



NUEVE AÑOS DE LÁGRIMAS Y LUCHA POR LA VERDAD

LA PROVINCIA [AVIACIÓN DIGITAL](#)

Pilar Vera 20.08.2017. Llegamos a este noveno aniversario con mucho camino recorrido, con avances notables en la asistencia a víctimas y familias, en el derecho de los pasajeros, en unión con otras víctimas de otros países, en protección de los derechos de las víctimas, etc., pero nos sigue faltando el fin principal por el que esta Asociación nació: lograr verdad y justicia. Y no ha sido por falta de entrega, conocimientos, dedicación y esfuerzo a conseguirla, al contrario, hemos hipotecado los últimos 8 años de nuestra vida a ese único objetivo y de paso, a corregir los graves fallos que se produjeron en la gestión de la emergencia con las familias, una vez ocurrida la tragedia del 20 de Agosto de 2008, cuando ya no podía ocurrirnos nada peor, se abrió otra senda incierta, llena de dificultades y peligros que aún perdura.



¿Qué oculta esta tragedia para que sea tan difícil llegar al fondo de la verdad y que los negligentes tengan que dar cuenta de sus actos ante la justicia, que debería apartarlos de sus funciones, simplemente por no haber sido capaces de proteger la vida de 154 inocentes? Horas y días interminables en jornadas maratonianas que parecen no tener fin, dan la credibilidad y el rigor necesario para denunciar reiteradamente que las causas que provocaron la Tragedia del Vuelo JK5022 siguen latentes en el sistema de la aviación civil española. Pero no solo los afectados sino también los profesionales o las instituciones del sector aéreo, a cualquiera de ellos a los que se le pregunte, estarán de acuerdo con esa afirmación.

Adentrarse en la complejidad de esta tragedia para explicarla, resulta cuando menos problemático, máxime cuando esos intereses están tan arraigados en nuestro sistema que es tremendamente difícil señalarlos con nitidez. El anterior accidente aéreo en España fue en 1985 (Monte Oiz-Bilbao) y no hay antecedentes ni de Asociación de Víctimas y mucho menos de mejoras o modificaciones en la aviación comercial española que supongan avances significativos para el ciudadano usuario del avión como medio de transporte.

España tiene actualmente los siguientes órganos administrativos que se encargan por un lado, de la gestión de la seguridad aérea - AESA - y por otro de la investigación y prevención de accidentes aéreos - Ciaiac - , que adolecen de recursos para llevar a cabo su esencial cometido.

La Agencia Española de Seguridad Aérea se creó por RD 184/2008 publicado el 8 de febrero pero no se constituyó formalmente hasta octubre de ese mismo año tras la tragedia del Vuelo JK5022, "heredando" las competencias y el modo de proceder de la Dirección General de Aviación Civil que persisten hasta hoy: sigue sin tener un cuerpo de inspectores propio y también continúa delegando en la Sociedad Pública Senasa la realización de las inspecciones.

La CIAIAC (Comisión Oficial de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil) sigue dependiendo "funcionalmente" de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento, los Vocales del Pleno que la preside no están sometidos a ninguna incompatibilidad, lo que choca con la Ley de Transparencia 19/2013: no son altos cargos, no son funcionarios, ¿dónde encuadrarlos?, dentro de la Administración a la que sirven. ¿Cómo puede investigarse a sí mismo el regulador aéreo? ¿Dónde está la independencia que genera seguridad para la ciudadanía?

Cuando la Audiencia Provincial de Madrid archivó en sobreseimiento libre la causa penal proveniente del Juzgado Nº 11 que la investigó, el informe oficial A32-2008 emitido por la CIAIAC fue determinante, si tenemos en cuenta lo anterior, algo está fallando estrepitosamente en nuestro sistema, por no hablar de la Auditoría del año 2010 de la OACI que pone el acento en 21 fallos de seguridad en nuestra aviación civil, señalando también a la CIAIAC en ellos.



Declarada de Utilidad Pública con fecha 5 de Marzo de 2013 con el N° 591.440 Y por otra parte, está la administración justicia que adolece de recursos para enfrentarse dentro de los juzgados de primera instancia e instrucción a macro investigaciones como la del vuelo JK5022 que precisa, entre otras cuestiones, de expertos técnicos que expliquen al juez las causas técnicas para que éste pueda aplicar la Ley, verificaciones, pruebas, peritajes, etc.?

Finalizada la vía penal, se abre la civil y entonces se produce otra desigualdad lacerante: la muerte que iguala a las personas tiene un tratamiento diferente según variados criterios judiciales, coincidentes con los que defiende la aseguradora de la compañía aérea, dejando al margen - con una honrosa excepción hasta hoy de la Audiencia Provincial de Barcelona - la normativa comunitaria y Convenio de Montreal de aplicación directa en España.

No he pretendido señalar a nadie sólo despejar algunas incógnitas que se escapan a la comprensión de la mayoría de las familias de las víctimas que murieron el 20.8.2008, ellos no entienden de tanta complicación solo de las lágrimas que siguen derramando por los suyos: el tiempo lejos de mitigar el dolor lo aumenta considerablemente: ver cómo crecen los otros hijos de tu familia, de tus vecinos, de tus amigos, etc.?, te sume en la desesperación porque los tuyos, los que se quedaron en la pista 36-L del aeropuerto de Barajas, no crecerán ni vivirán, sólo te queda su imagen en las fotos que acaricias casi rutinariamente.

La AVJK5022 que presido lleva nueve años de lucha implacable por la verdad y la justicia, no conoce de muros infranqueables ni de barreras insuperables, ahora tal vez se dé el escenario preciso para conseguir que el Congreso de los Diputados, con el apoyo de todos los grupos políticos como pretende la Asociación, abra 2 comisiones de investigación: 1) que revise el Informe Oficial A- 32/2008 de la CIAIAC con expertos en la materia y 2) que aclare definitivamente las causas de la tragedia en vía legislativa, analizando la documentación y normativa relativa a la prórroga de los Certificados de Aeronavegabilidad. De sus conclusiones dependerá que hechos nuevos permitan reabrir la causa penal y depurar responsabilidades.

Como integrante de la sociedad civil comprometida con esta causa en la que creo firmemente, confiamos que esta vez el Estado no nos vuelva a abandonar, que el poder legislativo afronte lo que cobardemente no ha hecho el poder judicial y que la verdad corone la década que hará el próximo año, de lágrimas amargas en memoria de 154 inocentes, pero por la seguridad de los vivos que utilizan el avión como medio de transporte.

La Tragedia del Vuelo JK5022 está sin aclarar y sin resolver, cuando nadie esperaba que la AVJK5022 siguiera existiendo después de nueve años, aquí estamos con la voluntad indomable de llegar hasta el final con todas sus consecuencias.

Por ellos. Que están en algún lugar siempre en nuestros corazones.

Pilar Vera. Presidenta de AVJK5022 - FIVA AF