

MACH82

LA REVISTA DE SEPLA

Invierno 2025 N°228



EN CABINA CON...

Pablo López, cantante



OPINIÓN

La voz de los pilotos se escucha en la OACI

PROTAGONISTAS

Pilar Vera, presidenta de la Fed. Int. de Asocs. de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias



SER PILOTO

Aviación y cambio climático: una relación compleja



¿CÓMO REPARTIMOS EL ESPACIO AÉREO?

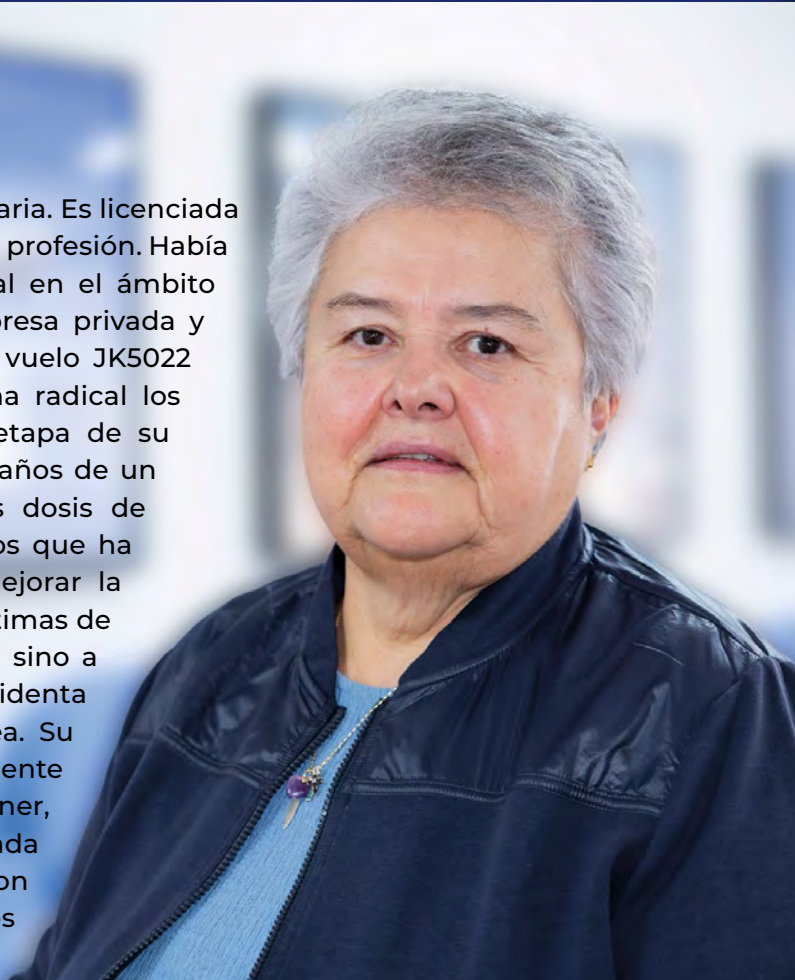


PILAR VERA,

presidenta de la Federación Internacional de Asociaciones de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias:

“Nunca busqué venganza ni llevar a nadie a la cárcel, solo arreglar los fallos del sistema para que no vuelvan a ocurrir”

Pilar nació en Las Palmas de Gran Canaria. Es licenciada en Derecho, aunque nunca ejerció esta profesión. Había desarrollado su trayectoria profesional en el ámbito de la Administración pública, la empresa privada y la banca, hasta que el accidente del vuelo JK5022 de Spanair de 2008 cambió de forma radical los planes que tenía para la siguiente etapa de su vida. Desde entonces, han pasado 17 años de un duro camino, recorrido con grandes dosis de voluntad y también de soledad, en los que ha mantenido una férrea lucha para mejorar la seguridad aérea y la atención a las víctimas de accidentes aéreos no solo en España, sino a nivel internacional. Es también presidenta de la Fundación A20 Seguridad Aérea. Su labor ha sido reconocida recientemente por la OACI con el premio Edward Warner, el “nobel” de la aviación. Es colegiada de honor del COPAC y cuenta con varios reconocimientos de diferentes instituciones canarias.



MACH82.- ¿A qué se dedicaba Pilar Vera antes del 20 de agosto de 2008?

PILAR VERA.- Hasta unos meses antes era la directora de Instituciones del BBVA. Ocupé también ese cargo en Argentina y en el Banco Exterior de España. También fui técnico de la Administración del Estado y del Cabildo Insular de Gran Canaria, por lo que estaba acostumbrada a tratar con instituciones y con empresas públicas y privadas. Como no tenía hijos ni deudas, y por encima de todo, siempre me gustó viajar, decidí que podía permitirme prejubilarme y dedicarme a mi gran pasión. Estaba preparando un viaje de seis meses a Australia y Nueva Zelanda cuando tuvo lugar el accidente de Spanair y todo saltó por los aires.

M82.- Su sobrina Ana fue una de las 154 personas que fallecieron a bordo de ese avión con destino Gran Canaria que se estrelló nada más despegar de Barajas. Como familiares, más allá del dolor de la pérdida, ¿a qué se tuvieron que enfrentar?

P.V.- España no estaba preparada para gestionar algo como aquello. Caos es la palabra que mejor describe la situación, respecto a la comunicación, a la atención a los familiares... Llevaron los cuerpos a IFEMA y empezaron a tomar muestras de ADN para poder identificarlos. Por allí pasó un desfile de autoridades a hacerse fotos, entraba todo el mundo, pero nadie nos decía nada, había una desinformación y una des-

atención total. Colocaron en una pared una lista con los nombres de los 18 supervivientes y así fue como nos enteramos de que el resto habían fallecido.

Después se llevaron los cuerpos a una nave en el cementerio de La Almudena. Alojaron a los familiares en el Hotel Auditorium, pegado al aeropuerto, donde tenían que convivir con los asistentes a bodas, bautizos y eventos varios, además de tener que oír constantemente

“Desde el principio defendí que el accidente se debió a una cadena de errores y que los pilotos no fueron los culpables, sino unas víctimas más”

los aviones que les recordaban la tragedia, lo que para muchos era un trauma. La entonces ministra de Transportes solo estaba interesada en salvar su responsabilidad política, mostró una frialdad, una falta de sensibilidad y de empatía tremendas. Fueron momentos horribles.

M82.- ¿Qué le hizo dar un paso adelante y asumir un papel activista hasta convertirse en la presidenta de la Asociación de Afectados

del Vuelo JK5022?

P.V.- Fue algo que no estaba en absoluto en mis planes, producto de una sucesión de circunstancias. Hubo tantas cosas que se hicieron mal en torno al accidente (en el antes, en el durante y en el después), auténticos fallos del sistema, que no pude quedarme con los brazos cruzados. Una de ellas fue la llegada de varios bufetes de abogados estadounidenses, que se presentaron aquí desde el primer momento y empezaron a presionar a las familias, casi rifándoselas, ofreciéndoles representación legal para conseguir las indemnizaciones, organizando ruedas de prensa... Fue una vergüenza. Y ni el Consejo General de la Abogacía ni el Colegio de Abogados hicieron absolutamente nada. Por mi parte, en aquellos años se estaba tramitando el Estatuto de la Víctima del Delito, que se publicó en 2015, y conseguí que se incluyera el Art. 8, que prohíbe a abogados y procuradores acercarse a una víctima de una tragedia hasta pasados 45 días. Mi entrada en la asociación no fue hasta un año después de la tragedia. En ese momento estaba muy dividida, con varios frentes abiertos y una contabilidad inexistente, y su equipo de entonces me suplicó que les ayudara y me impulsó a tomar las riendas.

M82.- ¿Cuáles fueron sus grandes objetivos como presidenta de esta asociación?

P.V.- Yo nunca he buscado vengan-

No todos los despegues se entienden desde tierra

A veces, desde fuera, no se ve lo cerca que está el cielo despejado. Nuestra gestión ha demostrado que la visión a largo plazo marca la diferencia.

Hoy, mientras muchos ajustan altitud,
Loreto avanza en primera clase en los rankings.
Gracias a quienes siguen a bordo.
Lo mejor está por venir.

La altura se alcanza
con confianza...
y buen pilotaje.

A 30 de junio de 2025	Rating Morningstar	Ranking Inverco
Loreto Premium Renta Fija Mixta	*****	1º en cat RFMx
Loreto Premium Renta Variable Mixta	*****	2º en cat RVMx
Loreto Premium Global	****	6º en cat Global


LORETOINVERSIONES

Fuente: Elaboración propia, Morningstar e Inverco. Más info en www.loretoinversiones.com, www.inverco.es y www.morningstar.com.

Loreto Inversiones SGIIC SAU (Reg. CNMV nº 264) es una gestora independiente propiedad al 100% de Loreto Mutua MPS. Las clases expuestas corresponden a la categoría Institucional (I). La gestora recuerda que ofrece en su web toda la información y documentación legal necesaria para invertir, junto con las ventajas y riesgos, así como las rentabilidades pasadas, las cuales no son indicativas de resultados futuros. Los gastos corrientes ya están incluidos en el cálculo de las rentabilidades.

MACH 82

za ni llevar a nadie a la cárcel, lo que realmente me preocupaba era arreglar los fallos del sistema que se habían producido en torno al accidente, para que no volvieran a ocurrir. Desde el principio, defendí públicamente que los pilotos (que fallecieron en el accidente) no eran los culpables, como se pretendía hacer ver, sino que hubo una cadena de errores en la que ellos fueron unas víctimas más: les dieron

un aparato que no estaba en condiciones de volar, y por las presiones no les quedó más remedio que lanzarse al abismo. Las familias no entendían que yo dijera esto. Pero la propia Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB) de Estados Unidos publicó antes del primer aniversario un extracto

de las causas del accidente, donde afirmaba que ni los pilotos más experimentados hubieran podido volar ese avión en las condiciones que estaba. Y en 2021, después de 12 años, el Pleno del Congreso de los Diputados reconoció al fin que la tragedia del JK5022 se debió a un fallo sistémico de la aviación civil española, y responsabilizó a 18 personas vivas, contradiciendo las conclusiones de la Comisión de

Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIC) y de la Audiencia Provincial de Madrid.

M82.- ¿Qué otros retos ha conseguido?

P.V.- Conseguí que el Reglamento RE 997/2010 de la UE recogiera tres peticiones clave ante un accidente aéreo: que la lista de pasajeros se comunicara dos horas después de la tragedia, que todos los países de



la UE tuvieran un plan de asistencia a víctimas, y que la información del accidente se diera a las familias antes de hacerse pública. En 2013, la aprobación de un Real Decreto con un plan de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares, que recoge todos los procedimientos a seguir por todas las partes que tienen que intervenir cuando se produce un accidente: desde Bomberos o Protección Civil

hasta el personal de dentro del aeropuerto. Porque cómo se gestionó absolutamente todo en el accidente de Spanair fue un desastre absoluto, es increíble que en aquel momento, la normativa de Protección Civil no contemplaba un evento catastrófico como un accidente aéreo. Y en 2014 se aprobó el Protocolo de Coordinación del Ministerio del Interior para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares.

A nivel internacional, logré que se creara un grupo de trabajo para reconvertir la Circular 285 de la OACI en el Documento 9998, aprobado en 2013, una Política sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares que es un patrón común para sus 193 estados miembros. El año pasado conseguí finalmente que IATA

lo incluyera en su plan de auditoría IOSA, y seguimos trabajando para que el Consejo Internacional Aeropuertos (ACI) haga lo mismo en sus aeropuertos asociados.

M82.- Su lucha por la seguridad aérea y a la protección a las víctimas de accidentes se ha convertido en un proyecto que ha ocupado 17 años de su vida. ¿De qué se siente más orgullosa?

PROTAGONISTAS

P.V.- Hasta hora, el sistema de la aviación civil estaba incompleto: estaban los estados, las líneas aéreas, los aeropuertos, los fabricantes, los profesionales... pero faltaban las víctimas y sus familiares. Y ahora, el circuito está completo. Estoy orgullosa de haber conseguido que el foco se ponga en el pasajero que muere, que la OACI organizara el primer simposio internacional sobre asistencia a las víctimas, en diciembre de 2021, y que se celebrara en Gran Canaria. Y que se aprobara el 20 de febrero como el Día Internacional para la Conmemoración de las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familias. El 20 de febrero es el Día Mundial de la Justicia Social, y la tragedia del vuelo JK5022 no ha tenido justicia jurídica, pero sí ha tenido justicia social; ha revolucionado el mundo de los accidentes aéreos en la aviación civil internacional.

M82.- ¿Qué le queda por conseguir?
P.V.- Que la nueva Autoridad independiente para la investigación de accidentes ferroviarios, marítimos y de la aviación civil, la AITAT, se consolide y sea de verdad independiente. Que se apruebe el Real Decreto que está pendiente desde 2019, para actualizar el protocolo de coordinación entre Protección Civil, Cruz Roja y todas las fuerzas de seguridad del Estado que deben intervenir en una tragedia aérea. Y que en España se deje de hablar de



cultura justa postragedia para empezar a hablar de una cultura preventiva para no llegar a ella.

M82.- ¿Cuántos años más espera seguir al frente de esta batalla?
P.V.- Estoy muy cansada, pero no me iré mientras no consiga que alguien me releve tanto al frente de la Fundación de Seguridad Área (que creé en 2023 con el fin de que continúe la labor llevada a cabo desde la Asociación del JK5022 y dé soporte a la Federación Internacional de Asociaciones de Víctimas de Accidentes Aéreos, creada en 2015). No consentiría que, después de haber dedicado a esto 17 años de mi vida, todo lo conseguido se fuera por la borda.

M82.- ¿Cuándo considerará que sus objetivos se han cumplido?

P.V.- No van a acabar jamás. Porque si hoy ocurriera una tragedia similar en España se repetirían los mismos errores. Tenemos mucha normativa, pero hace falta conocerla para saber aplicarla, hacer simulacros para tener clara la manera de actuar. Y si los aeropuertos españoles no tienen en sus planes de emergencia una parte de asistencia a víctimas que siga los principios de la OACI, y no hay un protocolo de coordinación que haga que cada uno sepa lo que tiene que hacer, el sistema seguirá fallando. Pero hay un objetivo que sí considero cumplido: haber dado voz a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias, poniendo el foco en la oscuridad que tenían en la aviación civil internacional. ■

SOLO PARA CUENTAS

1/6

Este número es indicativo del riesgo del producto siendo 1/6 indicativo de menor riesgo y 6/6 de mayor riesgo.

Bankinter está adherido al Fondo de Garantía de depósitos de Entidades de Crédito de España con garantía de 100.000€ por depositante y entidad.

bankinter.



Estos 680 € solo se ven desde cabina.
Porque es una oferta exclusiva para pilotos.

Cuenta Nómina

Hasta
680€
los 2 primeros años.
Hasta el 5% TAE¹ el 1er año y hasta 2% TAE 2º año.

+2
cuentas
GRATIS² 0% TAE.

Sin comisiones.

Saldo máximo a remunerar 10.000 €. Promoción limitada hasta un máximo de 40.000 nuevas cuentas.

Sin comisiones:

- Por dos tarjetas de débito/crédito.
- Por descubierto en cuenta corriente por importe máximo de una mensualidad de la nómina³.
- Por el uso de redes internacionales⁴, tanto para sacar en cajero como para compras. La entidad propietaria del cajero podría cargar comisiones ajenas a Bankinter.
- Por cambio de billetes hasta 1.500 € (o su contravalor en divisa).



¿Embarcamos juntos? Para más información o dudas sobre tu Cuenta Nómina exclusiva para SEPLA, escríbenos a través de este QR:

(1) **Cuenta Nómina 5%:** Para nuevos clientes o para ya clientes que no sean o hayan sido titulares de una Cuenta Nómina/Pensión/Profesional/No Nómina/Nómina joven durante los 12 meses anteriores a la contratación y que no hayan recibido remuneración por alguna de estas cuentas. Un cliente solo puede ser titular de una cuenta remunerada 5% y de un máximo de dos cuentas Nómina/Nómina Joven, Cuenta Pensión, Cuenta Profesional y Cuenta No Nómina. Para acceder y mantener las ventajas de la Cuenta Nómina el cliente debe domiciliar su nómina por un importe mínimo de 800€ mensuales, 3 recibos al trimestre y realizar 3 pagos con la tarjeta asociada al trimestre. **Saldo máximo remunerado 10.000€.** 1º año TIN 4,94% (5% TAE). 2º año: TIN 1,99% (2% TAE). Liquidación semestral. Ejemplo para saldo en Cuenta Nómina diario de 10.000€ calculado para un periodo de liquidación de 180 días, remuneración bruta: 1º semestre 243,62€, 2º semestre 243,62€, 3er semestre 98,14€, 4º semestre 98,14€. Intereses totales primer año: 487,24€, intereses totales segundo año: 196,28€. Oferta válida hasta 31/03/2026. Para personas físicas y residentes en España.

(2) Si contrata una Cuenta Nómina podrá tener hasta dos cuentas corrientes, sin comisión de mantenimiento (TIN 0%, TAE 0% calculada para un supuesto saldo diario mantenido durante un año de 10.000€). Esta oferta está disponible hasta el 31/03/2026 tanto para clientes nuevos como para ya clientes, y es compatible con el resto de ventajas de las Cuentas Nómina. Para conservar la bonificación se deberán cumplir los requisitos de la Cuenta Nómina.

(3) Los descubiertos en cuenta nómina estarán sujetos al análisis y la aprobación o denegación por parte de la entidad. Se deberá regularizar el descubierto en cuenta con el ingreso de la nómina del mes siguiente. Se entiende por mensualidad el importe de la última nómina recibida en la cuenta. En caso de que la nómina sea superior a 6.000€, se establece en esta cifra el importe de descubierto máximo autorizado.

(4) La comisión por uso de redes internacionales se aplica sobre el importe de las disposiciones en cajeros, compras en comercios o compras por internet que se realizan fuera de la zona Euro con las tarjetas de Bankinter Consumer Finance EFC, S.A. La exención de esta comisión para afiliados al sindicato SEPLA es independiente de otras comisiones ajenas a Bankinter que pudieran derivarse de dichas operaciones.