



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 92

Pág. 1

RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK 5022

DE SPANAIR

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA DEL CARMEN PITA

CÁRDENES

Sesión núm. 16

celebrada el martes 9 de octubre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión de investigación relativa al accidente del vuelo JK 5022 de Spanair:

- De la señora González Cabanas (médico y superviviente), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001371) 2**
- De la señora Guerrero Durán (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001372) 6**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las nueve y cuarenta minutos de la mañana.

COMPARECENCIAS. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK 5022 DE SPANAIR:

— DE LA SEÑORA GONZÁLEZ CABANAS (MÉDICO Y SUPERVIVIENTE), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001371).

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días, señorías. Iniciamos la sesión de hoy, día 9 de octubre. Conforme a los acuerdos adoptados el 5 de septiembre, la comparecencia de hoy es de doña Loreto González Cabanas, médico y superviviente del accidente. Se ha informado a doña Loreto de sus derechos y obligaciones. El marco de la comparecencia —hay que recordarlo siempre a efectos de acta— está sujeto a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984. Hemos trasladado a la compareciente la posibilidad de venir acompañada. En este acto la presidenta hace saber a la compareciente que tiene voluntad de salvaguardar sus derechos, reconocidos en la citada ley, y le informo también de la obligación contenida en el artículo 502.3 del Código Penal de no faltar a la verdad en su testimonio. El marco de la comparecencia es el acordado, son diez minutos de exposición de la compareciente, y luego intervendrán los grupos por orden de menor a mayor durante diez minutos en turnos de preguntas y respuestas o agrupación de preguntas y respuestas. ¿De acuerdo? (**Asentimiento**).

Pues cuando usted quiera, señora González, tiene sus diez minutos.

La señora **GONZÁLEZ CABANAS** (médico y superviviente):

Buenos días, señora presidenta, señoras y señores diputados. En primer lugar, quiero dar las gracias a Samur, Summa, Bomberos, Guardia Civil, Policía Nacional y local y al servicio médico del Hospital Ramón y Cajal de Madrid, por haberme salvado la vida. Gracias a ellos y a Dios, estoy aquí delante de todos ustedes. También quiero dar las gracias a aquellos grupos políticos y diputados que han facilitado la creación de esta Comisión. Me llamo María Loreto González Cabanas y soy superviviente del accidente de Barajas del 20 de agosto de 2008. Ese día perdió la vida mi única hija, Clara Díaz González, que tenía veintitrés años, y otras 153 personas más. Ese fatídico día también murió la vida que yo tenía hasta entonces, pues perdí mi salud, mi movilidad, mi lugar de residencia, mi trabajo y futuro profesional, y hasta entonces lo que eran mis sueños y mi vida futura. Hoy, después de diez años, tengo la oportunidad de contar a los representantes de la sociedad española lo que de verdad sucedió en el Aeropuerto de Barajas aquel 20 de agosto de 2008. Doy las gracias, ¡por fin!

Les voy a poner en antecedentes de mi relación con la aviación. Me llamo Loreto, que es el nombre de la Virgen patrona de los aviadores, y soy hija de piloto de aviación. Toda mi vida he estado relacionada con los aviones. Además, pese a ser gallega, he vivido la mayor parte de mi vida en Canarias y allí, en el Archipiélago, coger un avión es como subir a una guagua. Perdón, se me olvidó decirles que soy médico y tengo mucha experiencia en Urgencias, donde he trabajado más de quince años a nivel hospitalario. También he sido más de seis años médico de medicina intensiva en la UVI, y tengo muchas horas de navegación y rescates en el buque hospital *Esperanza del Mar*. Precisamente, cuando sucedió el accidente de Barajas, yo venía de regreso de haber asistido sanitariamente a la flota atunera con base en Port Victoria, en la República de las Seychelles, y había tenido que trasladar a heridos y enfermos desde el océano Índico a España. Por tanto, como ustedes ven, tengo muchas horas de vuelo. También esa es la razón por la que yo estaba en el avión en la fila dos, clase preferente, con billete pagado por mi trabajo, el Instituto Social de la Marina, regresando a Gran Canaria después de mi estancia en las Seychelles, como les acabo de comunicar. Mi hija había venido a encontrarse conmigo y volvíamos juntas, pero ella con billete familiar en la fila veintitantos, clase turista. Mi padre, aviador, decía que cuando hay un accidente aéreo siempre se culpa a los pilotos porque lo normal es que mueran. El hecho de que yo haya sobrevivido es un milagro, pero lo que pasó en Barajas aquel día no fue un accidente, sino una cadena de errores; es decir, muchas cosas mal hechas una detrás de otra, que dieron lugar a esta tragedia.

Les cuento. Cuando el avión, después de algo de retraso, fue a despegar, vemos que desacelera y sale de la pista de rodaje. Entonces el comandante informa por megafonía a la tripulación y al pasaje de que había una avería y había abortado el despegue para repararla, no parecía importante y nos pide que permaneciéramos en nuestro asiento. Efectivamente, llegaron los mecánicos requeridos. Uno se queda en pista, el otro sube al avión, habla con el comandante y le pide a la azafata que estaba en la puerta delantera abierta del avión un poco de hielo, lo cual provoca sorpresa en la tripulante, que le responde jocosamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 3

si también quiere un poco de güisqui. Posteriormente me enteré que los mecánicos usaron el hielo para enfriar la sonda de temperatura RAT, que era la que estaba aparentemente averiada porque marcaba una temperatura altísima no creíble, y al ver que con el hielo no descendía la temperatura, decidieron desconectar esa RAT sin resolver la avería, porque lo que estaba fallando era un relé al que estaban conectados esa RAT y la alarma que no sonó. El relé o interruptor electrónico tenía un fallo alternativo de contacto. Este relé tiene conectados la RAT y la alarma TOWS, alarma que avisa ante una configuración inadecuada para el despegue. Este fallo ya se había detectado con anterioridad, por ejemplo, en mayo de 2008, y también en julio de 2009, posterior a nuestro accidente, y está descrito en las páginas 148 y 149 del informe de la Ciaiac. También el fallo de esta RAT en nuestro avión había sido advertido y registrado por los pilotos en vuelos previos y días anteriores y comunicado en los partes correspondientes que se entregan al servicio de mantenimiento. Fue, por tanto, un fallo intermitente que nadie pudo o quiso asociar al relé. Desgraciadamente, cuando en el proceso legal se probó el relé para verificar si fallaba, este no falló, ya que era un fallo alternativo y, por tanto, no se pudo demostrar ante la ley. Es evidente que era un fallo alternativo, ya que la RAT falló en el vuelo del día anterior, después en el hangar esa noche lo probaron los de mantenimiento y no falló, y después volvió a fallar otra vez en nuestro vuelo. Estamos convencidos de que el fallo hubiera salido a la luz con una batería de pruebas adecuadas. La avería real, por tanto, no se reparó, los mecánicos desconectaron la RAT sin intentar averiguar el problema subyacente de este fallo, conociendo o no la causa real. Los pilotos preguntaron explícitamente a los mecánicos si el avión podía volar, y estos lo afirmaron. Esta conversación consta en las cajas negras de voces del avión.

Procedemos, por tanto, a despegar. El avión tarda en tomar velocidad y, para agravar la situación, se había aprovechado el tiempo de la revisión de la avería para cargar más combustible y añadir a la bodega unas cajas de pescado. Los pilotos no habían configurado bien el avión para volar y la alarma TOWS, que tendría que haberles advertido, no funcionó, no sonó. Cuando por fin el avión toma velocidad y se eleva en el aire, se balancea, vira a babor, a estribor, se desestabiliza; la gente grita, se produce una situación de pánico, unos segundos de horror y, a toda velocidad, se estrella contra el suelo al final y a la derecha de la pista 36 L. ¡Es un espanto!

¿Qué pasó? La revisión técnica del avión no se realizó cuando debería y Aviación Civil concedió una prórroga al certificado. La Ciaiac no había hecho público su informe de un incidente en Lanzarote tiempo atrás con igual avión, marca y modelo sobre una avería semejante. Hubo presiones de la compañía Spanair al personal de vuelo y de cabina, pues estaba en situación —como así fue después— de anunciar su próxima suspensión de pagos. En fin, una cadena de despropósitos y nos estrellamos. Los pilotos no son los únicos responsables, son unas víctimas más.

Ahora, desde mi minusvalía física y mi dolor psíquico, después de tantos años de lucha, analgésicos y lágrimas, les voy a contar lo que sucedió después de estrellarnos en un desnivel del terreno, al lado de un riachuelo, pero dentro del recinto aeroportuario. Tras el impacto brutal, el avión se partió, algunas personas salimos despedidas y dos personas murieron ahogadas sin ninguna otra lesión. Me encontré en el suelo, no me podía mover, fui consciente de que tenía ambas piernas fracturadas por varios sitios, y la espalda me dolía mucho por las fracturas de columna. Había perdido la nariz y tenía la cara destrozada, llena de heridas y de fracturas. Abrí los ojos y vi el cielo de Madrid azul intenso y, por suerte, no vi el avión quemándose ni la columna de humo, sí vi a varias personas caminando, donde yo estaba no había fuego. También oí a un niño llorar, decir que le dolía la pierna y llamar a su madre pidiendo ayuda, así que pensé que todos estaban malheridos como yo. Tenía un enorme dolor en el pie derecho y lo pude mover un poco para aliviar la isquemia —perdón, es una terminología médica, quiero decir falta de riego—; pensé que si me dolía y lo podía mover era porque no tenía la médula espinal seccionada como, por suerte, así fue. Escuchaba el ruido de los aviones al despegar, escuchaba el ruido del agua del río y mucho silencio. Después vi unas bengalas en el cielo y fui consciente de que estaban señalando el lugar donde nos encontrábamos y que ya venían a ayudarnos, pero pasaba y pasaba el tiempo. Empecé a tener dificultad respiratoria que iba en aumento, y seguían sin aparecer los sanitarios, hasta que ya desesperada y ahogándome vi aparecer a un rescatador sanitario. Llamé su atención con movimientos del brazo izquierdo, ya que el derecho pensaba que lo tenía amputado. Y cuando llegó a mi lado, le dije: soy médico, tengo un neumotórax a tensión, pincharme ya que me estoy muriendo. Oí que gritaba: una compañera, urgente, rápido, una médico, neumotórax. Posteriormente llegaron dos personas a mi lado, me pusieron una vía venosa en el brazo izquierdo, máscara de oxígeno en la cara y me pincharon el tórax. Escuché salir el aire de mi pleura... y nada más hasta que recuperé la conciencia, después de haber estado en la UVI del Hospital Ramón y Cajal casi dos meses. Ya en la planta, pregunté a mi familia por qué no venía a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 4

verme mi hija y dónde estaba. Finalmente, mi hermana mayor me dijo que mi hija no iba a venir y que ya no estaba entre nosotros... Clara, mi hija, tenía veintitrés años y acababa de licenciarse con muy buenas notas en Psicología Clínica y estaba prematriculada en un máster de Criminología.

En resumen, quiero denunciar sobre todo la tardanza en llegar las asistencias sanitarias a donde estábamos las víctimas. Corroboro la declaración previa en esta Comisión del doctor Nicolás Riera de que tardaron en llegar entre cuarenta y cincuenta minutos. Lo afirmo por la patología que yo tenía, ya que es el tiempo aproximado que tarda en instaurarse un neumotórax a tensión sin heridas penetrantes en tórax ni abdomen. Es manifiesto el descontrol que se produjo en el aeropuerto, diga lo que diga el señor Oleaga, director del aeropuerto en ese mismo momento. Después de tantos años de lucha y de dolor, me sigue viniendo a la cabeza, noche tras noche, el horror de la gente que murió sin asistencia, pues de haberse hecho pronto y bien el rescate de las víctimas, hubieran podido sobrevivir. Creo que esto es clarísimo. Desde la asociación de víctimas a la que pertenezco se hizo un estudio de las necropsias, y aplicando un baremo de reconocimiento internacional, un experto médico forense que contratamos demostró que al menos nueve personas podían haber sobrevivido. Yo personalmente creo que más. Les quiero hacer notar que tengo experiencia profesional como médico de emergencias y sé de lo que hablo. Aquí quiero también transmitirles cómo otro superviviente, Pedro González, me contaba en varias veces que nos vimos, que le perseguía y estaba obsesionado con el recuerdo de varias víctimas pidiendo ayuda y socorro cuando él estaba herido y atrapado sin poder moverse, pero consciente, y no podía hacer nada para ayudarles. Pidieron y pidieron ayuda hasta que callaron para siempre.

Para terminar, después de más de diez años luchando para que se sepa la verdad de lo que pasó aquel 20 de agosto de 2008, yo me pregunto quiénes son los responsables de esta tragedia. Fue un despropósito la gestión del despliegue de las asistencias sanitarias, sin menoscabo de la labor y el buen hacer del Samur y del Summa. ¿Quién fue el ejecutivo de servicio que estaba al frente del Plan de Emergencias de Barajas? ¿Dónde estaba? ¿Estaba en el Aeropuerto? ¿Qué hacían las ambulancias y servicios de emergencia tanto tiempo en el punto de reunión, sin que se les permitiera entrar en el recinto aeroportuario? Se les permitió entrar a las 14:52, cuando el impacto había sido a las 14:25. ¿Sabían dónde estábamos? ¿Cómo es posible que los servicios de emergencia y las ambulancias dieran vueltas por el aeropuerto sin poder llegar al lugar del impacto? ¿Cómo fue posible que el aviso a los servicios de emergencias de que un avión se había estrellado lo hiciesen ciudadanos externos al aeropuerto? ¿Cómo no se enteró la torre de control de que nos estrellábamos?, etcétera, etcétera.

Hemos luchado durante más de diez años y en los tribunales mientras nos lo permitieron, pero ¿cómo se puede cerrar un caso con estos interrogantes? ¿Cómo se pudo permitir la manera y la forma de comunicar a los familiares lo ocurrido? Perdón, me faltan unas hojas donde les contaba el procedimiento de emergencia. Estoy yendo un poco a las conclusiones finales del escrito, pero me falta toda la explicación de la parte técnica que no se ha impreso, pero está en la documentación que les he entregado. Siento no poder comunicárselo porque era muy importante, resulta que toda la parte técnica, que me parece de vital importancia, no se ha impreso. Por tanto, voy a ser más breve, pero me gustaría que por favor lo leyera con detalle porque, insisto, toda la explicación técnica es muy importante.

Continúo, ¿cómo no había nadie responsable esperando a los familiares que venían de madrugada desde Canarias? ¿Cómo se pudo permitir dar la información a los familiares, que llegaron en grupo por la noche desde Canarias, a través de un folio en la pared con la lista de supervivientes en Ifema, sin nadie que les recibiese? Por desgracia, me falta una parte importantísima del escrito que fue impreso anoche a última hora, pero confío que esté grabado en el documento que he aportado, si no, se lo mandaré. Siento no poder comunicarlo verbalmente porque es muy importante todo lo que quería explicar. La verdad es que lo imprimimos ayer a última hora y no me dio tiempo a leerlo.

¿Qué pasó con la Compañía Spanair? ¿Con su gestión de las incidencias? ¿Cómo no se reclamó a Boeing la documentación solicitada y no entregada? Documentación tan relevante que, según la información recibida en el despacho de abogados norteamericanos BCA con el que tuvimos trato, existe un informe de la compañía Leigh —disculpen si lo pronuncio mal, no hablo inglés—, fabricante del relé, donde le comunica a Boeing, compañía fabricante del avión, que esos relés estaban fallando más de lo deseable. ¿Cómo pueden seguir volando aviones de estos modelos MD-80 con relés defectuosos? ¿Cómo no se pudo discutir el informe de la Ciaiac, que no es todo lo fiel que debiera sobre lo sucedido? ¿Cómo se desimputa a los mecánicos que fueron los que permitieron salir al avión con la avería sin reparar? ¿Cómo una avería recurrente no alerta al sistema de mantenimiento y se actúa en consecuencia? ¿Cómo se puede no citar a declarar a una sobreviviente como yo y, después de diez años, la única vez

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 5

que un juez me cita es para preguntarme si estaba segura de que el avión había volado? ¿Cómo es posible que la fiscalía no hiciera preguntas durante la instrucción del sumario? ¿Cómo es posible con todo esto no haber tenido una vista oral? ¿Cómo permitir y seguir permitiendo el trato humillante de la aseguradora Mapfre a las familias de las víctimas y la discusión aberrante sobre los pagos e intereses de demora? ¿Dónde están los responsables del Ministerio de Fomento que tan mal gestionaron ésta tragedia? Después de diez años seguimos siendo maltratados y seguimos escuchando falsedades, incluso delante de esta Comisión. ¿Cómo es lógico que nadie quiera responsabilizarse de tanta muerte? Era agosto y España estaba de vacaciones.

Yo, en nombre de mi hija Clara, en el mío y en el resto de las víctimas fallecidas y sobrevivientes, reclamo por mi honor que se lleve a cabo una investigación rigurosa, que se aprenda de los errores cometidos para no repetirlos y que los responsables de este horror nos pidan al menos perdón.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora González.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señora presidenta.

En primer lugar, quisiera pedirle disculpa porque tenía un error y había apuntado que la Comisión empezaba a las diez y media. De todas formas, solo me he perdido cinco minutos de la intervención de doña Loreto González, que ya nos conocimos hace ocho años.

La señora **GONZÁLEZ CABANAS** (médico y superviviente): Hola, Ana.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Me alegro de que esté aquí. Cuando nos conocimos no era solo un momento físico muy duro sino también psíquico. Yo creo que ha sido muy interesante la intervención, al igual que la conversación que tuvimos hace ocho años. Hay dos supervivientes que desde mi punto de vista son claves: un ingeniero y una médica de emergencias. Acaba de terminar diciendo lo importante. Después de una investigación de la Comisión de Accidentes Aéreos (Ciaiac), de juicio civil y juicio penal, al final quedan todas esas incertidumbres. Se construyó una verdad, que no es la verdad. Me quedo, sobre todo, con la última frase que ha pronunciado: No podemos recuperar a los que murieron, no podemos echar marcha atrás para que no exista el accidente. Sin embargo, tenemos que poner todos de nuestra parte en esta sociedad y en este país para que los errores que sean evitables no vuelvan a suceder y sean mínimos.

Al final lo que sí dicen todos los especialistas es que un accidente de avión no es un solo asunto, aunque en algún caso pueda deberse por una bomba o un acto terrorista, sino una cadena de errores. Lo más terrible de esta Comisión, yo me imagino que sobre todo para las víctimas, es que diez años después todo el mundo lo hizo bien y no hay nada que mejorar —me refiero a los comparecientes—. Entonces si ahora volviera a suceder, haríamos lo mismo.

La señora **GONZÁLEZ CABANAS** (médico y superviviente): Si me dan unos minutos, por favor, estoy un poco mareada. Disculpenme, todo esto me impresiona. Como pueden imaginar, todo esto me afecta bastante.

La señora **PRESIDENTA**: No se preocupe, tiene todo el tiempo que usted necesite. **(Pausa)**.

La señora **GONZÁLEZ CABANAS** (médico y superviviente): Creo que ya puedo continuar.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Prácticamente no voy a hacerle preguntas a Loreto porque nos ha dado su testimonio aquí ahora, así como en ocasiones anteriores. Solo quisiera hacer una serie de reflexiones y nada más formularle una pregunta final.

Como estaba diciendo nosotros no somos un tribunal, no vamos a condenar a nadie, pero tenemos una responsabilidad enorme. Yo lamento que esta Comisión no fuera creada hace ocho años, aunque yo lo intenté, como ya sabes, pero no fue posible. Ahora sí ha sido posible y por lo menos hay determinadas conclusiones, aunque todavía no hemos terminado todas las comparecencias, que sí son importantes. En primer lugar, hay que desmontar el informe de la Ciaiac en determinadas cuestiones. Hay una importantísima, de la que han hablado tanto el médico del Summa como usted. Me refiero a esa famosa frase: «Los servicios de emergencia funcionaron razonablemente bien». Esa afirmación es la que hace la Ciaiac. Sin embargo, nunca se llamó a declarar a la Ciaiac, ni a los bomberos que estuvieron en el primer momento...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 6

La señora **GONZÁLEZ CABANAS** (médico y superviviente): Perdónenme un momento, estoy mareada. **(La señora compareciente se emociona y no puede seguir hablando.—Pausa).**

La señora **PRESIDENTA**: Se suspende la sesión por cinco minutos. **(Pausa).**

Si les parece, solo vamos a darle las gracias a la doctora González, porque ha sido muy clara y muy explícita en su exposición. Ha tenido la gentileza de traernos en el *pendrive* su intervención. Si hay algo más que preguntarle, se lo pediremos por escrito. Damos por terminada la comparecencia, agradeciendo profundamente la claridad y los datos que nos ha aportado en la investigación, señora González. Muchas gracias. **(Pausa).**

— **DE LA SEÑORA GUERRERO DURÁN (SECRETARIA DE LA ASOCIACIÓN DE AFECTADOS DEL VUELO JK 5022), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001372).**

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, seguimos con la sesión de la Comisión. A continuación tenemos la comparecencia de doña Henar Guerrero Durán, secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022. Ha sido previamente informada de sus derechos y obligaciones, y conforme a la Ley Orgánica 5/1984 se le ha hecho saber que puede venir acompañada. En este acto, lo sabe la compareciente, conforme a la citada ley, esta presidenta va a salvaguardar los derechos a que se refiere en la norma. Ya sabe igualmente la obligación que tiene, conforme al artículo 502.3 del Código Penal, de no faltar a la verdad en su testimonio. El marco de la comparecencia será el siguiente: diez minutos de exposición y después intervendrán los grupos, de menor a mayor, que le preguntarán de manera agrupada o individualmente para que usted conteste.

Adelante, tiene sus diez minutos.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Muchas gracias, presidenta.

Además de la secretaria de la Asociación, soy también la hermana de Gabriel Guerrero, que era la tercera persona en cabina como ya es conocido. Estoy aquí para explicarles por qué mi padre tuvo que ir a escuchar los últimos segundos de vida de mi hermano y reconocer su voz en sede judicial. Él mismo, mi padre, no puede darles esa explicación en persona porque falleció en enero del año pasado. Por eso lo hago yo, pero con toda seguridad él hubiera comparecido en esta Comisión. En resumen, mi padre tuvo que pasar por ese mal momento inhumano, me atrevería a decir, un padre escuchando los últimos momentos de vida de su hijo cuando le quedaban momentos para fallecer, porque las dos entidades que podían darle esa información al juez se negaron a hacerlo. Me estoy refiriendo a Spanair y a la Ciaiac.

¿Quién quería conocer la identidad del tercero en cabina? Necesitaba saberlo el órgano pericial colegiado del juez instructor, porque lo considera esencial. ¿Y por qué quería saberlo? Es sencillo de responder. Los sonidos de los últimos momentos de vida de mi hermano están a disposición de todos en la Cadena SER. Quería facilitarles el audio, que es breve, por dos razones: la primera, para que sean conscientes de lo que para mi resulta incalificable, que los últimos momentos de nadie estén a disposición de la opinión pública bajo el denostado derecho a la información, que los medios de comunicación explotan según su criterio; y la segunda, para que comprueben la rotundidad con la que hizo la afirmación mi hermano Gabriel. Como pueden ver en la pantalla de sus ordenadores esta es la página web de la Cadena SER. El audio dura solo treinta segundos y puedo volver a reproducirlo, si no lo han escuchado bien. Mientras se carga, quiero comentarles que el resto de audios que pueden ver ahí se refieren a los últimos momentos de la cabina e incluso se escucha el momento del accidente, lo cual también es bastante vergonzoso. **(Se escucha una grabación).**

No sé si lo han entendido bien. Si no se ha escuchado bien, puedo reproducirlo de nuevo. ¿Lo pongo otra vez o ha sido suficiente?

La señora **PRESIDENTA**: Lo hemos escuchado ya con anterioridad y creo que ha sido suficiente. ¿Están de acuerdo diputados y diputadas? **(Asentimiento).** Puede continuar, señora Guerrero.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Mi hermano era tripulante de cabina (TCP) de Spanair desde el 20 de agosto y llevaba poco más de un año en la compañía. Previamente, su profesión había sido la de técnico de electrónica de comunicaciones informáticas con cargos relevantes en empresas dentro y fuera de España. Es decir, desde los dieciocho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 7

hasta los treinta años su profesión fue la electrónica, estando muy vinculado a su formación y a su vida profesional el INTA, que como ustedes recordarán es el instituto que hizo las perrerías al relé, como aquí dijo el señor Hita, presidente de la Ciaiac.

En definitiva, mi hermano tenía profundos conocimientos en electrónica y además era un ferviente amante de la aviación. Esta sólida base de conocimientos le llevó a comentarle a su compañero y a su amigo, el comandante García Luna, que las acciones que los técnicos de mantenimiento habían hecho eran un parche, tal y como han podido escuchar. En concreto, mi hermano se refería a que desactivar el relé 2.5 era una chapuza. De hecho su primera pregunta cuando empieza el audio, aunque no se ha podido escuchar bien, es: «¿Han cambiado el relé?».

En este sentido quiero leerles la conclusión 47 del informe final de la Ciaiac: «En 71 de 103 incidencias reportadas al fabricante Boeing, relacionadas con la indicación de alta temperatura de la sonda RAT en los MD-80 el problema fue solucionado mediante la sustitución del relé 2.5». Que de un total de 103 casos haya 71, supone el 68,93 % de las veces. Es decir, dicho de otra manera: en el 70 % de los casos, de todos los avisos que tenía Boeing sobre esta avería, los técnicos de mantenimiento lo arreglaron sustituyendo el relé.

Volviendo a mi hermano, fue la única persona que justo antes de morir dio en el clavo, al tener claro que desactivar el relé y no cambiarlo era un parche, es decir, como dar un paracetamol a una persona que tiene fiebre. Esta es la razón por la que los investigadores del órgano pericial colegiado necesitaban confirmar quién era esta persona y por ello se lo preguntaron al juez. Mi hermano Gabriel tenía el conocimiento, pero no la autoridad ni para bajarse del avión ni tampoco para evitar que volara. Como ya dije al inicio, fue mi padre quien tuvo que identificar la voz de su hijo minutos antes de fallecer, pero esta misma información se la podía haber dado Spanair o la Ciaiac.

¿Por qué me refiero en concreto a Spanair? Cuando yo subía el 20 de agosto desde Granada, donde estaba haciendo mis prácticas de empresa, hasta Madrid ya sabía que mi hermano iba en el avión y a la mañana siguiente sus compañeros nos explicaron que probablemente mi hermano falleció por un fuerte golpe en la cabeza al darse con los paneles que estaban alrededor del asiento donde él se encontraba, que se llama trasportín dentro de la cabina del piloto. Es decir, pocas horas después del accidente mi familia ya tenía esta información. ¿Y cómo es esto posible? Pues porque sus propios compañeros nos lo dijeron.

En esta Comisión se ha hablado muy poco de la compañía aérea, pero puesto que mi hermano pertenecía a ella, yo quería trasladarles algunas preguntas que nunca han tenido respuesta. ¿Cómo es posible que ningún trabajador, gerente o gestor, de la compañía facilitase esta información al juez cuando la solicitó? Nunca lo he entendido. Para mí y para mi familia no tiene sentido, por lo que les acabo de exponer. Cuando mi hermano pequeño llamó por teléfono a Spanair mientras veía las imágenes del accidente en televisión, el compañero que le atendió le dijo a los demás: «Tengo al teléfono al hermano —de Gabriel, se entiende—. ¿Qué le digo?». Es decir, a los pocos minutos del accidente los compañeros ya sabían que mi hermano estaba en el avión y había fallecido porque iba en cabina. Entiendo que esto solo es posible, sin tener confirmación al respecto, porque la compañera superviviente que iba en el avión le comentó a los trabajadores, a sus compañeros, que Gabriel, mi hermano, iba en la cabina porque el comandante le dio permiso. Esta información era conocida por todos los trabajadores de la compañía. Tanto es así que cuando pensaban que nosotros no estábamos escuchando, al otro lado del teléfono, ya nos confirmaron de manera indirecta que mi hermano había fallecido. Desde el primer momento algunos compañeros ya nos comentaban cómo era su asiento y cómo falleció allí.

Por tanto, creo que todos los compañeros sabían de ello, así que no me resultó difícil concluir que las personas responsables de la compañía, que además atendieron a los medios de comunicación al día siguiente, igualmente conocían que mi hermano iba en la cabina. Supongo que sus compañeros supervivientes debían de saberlo y entiendo que así se lo transmitirían a sus superiores, por ejemplo, a don Javier Mendoza, que fue la persona que atendió a las primeras preguntas de los medios de comunicación el 21 de agosto, y por tanto era quien debería de tener toda la información al respecto. Quizás él podría explicarles esto mejor, si viniese a comparecer en esta Comisión. De la misma forma, la Ciaiac era la otra entidad que podía haber facilitado la información al juez y haber evitado ese mal trance a mi padre.

Volviendo a las conclusiones del informe final, la conclusión 16 dice: «La tripulación no respetó el concepto de cabina estéril. Además del uso del teléfono móvil durante el rodaje, mantuvo conversaciones en cabina, no relevantes para sus actividades de vuelo con una tercera persona que viajaba en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 8

trasportín, contribuyendo a que la tripulación se distrajera de sus obligaciones de vuelo». Es decir, a la Ciaiac también debió de interesarle o llamarle la atención el tercero en cabina y presupongo que debieron interesarse. Sin embargo, al contrario que el organismo pericial colegiado, a la Ciaiac no le resultaba relevante el contenido de la conversación, ni el hecho de que mi hermano pusiera el dedo en la llaga respecto a la actuación de mantenimiento en lo referente al relé. Tal es así que, como han podido escuchar, califican las conversaciones de mi hermano como contribuyentes a la distracción de los pilotos.

Las voces de cabina que pueden escuchar en la Cadena SER reflejan claramente cómo mi hermano habla de la avería. Explica a sus compañeros qué es el hielo seco y le dice al comandante que lo que le han hecho al avión es un parche. Sin embargo, la Ciaiac se limita a decir que mi hermano contribuye a la distracción de los pilotos. No tengo palabras para calificar el sentimiento que esto me produce, sinceramente. Quería recalcar que es muy usual, muy común, que los comandantes de los aviones permitan a algunas personas viajar en la cabina. Estoy segura de que ustedes, que hacen un uso continuado del avión, lo han podido comprobar en algún momento. De manera que no entiendo cómo la Ciaiac considera que la alteración de la cabina estéril es una contribución a la distracción de los pilotos y que es la causa principal del siniestro, según ellos. Esta situación se repite comúnmente en los aviones y resulta hipócrita señalarlo de esta manera, más aún cuando la conversación que mantuvieron giró en torno a la avería.

Concluyendo, es incomprensible que la Ciaiac teniendo la información no se la diese al juez. En muchas ocasiones he sentido que querían tapar a mi hermano y lo que dijo. Desde mi punto de vista mi hermano dio en el clavo unos segundos antes del accidente, lo cual no han querido reconocer aún después de estos años los técnicos de mantenimiento, como ya ha quedado claro en esta Comisión con los dos técnicos de mantenimiento que han venido. Así que nuestra familia ha tenido que vivir con esa losa de injusticia todos estos años. Negar a mi hermano fue un paso más de los muchos que daba la Ciaiac para no llegar hasta el fondo de las causas de la tragedia y corregirlas, como es el único objetivo de sus informes oficiales, según ellos mismos repiten como un mantra en la primera página de sus informes.

Gracias por permitirme decirles lo que considero que es un acto de justicia para mi hermano y para mi padre. Quedo a su disposición para las preguntas que necesiten hacerme.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Guerrero.

A continuación intervendrán los grupos parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señora presidenta.

En primer lugar, le voy a hacer unas cuantas preguntas sobre su exposición, y por último, le realizaré una pregunta general sobre las comparecencias que ha habido hasta ahora.

¿Podría decirme, por favor, qué asistencia tuvieron como familia de un tripulante de Spanair?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): En el momento del accidente, como ya saben, no había un plan de asistencia para las personas que iban como pasajeros. Sin embargo, las compañías estaban obligadas a tener un plan de asistencia para los familiares de sus trabajadores. En este sentido, Spanair puso en marcha ese plan de asistencia. De hecho, el teléfono al que nosotros tuvimos que llamar, al que hacía referencia antes cuando llamó mi hermano pequeño, no fue el teléfono que estaba a disposición de todos y que aparecía en la televisión, sino que era un teléfono particular que previamente mi hermano Gabriel ya le había dado a mi padre para usar en caso de emergencia. En este sentido, mis circunstancias fueron muy particulares porque, como ya comentaba, yo ya sabía que mi hermano iba en cabina cuando estaba subiendo a las doce de la noche, es decir, cuando llegué a Madrid ya lo sabía.

Todos los familiares del personal de Spanair estábamos en otro hotel distinto, no estábamos en el Hotel Auditorium sino en el Hotel Barajas. Allí estábamos menos personas alojadas, estábamos recogidos y mejor atendidos, sobre todo en comparación con lo que tuvieron que vivir y padecer muchos de los familiares. Además, en mi caso el reconocimiento de mi hermano se pudo hacer esa misma noche, la noche del 20 al 21. Así que al día siguiente yo estaba ya en el tanatorio, acompañada por compañeros suyos y empezando el proceso de duelo, mientras que otras personas tuvieron que esperar más de diez días a que les diesen sus familiares.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 9

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muchas gracias.

¿Cuándo y por qué fue su padre a reconocer la voz de su hermano en sede judicial?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Mi padre fue en marzo de 2011 a reconocer la voz de mi hermano Gabriel en sede judicial. El motivo de ir fue porque el órgano pericial colegiado del juez solicitaba conocer quién era la persona que tenía el conocimiento para decir que el arreglo que se le hizo al avión no era el adecuado. Había dudas entre que fuese un piloto que también falleció que iba en línea, al igual que mi hermano, o que fuese mi hermano. Ese fue el motivo de tener que estar ahí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Por qué cree que la Ciaiac no quiso identificar a su hermano?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Es una pregunta complicada de responder. Creo que es significativo que la única persona que dio en el clavo con respecto a que no se cambió el relé, sino que simplemente se desactivó, fue mi hermano.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Por la formación que tenía también.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Por la formación que tenía.

Reconocer esto en el informe y dejar claro que no ve la relación entre el relé y el TOWS es quitarse más la careta, en el sentido de un trabajo, por lo menos, no voy a decir mal hecho, pero como mínimo no terminado. Es más fácil taparlo y simplemente decir que contribuyó a que se distrajesen, en vez de centrarse en lo que se estaba hablando porque no estaban hablando del tiempo ni de las vacaciones sino de la avería. Digamos que a la Ciaiac se le hubiese complicado tener que explicar que no fueron capaces de saber por qué no funcionó el TOWS.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sé que usted habrá seguido algunas de las comparecencias, porque, entre otras cosas, yo la sigo a usted en las redes sociales.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Sí, todas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: La presidenta de la Ciaiac —no sé si ha sido una de las comparecencias que ha visto— no recordaba a qué personas recibió de la asociación para comunicarles que el informe final estaba terminado. ¿Asistió a esa reunión?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): No, en esa reunión yo no estuve. Por aquel entonces yo estaba ya en la junta directiva, pero no me encontraba en Madrid porque soy de Huelva. A esa reunión acudieron otras personas de la asociación. Supongo que futuros comparecientes le podrán decir quiénes estuvieron allí, pero yo no estuve en esa reunión.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Qué le impulsó a su padre a asistir al Juzgado número 11 para reconocer la voz de su hermano Gabriel?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Básicamente, conocer la verdad. Al final después de diez años —lo habrán podido comprobar—, lo único que necesitamos saber en términos generales es qué sucedió. La única motivación que puede haber para que alguien haga eso, pasar por ese trance de tener que escuchar la voz de tu hijo y tener que decir en una sala fría a un juez «ese es mi hijo», que falleció minutos después, es encontrar la verdad y arrojar la verdad. Se estaban diciendo muchas cosas acerca del tercero en cabina, lo han podido escuchar en la Cadena SER. Ese fue el motivo, es el mismo que particularmente me guía a mí y también a la asociación. Por eso estoy en la asociación como secretaria y trabajo todos los días en ello.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Terminó ya, diciéndole dos cosas. Como sabe nosotros no somos un tribunal. Ha costado muchos años esta investigación cuando se compareció aquí en 2012 la gente no tenía interés. Pero ya en aquel momento tanto la señora Librero como tanta otras personas habló de otra verdad, que ya estaba claro que no había interés, que todo se había hecho estupendo, que no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 10

había habido errores, que había sido un error humano y que además no había nada que mejorar y que teníamos el sistema más seguro del mundo.

Todavía no ha finalizado esta Comisión, pero aquí se han dicho muchas cosas. Primero, ¿de qué sirven los informes y las recomendaciones de seguridad si ninguno es de obligado cumplimiento, si no hay un seguimiento después para las que se cumplen o no? Desde luego, si se considera, una de las cosas más graves es la famosa afirmación de que los sistemas de emergencia funcionaron perfectamente, cuando ni siquiera se preguntó a las personas que estuvieron los primeros cincuenta minutos solos allí: los siete bomberos, el médico del Summa y las propias víctimas que estaban conscientes. Esa va a ser nuestra responsabilidad. Mi pregunta, usted que ha seguido tantas personas de las comparecencias que ha habido hasta ahora, es la siguiente: ¿qué es lo que más le ha indignado, en qué cree que se ha mentido?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Es complicado elegir una cosa. Por cercanía voy a referirme a las comparecencias de la semana pasada. A pesar de todas sus explicaciones, no entiendo cómo en una comisión técnica que tiene que investigar causas técnicas de un accidente aéreo puede haber una especialista en Derecho Aeronáutico, que además es la mayor especialista en seguros aéreos, como ya queda demostrado en uno de los prólogos de sus libros. Yo no entiendo las explicaciones que dio al respecto. Desde mi punto de vista no fue al grano, digamos que tiró balones fuera.

En ese sentido, a pesar de que ya no está porque ha dimitido (lo que también ha sido una sorpresa porque que yo sepa, y después de buscarlo, no he encontrado publicado en ningún sitio su dimisión), es paradigmático que en el mayor accidente aéreo que ha tenido España cambie el pleno de la comisión de investigación oficial en la mitad de la investigación y se meta a una persona de seguros aéreos. Las explicaciones que dieron aquí para mí no son justificables, sobre todo porque ella estaba hablando de un convenio de colaboración con otras entidades de otros ministerios y Justicia. Ella justificaba su participación en la Ciaiac para redactar este convenio. Desde mi punto de vista esa es una acción puntual. Si la Ciaiac tiene capacidad de contratar en un momento dado a personas o solicitar ayuda de personas concretas para un acto puntual, como es la redacción de un convenio, no entiendo por qué ha tenido que estar todo el tiempo que ha estado en la comisión. En cambio hay falta de otros perfiles profesionales que no sean simplemente ingenieros aeronáuticos, que tienen su importancia, pero no son los únicos que tienen algo que decir respecto a un accidente aéreo.

Por cercanía, me quedaré con ese aspecto.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Cree usted que hay alguien más que haya mentido o que es indignante lo que haya dicho hasta ahora porque falta a la verdad?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): ¿Porque falta a la verdad? Todos los miembros de la Ciaiac que han estado aquí. No creo que los técnicos de mantenimiento hayan faltado a la verdad, pero tampoco pienso que ellos hayan dicho toda la verdad en cuanto a las presiones de la compañía, en si las había o no las había. Además, las informaciones que yo personalmente he podido recibir, como hermana de una persona que trabajaba en Spanair, no van en esa línea sino en la contraria.

Lo que dijo el presidente de Boeing en España para mí fue muy indignante, yo no puedo decirlo de otra manera. Siempre hablo desde el punto de vista personal, pero así es como me sentí. También está el director general de Aviación Civil en aquel momento, Manuel Bautista, cuando él hablaba de que decidió personalmente, dentro de su cargo, no seguir las indicaciones de la comisión de investigación en lo referente a las verificaciones necesarias para la prórroga del certificado de la aeronavegabilidad. Aquí también se ha nombrado mucho, aparte del relé, como uno de sus precursores de esa barra de seguridad que se saltaron, pero la única explicación que dio aquel señor fue «bueno, total, si la normativa va a cambiar en dos años, para qué me voy a molestar en cambiarla ahora». No digo que falte a la verdad, de hecho probablemente dijera la verdad, pero resulta bastante incomprensible que un administrador público se quede tan tranquilo después de que se produjese el accidente más importante de la aviación española y no eche la vista atrás. En ese sentido, es lo mismo que sucedió con Cristina Cuerno. Según su comparecencia parece que todo está bien, que no hace falta cambiar nada. Eso sí que es faltar a la verdad.

En principio, haciendo un repaso general, creo que podría quedarme con estos ejemplos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 11

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Yo le agradezco mucho su intervención. Le garantizo que vamos a seguir trabajando para estar a la altura de la lucha que están realizando ustedes desde hace diez años. Al final lo que ustedes quieren saber es nada más que la verdad y que no vuelvan a suceder las cosas que se puedan evitar, y en eso vamos a trabajar.

Siento muchísimo lo de su padre, al que tuve la oportunidad también de conocer hace casi ocho años. Muchas gracias por su comparecencia.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Oramas.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Ramírez.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Gracias, señora presidenta.

Muchísimas gracias, Henar, por tu testimonio. Nosotros hemos hablado en un par de ocasiones y siempre te he dicho que esta Comisión a mí me parecía fundamental, sobre todo para conocer qué había sucedido en el pasado, para intentar solucionar en el presente esos problemas y para que no vuelvan a ocurrir en el futuro. Creo que esa es la función fundamental de esta Comisión.

Voy a hacerte tres preguntas breves, porque tu exposición ha sido muy clara. Me gustaría saber tu opinión sobre cómo fue o cómo definirías el papel de los distintos medios públicos el día del accidente. Me refiero lógicamente desde el Ministerio de Fomento, pasando por AENA o la Comunidad de Madrid, es decir, todos los poderes públicos implicados que tenían que dar una respuesta óptima. Desde luego, viendo lo que estamos viendo en esta Comisión y conociendo los testimonios de algunos de los supervivientes, de familiares de víctimas, como es tu caso, estos no funcionaron. Quería saber exactamente: ¿cómo definirías el papel de todas esas instituciones públicas con respecto a los familiares y, por supuesto, también a las víctimas?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): En los primeros momentos —esto siempre lo hemos repetido desde la Asociación de Afectados— todas las cámaras se giran hacia nosotros, somos el centro de atención, e igualmente la atención de las administraciones en sus distintos niveles se centra en nosotros. Si uno piensa en los momentos justos posteriores, podríamos decir que al menos hubo atención. Sin embargo, esa atención duró muy poco tiempo y, además, ni siquiera fue efectiva, en el sentido de que dar la lista de pasajeros más de treinta horas después, no tiene ningún tipo de justificación. Cuando vienen aquí los comparecientes echan la culpa a la compañía aérea, y como la compañía aérea no ha venido, no le podrá echar la culpa a otra persona, pero, probablemente, me atrevería a conjeturar que si hubieran venido lo harían. En ese sentido, para mí es un fallo grave que nunca debió de suceder, por mucho que Magdalena Álvarez cuando estuvo aquí o algunos dirigentes en su momento dijeran que la compañía no facilitaba esa información. Ellos debieron de intentar que eso no sucediese porque supuso en aquel momento un calvario para las personas que tuvieron que ir como en una procesión de lista en lista buscando el nombre de sus fallecidos.

Una vez que se cierra el Ifema y ya pasó todo a un proceso judicial o a una investigación oficial, el resto de administraciones se olvidaron de nosotros. Personalmente, yo no estaba en aquel momento en la asociación pero conozco la historia, aunque no la viví. Cuando uno echa la vista atrás diez años después da la sensación de que la Dirección General de Aviación Civil y AENA, que son parte implicada dentro de la investigación, desde mi punto de vista, o yo tengo ese sentimiento, ya iban poniendo las piedras para un camino que inevitablemente nos iba a traer a un punto en el que estamos hoy, es decir, a una situación en la que no ha habido un juicio ni de la que se ha aprendido. Si no fuera por el esfuerzo de la sociedad civil de la asociación que ha hecho en mejorar los procesos de atención y asistencia a las víctimas, no se hubiese aprendido nada. Con respecto a lo que sucedió hay bastantes lagunas. En términos generales da la sensación de que ya iban poniendo esas losas para llegar aquí.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Ha quedado claro que el sistema de emergencia no funcionó, al ir escuchando a cada una de las personas que por desgracia tuvieron que sufrir ese caos, con cuarenta o cincuenta minutos de respuesta. Es increíble leer algunas de las conclusiones de la Ciaiacc que dicen que funcionó razonablemente, cuando hay dos víctimas que murieron ahogadas en un accidente aéreo porque no se actuó con la eficacia y velocidad con la que se tenía que actuar en esos momentos. Te quería preguntar si crees que el papel de la Ciaiacc ha sido correcto y si es correcto a día de hoy, o bien si tendríamos que tener otro tipo de comisión de investigación desde tu punto de vista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 12

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): El papel de la Ciaiac desde mi punto de vista no ha sido el correcto. Ellos han cubierto el papel, que es el informe final, de la manera que han considerado mejor. Posteriormente han estado aquí varios miembros, que a día de hoy siguen siendo miembros de la Ciaiac y dejan todavía muchas incógnitas. No han podido responder por qué han cerrado una investigación sin saber por qué no sonó el TOWS cuando es la clave. Ellos mismos, el señor Hita así lo dijo, sabían perfectamente que si hubiera sonado la alarma el accidente no se hubiera producido, pero que no saben por qué no sonó la alarma. Eso es insalvable.

Tenía otra idea en la cabeza, pero la olvidé.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Te preguntaba si crees que la comisión de investigación de accidentes actual que tenemos, el modelo español, es óptimo, o si realmente crees que debe haber otro modelo de comisión de investigación.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Como secretaria de la asociación y trabajando todos los días juntos a la presidenta, con Pilar y con el resto de compañeros, estoy convencida de que otros modelos serían mucho más eficaces. De hecho, después de toda la documentación que he podido leer, no haría falta ni siquiera una mayor inversión, simplemente habría que mejorar o hacer más efectivo lo que ya cuesta la Ciaiac. Tener tres comisiones distintas, cuando hay puntos en común, para mí no tiene sentido. Además, no es justificable que penda funcionalmente del Ministerio de Fomento cuando este inevitablemente de alguna manera siempre puede estar implicado en un accidente aéreo, en un principio hasta que se hagan las investigaciones. Si dependes de la persona a la que tienes que investigar, la independencia para mí queda ya quebrada. Desde mi punto de vista sería más eficaz un órgano que no dependiera del Ministerio de Fomento, que tuviera su propio presupuesto, que dependiera del Congreso o de otro organismo. Quizás algo más similar a lo que sucede en todas las políticas que tienen que ver con la energía nuclear y con las investigaciones que se hacen al respecto. Además, si miramos a otros países de nuestro alrededor ya es así. Ese sería un paso más para evolucionar de manera más puntera y ser más eficaz, sobre todo en la investigación de accidentes aéreos.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: En esto le voy a pedir que sea concisa y muy concreta. ¿Cree que se hubiese producido algún cambio en protocolos de actuación en casos de accidentes o alguna mejora en la seguridad de nuestra aviación civil sin la presión de la Asociación de las Víctimas? Si no hubiese habido esa presión de esa Asociación de las Víctimas, ¿cree que se hubiesen producido de oficio los cambios?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): No, no lo creo. Y estoy segura de ello por una sencilla razón, concretamente porque a nivel europeo, hasta donde yo conozco, el primer país que se puso en marcha fue España, casi paralelamente a Italia. En ambos países hay unas asociaciones de víctimas que tienen una relación con la Administración de presión y voluntaria por mejorar la circunstancia. En el resto de países europeos no ha sido así y la diferencia es que no hay una asociación de víctimas que esté por ello.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Muchísimas gracias. Quiero agradecerle la entereza con la que nos has contestado y vas a contestar al resto de los compañeros y quiero agradecerle también que sigáis en esta lucha, porque creo que vuestro papel es fundamental. Esta Comisión no hubiese sido posible sin que hubieseis mantenido la intención, la lucha y la constancia por conseguirla. Me parece fundamental, porque todos los que estamos aquí cogemos vuelos, y, después de escuchar a algunos comparecientes, uno se indigna públicamente y se sonroja al ver la dejadez con la que trataron a las víctimas. Desde luego, creo que esta Comisión tiene que sacar unas conclusiones que espero que sean de obligado cumplimiento, que podamos conseguir que sean de obligado cumplimiento, para mejorar la seguridad de todos.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Ramírez.

Por el Grupo de Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, Henar, por estar aquí presente.

Llevamos ya bastante comparecencias y el primer elemento que saqué de ellas es el relativo a cuánto han sufrido durante estos años al ver la cantidad de incongruencias que se nos han dado y se les han

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 13

dado y, por tanto, las enormes dificultades en las que ustedes y también nosotros nos encontramos para dilucidar lo que pasó y que no vuelva a suceder. Me preocupa, y no sé si también es su preocupación, que esta Comisión pueda servir para dar algunos consejos para el futuro pero no para aclarar lo que sucedió y las responsabilidades. Ustedes, los familiares, ¿qué esperan de esta Comisión?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): En cuanto a lo que espero de esta Comisión, entiendo que no puede aclarar las causas técnicas de un accidente evidentemente, porque para eso hace falta ser técnicos, pero sí puede quedar claro que la investigación que se realizó, a la luz de las comparecencias habidas y las opiniones a nivel profesional que han arrojado distintas entidades, al menos no fue suficiente. Desde mi punto de vista no fue buena, si hay que calificarla, pero, como mínimo, no fue suficiente, con lo cual habría que volver a investigar. Esta conclusión, personalmente —perdone si soy así—, entiendo que cae por su propio peso, simplemente con ver las comparecencias que ha habido, con ver al compareciente de Boeing que tira balones fuera diciendo que básicamente venía a ser un comercial y poco más. En ese sentido, tanto mi familia como yo, al igual que las personas con las que estoy en contacto dentro de la asociación esperamos que, si queda claro que la investigación no ha sido suficiente, no ha llegado al quid de la cuestión, habrá que volver a investigar. Y, por supuesto, no puede volver a investigar quien ya lo ha hecho y lo ha hecho mal.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En eso estamos. Pienso que este es un elemento que no podemos olvidar cuando desde esta Comisión redactemos el informe que el Pleno ha de aprobar.

Por lo que he escuchado, se puede deducir que su familia conocía la circunstancia particular que rodeó al fallecimiento de su hermano. ¿Puede explicarnos más concretamente cómo recibieron tal información y qué consecuencias tuvo esta información para la investigación?

La señora **PRESIDENTA**: Ya lo explicó antes en la introducción, pero no estaba el señor Olòriz.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Brevemente, le diré que nosotros, al ver el accidente en televisión, llamamos al teléfono particular que Spanair pone a disposición de los trabajadores en caso de emergencia, y quien llamó fue mi hermano pequeño. La otra persona que estaba al teléfono —eran compañeros de Spanair, compañeros de las personas que habían fallecido—, al tener a mi hermano al teléfono, comentó a sus otros compañeros, pensando que mi hermano no le estaba escuchando: Es el hermano de Gabi —Gabi es Gabriel, el nombre que le daban cariñosamente sus compañeros—, ¿qué le digo? En ese momento, cuando mi hermano nos trasladó esa información, nosotros ya sabíamos que las noticias eran malas, cuando la persona que estaba al otro lado del teléfono no quería decírnoslo. Así que, indirectamente, de esa forma nos enteramos.

Posteriormente, como ya expliqué, pudimos identificarle; entre las primeras personas que fueron identificadas, estaba mi hermano. Entonces, al día siguiente ya teníamos en el tanatorio a todos los compañeros de mi hermano, y eran los mismos compañeros los que nos iban explicando: Tu hermano estaba sentado en el trasportín, el trasportín es un asiento que está dentro de la cabina, estaba en la cabina porque el comandante le dio permiso, en ese asiento probablemente en el alabeo recibió una serie de golpes y así fue el fallecimiento. Por tanto, al día siguiente nosotros ya sabíamos que mi hermano era la tercera persona en cabina, como se ha indicado a nivel público por parte de la Ciaiac, y conocíamos las circunstancias, en principio por la información que ellos nos daban, que parecía bastante veraz, y después se comprobó que fue así.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Ha facilitado los audios publicados en los medios de comunicación y disponibles para cualquiera. ¿Qué opina al respecto?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Tengo que apuntar una cosa más con respecto a la Ciaiac. Como saben, la asociación está solicitando documentación que ha utilizado la Ciaiac para poder llegar a sus conclusiones, pero de momento no hemos podido tener acceso a ella, es decir, a una información que la Ciaiac explica que es reservada. Sin embargo, los últimos momentos de vida son grabados en la cabina, y la única motivación de que sean grabados precisamente es para, si hay un accidente o incidente, poder investigar, no para que sean publicados, lo que además desde mi punto de vista no aporta ningún tipo de información real, es puro morbo, cosa que también se ha visto en otros tipos de accidentes en España, y sigue siendo igual. Entonces, que eso siga ahí diez años después no creo que tenga ningún sentido, y, sin embargo, que la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 14

Ciaiac —es a lo que me quería referir y no dije antes— no haga nada al respecto de oficio me parece indignante. Ellos dicen que toda la información que se les da es completamente confidencial —no sabemos cómo ha llegado a la cadena SER, el juez no pudo terminar esas investigaciones— pero el organismo que aglutina toda la información es la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Espero que la siguiente pregunta no se la hayan hecho, aunque es probable, entre otras razones porque todos leemos la misma documentación y vamos a aquellos aspectos que nos llaman más la atención. Querría que me comentase cómo se sintieron usted y los familiares con el trato de la prensa en aquellos momentos.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Fue nefasto. Se habla siempre en España de la segunda victimización que sucede por la falta de justicia. En ese sentido, no me considero víctima —la víctima fue mi hermano—, pero es verdad que de alguna manera sí somos víctimas de estos procesos judiciales que no se terminan, y nosotros no hemos tenido juicio. Y añadiría una tercera victimización, que es la exposición pública a la que nos vimos sometidos. En los medios de comunicación se ve cómo eran perseguidas las personas a su llegada al aeropuerto, poniéndole el micrófono para preguntarle quién ha muerto y qué siente. En un mundo ideal, me gustaría que esto estuviera regularizado, y en un mundo más ideal todavía me gustaría que el civismo estuviera por encima del derecho a la información y eso no sucediese. Sin embargo, lo cierto es que en tragedias posteriores a la nuestra ha seguido ocurriendo. Por ejemplo, en Germanwings recuerdo perfectamente que los familiares tenían que taparse la cara cuando estaban destrozados conociendo la noticia. Eso no tiene ningún sentido y debería cambiarse, aunque no sé exactamente de qué manera —tengo varias ideas, pero no es el foro para decirlo—, porque, sin duda, no aporta nada, no creo que aporte información y de alguna manera a los familiares les crea más angustia.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Una penúltima cuestión, porque hay una cosa que me ha sorprendido. A lo largo de esta Comisión la prensa ha hablado muy poco...

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Muy poco.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Al menos, la prensa nacional; en Canarias no sé si ha habido alguna información más, lo desconozco. (La señora Valido Pérez: Sí). En esta Comisión, acerca de cuando ha pasado gente como el representante de Boeing, personas de las que me parece que era importante que su exposición tuviese un cierto maltrato por parte de periodistas —algunos de ellos son especializados, conocen el mundo de la aviación—, me ha extrañado bastante este silencio, cuando ha costado tanto que se crease esta Comisión, y siendo una comisión de investigación del Congreso, porque pienso que tiene una importancia relevante. Aparte de unas pocas personas que dan alguna información, no he visto nada parecido. Me gustaría que usted valorase esta cuestión.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Si uno se mete en el mundo de los medios de comunicación, máxime teniendo en cuenta los últimos diez años que hemos vivido, nosotros hemos padecido el inicio de la crisis y todo lo que ha sucedido después. En ese sentido, somos relegados en las noticias a otro ámbito y, conforme va pasando el tiempo, más todavía. En el 10.º aniversario se pusieron muchos micrófonos delante, pero después pasó el tiempo. Es verdad que en Canarias, por la importancia que tuvo allí, por la cantidad de personas que fallecieron y tenían una relación directa o eran canarios, tiene más importancia. Yo no soy canaria, soy andaluza, pero siento algún tipo de solidaridad con ellos por lo que se refiere a la distancia que nos separa. Tengo amigos canarios que siempre me dicen que están muy lejos y que a veces parece que se olvidan; soy andaluza y también siento eso, aunque mucho menos, y, por tanto, lo entiendo. Eso lo hemos padecido y creo que lo seguimos padeciendo. A lo mejor, esa es la explicación de por qué los medios de comunicación no nos echan cuentas.

Pero, si vamos a la información que aquí se ha podido generar, creo que es muy importante para la sociedad, porque, estadísticamente, volverá a haber accidentes aéreos; la cuestión está en cuánto tiempo vaya a pasar, pero volverán a ocurrir. Desgraciadamente, se verán afectados españoles, y todo lo que aquí se está hablando es importante públicamente para que todo el mundo sepa qué sucedió, qué ha mejorado y qué es lo que se va a poder esperar. Ahora bien, los medios de comunicación entiendo que tienen otro tipo de intereses.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 15

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Una última pregunta. Entre las sorpresas desagradables que he tenido y hemos tenido muchos de nosotros, además de la comparecencia de Boeing y otras, hay una que para mí está planeando por encima de ustedes aún, que es el caso Mapfre, es decir, la aseguradora. Me gustaría saber qué relaciones han tenido o aún tienen con esta aseguradora y qué valoración haría, sobre todo que nos dé instrumentos para cuando ellos intervengan, si es que intervienen.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Personalmente —y en este asunto hablo como afectada, no como secretaria de la asociación—, estoy en un proceso judicial contra Mapfre que todavía no ha terminado, y estamos hablando de diez años después. Si seguimos la relación de hechos, vuelvo a lo que ya dije antes cuando respondía al representante de Ciudadanos: es paradigmático que en el mayor accidente aéreo que ha habido en España en los últimos veinticinco, treinta años uno de los cambios más importantes es que por primera vez en la historia en la comisión de investigación hay una persona que es la mayor experta en pólizas de seguros aéreos. Entiendo, más echando la vista atrás, que ahí hubo un hándicap. Poco después se cierra la investigación y se publica el informe; posteriormente se cierra la investigación judicial, en una parte muy importante sobre la base de dicho informe; poco después la audiencia provincial hace un sobreseimiento libre, lo que es un procedimiento cuando menos no normal, y lo esperable era hacer un sobreseimiento provisional, pero no libre, que dificulta mucho más poderlo abrir si hiciese falta; y si seguimos en esta línea, llegamos al día de hoy. Desde mi punto de vista, el hándicap estuvo en el cambio del pleno y que entrase en juego todo lo que tiene que ver con el derecho mercantil y el dinero, al final.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Nada más. Solo quiero hacerle llegar a usted y a todos los miembros de la asociación mi profundo afecto.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: He querido entender, señora Guerrero, que tiene usted alguna idea con relación a cómo proteger a las víctimas en el tema del acoso de la prensa, y creo que este es el foro. Si tiene alguna idea, sería bueno escucharla.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): No, lo que quería decir es que entiendo que no ha habido un proceso de reflexión en España con respecto a cómo se trata a las víctimas. No es algo que se haya hablado aquí y por eso decía que no. Además, entiendo que, al final, esta Comisión es relativa a la investigación que se hizo sobre el accidente, y el trato de la prensa no entra en la investigación. Pero sí tiene que haber cambios. ¿Cómo empezar? Por lo menos, haciendo una reflexión, un examen sobre qué se hizo mal. Tendrían que ser la prensa y los órganos colegiados de los periodistas los que hiciesen algo al respecto. En ese sentido, cuando he dicho que tengo ideas es porque uno lo padece, lo vuelve a vivir y se plantea que esto hay que cambiarlo y cómo podría cambiarse, pero entiendo que es un proceso largo y complejo.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Seguimos con el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Tiene la palabra la señora Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, señora presidenta.

Muy buenos días, Henar, y gracias por comparecer y también por todo este trabajo durante estos años en la asociación de víctimas. Desde luego, ha sido importante para el trabajo, sobre todo por la información que se ha facilitado.

Estamos hablando del trato de la prensa. Aquí compareció el jefe de comunicación del Ministerio de Fomento, quien reconoció que había sido el que había facilitado las conversaciones entre la torre y el avión siniestrado, el MD-82. ¿Qué opinión tienes al respecto?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Creo que se retrató, precisamente con las explicaciones que dio se retrató. Lo que le motivó en ningún momento fue mejorar la atención ni dar una información que supusiera un cambio relevante con respecto a la investigación, simplemente estaba protegiendo a su jefa. Él mismo lo dijo: Yo di esa información porque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 16

Spanair estaba diciendo que si la Administración tal o cual, es decir, al final, se estaba defendiendo. Y en su argumentación no nos tuvo en cuenta en ningún momento, lo cual ya fue bastante patético entonces, pero diez años después para mí es inalficable. Esta persona, que ya estaba fuera de aquel puesto y que no está ocupando un cargo similar, es decir, digamos que no le debe nada a nadie en ese sentido, diez años después, mirando hacia atrás, ¿no puede hacer algo de reflexión y decir: lo hicimos mal, tenía que haberlo hecho mejor y filtrar esa información no fue adecuado? Entre otras cosas, entiendo que la Administración y cualquier representante de ella tienen que dar ejemplo. Evidentemente, las filtraciones se producen, pero, si además la filtración viene del Ministerio de Fomento, ya es insoportable.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Si algo ha quedado claro de los comparecientes que han pasado por esta Comisión es precisamente que el verbo reflexionar o hacer autocrítica no es el que se ha conjugado comúnmente.

Has podido ver las comparecencias de los dos técnicos de mantenimiento. Teniendo en cuenta y sabiendo, como has dicho en tu exposición, que tu hermano tenía conocimiento sobre ello y él mismo calificó de chapuza lo que estaban haciendo, ¿qué te parece su comparecencia y las respuestas que dieron sobre la avería?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Como mínimo, cobardes. Como estaba diciendo antes, creo que el tiempo transcurrido es importante. No es lo mismo responder a una situación en el momento en que se produce que poder evaluarla una vez que ha sucedido. En cuanto a la comparecencia de Felipe, que fue el último, hace un par de semanas, cobarde es poco, porque parece que no recordaba y básicamente tiraba balones fuera. Digamos que es como salvarse las espaldas, y no lo entiendo, porque es un gremio donde parece que seguía trabajando, según dijo aquí, pero creo que algo ha tenido que aprender. Probablemente no haya vivido nunca en su vida nada tan fuerte como aquel día y me resulta incomprensible que no tenga nada que decir al respecto, ni él ni el otro técnico que estuvo aquí, Jesús Torroba.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Durante la exposición y en la contestación a algunos de los diputados que me han precedido has mencionado varias veces a la compañía Spanair. Concretamente, ¿hay algún representante que tú crees que tenía alguna responsabilidad directa? Es evidente que era responsable, porque el avión pertenecía a Spanair. No se ha pedido comparecencias porque la empresa cerró en 2012, pero ¿de qué manera se podría concretar la acción de Spanair?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Por la información que tengo, entiendo que el señor Mendoza, Javier Mendoza, que entonces era el responsable gerente de la compañía Spanair, además de que fue la persona quien recopiló toda la información el día del accidente para atender al día siguiente a los medios de comunicación, y, por el cargo de responsabilidad que ocupaba con respecto a los procesos de calidad de la compañía, entiendo que es la persona que tendría algo que aportar a esta Comisión y podría responder, por ejemplo, con respecto a qué pasó con la lista de pasajeros, si es cierto lo que decía Magdalena Álvarez o no, o incluso responder sobre las filtraciones que hubo si alguna pudo salir de su compañía. Entiendo perfectamente que esta Comisión se centra en la investigación que hubo y, por tanto, no se centra en la compañía, pero si tuviese que venir alguien de Spanair, por la información que tengo, comprendo que debería ser Javier Mendoza.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que hay algo que se nos olvida siempre o sobre lo que pasamos de largo, y es que todas las grabaciones del accidente de ese día entre los distintos organismos o partes de la estructura de la aviación y que eran integrantes del accidente tendrían que haber estado custodiadas y no deberían haberse filtrado. Se supone que la autoridad en aquel momento de la Dirección General de Aviación Civil tendría que haber buscado a la persona de la que salieron esas conversaciones.

Muchas gracias, Henar.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Valido.

En nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Franquis.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 17

El señor **FRANQUIS VERA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, señora Guerrero, por su comparecencia y su aportación. Creo que está siendo una intervención que va a enriquecer muchísimo a la Comisión, porque ha planteado asuntos profundos sobre los que se deberían destinar fundamentalmente las conclusiones de la Comisión, entre otros, uno que ha apuntado bien la presidenta de la Comisión cuando se ha referido a si usted tiene sugerencias que hacer con respecto a la información, y sería bueno que lo hiciera porque quizás es el sitio adecuado para poderlo hacer.

Nadie de los que formamos parte de esta Comisión dudamos de que hoy estamos aquí gracias al trabajo de esta asociación, todos lo tenemos claro. Por eso, la primera pregunta que me gustaría hacerle, como secretaria de la asociación de víctimas, es cómo ve el trabajo de la Comisión, si cree que está cubriendo las expectativas que ustedes tenían sobre ella.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Es una buena pregunta. Con sinceridad, personalmente, tengo muchas esperanzas puestas en esta Comisión. Creo que todos ustedes pueden hacer una labor que hasta ahora no se ha hecho, como mínimo de revisión y, como muy mínimo, para dar a conocer la verdad, es decir, no seguir tapando o encubriendo errores que se produjeron, con la voluntad de mejorar, no con la de encontrar culpables, porque no es lo que nos mueve. En este sentido, creo que los trabajos de la Comisión han sido certeros en cuanto a las personas que han llamado, aunque entiendo que todavía faltaría la comparecencia de algunas personas. Creo que a lo mejor pueden tener preguntas por lo menos para un representante de Spanair. Asimismo, entiendo que esta Comisión no podría cerrarse sin que compareciera la única persona que estuvo en la investigación desde el principio hasta el final, que fue el secretario de la Ciaiac, el señor Francisco Javier Soto, encargado de llevar la investigación. En ese sentido, creo que van bien encaminados y que es un trabajo duro. Sin duda, entiendo que es complicado, pero, como le decía, yo y muchas más personas tenemos muchas esperanzas en que ustedes puedan hacer lo que no se ha hecho hasta ahora.

El señor **FRANQUIS VERA**: Coincido con usted en que quizás hemos hablado mucho de todo pero quizás poco del papel que ha jugado la compañía Spanair. Yo tenía como pregunta cómo valora usted la actuación de la compañía, pero con las diferentes respuestas usted ya ha ido señalando cuál es su punto de vista al respecto.

Me gustaría conocer su opinión sobre un asunto que comentaba al principio de mi intervención, que es el derecho a la información y el límite del respeto a las víctimas y a sus familiares. Creo que ese es un trabajo que la Comisión sí debe explorar. Usted lo ha señalado, también otro superviviente y todos lo hemos visto en la televisión. Efectivamente, había una importante presión añadida a todo el sufrimiento que se estaba produciendo, por lo que creo que habría que buscar esos límites y es el trabajo de esta Comisión, buscar el límite al derecho a la información en referencia al límite del respeto a las víctimas. ¿Tienen en la asociación algún trabajo, consideraciones o recomendaciones en esa dirección?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): La verdad es que lo he dicho porque este es un foro y creo que es importante tratarlo, pero, como ya dije, la Comisión está centrada en la investigación del accidente, no en todo lo que nos ha sucedido. Hay muchas cosas que nosotros no hemos hablado porque no se puede abarcar todo; el que mucho abarca poco aprieta. En ese sentido, creo que a quien corresponde es a los organismos que representan a los periodistas. Está bien poder decirlo aquí, pero no creo que sea de la Comisión, porque haría falta investigarlo más y supondría abrir mucho el campo. Es bastante complicado con lo que ya tienen, como para añadir algo más.

Simplemente, quería apuntar que me resulta paradójico cómo se puede hablar del derecho a la información de toda la sociedad y no permitir el derecho a la información a las víctimas que estamos solicitando; al menos, poder ver los documentos que han sustentado el informe oficial. En cambio, si podemos hablar del derecho a la información de la sociedad.

El señor **FRANQUIS VERA**: Hay una enorme contradicción, porque parece que unas cosas son muy reservadas y otras no tanto. Por eso, sería bueno que la Comisión trabajara en esa dirección. Ante un sector que tiene muchos protocolos y el derecho a la información, también sería terreno proteger a los familiares y a las víctimas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 18

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): En ese sentido, el real decreto, el plan de asistencia ya contempla varios aspectos y nosotros ya estuvimos trabajando sobre ello con el ministerio cuando se redactó.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Hubo algún trato por parte de la comisión de investigación, alguna entrevista con los supervivientes para documentar finalmente los trabajos de la investigación? A veces he tenido la impresión de que no ha habido entrevistas, pero, por otra parte, se ha indicado que sí. Me gustaría saberlo de la asociación. ¿No hubo por parte de ningún miembro de la comisión, de quienes trabajaban en el campo de la investigación entrevistas con ningún superviviente de las que ustedes tengan constancia para hacer los trabajos de investigación?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Por lo que yo conozco —y ya le digo que entré en la asociación en 2011 y el accidente ocurrió en 2008—, en verano de 2011 se presentó el informe final. Con esto quiero decir que puede ser que yo no conozca todo lo que hay. Desde lo que yo conozco, la comisión de investigación nunca se dirigió a ningún superviviente en concreto para preguntarle nada sobre su experiencia y para aportar nada en ese sentido.

Ya han estado aquí Loreto y Rafael Vidal, y en todas las conversaciones que he mantenido con ellos nunca han dicho nada. La misma presidenta de la comisión en aquel entonces, Rosa Aguinaldo, no recuerda las personas con las que se reunió, lo cual aprovecho para decir que, como mínimo, es paradigmático, teniendo en cuenta que nada más ha tenido que atender a un accidente de estas características. Por eso, que no recuerde con quién se reunió me parece increíble.

El señor **FRANQUIS VERA**: Lo digo porque los miembros de la comisión que han estado aquí dicen que no saben quién hacía el trabajo de investigación, de preguntar, y parece extraño. Más bien, parece que es de manual que los investigadores, además de todas las entrevistas e informes técnicos que tienen que hacer, entrevistan a personas que estuvieron afectadas en el accidente, que vivieron esa experiencia, porque deben aportar muchísimo conocimiento a esa investigación.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Ya le digo que con los supervivientes casi le aseguro que no. Concretamente, en mi caso, hablando del tercero en cabina del que habla la comisión, esta nunca se dirigió a nosotros para preguntarnos sobre si nuestro hermano era aquella persona. Fue el juez, y de aquella manera.

El señor **FRANQUIS VERA**: Me sorprendió muchísimo eso y que finalmente hubiera que ir al juzgado para saber quién era esa persona, cuando se conocía a las pocas horas.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Sí, se sabía.

El señor **FRANQUIS VERA**: Este accidente tenía muchos avisos de que se iba a producir. Me refiero a que este modelo de avión ya había tenido problemas, un modelo que representaba casi el 7 % de la flota de Spanair; parecía que había una especie de historia negra con respecto a él e insisto en que ya se habían producido algunos avisos. Este avión ya había tenido el mismo fallo por la mañana y el día anterior, salió y volvió al parking. Había muchos avisos, lo que hace más dramático el accidente. No es un avión que despegue y se produce el accidente, sino que ya había tenido muchos avisos. Por eso es más dramática la situación; imagino que para las familias resulta mucho más angustioso poder olvidar esos momentos. Por eso creo que el trabajo de esta Comisión tiene que ser especialmente sensible con lo que ustedes plantean y, sobre todo, por los avisos que se produjeron. Hace un momento salió aquí la polémica con la devolución del avión, al margen de la filtración o no, que usted la ha valorado perfectamente. Efectivamente se puso sobre la mesa cambiar el avión, pero finalmente no se hizo. Cuando uno empieza a escuchar ese relato: una avería por la mañana, hay posibilidades de cambiar el avión, el técnico de mantenimiento toma decisiones y luego viene la confusión de si están sujetas o no al manual de mantenimiento, etcétera, se da cuenta de que se tomaron muchas decisiones en cadena que desgraciadamente acabaron con el accidente. Por eso creo que es importante el trabajo de la Comisión.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair): Sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 19

El señor **FRANQUIS VERA**: Creo que era fundamental su trabajo, porque hubo muchos avisos de cómo se desarrolló.

Sé que para usted estar aquí hoy no es una situación cómoda, pero quiero agradecer profundamente la información que ha dado, la soltura, la solvencia, la tranquilidad que ha mostrado y, sobre todo, que nos haya avanzado algunos caminos de investigación para el trabajo de la Comisión que estoy convencido de que vamos a aprovechar en las conclusiones finales.

Gracias.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair): Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Franquis.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Hernández Bento.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, señora Guerrero. Me gustaría empezar, porque creo que es algo que sentimos todos los miembros de esta Comisión, agradeciendo a la doctora González su testimonio. Creo que ha sido una persona —ella quizá no lo crea— que nos ha impactado a todos. Ha sido muy valiente y pienso que hay que dejar constancia en el *Diario de Sesiones* de la entereza que ha demostrado. A nosotros nos pasa lo mismo que a usted, y es que es duro cada vez que vienen familiares o afectados del accidente, porque te planteas preguntas y reconozco que cuesta muchísimo hacerlas, porque uno intenta tener un mínimo de empatía y es difícil ponerse en la piel de la persona que viene. Por eso le doy las gracias de corazón.

Es evidente que siguen las comparecencias todas las personas que tienen algún tipo de relación con el accidente y decía que usted no entendía muchas veces cómo eran capaces de dar esos testimonios. Me gustaría tranquilizarla, y también a los familiares que nos escuchan: nosotros tampoco lo entendemos. Es verdad que a muchos de los comparecientes les hacemos preguntas e intentamos enfrentarlos con lo que desde nuestro punto de vista no llegan a contestar, porque es absolutamente cierto que hay preguntas sin contestar, contradicciones, faltas de memoria y falta de autocrítica. Ha habido algún caso en el que hemos atisbado algo de autocrítica, pero la inmensa mayoría de las comparecencias han ido en esa línea. Quiero transmitirles, para su tranquilidad, que lo que ustedes perciben también lo vemos nosotros.

A veces las cosas no son tan complicadas. Soy de las que cree que casi siempre las cosas son más sencillas de lo que parecen. No tiene ningún sentido un informe como el de la Ciaiac, y lo digo con todo el respeto, porque no soy técnico y, por tanto, no puedo cuestionarlo; algún conocimiento tengo, pero no es mi papel en este momento. Yo me he planteado alguna que otra vez por qué el informe en sus conclusiones no llega a decirnos por qué no funciona el TOWS. Cada vez que he tenido la oportunidad he dicho que estas no son unas buenas conclusiones. Por tanto, ante las preguntas de varios compañeros sobre las expectativas de la Comisión, le diré que creo que tenemos la obligación no solo de sacar a la luz la verdad, sino de señalar las cosas que se hicieron mal, porque hubo muchas. Ha venido un montón de comparecientes a decirnos que las cosas funcionaron relativamente bien, pero sabemos que no es así, que no todo estaba bien. Pienso que como miembros de esta Comisión tenemos la obligación de intentar que las cosas que pasaron no vuelvan a suceder.

Me gustaría comenzar por donde usted ha empezado, es decir, con las grabaciones. Me parece lamentable que a día de hoy se puedan seguir escuchando. Creo que los miembros de esta Comisión no podemos mirar para otro lado. Personalmente he preguntado a algún responsable cómo es posible que nadie haya actuado de oficio, porque estamos hablando de una información que debía estar custodiada, como ha dicho alguna compañera de la Comisión. Me parece indignante que la Cadena SER siga manteniendo esto para que la gente lo pueda escuchar. También me parece una desfachatez lo del señor Fernández Serrano. Nosotros pensábamos que había sido una filtración y sorprendentemente hemos visto que no era así, sino que hay una intención —es una opinión personal— un tanto perversa, porque lo que no se puede hacer es decir con la claridad con la que lo hizo que no trataba de proteger más que a la ministra. Creo que como servidores públicos, que cuando uno ostenta un cargo público es lo que es, lo más importante es proteger a los ciudadanos, en este caso a las víctimas. Usted decía que no sabía si la Comisión podía intentar rectificar esto, y yo creo que estamos obligados a hacerlo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 20

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair): Quiero apuntar una cosa en ese sentido. No se trata solo de las voces de cabina, que a mí personalmente me afectan por lo que tienen que ver con mi hermano, sino que diez años después se han vuelto a poner imágenes de una fila de cadáveres en el Ifema tapados con una manta. Hay imágenes del cadáver de una persona en el lugar del accidente. Se vuelven a poner diez años después.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Lo que le puedo garantizar es el compromiso de intentar que estas cosas no vuelvan a pasar, porque para mí es una cuestión de ética evitar un dolor absolutamente innecesario. Quizá en el minuto uno todo el mundo busca información y en ese desbarajuste y en ese caos puede suceder eso, pero que diez años después siga pasando lo mismo me parece inadmisibile. A lo mejor esa no es la impresión que se da, porque es verdad que nuestro sistema es el de pregunta-respuesta y muchas veces queda ahí, pero no queda en nuestro ánimo que todo lo que se dice aquí es tal cual, no es así; nosotros también somos conscientes de que las cosas que se dicen muchas veces silencian una parte o son una patada hacia delante para intentar, desde mi punto de vista, no asumir ningún tipo de responsabilidad. Al final, el uno por el otro, la casa sin barrer. Esta es la sensación que nos queda a nosotros.

Ha hablado del señor Mendoza. No ha venido a comparecer ningún responsable de la compañía, que ya no existe, y quizá deberíamos profundizar un poco más. ¿Cree que sería conveniente que compareciera ante esta Comisión el señor Mendoza?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair): Creo que sí. Podría dar explicaciones de por qué se dio tarde la lista de pasajeros, sobre si la Dirección General de Aviación Civil en algún momento, como se ha indicado por otros comparecientes, pudo tener algún trato de favor hacia ellos, incluso —y creo que es lo más importante— sobre las inspecciones que ellos recibían como compañía aérea. La compañía ya no está, pero es posible que alguien tenga esa documentación —a la que nosotros hemos tenido acceso— en la que queda reflejado que los documentos que rellenaba la Dirección General de Aviación Civil cuando hacía esas inspecciones, sobre todo en relación con el documento 1119-B, no seguían los criterios de rellenar nombres y fechas. Probablemente la compañía aérea pueda dar su punto de vista al respecto. Entiendo, repito, que la compañía ya no existe, pero se está hablando de la investigación y creo que sería positivo que se realizara al menos una comparecencia.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Tenía una serie de preguntas, pero usted ya ha contestado a muchas, en relación con la asistencia a las víctimas y a los afectados después del accidente. ¿Hubo un trato diferenciado? Nos ha dejado claro que no vivió personalmente el caos que vivió el resto de los afectados, y no le cuento lo de los canarios que no sabían ni cómo llegar, pero hay un aspecto en relación con el asedio de los abogados americanos a los dos o tres días de la tragedia que han relatado algunas personas. ¿Ustedes vivieron eso?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair): Personalmente no. Nosotros somos de Huelva y estamos en una esquinita. No estábamos tan relacionados con el foco de atención que podía ser el auditorium y todas las personas que estaban allí. Estábamos algo relegados, para lo bueno y para lo malo. Después de todo lo que he vivido como secretaria de la asociación en cuanto al trato de los abogados y lo que ello ha conllevado, puedo decir que el acoso existió y que se ha padecido hasta hace muy poco tiempo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Usted cree que el trato que recibieron de la compañía tenía más que ver con el afecto, con el compañerismo?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair): Hay un trato muy diferenciado. Una cosa son los compañeros, las personas que iban en los aviones...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Es que yo he visto que usted ha hablado de eso y no de la compañía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 21

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair): ...y otra cosa es la compañía como entidad y sus responsables. De hecho, creo que algún compareciente ha dicho en algún momento —creo que fue Federico Sosa— que dentro del plan que tenía Spanair —que era obligatorio— de asistencia en caso de accidentes aéreos, los propios compañeros formaban parte del voluntariado que acompañaban a las personas que estaban en el Ifema en todo aquel proceso que tuvieron que vivir, igual que a las personas que trabajaban en Spanair, como mi hermano. Quiero recalcar que el trato que recibimos —particularmente puedo hablar de las personas que me atendieron a mí, incluso una psicóloga en Barajas— fue perfecto, no tengo ninguna queja. No sucedió lo mismo con los responsables de la compañía que, entre otras cosas, no dieron la lista de pasajeros. Por lo que me han contado muchas de las personas que vivieron aquello, el trato que recibieron en el auditorium no fue el adecuado, no se daba información, ni siquiera a los propios afectados. Hay una imagen que tengo grabada del accidente de Asiana y es que lo primero que hicieron los representantes de la compañía aérea en una reunión, que es muy complicada, con los familiares de las personas que habían fallecido, fue pedir perdón. Luego se podrán dar más o menos explicaciones, porque hay muchas implicaciones, sobre todo desde el punto de vista jurídico, pero lo primero que hicieron fue pedir perdón. Yo no he recibido...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Le iba a preguntar si alguien le ha pedido perdón.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair): No, nunca.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Nadie en nombre de la compañía Spanair?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair): No.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Tampoco institucionalmente?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair): No. Diez años después tampoco creo que lo vayan a hacer.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: A la vista de lo que hemos escuchado, la sensación es de que los tiros no van por ahí. Al final, lo importante van a ser las conclusiones que saquemos en esta Comisión. Usted decía que tienen las expectativas puestas en la Comisión y en que nosotros estemos a la altura. Esperemos que esto sea así. Desde luego, nuestra voluntad es esa.

Usted nombró antes a Francisco Javier Soto, el secretario de la comisión de la Ciaiac, pero no he entendido bien a qué se refería. Esta es la únicamente persona que ha estado siempre en la investigación, ya que ha sido el investigador principal.

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair): Porque me preguntaban cómo iba la comisión o qué opinaba de los trabajos que ha hecho la comisión hasta el momento. Yo decía que creía que iban bien encaminados, pero que no entendería que no compareciera el señor Soto ante esta Comisión, sobre todo por dos razones principales. En primer lugar, porque es la única persona que estuvo en la investigación desde el principio hasta el final. En segundo lugar, porque fue la persona encargada de dirigir la investigación, porque podía no serlo, pero lo era. No sé si han tenido oportunidad de ver la rueda de prensa que dio la Ciaiac en 2008, después del accidente, en la que estaban el entonces presidente, que ya falleció, don Pablo Palomar, y el señor Soto. El que habló durante la hora y pico que duró la rueda de prensa —si alguien quiere verla está en Televisión Española— fue Francisco Soto. Es una persona que tiene una información que no tiene nadie más. Consideramos que su punto de vista es básico.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Tomamos nota. Ya son dos las personas que usted ha apuntado que deberían comparecer.

Creo que esta es una pregunta obligada, y aunque me parece conocer la respuesta me gustaría escuchársela. Creo que una de las conclusiones importantes que tenemos que sacar está relacionada con el órgano de investigación, en este caso la Ciaiac.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 22

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair): Sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Considera que la Ciaiac es independiente?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair): No. Además es que creo que cualquier persona que haya podido seguir sus comparecencias y haya tenido la capacidad de abstraerse de lo que se habla y de quedarse con las ideas, que al final son tres o cuatro, tendrá claro que no son independientes. Personalmente lo que he percibido y lo que he visto en sus comparecencias es que hay bastante palabrería. Por ejemplo, cuando se preguntaba a la señora Guerrero Lebrón qué opinaba de que no hubiese un psicólogo aeronáutico dentro del pleno de la comisión o de que la Dirección General de Aviación Civil no hubiese seguido la recomendación en 2006 respecto a las verificaciones que hacían falta para prorrogar el certificado de aeronavegabilidad, la respuesta que ella dio fue que entendía lo que hizo la Dirección General de Aviación Civil, que no quiso cambiar una normativa que dos años después se iba a cambiar. ¿Cómo puede decir eso una persona que está encargada de una investigación, que lo que tiene que hacer es poner los medios para que no vuelva a suceder, que lo ha hecho de forma incorrecta, porque previamente le habían pedido que cambiase un protocolo y no lo hizo, y que lo sigue manteniendo, en este caso no diez años, porque estamos hablando de 2006? No es independiente. Si uno se centra en todas las ideas que ha ido dando y las va apuntando, al final da la sensación de que protege a una entidad.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Ha habido también alguna contradicción entre los vocales, porque hemos tenido algún vocal que nos ha reconocido esa falta de independencia; a lo mejor no ha utilizado ese término, pero ha dicho que se notaba que se intentaban edulcorar algunas conclusiones. Es un informe muy amplio y en temas importantes pasa de puntillas y otros que no lo son los desarrolla en varias páginas. Nosotros hemos ido tomando conciencia de esto.

Le haré la última pregunta. Como secretaria de la asociación, ¿cree que hay alguna cuestión que no haya salido en la Comisión y que le gustaría recalcar?

La señora **GUERRERO DURÁN** (secretaria de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 de Spanair): Sí. Tengo aquí unos documentos y si me lo permiten les quiero leer algo. El señor Bautista hizo un libro que presentó en la Fundación Ramón Areces hace poco tiempo. Cuando uno está en cualquier tipo de foro aeronáutico en el que salen accidentes, ve que siempre empiezan con el mantra de que la aviación es el medio más seguro de transporte. Yo no voy a decir que no, pero personalmente tengo dudas al respecto. Quiero hacerles una reflexión respecto a que es el medio más seguro de transporte. No creo que el foco de atención tenga que ser ese. En este libro —se lo puedo dejar a la Comisión— que se titula *Retos del transporte aéreo en España*, uno de cuyos autores es el señor Bautista, se dice: En el plan global de seguridad operacional de la aviación 2014-2016, la OACI —como saben es el organismo internacional que regula toda la aviación— considera que si el tráfico se duplica en los próximos quince años como se prevé, el sistema actual de gestión de seguridad llevaría a que las cifras de accidentes y víctimas mortales también se duplicasen.

Entiendo que uno no puede empezar diciendo que el medio más seguro para moverse es el avión y luego obviar esta afirmación, que no es que la hagamos las víctimas porque somos tremendistas, sino que la hace la OACI, porque hay que prever que aunque los niveles de seguridad se sigan manteniendo tal y como están hoy, que son muy altos, si hay más aviones volando hay más aviones que se van a caer y habrá más víctimas. Simplemente hay que esperar a que vuelva a suceder, sin ser alarmistas, sin pensar que va a ser mañana, sin tener miedo, pero afrontando las cosas como son. Esto va a suceder y hay que cambiar las cosas para que se haga mejor la próxima vez.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muchas gracias, señora Guerrero. Le reitero nuestro compromiso de poner todos los medios posibles para minimizar una situación como la que usted acaba de describir. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Hernández Bento.

Creo que hoy las dos comparecencias han sido no solo emotivas, obviamente, sino que, sobre todo la comparecencia de la señora Guerrero, han tenido bastante entidad. Me parece que ya toca que alguien les pida perdón. Esta Presidencia, esta Mesa, y creo que esta Comisión, en calidad de responsables

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 92

9 de octubre de 2018

Pág. 23

públicos y por lo que ya sabemos de todas las comparecencias, quiere pedirles perdón en nombre de quienes no se lo han pedido.

Me gustaría transmitirles que tendremos la lucidez suficiente para que en esas conclusiones aflore la verdad y la justicia, porque la aviación civil se lo merece, porque se lo merece la ciudadanía de este país que coge aviones y porque ustedes con su lucha se lo merecen.

Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las once y cincuenta minutos de la mañana.

cve: DSCD-12-CI-92