

MACH82

REVISTA DEL SEPLA Nº185 AGOSTO 2016

VERANO CALIENTE EN LA AVIACIÓN ESPAÑOLA



RUEDA DE PRENSA SEPLA SOBRE EL ACCIDENTE DE SWIFTAIR AH5017.

El bien *común* y la tragedia del vuelo JK5022



Pilar Vera Palmés
Presidenta AVJK5022 /
CHAIR ACVFFI

La Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) organizó un “Workshop” dedicado a la asistencia a víctimas de accidentes aéreos y sus familiares”, que se celebró en Málaga los pasados días 8 y 9 de junio con el apoyo del Ministerio de Fomento. El anterior había tenido lugar en Tallin (Estonia) del 16 al 18 de octubre del 2000, y de él salió el germen de la Circular 285 de la OACI que se publicó en el año 2001. Hay que tener en cuenta la sesión paralela a la Conferencia de Alto Nivel celebrada el pasado 5 de febrero de 2015, dedicada a la Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familiares, en la que intervine como Chair del ACVFG y cuyas conclusiones la OACI subió a su web con los mismos fines: avanzar en la asistencia a víctimas y sus familias.

CEAC es una organización paneuropea formada por 44 países y parecía esencial que los países europeos asistentes se animaran a seguir avanzando en la normativa de asistencia a víctimas de accidentes aéreos, tal y como España había hecho tras la catástrofe aérea del 20 de agosto de 2008 empujada por el trabajo constante de la AVJK5022 constituida unos meses después de tan fatídica fecha.

Entre los muchos objetivos de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 se encuentra evitar que la caótica asistencia que se dio a las víctimas, supervivientes y afectados después de la

tragedia no vuelva a repetirse. Un largo camino de casi 8 años que se cumplirán el próximo 20 de agosto y que, tanto a nivel nacional, europeo como internacional ha dado sus frutos. Mi Ponencia en dicho seminario, en el que intervine como presidenta de la AVJK5022 y de FIVAAF-ACVFFI (Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, reconocida por la OACI en su Consejo del 29.2.2016 como “observadora”) se tituló: DE LA TRAGEDIA DEL JK5022 AL BIEN COMUN.

La elección personal tras el 20.8.2008 tuvo su inicio cuando conocí en 2010 la existencia de la Circular 285 de la OACI, que contenía un Manual de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias aprobado por la Secretaria General en el año 2001. ¿Por qué no se había seguido en la gestión de nuestra catástrofe? ¿Desconocimiento? ¿Desidia? ¿Ignorancia? Esa pregunta nunca tuvo respuesta.

Al inicio de mi intervención, mostré un video de cuatro minutos entresacado del Documental “JK5022, una cadena de errores”, realizado por la Asociación. En él, diversos padres y madres relatan la asistencia recibida tras el accidente: no había lista de pasajeros, nadie sabía nada, nos metieron en un cuarto muy pequeño, nos leyeron la lista de los 18 supervivientes: ¿y los demás? todos muertos, etc...Así se enteraron de la muerte de los suyos...

¿Pueden imaginar correr desesperadamente para llegar hasta donde había una lista de 18 supervivientes pegada a la pared, la madrugada del día 21 para enterarte de la muerte de tu familiar? A las familias que llegaron de Canarias les dijeron minutos antes de aterrizar en Madrid que los llevaban a IFEMA sin más explicaciones...



El 3 de agosto de 2013, tras un infatigable trabajo de la AVJK5022 reconocido en su preámbulo, se publicó en el BOE el RD 632/2013, que recoge un Plan de Asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares.

¿Por dónde empezar si España no tenía nada previsto ni regulado? Por lo más cercano, Europa. Hasta allí llegamos en marzo de 2010 junto a otras Asociaciones de Víctimas europeas y, tras entrevistarnos con la ponente del Reglamento Europeo 996/2010, logramos que se incluyeran tres cuestiones esenciales:

1) Que la lista de pasajeros se diera a las familias dos horas después de ocurrido el accidente.

2) Que las familias y Asociaciones fueran informadas de las causas del accidente antes de hacerse públicas y

3) Que todos los países miembros de la UE tuvieran un Plan de Asistencia a Víctimas.

Además contactamos con Asociaciones de Víctimas de otros países para unificar fuerzas, con los que compartíamos una visión personal sobre la elección tras sufrir una catástrofe aérea: intentar que la muerte de tantas personas no fuera en vano, extraer de los conocimientos adquiridos todas las mejoras posibles y ponerlas al servicio del bien común.

Y empezaron a producirse cambios en el sector aéreo en España para tratar de reparar los errores cometidos con la Tragedia del Vuelo JK5022:

- En octubre de 2008 se creó la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

- En 2009, en buena medida por los problemas que generaron las identificaciones de los 154 fallecidos, se precipitó la publicación del RD 32/2009, Protocolo Nacional de Actuación Médico-Forense y de Policía Científica en sucesos con víctimas múltiples.

- En octubre de 2010, el RE 996/2010 sobre Investigación y prevención de accidentes e incidentes de aviación civil, que sería el germen de que España tres años más tarde tuviera un Plan de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familiares.

- El 3 de agosto de 2013, tras un infatigable trabajo de la AVJK5022 reconocido en su preámbulo, se publicó en el BOE el RD 632/2013, que recoge un Plan de Asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares. Un logro que llenaba de autoridad moral nues-



tro trabajo, porque nada de lo conseguido nos iba a beneficiar directamente, sino que lo haría a las futuras víctimas, al bien común.

- En marzo de 2013, la AVJK5022 fue reconocida de “utilidad pública” por dedicar su actividad y esfuerzos a beneficio de la colectividad, del bien común.

- En 2014 se crea el Protocolo de Coordinación para la Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familiares del Ministerio del Interior, inexistente hasta entonces y que se deriva del citado RD 632/2013.

- Después de más de 5 años de trabajo continuado participando en la creación del Estatuto de la Víctima del Delito que finalmente en octubre de 2015 entró en vigor, logramos incluir el Art. 8 donde se impone un “período de reflexión



La NTSB cumple 20 años de existencia y no sólo tiene incluidas las competencias sino que además cuenta con las Asociaciones y las Víctimas para mejorar su asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares.

de 45 días para que ningún abogado y procurador acose a las víctimas de grandes tragedias” y evitar así la terrible voracidad que padecemos las familias de la Tragedia del Vuelo JK5022 por parte de despachos de abogados americanos que en alianza con sus homólogos españoles se presentaron en los lugares donde nos iban reuniendo antes que nadie, incluso que el propio Gobierno que no apareció hasta el domingo día 24 de agosto en el Hotel Auditórium. España es el primer país europeo que tiene una normativa en este sentido, que la iguala con la misma existente en Estados Unidos: allí no les permiten a estos profesionales acercarse a las víctimas hasta pasado ese plazo para ofrecer/presionar con sus servicios.

Por si todo eso no era suficiente, había que llegar al corazón del regulador de la normativa



Los problemas comunes a las víctimas de accidentes aéreos en el mundo suelen seguir este orden: primero, la tragedia en la que fallecen las víctimas y luego sigue con las familias afectadas: ineficiencia, indolencia, indiferencia e intereses de terceros.

de aviación civil internacional y participamos en 2010 en la Conferencia de Alto Nivel de OACI, donde conocimos la Circular 285, que como cité anteriormente, no se conoció en la gestión de nuestra tragedia. El ejemplo más claro fue cómo nos enteramos de la muerte de nuestros seres queridos: sin intimidad ni con la dignidad a que teníamos derecho como ciudadanos afectados por la catástrofe aérea más grave de los últimos 30 años en España.

Al año siguiente -2011- asistí a la Conferencia Internacional de Familias y Víctimas organizada por la NTSB en Washington, donde logramos el apoyo de su Presidenta para oficializar el Grupo privado de Trabajo de la Circular 285 y trasladar a la OACI el compromiso de su revisión. Yo, que en principio sólo quería darla a conocer en nuestro país, me encontré inmersa en un trabajo que dura hasta hoy: habían transcurrido 10 años de su existencia y tocaba revisarla para adaptarla a los tiempos actuales.

El TASK-FORCE 285, presidida por D. Víctor Aguado, representante de España en la OACI, consiguió en tiempo record materializar el Documento de Política de Asistencia a Víctimas de Ac-

cidentes Aéreos y sus Familias, en consenso con la OACI, países, organizaciones y víctimas.

El 1 de marzo de 2013 asistí sola al Consejo de OACI, formado por 38 países, en representación de las víctimas de accidentes aéreos. Era la primera vez que ocurría y su presidente tuvo la deferencia de presentar el punto del Orden del Día en español, aunque posteriormente sería el representante de España, D. Víctor Aguado, con quién las víctimas a nivel internacional estamos en deuda por su trabajo eficaz, silencioso y extraordinariamente brillante, el que defendería la propuesta de los Documentos 9998 y 9973, que se aprobaría por unanimidad de los países asistentes.

Posteriormente, la 38 Asamblea General de la OACI, celebrada en septiembre de ese mismo año, los ratificó: habíamos pasado de una simple Circular de la Secretaria General de la OACI a un Documento 9998 de Política de Asistencia a Víctimas, aprobado por su Consejo y Asamblea General. Además, empezamos otro recorrido más ambicioso y que se sintetiza en su inclusión en el Anexo 9 de la OACI, en el Plan de Auditorías USOAP, en los Planes de Emergencia de los Aeropuertos, etc...

Asistencia a víctimas – modelo español

Me refiero a la singularidad que supone incluir dos figuras que no existen en los países que cuentan con planes de asistencia a víctimas más avanzados: 1) Oficina de Víctimas que depende del Ministerio de Fomento. 2) PECO (Persona de Contacto) que, dependiendo de la Delegación del Gobierno, debe activar y coordinar recursos a través del Ministerio del Interior del que depende.

No creemos en ese modelo por poco operativo y su puesta en funcionamiento con los diversos accidentes aéreos en los que ha sido puesto en práctica parece darnos la razón. A mayor abundamiento, el RE 996/2010 es el que recoge la asistencia a las víctimas como dije anteriormente, ¿por qué no entonces incluirlo dentro de su estructura? Aunque no desde luego de la actual CIAIAC, cuyo modelo está desfasado y pidiendo a gritos una total reestructuración. El mejor ejemplo de cuanto afirmo está en la NTSB que este año cumple 20 de existencia y no sólo tiene incluidas las competencias sino que además cuenta con las Asociaciones y las Víctimas para mejorar su asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares.



Desde la AVJK5022 seguiremos luchando para que España cuente con un Órgano Multimodal de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y/o de tragedias con víctimas múltiples, a partir del Estudio presentado hace ya más de un año a las Autoridades, instituciones públicas y privadas, colegios y asociaciones profesionales, etc..

Por otra parte, la AVJK5022 en ese trabajo a favor del bien común, sigue peleando por otros objetivos como son:

- Implantar una cultura preventiva de seguridad aérea mediante un cuerpo de inspectores que supervise el cumplimiento de la normativa, un mayor control sobre las licencias, formación, mantenimiento y los manuales de las compañías aéreas, la referencia UK.
- Asegurar el cumplimiento de los planes de emergencias en los aeropuertos con la realización de simulacros.
- Establecer herramientas en las Torres de Control de los Aeropuertos.
- Cumplir y respetar el derecho de los pasajeros para que las pólizas de cobertura de las compañías aéreas se dediquen íntegramente a reparar el daño causado a las víctimas en caso de accidente tal y como dispone el Convenio de Montreal, unificando la normativa en la Unión Europea en este mismo sentido.

La Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias: ACVFFI-FIVAAF

Se trata de un proyecto que surge de la convicción profunda de que las víctimas deben llegar a todos los foros implicados en la aviación comercial. Las Asociaciones de Víctimas nacen tras las catástrofes aéreas y desaparecen cuando se ha completado su ciclo: investigación, depuración, responsabilidades si las hubiera, reparación del daño causado, etc... No conozco en el mundo a ninguna Asociación que haya pervivido en el tiempo tras pasar por esas etapas, de ahí el hito histórico: primero de ponernos de acuerdo Asociaciones tan dispares como la española AVJK5022-la pakistaní ACAA y la alemana HIOP-447 para fundarla en Madrid el 21.7.2015 y luego conseguir que la OACI la reconozca, por primera vez en sus 72 años de historia, en calidad de “observadora” en su Consejo del 29.2.2016, de la que soy su Presidenta por elección unánime de sus miembros, con toda la responsabilidad histórica que eso supone.

Los problemas comunes a las víctimas de accidentes aéreos en el mundo suele traducirse en una “cadena de errores” que dan primero lugar a la tragedia en la que fallecen las víctimas y luego sigue con las familias afectadas: ineficiencia,



La Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus familias surge de la convicción profunda de que las víctimas deben llegar a todos los foros implicados en la aviación comercial

indolencia, indiferencia e intereses de terceros, es la norma usual en cualquier país del mundo donde ocurra el accidente.

ACVFFI-FIVA AF aspira a ser el paraguas común de las víctimas de accidentes aéreos en el mundo y a estar presentes en la comunidad internacional con voz propia ocupando ese hueco inexistente hasta su nacimiento, donde los intereses se concentran en hacerla más eficiente, sostenible, rentable y segura, prestando atención a las víctimas solo cuando se produce la catástrofe.

Hemos llevado hasta sus últimas consecuencias el mensaje en el que creemos firmemente: víctimas ayudando a víctimas para apoyar a quien sufra la pérdida trágica de un ser querido a bordo de un avión mediante el respeto, la empatía y la información nacida de la experiencia personal. A pesar de cuánto hemos trabajado en España y de nuestra disposición a ayudar en la



La AVJK5022 se ha convertido en un referente de dignidad y esfuerzo en el sector aéreo español para víctimas y profesionales.

gestión de otros accidentes, eso aquí no es lo usual. Justo lo contrario de lo que ocurre en otros países, donde se aprecia considerablemente contar con una Asociación de Víctimas que trabaja por el bien común. El resultado es que cuando, pasado el tiempo las víctimas se encuentran solas y se han apagado las luces de los focos mediáticos, institucionales e interesados, tocan en nuestra puerta sin que podamos ya ayudarles, pues las decisiones no solo están tomadas sino incluso ejecutadas.

De cara a la próxima 39 Asamblea de la OACI que será la presentación de FIVA AF en el panorama internacional, estamos trabajando en varias notas de estudio que abarcan temas relacionados con la asistencia a víctimas, la investigación y prevención de accidentes, los derechos de los pasajeros y la garantía de la independencia en los órganos de investigación/prevención de accidentes.

Desde FIVA AF queremos llevar nuestras propuestas a la Comisaria Europea de Transportes, solicitar ayudas al Parlamento Europeo para desarrollar nuestra actividad y establecer convenios

de colaboración con otras entidades nacionales e internacionales, entre las cuales se encuentran las compañías aéreas: para las víctimas es muy costoso económicamente desplazarse a los eventos en los que se deciden cuestiones que afectan a la aviación comercial en general.

De hecho, pedí en este Seminario a los representantes de los países que participaron, que nos ayuden a contactar con sus asociaciones de víctimas y también que se comprometan a apoyar a la Federación mediante las vías que consideren más convenientes para ambas partes. Este llamamiento aprovecho y lo lanzo también desde estas páginas a las entidades nacionales implicadas en el transporte aéreo, tanto públicas como privadas.

¿Qué queda por hacer en el futuro?: Desde la tragedia del JK5022, empezando de cero se han logrado avances inimaginables entonces, ahora en la fase que nos encontramos, queda todavía por hacer:

- Reforzar la independencia de las Agencias de Investigación de Accidentes.
- Coordinar y estandarizar la investigación oficial de accidentes para corregir la cadena de errores, a nivel nacional e internacional.
- Apoyar a través de los Estados, el trabajo de la Federación en los foros internacionales.
- Alentar a las compañías aéreas, sus alianzas y a sus aseguradoras a unificar, coordinar y simular sus procesos de gestión de crisis e impulsar normativas que equilibren los intereses entre las aseguradoras, las compañías aéreas y las víctimas.
- Continuar trabajando con gobiernos e instituciones nacionales e internacionales para la mejora continua en la asistencia, seguridad y derechos de los pasajeros e independencia investigaciones oficiales.
- Animar a todos los Estados que no lo hayan hecho ya, a ratificar el Convenio de Montreal de 1999, a fin de completar la unificación de reglas para el transporte aéreo.
- Apoyar a la primera Federación Internacional de Víctimas nacida en Europa, con recursos y medios que le permitan realizar su actividad a través de sus estructuras y/o convenios de colaboración.

Cerré mi intervención haciendo una reflexión a partir del Convenio de Chicago de 1944, diciendo que el mundo de la aviación ha cambiado radicalmente desde entonces pero el avance del sector aéreo no ha ido en paralelo al tratamiento y asistencia a las víctimas. Proteger sus derechos

debe ser compatible con el desarrollo sostenible de la aviación y con la modificación de los hábitos hasta ahora presentes en los Estados: el progreso económico no puede estar reñido con olvidar que transportan personas y lo que significa que no lleguen a su destino.

Los años 2014 y 2015 han dejado catástrofes que conmocionaron al mundo, con más de 1.330 muertos que, al menos deben servir para que el transporte aéreo abandone de inmediato esas lagunas inaceptables. Es difícil entender que algunos países dediquen ingentes cantidades de dinero a la búsqueda de rastros de accidentes sin prestar igual atención a las familias de sus víctimas, tanto en la emergencia como posteriormente, abandonándolas a su suerte.

En nuestra opinión, hemos dado un paso gigantesco con la constitución de la Federación Internacional, pero ahora necesitamos que nuestros países de origen cuenten con nosotros en el tratamiento a las víctimas de nuevos accidentes, que las Instituciones del sector de la aviación comercial nos ayuden a permanecer, que sean capaces de escuchar y contar con nuestro trabajo y experiencia. Europa puede y debe liderar ese cambio radical que propugnamos en las estructuras del transporte aéreo mundial; un buen comienzo sería dar voz en sus Órganos a la Federación Internacional mediante las opciones que se consideren viables para las partes.

Creemos que es posible extraer de las investigaciones y la experiencia de las familias, el conocimiento para salvar vidas futuras, que no es difícil prever y simular lo que sucede tras un accidente aéreo, que la moral es un concepto que debe incluirse en este mundo donde tantas vidas se mueven a diario y que la recién nacida Federación Internacional puede ser la vía para que la aviación comercial recorra un camino hasta ahora inexistente en su estructura.

La catástrofe del Vuelo JK5022 sobrevoló su propia tragedia y cambió la forma en el trata-

miento y la asistencia a las víctimas de un accidente aéreo en España. Como presidenta de la Asociación lidero un trabajo que no nos correspondía hacer, pero tal vez era la única forma de encontrar un significado a tanta muerte y sufrimiento: 154 seres humanos que no se conocían

de nada entraron juntos en la eternidad por el simple hecho de subirse al vuelo JK5022 el 20 de agosto de 2008, entre ellas mi sobrina Ana, de cuya memoria soy depositaria y por quien no he cesado de buscar verdad y justicia extensiva a todos los que la acompañaron en su último viaje.

Tras pasó fronteras con la creación de la Federación y se mantiene firme en sus objetivos después de casi 8 años, lo que constituye todo un hito: es la primera Asociación de Víctimas de la Aviación Comercial en España, la primera considerada de "utilidad pública", la primera fundadora de la Federación y la que además trabaja para personas que nunca sabrán de su esfuerzo: ahí radica su fortaleza moral.

Aunque algunos sigan sin reconocerlo, la AVJK5022 se ha convertido en un referente de dignidad y esfuerzo en el sector aéreo español para víctimas y profesionales. Aquel 20 de agosto, fue el día de mi elección y elegí mantener vivo el recuerdo de los nuestros contribuyendo al bien común con nuestro trabajo. Todos: operadores, compañías, reguladores, profesionales, etc..., debemos seguir alcanzando los máximos niveles de dignidad y equilibrio entre todas las partes afectadas.

¿Qué hubiera pasado si no hubiéramos recorrido este largo camino durante casi 8 años?, no es difícil predecir que probablemente España seguiría anclada en la misma posición que tenía el 20 de agosto de 2008 y que las víctimas siguientes y las que vendrán en el futuro hubieran seguido padeciendo innecesariamente...

Sus familias, como las nuestras, están ya EN ALGUN LUGAR...SIEMPRE EN NUESTROS CORAZONES. ❖



El progreso económico no puede estar reñido con olvidar que la aviación transporta personas, y lo que significa que no lleguen a su destino.