



## "LA CULTURA IMPERANTE EN ESTE PAÍS ES ECHARLE LA CULPA AL MUERTO"

Mach82 (nº156-octubre 2011)/María Fernández



Pionera en España, la Asociación ha conseguido ganar credibilidad y prestigio a base de luchar contra el "oficialismo", buscando contactos y peritos de reconocida experiencia que encuentren explicación a las incógnitas que despierta el accidente, y que la propia Comisión ha preferido ignorar. Su camino se lo han labrado solos, hablando con asociaciones homólogas extranjeras, ya que no existía en España ningún precedente. Hoy en día, la Asociación tiene voz en foros importantes como el propio Congreso de los Diputados o la NTSB.

Tras la publicación del informe de la CIAIAC, Mach82 ha querido conocer la opinión de la que en algún medio especializado ha sido bautizada como la "dama de hierro de la seguridad aérea". Su lucha contra la cultura de "echarle la culpa al muerto", como ella misma dice, ha conseguido ir poco a poco cambiando la percepción de una opinión pública acostumbrada a explicaciones simplistas sobre accidentes aéreos.

**Mach82. La Asociación ha criticado el informe de la CIAIAC. Lo tachan de "fallo institucional" y de faltar a la verdad. ¿En qué os basáis?**

**Pilar Vera.** Un informe tiene que relatar el antes, el durante y el después del accidente y éste no expone el después. Además, las conclusiones no tienen nada que ver con el relato de los hechos que se exponen, y pasa por encima de evidencias ya demostradas en otra jurisdicción. El informe dice que la compañía estaba siendo analizada años antes de la tragedia y tenía problemas, se le amplió el certificado de aeronavegabilidad un mes más y no se inspeccionó... No sé si el informe está faltando a la verdad, pero desde luego no está diciendo toda la verdad.

**Mach82. ¿Qué puede hacer ahora la Asociación para intentar que se modifiquen sus conclusiones?**

**P.V.** La Asociación está centrando sus esfuerzos en el Juzgado número 11. Ahora hay cinco imputados, pero si el día de mañana conseguimos que haya ocho o diez, cada cual sacará sus conclusiones. Ese informe quedará como han querido que quede.

**Mach82. ¿Podemos extraer alguna lección de este informe?**

**P.V.** En la parte de la exposición de los hechos no han podido negar la verdad. Y la verdad es que conocían perfectamente qué es lo que estaba ocurriendo con esa compañía; sabían que la compañía no estaba dedicando los recursos suficientes a la seguridad a través de la formación o el departamento de calidad, y sin embargo no hicieron nada. Y si las conclusiones fueran como tendrían que ser para evitar que vuelva a haber más tragedias, tendría que afearle la conducta a Aviación Civil, a AENA, al Secretario de Estado de Transportes. Por ello, la asociación y las familias no vamos a entender jamás ese informe. Depuraremos responsabilidades en el Juzgado número 11.

**"Sabían que la compañía no estaba dedicando los recursos suficientes a la seguridad a través de la formación o el departamento de calidad".**

**Mach82. ¿En quién piensas cuando hablas de depurar responsabilidades?**

**P.V.** Pensamos que hay tres partes bien distinguidas. Antes del accidente está la Administración, durante el accidente está la Administración y después del accidente vuelve a estar la Administración. Es un actor que está en todo el proceso. Y luego, en cada una de esas



partes está la compañía aérea, el fabricante del avión, y están incluso algunos servicios que intervinieron después de que se estrellara, que no actuaron coordinadamente y que, en consecuencia, multiplicaron los daños que produjo la tragedia por no estar bien coordinados.

**Mach82. Cuando criticaron el informe, el Ministro Blanco dijo que se respetara a los investigadores que habían hecho el informe. ¿Creen en la independencia de la Comisión?**

**P.V.** El Ministro dijo que hay que respetar a los profesionales. ¿Y quién respeta la memoria de los fallecidos? La Comisión no tiene independencia ninguna. Se creó cuando el transporte aéreo no era ni la cuarta parte de lo que es ahora, y sigue funcionando como siempre. De hecho, en los 10 últimos años, más de 600 incidentes y accidentes reportados, más de 300 fallecidos, más de 500 lesionados... Y todos los informes se distinguen por lo mismo, la culpa siempre la tiene el muerto. ¿De qué independencia estamos hablando aquí? A quien hay que tenerle respeto es a los 154 fallecidos y a las familias. Sobre todo a las familias.

**"Todos los informes de los últimos diez años se distinguen por lo mismo: la culpa la tiene el muerto".**

**Mach82. Así que este informe falta faltaría al respeto a los familiares y a las víctimas...**

**P.V.** Sí, falta totalmente al respeto, y es ofensivo incluso para los propios supervivientes. En la asociación hay siete supervivientes que estuvieron allí, que abrieron los ojos poco después del impacto, y alguno sólo tenía la opción de mirar el reloj y ver cómo pasaban los minutos, porque estaba atrapado. Estuvieron más de 40 minutos así. ¿Cómo se les puede decir a estas personas que las emergencias actuaron bien?

**Mach82. ¿Por qué siempre echar la culpa al piloto?**

**P.V.** La cultura imperante en este país es echarle la culpa al muerto. Primero, porque no puede defenderse. Segundo, porque su propia compañía aérea no tiene ningún recato en culpabilizarlo. Moralmente, yo me pongo en el lugar de las mujeres e hijos y familiares que, además de la pérdida de sus seres queridos, se tienen que enfrentar a una sociedad que les está criminalizando. No hay derecho. Estamos en una cultura reactiva, se reacciona cuando sucede la tragedia, y aquí lo que tendría que haber sido es una cultura preventiva. La Asociación, que tiene en sus estatutos evitar más accidentes, pretende poner las cosas en su sitio. Si los pilotos tuvieron culpa y hay que señalarla, no hay que ponerla en ningún caso en el número uno. Además, esta cultura imperante de echarle la culpa al muerto sólo consigue alarma social, porque los usuarios del transporte que suban a un avión tendrán que ver cómo está el piloto ese día: si está bien, tranquilo, descansado...

**Mach82. Háblenos sobre su asociación. ¿Cómo nace? ¿Han tenido referencias de otros países?**

**P.V.** Después del accidente, nos confinaron en el hotel Auditorio durante diez días. Debido a la falta de asistencia, una serie de familiares creó una oficina de atención a las víctimas, y se escribieron unos estatutos. La primera asamblea comenzó con muchos socios, pero disminuyeron cuando vimos que había que aportar dinero. De 140 pasamos a 72, y actualmente somos 94. Al año, cuando me hice con la Presidencia, propuse contratar a un penalista que se personara como acusación popular en el Juzgado. Para ello, había que buscar un perito y, como no encontramos en España a nadie que quisiera ayudarnos, nos fuimos a Francia, donde hay una gran cultura de peritaje. También hemos encontrado mucho apoyo de la Asociación de Estados Unidos, que nos ha permitido estar en la NTSB -organismo de investigación estadounidense-.

**"Estamos poniendo las bases para que la gente no pase por el padecimiento que estamos pasando nosotros".**

**Mach82. ¿Qué habéis conseguido?**

**P.V.** Estamos poniendo las bases para que la gente no pase por el padecimiento que estamos pasando nosotros. La asistencia a las víctimas está regulada por la circular 285 de OACI, que desarrolla un protocolo muy minucioso de atención a las víctimas que aquí no se siguió a pesar de estar traducido al español. Hay que partir y actuar desde el respeto y la dignidad, y aquí no nos protegieron, nos metieron en un hotel donde no había intimidad y donde se celebraban fiestas mientras nosotros estábamos de duelo. Hasta ahora, en España no había ningún precedente en el compromiso del Estado con las víctimas de un accidente aéreo. Aquí hay ayudas a familiares de todo tipo de tragedias, pero nada a los de un accidente aéreo. Nos dieron una única ayuda, y luego nada. Aunque todo esto no es una cuestión de dinero.

**Mach82. ¿De qué es cuestión? ¿Cuándo crees que podrás decir: "misión cumplida"?**

**P.V.** En nuestros estatutos decidimos que este accidente no se podía volver a repetir, que es el mismo lema de la NTSB, como vimos luego. Ni de lejos pensábamos que el camino que íbamos a recorrer nosotros ya estaba recorrido fuera. Aquí, en España, tenemos dos frentes, el judicial y el social. A la parte judicial no creo que le quede mucho más recorrido, un año a lo sumo. Hay que presentar otros informes periciales, ya que en el Juzgado hay más de 70 acusaciones particulares. Aquí la Asociación se ha dejado la piel desde el primer momento. Pero, aunque ganemos mañana en el Juzgado, nosotros ya hemos perdido.

**Mach82. ¿Qué habéis aportado a la investigación judicial?**

**P.V.** Nosotros presentamos nuestro informe pericial en marzo, y pedimos la imputación de varios directivos de la compañía antes de que el órgano pericial colegiado del juez ratificara el informe. Teníamos dos opciones: que destriparan el escrito de acusación o que se consolidara. Conseguimos lo segundo. El informe del órgano pericial del juez ratificó lo que nosotros habíamos dicho: que el TOWS no sonó, que la RAT tenía una avería, que los TMA, aun sabiendo que el avión estaba enfermo, lo mandaron a volar sin reconocer la avería que tenía, que no tenían formación ni habilitación y que Spanair no tenía un servicio de calidad en condiciones. El informe que hizo nuestro perito francés fue el antecedente de lo que luego el órgano pericial colegiado dictaminó en su informe, que sirvió al Juez para imputar a los tres directivos.

**"No podemos olvidar que este piloto detectó la avería y volvió al parking. ¿Quién le convenció para que intentara el despegue?"****Mach82. ¿Y cuál es vuestra misión social?**

**P.V.** Tenemos que aspirar a que no haya accidentes de avión. Es una labor mucho más compleja, porque en 27 meses la Administración prácticamente no ha cambiado nada. Y tiene mucho que cambiar. La AESA tiene que dejar de ser el rehén de Aviación Civil y comenzar a funcionar correctamente. Para eso, necesita un cuerpo de buenos inspectores, que se modifiquen las leyes de seguridad aérea y que se pongan las bases de una cultura preventiva. Y que si un piloto deja el avión en tierra no lo castiguen con el paro.

**Mach82. La reciente modificación de la Ley de Seguridad Aérea sigue dejando abierta esa posibilidad...**

**P.V.** Es que no podemos olvidar que este piloto detectó la avería y volvió al parking. ¿Quién le convenció para que intentara el despegue? ¿Nadie le contaba que el avión llevaba 15 días con la misma avería? Si hubiera una cultura preventiva, ese avión no hubiera despegado. Además, el segundo piloto era el último día que volaba porque estaba sometido a un Expediente de Regulación de Empleo. La Ley de Seguridad Operacional es más de lo mismo, no se ha hecho nada ambicioso ahí. En el Reglamento Europeo de Investigación de Accidentes conseguimos al menos que se introdujera una modificación para que se enseñaran los informes a las víctimas.

**Mach82. ¿Cómo te sientes a estas alturas? ¿Ha pensado alguna vez en tirar la toalla?**



**P.V.** Cada día me digo a mí misma que es el último que me dedico a esto. Pero mi compromiso es con mi sobrina y con los que la acompañaron en su último viaje. Lo que sí voy a hacer es cumplir la etapa del Juzgado. Y me siento muy gratificada por lo que hemos conseguido desde la Asociación. Somos gente que nos complementamos muy bien, cada uno en su función. Hay ingenieros, abogados... Hemos conseguido cosas que hasta ahora nadie había conseguido en España.

**Mach82. ¿Qué relación tenía Pilar Vera con el mundo aeronáutico antes del accidente?**

**P.V.** Como canaria que soy, viajar en avión ha sido siempre mi primera opción, y he viajado mucho, en todas las compañías. Y siempre he tenido una premisa: que no me subiría a un avión del cual no tuviera la certeza de que volara correctamente.

**Mach82. ¿Cree que, en el contexto actual, los pilotos toman sus decisiones sobre seguridad de manera libre y sin injerencias externas?**

**P.V.** Pienso que el ser humano siempre es libre para tomar una decisión. El pasajero, cuando sube a un avión, es cautivo de la decisión del piloto. Pero el piloto sí que puede decidir. Otra cosa es que sea capaz de desprenderse de las presiones a todos los niveles para poder ejercer esa libertad. Aun así, me niego a pensar que el ser humano, cuando está ejerciendo una profesión, sea preso de unas decisiones que no le corresponden.