las



que se reflejaron en el Informe A-32/2008 sobre el Accidente del Vuelo JK5022 de Spanair (consecuencia probablemente del inmovilismo de dicho órgano), a saber: no detectar las causas y en consecuencia no corregirlas, culpabilizando a los que no pueden defenderse: los pilotos del JK5022.

Desde nuestro punto de vista, los pilotos fueron el eslabón más débil de una cadena de errores que tuvo su inicio en el caos de gestión reinante en el Ministerio de Fomento durante el periodo 2004-2009. Un caos que alcanzó su cénit el 4 de julio de ese mismo año, cuando dimitió (o fue cesado, no está claro aún ya que el BOE habla de sustitución pero no de cese ni dimisión) el entonces Presidente de AENA, Manuel Azuaga, quien no fue sustituido hasta noviembre por el Consejero de mayor edad del Consejo, quedando su gestión en manos del Director General de Aeropuertos. En las cintas de audio del 20 de agosto de diversos profesionales que estaban en la zona cero, escuchan cómo desde el CGA (Centro de Gestión Aeroportuaría) se les dice que "no había mantas para tapar a los fallecidos".

No todos los diputados que forman parte de la Comisión han puesto el mismo interés y dedicación a la complejidad técnica de su investigación.

De hecho, dos de ellos nunca han intervenido, y alguno ni siquiera ha asistido a sus sesiones. En sentido contrario han tenido una participación muy activa los demás diputados, que se han turnado en algunos casos. Ha habido diputados fijos, como las diputadas canarias de Unidos Podemos, Coalición Canaria y PP, así como el diputado canario del PSOE. Por otro lado, no se ha entendido bien el papel Ciudadanos en la Comisión a pesar de la experiencia profesional de su hoy Eurodiputado, Javier Nart, cuya comparecencia no dejó lugar a dudas respecto a la responsabilidad de la Dirección General de Aviación Civil en el siniestro ya que como Abogado del SEPLA en 2008, solicitó la imputación de varios de sus responsables.

La seguridad aérea, como no me cansaré de repetir, es cuestión de todos: administración pública, entidades privadas, partidos políticos, medios de comunicación, sindicatos, profesionales y también de la sociedad civil en la que se encuadra esta Asociación. Nunca se hubiera conseguido esta Comisión de Investigación sin nuestra lucha constante y mi voluntad por evitar más muertes inútiles. Nuestro país no ha aprendido de los errores cometidos, y no ha sido capaz de corregirlos en el sistema de la aviación civil española.

Restos del JK5022

Recogida
de firmas



Por eso, esta Comisión de Investigación y sus conclusiones son tan importantes para un sector donde, paradójicamente, el inmovilismo es el factor predominante a pesar de lo cambiante de sus integrantes. A los hechos nos remitimos: AESA por ejemplo, que heredó las competencias de la DGAC, no ha creado un Cuerpo de Inspectores de Vuelo y sigue funcionando igual que cuando nació en octubre de 2008: externalizando las inspecciones a través de SENASA y sin entrar en más profundidades que las conocidas por el sector aéreo y por los que sufrimos sus decisiones. Hay que mencionar también la Ley 40/2015, que extingue la figura administrativa de Agencia. Pues bien, a fecha de hoy, que se sepa, AESA no ha anunciado en qué va a reconvertirse de las nuevas figuras administrativas que dispone esa Ley. Su Directora y su Presidente (actual DGAC) tampoco lo han aclarado en sus respectivas comparecencias en la Comisión el pasado 4 de julio y 10 de octubre, respectivamente.

La Comisión que se renovó por 6 meses en octubre y por otros seis meses que acabarán en abril de este año está trabajando en las conclusiones. Las comparecencias finalizaron el 19 de diciembre, a pesar de que desde la AVJK5022 consideramos que debió escucharse el testimonio de otras 10 ó 12 personas. También es cierto que la inestabilidad política que sufre nuestro país aconsejaba no arriesgarse, y además consideramos que todo lo visto y oído ya era más que suficiente para que los diputados se hicieran una idea de lo que ocurrió ANTES, DURANTE Y DESPUES de la tragedia del Vuelo JK5022.

Esas conclusiones son la esperanza de familias, víctimas y supervivientes agrupadas en la AVJK5022 por obtener verdad y justicia. Me atrevería a decir incluso que de colectivos, profesionales y sociedad en general usuaria del avión como medio de transporte. Confiamos desesperadamente que recojan las responsabilidades políticas de los gestores en 2008, de los que han pasado por ella y no han respetado el Art. 502 del Código Penal y que atiendan lo que evidencian las comparecencias: que la falta de independencia de la CIAIAC invalida su Informe Oficial A32-2008, por lo que es absolutamente necesario que otro organismo investigue con neutralidad. Confiamos en que la CIAIAC sea sustituida por un órgano multimodal de investigación y prevención de accidentes que sitúe a España al nivel de los países de su entorno y tantas otras cuestiones relacionadas con la seguridad aérea que han quedado demostradas en las comparecencias que urge modificar, innovar, actualizar, desaparecer, etc...

"De la tragedia extraemos el conocimiento para la seguridad de todos". Es el lema de la NTSB-USA el que ha guiado mi esfuerzo y trabajo por llegar a la verdad sobre la tragedia del vuelo JK5022 durante los más de nueve años que llevo liderando la AVJK5022. Porque si no se aprende de esta tragedia, hay altas probabilidades de que se repita por iguales o similares causas. •

NOTA: Pilar Vera es Presidenta de la Asociación de Afectados por el Vuelo JK5022, que ha trabajado durante años para recabar firmas y apoyos con el objetivo de crear una comisión parlamentaria de investigación sobre el accidente de Spanair.