



Pilar Vera, en el centro, junto a otros participantes en las jornadas celebradas en Buenos Aires sobre investigación de accidentes aéreos

Contribuciones del proceso de investigación a la gestión de la seguridad operacional

Pilar Vera Palmés. Presidenta AVJK5022. Vicepresidenta Red Europea-SOS CATASTROPHES. Presidenta de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias (FIVAAF)

Con este interesante título, se celebró el pasado 8 de junio en Buenos Aires, la Segunda Jornada promovida por la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), que reunió a la comunidad aeronáutica internacional, a los responsables AIG de gestión de seguridad, mantenimiento, operaciones y producción; de gestión de la seguridad operacional, organismos y empresas vinculadas a la investigación de accidentes; docentes y especialistas en gestión de la seguridad operacional y también a víctimas de accidentes aéreos.

Asistí invitada por la JIAAC en calidad de Presidenta del Grupo de Víctimas y Familias de Accidentes Aéreos en la OACI. También pude participar en los días siguientes en la Reunión de Países de la Región SAM (América del Sur), formado por la mayoría de países latinos, que auspiciados por la OACI, tras la Declaración de Bogotá se impuso como metas reducir los accidentes, la tasa por salidas de pista y mejorar la aplicación eficaz, mediante el establecimiento de un mecanismo de cooperación

regional de investigación de accidentes en incidentes de aviación.

Entre las referencias internacionales que se estudiaron en Buenos Aires, es evidente que no estuvo ni España ni la denostada CIAIAC. La tragedia del vuelo JK5022 con 154 muertos y lesiones en 18 supervivientes, no fue suficiente para que se modificara su modelo de funcionamiento que no está acorde ni se ha desarrollado con arreglo a la evolución que ha tenido la aviación comercial en nuestro país. Por el contrario, se citaron una serie de países que a raíz de sufrir trágicos accidentes o eventos traumáticos para la seguridad, optaron por mejorar sus sistemas de investigación, entre los cuales están Estados Unidos -el accidente de 2 aeronaves que colisionaron en vuelo, dio lugar a que la NTSB en 1967 iniciara su funcionamiento como ente independiente-, Japón -el accidente de 2 aeronaves en 1974 dio lugar a la creación del organismo existente hasta entonces y en 2001 se reestructuró como JTSA-, Australia -con un organismo indepen-

diente desde 2003-, Canadá -la TSB es independiente desde 1990- y Holanda -con un órgano independiente desde 2005 debido a injerencias de la industria, comercio y Secretaria de Defensa-.

La propia JIAAC, organizadora del evento, debido a la descertificación del país por parte de la FAA y a las demandas de las aerolíneas, se independizó orgánicamente en 2007 de las Fuerzas Armadas y en 2010 se concretó su adscripción.

Las jornadas fueron un éxito, con más de 500 asistentes y una alta calidad de las ponencias. Por mi parte, pude dar a conocer el trabajo que viene realizando el ACVFG en la OACI con la normativa de asistencia a víctimas, derechos de los pasajeros, investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, etc... También me permití señalar lo que la AVJK5022 había logrado en España con el RD de Asistencia a Víctimas (aunque indiqué que su primera puesta en funcionamiento no había dado los resultados deseados), con el Estatuto de la Víctima del Delito, donde su Art. 8 recoge la prohibición a "abogados y procuradores de acosar a las víctimas múltiples de grandes tragedias", con el Protocolo del Ministerio del Interior, etc... Comenté que España es muy proclive a crear "Oficinas de Víctimas" que no cuentan ni con recursos ni con profesionales especializados en el tratamiento y asistencia a las víctimas de que se trate, que no había ningún país que siguiera ese modelo y que confiaba que ninguno de los países asistentes se inclinara por implantarlo porque ni siquiera la OACI lo recomendaba.

Pero esa reunión de Autoridades de los Organismos de todos los países que integran la Región "SAM", fue mucho más. Tras más de un año y medio de intenso trabajo, análisis y debates por parte de los organismos indicados, se llegó un acuerdo para la creación de un Mecanismo de Cooperación Regional (ARCM, en sus siglas en inglés) para la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil en la región sudamericana (SAM). También se aprobó un Plan Estratégico con distintas fases para su implementación, bajo el auspicio de la Oficina Regional de la OACI en Lima.

Se eligió a la Presidenta de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), Pamela Suárez, como presidente del Comité Ejecutivo por un período de tres años, "con la posibilidad de renovar su nombramiento por mandatos adicionales de tres años y con las funciones establecidas en el manual de organización y funciones del mecanismo de cooperación regional, aprobado mediante la Conclusión AIG-SAM/02-01".

La región es una de las áreas con menor índice de aplicación eficaz (EI) de normas y métodos recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación y especialmente en los siguientes puntos: políticas y procedimientos para la investigación; elaboración, finalización y divulgación del informe final; organización, dotación e instrucción del personal; elaboración, divulgación y registro de recomendaciones y notificación de datos sobre accidentes e incidentes (ADREP). Además, se concluyó que a pesar de que la Región Sudamericana "ha realizado esfuerzos para disminuir la tasa de accidentes en los últimos años, ésta se ha incrementado ligeramente en el 2014 en relación a la tasa del 2013, por lo que es necesario conocer las cau-

La solución es unificar en un solo órgano la investigación y prevención de accidentes, que tenga los mejores profesionales especializados en cada uno de ellos, con recursos suficientes y con total INDEPENDENCIA del regulador, para corregir las causas que los provocan

sas y desviaciones que originaron los accidentes e incidentes para poderlos mitigar" y poder cumplir con las metas de la Declaración de Bogotá que son reducir el índice de accidentes en la región y alcanzar el 80 % de aplicación eficaz (EI). "Los últimos resultados de las auditorías indican que varios Estados no cuentan con los recursos necesarios para investigar toda la gama de accidentes e incidentes de aviación ni para llevar a cabo análisis exhaustivos de los datos sobre accidentes e incidentes que se reciben", indicaron los expertos. Así, el establecimiento del mecanismo de cooperación regional, "podría constituir la única solución para lograr la implantación de un sistema eficaz de investigación de accidentes e incidentes". Llevo más de seis años como Presidenta de la AVJK5022, viajando fuera de España para buscar la forma de implantar aquí lo que otros países han aprendido de sus catástrofes aéreas, porque nuestro país lamentablemente ha avanzado más por la presión de la AVJK5022 que por creencia propia y a la forma de afrontar las últimas tragedias me remito. Estoy convencida que la solución no es aplicar un criterio diferente a cada transporte: avión, tren, barco, bus, etc..., sino unificar en un solo órgano la investigación y prevención de accidentes, que tenga los mejores profesionales especializados en cada uno de ellos, con recursos suficientes y con total INDEPENDENCIA del regulador, para corregir las causas que los provocan.

La AVJK5022 lleva más de seis años luchando porque en España se modifique el modo de investigar los accidentes e incidentes de aviación civil. Conocido por el sector aeronáutico, profesionales, instituciones públicas y privadas, partidos políticos con y sin representación parlamentaria, su informe sobre la creación de un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes con Víctimas Múltiples, que sin embargo, no ha tenido la acogida que debería por parte del Ministerio de Fomento y mucho menos por la inconsistente y desprestigiada CIAIAC. Lo aprendido en Buenos Aires me ha reafirmado en ese convencimiento personal, porque América del Sur se mueve y quiere avanzar en el modo de investigar y prevenir los accidentes aéreos. España no tiene excusa para afrontar con valentía y con la ayuda de todas las partes implicadas, la radical transformación que están exigiendo sus víctimas pero también sus ciudadanos que confían en que el Estado "extraiga de las tragedias el conocimiento para la seguridad de todos", es el lema de la NTSB norteamericana que la AVJK5022 considera y sigue como propio. ■