

AUTORIDAD ÚNICA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

La única manera de consolar a las víctimas de una tragedia aérea es la verdad, que debe venir de la mano de investigaciones oficiales serias

[DIARIO DE AVISOS](#)
[PALMAS](#)

[LA OPINIÓN DE TENERIFE](#)

[AVIACION DIGITAL](#)

[LA PROVINCIA EL DIARIO LAS](#)

Pilar Vera Palmés 21.02.2019 | 01:04 - El 31 de julio de 2011, la CIAIAC publicó su Informe Final A32/2008 sobre la tragedia del Vuelo JK5022 que, al intentar el despegue el 20 de agosto de 2008 se estrelló en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, provocando 154 muertes y secuelas en las 18 personas que lograron sobrevivir.

Aunque ya esperábamos que la CIAIAC confirmara su hipótesis inicial de que la culpa la tenían los pilotos fallecidos, eslabón más débil de la cadena de errores cometidos, sin embargo estábamos expectantes por leer como iba a resolver las dudas por las que dicha conclusión no se sostenía. Por ejemplo, entre otras muchas, por qué no sonó el TOWS (alarma que hubiera avisado a los pilotos de que el avión estaba mal configurado, para que éstos hubieran abortado el despegue) y, en segundo lugar, por qué el certificado de aeronavegabilidad se prorrogó del 22 de julio hasta el 22 de agosto sin inspección alguna. Sobre todo porque ese certificado que se presentó en el Juzgado 11 que investigó las responsabilidades penales, tenía irregularidades manifiestas respecto al modelo y modo habitual en que se expedían esos documentos por la DGAC.

Y lo más dramático es que con 18 supervivientes, algunos de ellos profesionales de las emergencias, otros que no perdieron nunca el conocimiento y que se dieron cuenta de lo que pasó después del impacto, ese infausto Informe dice que "las emergencias funcionaron razonablemente bien". Eso sí, sin que ningún médico forme parte del Pleno de la CIAIAC.

Estas son algunas muestras del contenido de ese Informe de 308 páginas que más parece que se dedica a ocultar la verdad que a detectar las causas para que se corrijan los defectos del sistema de la aviación civil española, evitando así más muerte inútiles.

Ese Informe oficial sirvió para archivar la causa en la Audiencia Provincial de Madrid que mantuvo la responsabilidad de la tragedia en los pilotos fallecidos, motivo por el cual la compañía aérea Spanair cumplía los requisitos del Convenio de Montreal: 1) Por el solo hecho de producirse un accidente, la compañía aérea es culpable y 2) Si se demostraba negligencia, las indemnizaciones serían ilimitadas. Existiendo una póliza con una cobertura de mil quinientos millones de dólares (más de nueve millones de dólares por pasajero de media), no se comprende tampoco lo que han hecho hasta la fecha la mayoría de los juzgados cuando las familias han acudido en demanda de justicia ante el atropello de la aseguradora, que pretende reducir las indemnizaciones por debajo del 2 % de cobertura de la póliza.

Pero ahora me voy a referir al histórico paso que dio el pasado viernes día 1 de febrero el Consejo de Ministros, al aprobar el Informe sobre Seguridad presentado por el Ministerio de Fomento a partir del análisis sobre las deficiencias críticas en las infraestructuras: aeroportuaria, ferroviaria, marítima y carreteras. Entre las acciones previstas para su puesta en práctica se contempla la creación de una Autoridad Única independiente que sustituirá a las tres comisiones oficiales de investigación del avión, tren y barco. Una figura por la que llevo luchando desde ese mismo día 31 de julio de 2011, cuando comprobé que 154 muertos no eran suficientes para que España cambiase su forma de investigar las catástrofes aéreas.

El documental que hicimos al año siguiente, JK5022 Una Cadena de Errores con la ayuda inestimable de la TVCanaria respecto a su financiación, también está dirigido en la misma dirección: las investigaciones oficiales son el agujero negro de un sistema de aviación civil que en 2008 no estaba preparado para afrontar una tragedia aérea. De hecho, jamás pensaron que fuera a ocurrir ni se prepararon para afrontarla, como han declarado recientemente varios comparecientes y responsables políticos, en la comisión de investigación del Congreso de los Diputados. Una imprevisibilidad cuyo resultado lo pagamos con consecuencias inimaginables las familias de las 172 personas que se subieron al Vuelo JK5022 aquel desgraciado 20 de agosto de 2008.

Y la lucha en la que creo, a la que he dedicado casi 10 años de mi vida al frente de la AVJK5022, pasa por obtener verdad y justicia sobre 154 muertes y lesiones en 18 supervivientes, pero también por modificar, innovar, cambiar, mejorar en definitiva el sistema de la aviación civil, del transporte aéreo, de los derechos de los pasajeros, y de la asistencia con dignidad a las víctimas, entre otros muchos.

Comencé por la asistencia a víctimas hasta lograr que España tuviera, al igual que otros países de su entorno europeo, un plan de asistencia a víctimas, un protocolo de Protección Civil, un folleto explicativo al alcance de cualquier usuario del transporte aéreo. También logramos la inclusión en el estatuto de la Víctima del Delito de la prohibición del acoso de profesionales a víctimas en un estado emocional que haga imposible decidir lo mejor para sus intereses. Y también se nos ha reconocido a nivel internacional con la creación de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos aceptada por el Consejo de la OACI en febrero de 2016 como organización internacional invitada a sus eventos, en ese foro donde estaban presentes todos: países, profesionales, organizaciones internacionales del transporte, menos las víctimas, que llegamos por primera vez en su historia desde su creación en 1944, con voz única para hacernos oír entre los que tienen en sus manos la posibilidad de cambiar y mejorar la normativa internacional de aviación civil. En definitiva, mejorar la vida y seguridad de usuarios, profesionales y agentes implicados en el sector aéreo.

Antes me embarqué en 2010 en el grupo de trabajo en la OACI en unión del presidente de la Asociación de Víctimas Norteamericana, formado por representantes de las autoridades de investigación de 37 países, para revisar la circular 285 que no se sacó del archivo donde estaba el 20 de agosto.

He llorado en estos años de tristeza y dolor por las ausencias, pero también de impotencia y de incredulidad: la última el 16 de octubre en la OACI, en la Jornada de las Víctimas a la que asistí como presidenta de Fivaaf, cuando el responsable de la autoridad holandesa de investigación expuso la tragedia del MH-17 derribado en Ucrania: fueron capaces de cerrar el duelo con las familias en un libro donde recogieron todo lo que se había hecho desde que el 17 de julio de 2014, fecha en la que murieron las 298 personas que iban a bordo, demostrando que la única manera de tratar, respetar y consolar a las personas que hemos padecido una tragedia aérea, es la verdad que debe venir de la mano de investigaciones oficiales serias, rigurosas y creíbles para la ciudadanía.

Ahora se pone el primer paso de los muchos que están por venir... ¡Por fin! España da un paso adelante con la creación de esa autoridad única de investigación de tragedias múltiples de todo tipo de transporte y ahora toca velar y luchar porque no se quede en una mera refundición de las actuales comisiones: sería el mismo perro con diferente collar. Ya en 2012 y posteriormente en 2014-2015 hice un informe sobre ese órgano multimodal, que se repartió a todos cuantos tenían algo que ver de un lado o de otro con el transporte aéreo, y en el que se estudiaba la forma administrativa para que este nuevo órgano fuera realmente independiente del regulador aéreo.

Que sea la sociedad civil la que se haya empeñado en estos objetivos, y que las organizaciones profesionales, sindicales y otras del sector aéreo anden sesteando con otros entretenimientos, es motivo de reflexión, porque si la AVJK5022 no existiera probablemente la fecha del 20 de agosto de 2008 y la tragedia que encierra estaría olvidada y enterrada. Pero siendo terrible, se agrava todavía más porque probablemente nuestro país seguiría igual con una cultura reactiva y no preventiva ante un evento catastrófico de cualquier naturaleza, por la insistencia casi obsesiva de que se cumpla la máxima que me guía: "aprender de la tragedia del JK5022 para la seguridad de todos".

Pilar Vera Palmés. Presidenta de AVJK5022 y FIVA AF