

Las emergencias en las grandes tragedias

Pilar Vera Palmés

Presidenta

Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 (AVJK5022)



“Extraemos de la tragedia el conocimiento, para la seguridad de todos”

Este lema se encuentra a la entrada de la National Transportation Safety Board (NTSB) en su sede oficial de Washington (USA). Este organismo se dedica, desde su creación en 1967, a investigar no solo las catástrofes aéreas (más del 85% en todo el mundo, a petición de los países donde suceden) sino también las producidas en tren, barco, incendios, etc. Y lo hace con la finalidad de extraer las consecuencias que las provocan para corregirlas en el sistema, única manera de evitar que se reproduzcan, teniendo como objetivo principal mejorar la seguridad de todos los ciudadanos, al menos americanos, pues no tiene competencias para imponer el resultado de sus investigaciones en los demás países.

Por regla general, los ciudadanos creemos que nuestro país cuenta con los recursos necesarios para afrontar una tragedia con víctimas múltiples, que los mecanismos del Estado funcionarán como deben en la gestión de la emergencia, y que, en definitiva, todos los servicios cuentan con la experiencia, recursos y profesionalidad adecuados para hacer frente a una catástrofe de transporte, sea por mar, aire o tierra.

La AVJK5022 ha declarado públicamen-

te la gestión caótica de la emergencia del 20 de agosto del 2008, y días siguientes, pero no por ello ha cejado en el empeño de que los servicios del Estado que afrontan su gestión cuenten con un Protocolo de Actuación para atender catástrofes aéreas, que por inusual que resulte, no se encontraba recogido como evento singular dentro de los que gestiona Protección Civil.

La complejidad de un accidente aéreo estriba en la ubicación donde ocurre; bien

puede ser en las maniobras de despegue y aterrizaje, consideradas hasta hace poco tiempo como peligrosas, o por el contrario, cuando desaparecen en medio del océano (AF-447), se derriban en zonas de conflicto armado (MH-17), no aparecen (MH-370), etc. Cuando suceden en el despegue/aterrizaje, las emergencias aeroportuarias tendrían que funcionar adecuadamente y, como los accidentes aéreos no son habituales, hay tiempo más que suficiente para hacer simulacros que permitan conocer a cada parte interviniente en la emergencia, cuando esta se produce, la función que tiene encomendada para que se realice con la mayor eficacia posible porque de la misma va a depender que se salven vidas humanas.

Y a ello se dedica muy activamente la AVJK5022, a movilizar los recursos existentes, públicos o privados, a través de las más variadas vías de comunica-

«Hay tiempo más que suficiente para hacer simulacros que permitan conocer, a cada parte interviniente en la emergencia, la función que tiene encomendada para que se realice con la mayor eficacia posible»



La Presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 (AVJK5022), Pilar Vera Palmés, recogió en nombre de la Asociación la medalla de oro de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Abajo, momento de la realización de un simulacro de incendio en aviones.



ción, entendiendo que debe aprenderse de las tragedias con víctimas múltiples, cualquiera que sea el motivo por el que se producen. Sin saberlo, la AVJK5022 está marcando en España el camino que ya existía en USA con la NTSB, aunque naturalmente con diferencias abismales. Mientras que la AVJK5022 es una entidad civil formada por ciudadanos que han padecido la tragedia del 20.08.2008 (154 fallecidos y 18 supervivientes), la NTSB es una Agencia Federal del Estado (USA) que ha ido creciendo en función de las catástrofes a las que se ha ido enfrentando a lo largo de su existencia, de las que ha ido extrayendo el conocimiento para mejorar la seguridad de todos.

La AVJK5022 que ha acudido a foros internacionales de toda índole y que ha descubierto que otros países tienen planes de prevención en los que creen que en las emergencias siempre se puede ir más allá –Francia demostró con el Accidente de Germanwings que el medio natural no puede ser un obstáculo para afrontar con

garantías una emergencia de semejante magnitud–, entiende que todos los planes y protocolos serán ineficaces si no se permite a los profesionales que deben afrontarlos contar con los conocimientos y recursos para simularlos previamente a que se produzcan, y que si desgraciadamente ocurren, estos cuenten con los conocimientos que se hayan extraído de tragedias anteriores, porque solo de esa forma es posible garantizar la seguridad de los ciudadanos.

En ese sentido, la Asociación ha presentado a las instituciones del Estado, públicas y privadas, un estudio sobre la creación de un Órgano Multimodal de Investigación y Prevención de Accidentes, que dependiendo de las Cortes Españolas, unifique el

variado ramillete de Comisiones

Oficiales de Investigación existentes en España, cuente con recursos suficientes, profesionales cualificados y sobre todo, con un ordenado funcionamiento que permita extraer las causas y consecuencias de los accidentes obligando a su corrección inmediata para evitar que se reproduzcan.

Las emergencias en las grandes tragedias cada vez están siendo más complejas, más difíciles de afrontar, más peligrosas para quienes deben atenderlas, y por ello, solo una cultura preventiva de seguridad hará posible que los daños se aminoren en las personas que las padecen. ■

