

"ES UN PASO IMPORTANTE, PERO NO ES LA AGENCIA QUE MERECE ESPAÑA"

EL PAIS

11 de marzo de 2023 - Eliona Rakipa Madrid - Pilar Vera, Presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, perdió a una sobrina en el accidente de Spanair de agosto de 2008. Desde entonces, lucha por mejorar los mecanismos de prevención y seguridad en todo tipo de transportes. Considera que el anteproyecto de ley del Gobierno para crear una agencia única e independiente para la investigación de los accidentes aéreos, ferroviarios y marítima; es un paso importante. Pero duda que vaya a ser realmente autónoma

Pregunta. ¿Cómo valora el anteproyecto de ley del Gobierno?

Respuesta. Llevo desde 2011 luchando para terminar con la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), que se encarga solo de los accidentes aéreos civiles. He propuesto a todos los responsables del Ministerio de Transportes la creación de una autoridad independiente. Y la primera vez que se vislumbró esta posibilidad fue con el anterior ministro José Luís Ábalos. El anteproyecto es un logro, pero desde mi punto de vista no termina de ser la agencia que España merece.

P. ¿Por qué?

R. Lo que yo he propuesto es un órgano multimodal que fuera realmente autónomo y creíble. El anteproyecto del ministerio recoge muchas de nuestras alegaciones, pero consideramos que seguirá dependiendo del Gobierno.

P. El Ejecutivo, sin embargo, alega que el organismo tendrá autonomía financiera

R. Es verdad que se contempla que tenga su propio presupuesto, que no se cuantifica cuánto será, por cierto. Pero seguirá dependiendo de los fondos que le asigne el ministerio. Propongo que se financie con una tasa a los vuelos que se realizan en España. Con que se dedique solo un euro de lo que recauda Aena cada año, sería suficiente. Lo he propuesto y me han dicho que no se puede hacer, pero creo que es perfectamente factible. En España ya tenemos figuras que son realmente independientes y que responden ante las Cortes Generales como, por ejemplo, el Defensor del Pueblo o el Consejo de Seguridad Nuclear. Aun así, creo que este anteproyecto es una oportunidad histórica y lo voy a apoyar. Nunca creí que se fuera a dar este vuelco. Por ejemplo, si hubiera existido un organismo así, el accidente del tren de Santiago no se habría producido. Esto es un primer paso, pero habrá que seguir peleando.

A DEBATE LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD CONJUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES PARA MAR, TIERRA Y AIRE

Juntará a los tres medios de transporte y no dependerá del ministerio homólogo

AVIACIÓN DIGITAL

13 marzo, 2023 Florencia Amat / Aviación Digital, Sp. - El martes se discutirá en el Consejo de Ministros la creación de una autoridad de investigación de accidentes conjunta para los modos de transporte aéreos, marítimos y ferroviarios. Este anteproyecto de Ley, el cual irá después a tramitación parlamentaria en el Congreso y en el Senado, asegurará la existencia de un órgano de investigación de accidentes independiente de cualquier ministerio.

Este organismo independiente es algo que, desde las asociaciones de víctimas, llevan tiempo reivindicando. Pilar Vera, presidenta de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 de Spanair, cuenta para Aviación Digital la larga lucha que llevan librando desde años atrás para cambiar el sistema. Desde la publicación del informe oficial de las causas del accidente JK5022 por la CIAIAC, Vera se percató de que «esos informes eran una trampa» ya que «ni detectan las causas de los accidentes ni los corrigen en el sistema de la aviación civil española».

Por eso, fue planteando a los ministros que pasaban por el Ministerio de Fomento -ahora de Transporte- la idea de implantar un organismo multimodal de prevención de accidentes. Fue José Luis Ábalos el que incluyó ese proyecto de ley en el plan cuatrienal de asuntos a desarrollar, ya en 2018. Se ha sometido a opinión pública muchas veces, dando como resultado el paso al que hemos llegado ahora.

Desde el punto de vista de Pilar Vera, hemos dado un «paso importante porque desaparecen las tres comisiones de tren, avión y naufragios» pero que estamos lejos de lo que realmente se debería conseguir, ya que «no llega a ser el modelo inicial propuesto: un mix de la NTSB (Junta Nacional de Seguridad en el Transporte en EE.UU.) y la Autoridad Holandesa de Investigación de Accidentes». Este es un tema que desde antes de democracia no se había tocado, por lo que su simple gestión ya supone un avance. Sin embargo, no es el sistema ideal.

Investigar con independencia, rigor, autoridad y credibilidad evitaría muchas muertes inútiles, asegura Vera. Las comisiones de investigaciones de accidentes deberían detectar en el sistema el problema, corregirlo y actuar contra él para -además- prevenir que ocurran futuras tragedias.

El sistema de investigación de accidentes actual cuenta con varias deficiencias. Entre ellas, la falta de coordinación entre los tres terrenos (accidentes aéreos, marítimos y por tierra) impide poder detectar errores comunes -es decir, que no dependen tanto del medio donde se producen sino de otros factores y que son extrapolables a otros campos- y prevenir para futuras ocasiones, lo cual debería ser la función principal de la comisión. Pero es que eso no es todo: con el accidente del helicóptero de la DGT, se demuestra también que hay un fallo estructural de control del perímetro y recopilación de pruebas. Que tras varios días de investigación no se haya acordonado la zona ni se hayan retirado los bidones de gasolina supone un peligro para la seguridad y para el transcurso de la investigación.