



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 3

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. 3*

celebrada el martes 9 de marzo de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias para informar en relación con el objeto de la Comisión. Por acuerdo de la Comisión de Investigación relativa al accidente del vuelo JK 5022 de Spanair:

- | | |
|---|----|
| — Del señor Montiano Jorge (exdirector de la asesoría jurídica de Mapfre). (Número de expediente 219/000394) | 2 |
| — Del señor Sánchez Ceballos (abogado y familiar del piloto fallecido en el accidente de Torallola en el 2002). (Número de expediente 219/000395) | 12 |

* El diario correspondiente a la sesión número 2 de esta Comisión de Investigación no se publica en aplicación del artículo 64.4 del Reglamento de la Cámara.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 2

Se abre la sesión a las once y cinco de la mañana.

COMPARECENCIAS PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK 5022 DE SPANAIR:

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días a todas y a todos.

Señorías, empezamos. Iniciamos la sesión conforme a lo aprobado el 24 de febrero. Hoy tenemos dos comparecencias, pero hay una cuestión previa que queremos plantearles. Primero, la comparecencia del señor Nicolás Rallo prevista para mañana. Es de nacionalidad canadiense y vive en Canadá, y nos ha contestado la OACI que no tiene obligación de comparecer, pero que, en cualquier caso, está dispuesto a contestar a las preguntas por escrito que le hagamos. Así que, si mañana ustedes nos presentan las preguntas que tengan, se las remitiremos y les pediremos celeridad en responderlas.

Lo segundo que les voy a comentar es que, fundamentalmente las conclusiones y las recomendaciones, las podemos tener al final de esta semana o principios de la próxima; si les parece, les daremos traslado a los grupos y, a partir del traslado, tendremos una semana para que los mismos hagan las alegaciones o lo que consideren oportuno. Después sería el plenario de la Comisión para aprobar el dictamen; y, después, los votos particulares, si los hubiera o hubiese, serían para el Pleno del Congreso. ¿Cómo nos situamos en esto? La Mesa ha dicho que sí; falta pasar al Pleno del Congreso para que se apruebe y ratifique, que entiendo que será por asentimiento, en el plazo del mes, que es el que habíamos pedido de ampliación. **(Varios señores diputados: No se oye)**. ¿No se me oye? Daré más volumen.

Les hablaba de los tiempos para el dictamen. Probablemente, al final de esta semana podamos tener ya la propuesta de las conclusiones y recomendaciones para trasladarla a los grupos y, a partir de ahí, tendríamos una semana para que los grupos hagan lo que consideren, sus aportaciones o lo que quieran. Después, se procedería a convocar el Pleno de la Comisión para aprobar este dictamen y, luego ya, elevarlo al Pleno del Congreso, y si hubiera votos particulares se presentarían allí. Eso es lo que les comentaba. La Mesa ha dicho que sí a la ampliación del mes que habíamos pedido; falta que pase al Pleno que, probablemente, será la semana que viene. Así que, tenemos hasta el 22 de abril, teóricamente. Yo había pensado convocar el Pleno, si les parece bien, y si en los plazos no hay ningún elemento que lo impida, después de Semana Santa para la aprobación del dictamen.

Eso es lo que quería comentarles como cuestión previa. Por lo tanto, esperamos mañana las preguntas que tengan que hacerle al señor Nicolás Rallo para remitírselas y que nos las conteste cuanto antes. ¿Estamos todos de acuerdo con estos plazos o hay algún grupo que quiera hacer alguna apreciación o alegación en relación con los plazos y lo que he comentado? **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR MONTIANO JORGE (EXDIRECTOR DE LA ASESORÍA JURÍDICA DE MAPFRE). (Número de expediente 219/000394).

La señora **PRESIDENTA**: Entramos, entonces, con el primer compareciente de hoy, don Francisco José Montiano Jorge. Los plazos previstos son los siguientes: Hemos considerado que el compareciente tenga diez minutos para una exposición previa. Luego intervienen los grupos por tres minutos para preguntas o lo que consideren; a continuación, una contestación del compareciente por unos diez minutos también; y, luego, unas repreguntas, si las hay, de un minuto. En cualquier caso, que no se nos vaya el tiempo de una hora y media, que consideramos que era el plazo de las anteriores comparecencias, y que es suficiente como para tomar las consideraciones con respecto al compareciente.

Como les decía, tenemos a don Francisco José Montiano Jorge, exdirector de la asesoría jurídica de Mapfre. Tal y como habíamos acordado en la sesión de la Comisión del 24 de febrero, que tendrá una exposición previa de diez minutos. Luego intervendrán los portavoces de los grupos, de menor a mayor, por un máximo de tres minutos, y el compareciente responderá conjuntamente a todos ellos por un máximo de diez o quince minutos, con posibilidad, luego, de repreguntas de los grupos por un minuto.

Damos comienzo pues a la comparecencia agradeciéndole su disponibilidad al señor Montiano Jorge. Al tratarse de una comparecencia sujeta a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/84, se le ha trasladado a usted la posibilidad de venir acompañado y así lo ha hecho. Esta Presidencia manifiesta expresamente la voluntad de salvaguardar los derechos del compareciente, que le vienen reconocidos en el artículo 1.2 de la citada ley orgánica, es decir, el respeto a la intimidad y al honor, al secreto profesional y a la cláusula

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 3

de conciencia y los demás derechos constitucionales. También le recordamos la obligación que contiene el artículo 502.3 del Código Penal de no faltar a la verdad en su testimonio.

Cuando usted quiera, don Francisco José, tiene diez minutos previos.

El señor **MONTIANO JORGE** (exdirector de la asesoría jurídica de Mapfre): Muchas gracias, señora presidenta.

Antes de comenzar, permítanme que comparta con todos ustedes el sentimiento de responsabilidad con el que afronto esta convocatoria para comparecer ante esta Comisión en el Congreso de los Diputados, una ocasión en la que trataré de aportar mi testimonio para ayudar en el objetivo de la misma, que no es otro que investigar las causas y evitar que se pueda volver a producir un accidente como el de Spanair, unos hechos que, sin duda, supusieron una dura experiencia tanto para familiares y amigos como para supervivientes, a los que desde aquí traslado toda mi comprensión y solidaridad. Quiero recordarles también que, como ustedes saben, estoy desvinculado de Mapfre desde diciembre de 2019, fecha en que causé baja en la compañía, por lo que lógicamente carezco desde hace tiempo de información puntual relativa a este asunto ocurrido hace más de doce años. No obstante, la Comisión ya fue testigo de la comparecencia en 2018 de un representante de la aseguradora, por lo que entiendo que ustedes tienen a su disposición los datos que se aportaron en aquel momento. En cualquier caso, estaré encantado de tratar de contestar cuantas cuestiones tengan a bien plantearme sus señorías.

He articulado mi intervención en dos bloques diferenciados. En el primero expondré cuál fue mi responsabilidad e intervención en el siniestro, y en el segundo intentaré describir lo que, en mi opinión, han sido las cuestiones jurídicas nucleares relativas a la gestión del siniestro. En cuanto al primer bloque, quiero indicar que mi intervención profesional se produce a raíz de la solicitud de concurso de acreedores de Spanair en 2012. Hasta ese momento fue Spanair quien tomó las decisiones que le correspondían como transportista, tanto los primeros días tras el accidente —anticipos obligatorios, etcétera—, como posteriormente mientras se desarrollaban las diligencias penales. Es, por tanto, a partir del concurso de Spanair cuando la aseguradora, ante la desaparición de hecho de la compañía aérea, asume una visibilidad hasta ese momento inexistente y afronta las responsabilidades que le correspondían como aseguradora, que no son todas las de Spanair, sino exclusivamente la de pago de las responsabilidades civiles en las que pudiera haber incurrido la compañía aérea, que era su asegurada.

Mis funciones centrales se centraban en tres líneas de actuación, en primer lugar, asegurarme de que se indemnizara con diligencia, preferentemente alcanzando acuerdos extrajudiciales; si no recuerdo mal, la cifra de acuerdos extrajudiciales alcanzó al 85 %. En segundo lugar, velar por que las indemnizaciones se abonasen con un criterio objetivo y de igualdad sobre la base del baremo de automóviles vigente en 2008, con las actualizaciones que correspondiesen respecto a la fecha del pago siguiendo criterios marcados por la jurisprudencia. En tercer lugar, coordinación con el reaseguro y con los abogados designados por Spanair. En cuarto lugar, velar por que en los acuerdos extrajudiciales se aplicasen los criterios de valoración expuestos y para que las víctimas estuvieran siempre asesoradas por su letrado en la negociación y en la firma de cualquier acuerdo extrajudicial. En quinto lugar, quiero mencionar que intervine personalmente en dos de las tres únicas mediaciones que, a propuesta de la aseguradora, fueron aceptadas, por supuesto, en los tres casos con presencia de los abogados de las partes; en una de ellas se alcanzó un acuerdo amistoso, y en las otras dos, no. Me adelanto a señalar que, desde mi salida de Mapfre, no tengo ninguna responsabilidad profesional en este asunto; lo sigo con interés, lógicamente, pero sin responsabilidades.

Los minutos que me quedan quisiera dedicarlos, como ya he indicado con anterioridad, a mencionar los aspectos centrales del siniestro que, en mi opinión, son los siguientes: La responsabilidad de Spanair en el accidente. Tras la conclusión de la causa penal, y por lo que se refiere únicamente a las responsabilidades económicas de Spanair, Mapfre decidió, como aseguradora, aceptar la responsabilidad civil del transportista con la finalidad de que los procedimientos judiciales fueran más rápidos. En esta línea se fueron sucediendo en el tiempo ofrecimientos y consignaciones en juzgado y notaría adaptadas a las resoluciones judiciales que se iban dictando en cada momento. Durante esta fase se cerraron muchos acuerdos extrajudiciales. Como es sabido, durante la fase de las diligencias penales no se inician acciones civiles, ya que la acción penal y la civil se están ejercitando a la vez. Concluida la fase penal, se inician las acciones civiles, y la primera demanda se recibe en el año 2013.

Reclamación en Estados Unidos. Alrededor de trescientas personas presentaron reclamación judicial en Estados Unidos frente al constructor de la aeronave. Este procedimiento duró desde 2008, fecha del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 4

accidente, hasta marzo de 2013, fecha en que se resolvió a favor de la jurisdicción de los tribunales españoles, sin entrar en el fondo del asunto.

¿Por qué la aseguradora defendía aplicar como referencia el baremo de automóviles en un siniestro de aviación? La aseguradora ha seguido la línea marcada por la jurisprudencia, plasmada en multitud de resoluciones de todas las instancias, así como del Tribunal Supremo, y ratificadas por el Tribunal Constitucional. El Tribunal Supremo se ha vuelto a pronunciar resolviendo un recurso precisamente del siniestro de Spanair en sentencia de 17 de mayo de 2019, señalando que —cito textualmente—: Ante la inexistencia de normas de valoración de los daños personales causados en accidente de aviación, consideramos más adecuada una indemnización en cuya fijación tenga una función orientativa el baremo legal existente para los daños personales causados en accidentes de circulación a motor. En esta sentencia se cita otra del mismo Tribunal Supremo, de 16 de diciembre de 2013, en la que se señala que el efecto expansivo del baremo de automóviles ha sido admitido con reiteración por esta sala como criterio orientativo no vinculante, teniendo en cuenta las circunstancias de la víctima que informan los artículos 1106 y 1902 del Código Civil. En idéntico sentido se pronunció la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de septiembre de 2019, resolviendo también un recurso del asunto Spanair. Salvo una sentencia de un juzgado de Barcelona y otra de la Audiencia Provincial también de Barcelona, que ha sido revocada por el Tribunal Supremo en sentencia de 17 de mayo de 2019 que acabo de citar, el resto de las treinta y tres sentencias dictadas y que han entrado en esta cuestión han coincidido en utilizar el baremo de automóviles de forma orientativa para cuantificar los daños: dieciséis juzgados de lo mercantil, quince audiencias provinciales y dos del Tribunal Supremo. Sobre el baremo que debe servir de orientación ha habido sentencias de las audiencias provinciales que han aplicado el nuevo baremo de 2016. Sin embargo, en las dos únicas sentencias en las que el Tribunal Supremo ha tratado esta cuestión ha sostenido que aplica el baremo en vigor en la fecha del accidente. Sin embargo, sostiene el Tribunal Supremo que al ser una norma de aplicación orientativa se pueden utilizar para fijar el daño indemnizable aspectos que se incorporan con el nuevo baremo.

La suma asegurada de 1500 millones de dólares. La normativa comunitaria impone a las compañías aéreas la obligación de contratar una póliza de seguros que cubra dos aspectos: la responsabilidad por daños a los pasajeros, con una cobertura mínima de 250 000 derechos especiales de giro por pasajero, y otra suma para responder de daños a terceros que no sean pasajeros, que se obtiene —para este segundo componente— aplicando varios factores en función de la flota de la compañía. La suma de ambas magnitudes nos da la cifra mínima de seguro a contratar. La póliza contratada en el caso de Spanair contaba con una suma asegurada, es decir, la responsabilidad máxima que pagaría la aseguradora sería de 1500 millones de dólares, siempre en función del daño causado. La posición del juzgado de Barcelona y de su audiencia provincial era que esa cifra mínima por pasajero debería ser la cifra mínima que, de forma objetiva, se abonase en concepto de indemnización, sin perjuicio de otras indemnizaciones subjetivas en función de cada caso concreto. El Tribunal Supremo resuelve sobre esta cuestión en la sentencia de 17 de mayo de 2019, indicando —cito textualmente—: Hay que dar la razón a este recurrente —se refiere a la aseguradora— en cuanto a la incorrección del criterio utilizado por la audiencia provincial para fijar la indemnización, consistente en fijar como importe de la misma la cifra de 250 000 derechos especiales de giro que el Reglamento 785/2004 fija como importe mínimo del aseguramiento obligatorio. El Reglamento número 785 no establece propiamente ningún baremo destinado a valorar los daños personales. Se ha argumentado la desproporción entre la suma asegurada de 1500 millones de dólares y las cantidades que se están indemnizando.

El Tribunal Supremo también se ha referido a esta cuestión al indicar que los daños que un accidente aéreo puede causar a los pasajeros y a terceros pueden ser catastróficos y de una cuantía altísima, lo que explica el elevado límite por el que responde el asegurador de la responsabilidad civil del transportista, sin que ello deba tener incidencia directa en la valoración de los daños personales que deben indemnizarse en caso de accidente. El mismo Tribunal Supremo —ya termino— cita como ejemplo el seguro obligatorio de accidentes cuya cuantía mínima asegurada en daños a personas es de 70 millones de euros. Literalmente dice el Tribunal Supremo: De aceptarse el argumento expuesto en el recurso, las indemnizaciones fijadas para los daños personales en el caso de accidentes de circulación de vehículos a motor tendrían que ser mucho más elevadas que las que se fijan en el baremo de valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, establecido en la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, en la redacción que establece actualmente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 5

Termino mi intervención indicando que el señor Fajardo, abogado director de los procedimientos judiciales, y que ha intervenido desde el primer momento designado por Spanair, ha facilitado que me acompañe en este acto su colaboradora la abogada, doña Ana Garmendia, quien podrá en su caso facilitarme información puntual jurídico-procesal.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Montiano.

Empezamos con las intervenciones de los grupos, de menor a mayor. Por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Quevedo Iturbe tiene tres minutos.

El señor **QUEVEDO ITURBE**: Gracias, señora presidenta.

Como cuestión previa, quiero felicitar a la Mesa, y supongo que singularmente al letrado, por la calidad excelente de la documentación aportada.

En segundo lugar quiero agradecerle señor Montiano Jorge su presencia aquí y también la intervención, que es evidentemente documentada y por lo tanto de agradecer. La razón de que entre otros mi grupo haya solicitado su presencia aquí es que parece que existe un cambio de estrategia de la asistencia jurídica de la aseguradora Mapfre en relación con esta cuestión. De forma que le preguntaría, ¿es cierto que el despacho donde usted ahora se desempeña —Herbert Smith Freehills, creo que se llama— pretende reclamar el importe de indemnizaciones a la constructora Boeing? En ese caso, ¿supone este cambio de estrategia que considera responsable del siniestro también, y en qué medida, al fabricante Boeing? En ese caso, ¿se trata de un cuestionamiento del informe final de la Ciaiacc A-032/2008 en el que la responsabilidad exclusiva, como se sabe, recaía fundamentalmente sobre los pilotos? ¿En caso de prosperar esta reclamación, considera que abriría una nueva vía para la reclamación de indemnizaciones por parte de los afectados?

Y una pregunta última que no puedo sustraerme a plantearle. Resulta llamativo que un año después del accidente el grupo Mapfre —ya sé que no trabaja ahora en Mapfre, es una pregunta que le hago porque me gustaría mucho conocer su opinión—ofreciera alquilar el edificio donde ahora se encuentra la Agencia Estatal de Seguridad Aérea; es una suerte de confluencia de intereses en medio de un proceso complicado y duro un año después del accidente JK 5022.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra la señora Muñoz Vidal.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidenta. Buenos días y gracias, señor Montiano.

En primer lugar, quiero empezar mi intervención recordando a las víctimas del accidente, a esas 154 personas que perdieron la vida y a los 18 supervivientes que quedaron marcados por el accidente, por el acontecimiento. La principal misión de esta Comisión es determinar las enseñanzas que debemos poner en marcha en términos legislativos para que ninguna familia, ningún ciudadano más, tenga que pasar por lo que pasaron los familiares de los fallecidos y los supervivientes. Los avances han sido importantes en materia de Aviación Civil, pero durante la primera fase de esta Comisión, en aquella Legislatura número XII, se pusieron de relieve muchos aspectos que merecen nuestra atención. En esta comparecencia, supongo que como está pedida por los familiares de los supervivientes, habrá disconformidad con la actuación de Mapfre en su momento y es necesario que tanto las familias de las víctimas mortales como los supervivientes del accidente tengan apoyo institucional, sanitario y psicológico, pero también en términos económicos por los daños causados. Aunque todos sabemos que la vida no tiene valor absoluto más que el que cada uno le da y que cuantificar el valor de la vida de las víctimas es una misión imposible, hay que hacer algo a este respecto. Usted ha comentado que el sistema de valoración de daños ha sido uno de los puntos más controvertidos y ha llevado a algunas víctimas a rechazar las cantidades ofrecidas por las aseguradoras, y querría preguntarle si cree usted que la ley de baremos ha ofrecido un marco justo en la cuantificación de los daños, ya que la ley está pensada para accidentes de automóvil.

Quería preguntarle, además, si cree que Mapfre ha actuado con celeridad y diligencia respecto al contenido en el Convenio de Montreal, sobre todo teniendo en cuenta las circunstancias de un accidente tan trágico como este y que la pérdida de vidas humanas ha sido tan elevada así como los daños causados a los supervivientes. Según algunas opiniones de los afectados quiero preguntarle si cree que la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 6

aseguradora ha dilatado los plazos o ha intentado eludir sus responsabilidades en el pago de las indemnizaciones. Y todo esto se lo pregunto como antiguo representante de Mapfre.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Republicano tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidenta.

Quiero agradecerle al señor Montiano sus explicaciones.

Como cuestión previa entiendo que la función de esta Comisión debería ser que nunca más se repitiese un accidente como este, o sea que entre todos fuésemos capaces de encontrar todos los errores que hubo y subsanarlos para que nunca se repita algo así.

Tengo cuatro preguntas cortas para hacerle. Usted, tal como nos ha explicado ahora, era el director general de la asesoría jurídica de Mapfre en 2008. ¿Podría explicar cuál fue el motivo de que su compañía externalizara su defensa con una multinacional de la abogacía en el siniestro del vuelo JK 522, teniendo su propio departamento jurídico? Y también si es usual hacerlo así en estos grandes siniestros. Tal como ya nos ha expuesto, Spanair tenía contratada con Mapfre su póliza de seguros, que además estaba en vigor este 20 de agosto de 2008 por un importe de 3 millones de dólares, de los cuales 1500 millones de dólares cubrían la responsabilidad de la compañía en caso de siniestro. Nos crea dudas y no entendemos por qué ofrecen a las víctimas el baremo de accidentes de tráfico y lo comparan con el accidente de tren de Chinchilla de Montearagón, en Albacete, que no tiene absolutamente nada que ver, entre otras razones por los importes de las pólizas citadas.

Otra pregunta es la relativa al finiquito que se presentó en el Juzgado número 11, y que además hacían firmar a las víctimas cuando llegaban a un acuerdo extrajudicial, en el que se les obligaba a renunciar a cualquier reclamación contra Mapfre, contra Boeing, contra sus proveedores o contra toda la Administración Civil del Estado implicada en este siniestro, es decir renunciaban a todo, para todo y para siempre: ¿Usted firmaría este finiquito si fuese un afectado? ¿Habría llegado Mapfre a un acuerdo con el Estado para incluirlos en este finiquito, un acuerdo que los exoneraba de toda responsabilidad? Y lo mismo pasaba con Boeing o con cualquiera de las múltiples empresas que aparecen en todo el texto.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señora presidenta.

Señor Montiano, voy a hacer cuatro preguntas muy breves y espero que si sobra tiempo lo pueda utilizar usted en la respuesta para que pueda contestar todas las preguntas de los grupos. En el hipotético caso de que por hechos nuevos se reabriera la causa judicial del JK 5022, ¿Mapfre y el despacho al que usted pertenece y que la representa ocuparía el lugar de todas las víctimas con las que ha llegado a un acuerdo extrajudicial para recuperar el importe de las indemnizaciones? Segunda, Mapfre ha declarado que cuando se cierren reclamaciones, demandas o acuerdos en España le reclamará a Boeing lo que le ha pagado en indemnizaciones. ¿Lo hará por las familias con las que ha llegado a un acuerdo o en nombre de todas, incluidas las que le han demandado judicialmente? ¿Consideran a Boeing culpable del accidente?

Spanair tenía una póliza de seguros con Mapfre y Boeing la tenía con Lloyds. Ambas pólizas estaban reaseguradas. Para que Mapfre cobre lo que ha pagado en indemnizaciones de Boeing tendría que probar que el MD-82 siniestrado tenía una avería o fallo de diseño, por ejemplo el TOWS, que no era redundante. ¿Esto es así o existen otras razones? ¿Podría explicarlas, por favor? Cuarta y última, ¿puede explicar por qué ha sido condenada Mapfre a pagar intereses de demora a las víctimas?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Mayoral.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Mestre Barea.

El señor **MESTRE BAREA**: Gracias, señor Montiano, porque su exposición ha sido seria, rigurosa y creo que ha sido valiosa. Por supuesto, mi grupo parlamentario se une a las condolencias por las víctimas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 7

trascurridos ya doce años, aunque tuve la oportunidad de darles un abrazo de condolencia personalmente en el aeropuerto de Gando en el momento del accidente, porque en ese momento yo era jefe del Mando Aéreo de Canarias, y también quiero alabar la labor de la asociación de víctimas, muy positiva.

Le voy a hacer tres preguntas porque, aunque en términos generales ha contestado algunas, quisiera profundizar en ellas. Mapfre tiene una división internacional denominada Mapfre Global Risks. ¿Podría decirnos qué tipo de aseguramientos realiza? ¿Son especialistas en transporte aéreo o qué segmento del seguro abarca? ¿Reaseguran las pólizas de cierta envergadura, como las que tenía Spanair contratadas con Mapfre por importe de 3000 millones de dólares, cuya mitad se destinaba a responsabilidades civiles?

Segundo paquete de preguntas, si me permite. Cuando ocurrió el siniestro del vuelo JK 5022 en Madrid, ¿asumió Mapfre desde ese momento la defensa jurídica, en conjunto, con el bufete que contrataron con sede central en Londres? ¿Es el mismo bufete que le contrató a usted a finales del año 2019 y en el que está ahora?

Y ya el tercer paquete. Usted ha asistido a los juicios representando a Mapfre, en compañía del bufete externo contratado. ¿Ha tenido trato con las víctimas con las que se ha llegado a un acuerdo extrajudicial? El texto del finiquito, por el que ya se le ha preguntado, ¿quién lo redactó, Mapfre o un bufete externo? ¿Es normal este tipo de finiquitos con condiciones tan extremadamente restrictivas para quien lo asume? ¿Son susceptibles de denunciar?

Muchas gracias, señora presidenta.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Echániz.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Yo también quisiera comenzar con un recuerdo para las víctimas y para sus familiares, que, en definitiva, son quienes nos hacen estar hoy aquí dando continuidad a una Comisión que lleva trabajando desde hace ya algunos años y que pretende ultimar sus trabajos en esta ocasión.

Es evidente que lo primero que tenemos que hacer es darle las gracias por su comparecencia hoy aquí, a pesar de que no forma parte de la compañía, para ilustrarnos sobre algunos extremos que quedan todavía en el aire. No le voy a pedir una aportación en términos de seguridad aérea porque su experiencia no tiene que ver con eso, pero usted tiene una amplia experiencia jurídica y me gustaría que en este momento se pusiera el sombrero de legislador o, mejor aún, el de familiar de uno de los fallecidos, de una de las víctimas, y nos dijera si, desde su punto de vista, merecería la pena hacer algún cambio en la legislación española relacionada con los seguros y con este tipo de seguros. De la misma manera, que nos diera su opinión respecto de si los importes, las cuantías, todos los extremos que configuran un seguro, están bien armados en el ámbito que nos ocupa en el día de hoy.

Mas allá de esto, también me gustaría saber su opinión personal e incluso moral respecto de si ese esquema es suficientemente justo para las víctimas, para los familiares que han perdido a un ser querido. También me gustaría saber cuál es el porcentaje de acuerdos extrajudiciales que se arbitraron en su momento, para tener una foto del nivel de satisfacción que se generó en este ámbito. Por último, alguna reflexión adicional respecto del baremo de accidentes de automóvil. Hay un debate social sobre si hace falta establecer nuevos baremos, por ejemplo en el ámbito sanitario, si merece la pena profundizar en un esquema de baremos en accidentes o en contingencias de otro tipo que deban ser desarrollados con el objeto de mejorar la justicia en las indemnizaciones que se producen con este tipo de accidentes.

Reitero mi agradecimiento en nombre de mi grupo y deseo que seamos capaces de encontrar luz y verdad en esta materia.

Muchas gracias.

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

Por último, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la portavoz, la señora Raya Rodríguez.

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Gracias, presidenta.

En primer lugar, quiero darle la bienvenida y agradecer su comparecencia hoy, señor Montiano, en esta Comisión, y por supuesto sumarme a ese recuerdo siempre emotivo a las víctimas y a sus familiares, que llevan en esta lucha nada más y nada menos que doce años. Parte de esta lucha ha sido precisamente poder cobrar lo que ellos consideran que es justo, la indemnización. Como bien dijo usted, había una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 8

póliza de 1500 millones de euros, se presentaron alrededor de doscientas reclamaciones por un importe total de 300 millones de euros y han pagado 38, de los cuales 16 millones vienen por sentencia y 22 a través de acuerdos. Muchos de estos acuerdos son también producto del agotamiento de los familiares de las víctimas, que llevan batallando años y años para cobrar algo más de eso que sí es verdad que estaba establecido por ley, que era la indemnización como si fuera un accidente de tráfico. Hemos podido oír en estos años que ha durado la Comisión testimonios tan duros como los de un superviviente que tuvo que recurrir a que la propia asociación de víctimas, que ha hecho un trabajo encomiable, le prestara dinero para afrontar una operación gravísima porque no encontraba respuesta en la aseguradora.

Muchas de las preguntas que yo tenía planteadas ya se las han hecho, pero me gustaría conocer su opinión, primero, sobre qué aportaciones podemos hacer desde el ámbito legislativo para corregir esta situación y que los familiares de las víctimas no tengan que esperar doce años de juicios; juicios que, además, a través de múltiples sentencias, se han venido corrigiendo desde los distintos tribunales. Por ejemplo, que en los baremos se aplique un porcentaje adicional del 50% de la cantidad, junto con los intereses. Eso por un lado.

Por otro lado, también me gustaría saber si se han planteado desde Mapfre —usted ahora tiene un papel fuera de la compañía, pero hasta 2019 estuvo como asesor jurídico en Mapfre— que es necesario que transcurran doce años para corregirlo y si tenemos que someter a las víctimas, que ya han sufrido bastante, a este periplo para conseguir algo que es suyo y en lo que, además, los tribunales les están dando la razón. Han tenido que indemnizar a familiares de trabajadoras como, por ejemplo, en el caso de una azafata. Le pregunto si ha tenido esto una evolución pertinente desde su punto de vista, desde el punto de vista jurídico. ¿Se lo van a reclamar a Boeing? ¿Se lo van a reclamar a las víctimas?

Finalizo, porque, como le digo, muchas de las preguntas que tenía planteadas ya se las han hecho otros grupos y no me quiero repetir.

Muchas gracias.

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

Señor Montiano, tiene quince minutos para responder a las preguntas. Su asesora puede pasarle notas, pero no puede intervenir; es usted el que tiene que intervenir directamente. Tiene sus quince minutos, adelante. Espero de verdad que concrete las respuestas y que se ajuste a las preguntas que le han hecho sus señorías.

El señor **MONTIANO JORGE** (Exdirector de la Asesoría Jurídica de Mapfre): En relación con mi situación en el despacho de Herbert Smith Freehills, como creo que he indicado en mi intervención, el abogado designado para llevar este asunto fue el señor Paulino Fajardo y la designación la realizó el asegurado, Spanair, el mismo día o el día siguiente al del accidente. El señor Fajardo no trabajaba en Herbert Smith, trabajaba en otro despacho, pero fue una designación personal. Por lo tanto, no creo que tenga nada más que aportar, no pueda aportar nada más. Eso es habitual, en estos casos; si la compañía ve que la designación es de una persona o de un despacho profesional de nivel, la compañía lo acepta. Es lo habitual.

¿Si se va a reclamar a Boeing? No le puedo decir, no tengo esa información; no tengo ninguna información relacionada con que se vaya a reclamar, con que en estos momentos la compañía esté pensando en reclamar a Boeing. Sobre el alquiler del edificio, Mapfre tiene muchos alquileres, tiene alquilados sus inmuebles —porque son reservas, en definitiva, que tiene que rentabilizar— a cantidad de organismos, públicos o privados. Yo creo que esto es puramente una coincidencia. Yo no tengo ninguna otra información que pueda hacer pensar en otra cosa, sinceramente se lo digo, señoría.

Con respecto a Ciudadanos, me pregunta si la ley de baremos es un marco justo. El baremo actual que rige las indemnizaciones es reciente, entró en vigor en el año 2016, después de cinco años en los que una comisión designada por el Poder Legislativo, con los primeros espadas y las primeras autoridades en esta materia, estuvo elaborando un documento que ha supuesto un salto exponencial, una mejora sustancial en el tratamiento de las indemnizaciones y de los daños. Yo creo que ha sido digno de elogio en todos los marcos en los que se habla y, como la propia exposición de motivos de la ley que lo regula dice, se adelanta muchísimo, nos igualamos en muchos aspectos a otros países de nuestro entorno. Lo que pasa es que, como siempre se dice, todo es mejorable; la ley prevé actualizaciones anuales y abre un abanico de posibilidades y de mejoras respecto al baremo anterior. Por mi parte, yo creo que todo son elogios, que este es el camino; todo es mejorable pero, desde luego, la mejora fue importantísima.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 9

En cuanto al Grupo de Esquerra Republicana, yo nunca fui director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre. Aquí voy a contestar a una pregunta, me parece que ha sido del Partido Popular. Yo fui subdirector general durante los últimos años de una compañía de Mapfre, Mapfre Global Risks, que ha sido citada. Es una compañía de Mapfre que se dedica a la gestión y a la suscripción de grandes riesgos, sobre todo internacionales. Cuando hablamos de grandes riesgos nos referimos a los programas internacionales de compañías españolas, sobre todo las que salen al mercado internacional en su desarrollo empresarial, que necesitan tener unos programas que les cubran todas sus posiciones, tanto en España como en el resto del mundo. En aquella época la suscripción de los riesgos de aviación, marítimos o espaciales, cuando se trata de satélites que se lanzan al espacio, se hacía a través de esta compañía de grandes riesgos que se llama Mapfre Global Risks.

En cuanto a la externalización de la defensa, ya he citado que fue Spanair la que la solicitó. También se ha citado el caso de los 1500 millones de dólares de suma asegurada en la póliza. Ya he citado esta reflexión: las pólizas se contratan en función de una obligación legal que tienen las compañías, que es la disposición comunitaria que he citado, que obliga a tener unos importes mínimos en función de la flota y del número de pasajeros que van a utilizarla, y eso da unas cifras. En el mercado lo habitual es que todas las compañías aéreas tengan una póliza suscrita superior a 1500 millones —1500, 2000 o 2500— en función de la compañía. Spanair, si no recuerdo mal, en aquel momento tenía una flota de sesenta y una aeronaves. Es una póliza que, razonablemente, tenía que cubrir el siniestro de mayor cuantía que le pudiese ocurrir a Spanair y que tendría que estar soportado por esos 1500 millones de dólares. A ver si luego me puedo referir un poco más a este punto; ahora quiero terminar las preguntas que tenía señaladas.

El finiquito y la renuncia. Es absolutamente usual, cuando se libera mediante el pago de una indemnización una responsabilidad, que la compañía que paga solicite la liberación absoluta, y esto se hace porque en España y en nuestro sistema próximo rige el principio de reintegro total o íntegro de las indemnizaciones. Es decir, cuando una persona recibe una indemnización se entiende que con eso ha recibido toda la indemnización, ha sido resarcido íntegramente su daño. De ahí que se exijan las indemnizaciones, porque el daño ya ha sido resarcido. ¿Cuál sería el escenario en el que nos encontraríamos si esto no ocurriese? Pues que cualquiera de los posibles responsables para cualquiera de los perjudicados del avión, como podría ser el fabricante del relé, el fabricante del TWOS o el fabricante de cualquier otra pieza, si fuese demandado en su jurisdicción, por ejemplo en Estados Unidos, tendría la facultad de volver a llamar a Spanair al procedimiento. Todos y cada uno podrían llamar al procedimiento e intentar imputar las responsabilidades. Eso no terminaría nunca. Es práctica habitual en el sector que cualquier indemnización suponga un finiquito. En cualquier caso, contestando a una pregunta que también me han hecho, los finiquitos están siempre suscritos en presencia y con el asesoramiento de los abogados de las víctimas y, en los casos en los que ha habido menores implicados, con autorización judicial para firmar los documentos de transacción.

Paso al Grupo de Unidas Podemos. Reabrir la causa no me consta, no tengo ninguna información referente a que la aseguradora pretenda abrir ninguna causa ni que esté planteando reclamar al fabricante. No me consta, no tengo ninguna información sobre ese aspecto, no puedo decir más. En cualquier caso —y eso lo digo ya a título personal o como reflexión personal—, si se decidiese iniciar una acción contra cualquiera de los posibles implicados en el accidente, lo que pretendería Mapfre en ese caso, o la compañía aseguradora, es recuperar lo que ha pagado, ni un céntimo más; lo que ha indemnizado es lo que se puede recuperar, nada más.

Creo haber contestado ya al Grupo VOX sobre Mapfre Global Risks y también sobre la designación del abogado, sobre la que me preguntaban. En cuanto al trato a las víctimas y al finiquito, creo que también he contestado. El Grupo Popular se refería a si es preciso pensar en alguna modificación relativa a situaciones similares a la que estamos comentando de un siniestro trágico, multitudinario, etcétera, y si las herramientas que tiene la legislación española son suficientes. Realmente —creo que lo hemos comentado—, el nuevo baremo de automóviles —para lo que se refiere al seguro de automóviles— es recientísimo y es un paso importante. La pregunta es si otro tipo de accidentes, siniestros o sectores deberían tener unos sistemas de valoración diferenciados. Esta es una pregunta recurrente que todos nos hemos hecho o todos nos hacemos cuando estudiamos estos casos. Efectivamente, sería bueno. Están ustedes en la casa donde hay que hacer estas cosas. Hasta ahora, en la medida en que todavía no hay nada de esto, lógicamente, el día a día exige tomar decisiones y los jueces tienen que seguir tomando decisiones. Prueba de ello también es que el propio legislador, cuando no tiene otra herramienta, tiende a aplicar el baremo de automóviles. La Ley de Solidaridad con las Víctimas del Terrorismo se remite al

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 10

baremo de automóviles y también la ley que prevé las responsabilidades en caso de accidentes nucleares. Ahí hay un campo enorme para trabajar; cualquier cosa que se haga, seguramente será muy beneficiosa. En cuanto a los acuerdos extrajudiciales, las cifras que manejaba hablaban de un 85 % de acuerdos que se han conseguido por vía extrajudicial.

El Grupo Socialista preguntaba qué se puede hacer para evitar tener que esperar doce años para cobrar las indemnizaciones. Sobre esto me gustaría hacer una puntualización. Primero, he indicado en mi comparecencia que durante los cuatro primeros años que se estuvieron reclamando en Estados Unidos aquí no se pudo hacer nada y durante los años de las diligencias penales, como la acción penal y la civil van juntas, tampoco. No obstante, hubo ofrecimientos desde el momento inicial, siempre sobre la base del baremo, que es el criterio que tenía la compañía, que, como hemos visto, ha sido ratificado por el Tribunal Supremo. Y quiero añadir otro aspecto: las indemnizaciones se pagan en primera instancia, no hay que esperar al Supremo para cobrarlas. En el momento en que se dicta la primera sentencia y se pone la demanda, la media de espera es año y medio o dos años, y se cobran el principal y los intereses. Las víctimas no han esperado doce años para cobrar; eso creo que es importante señalarlo. No sé si me he dejado alguna pregunta.

Voy a hacer dos matices. Se ha insistido en mi situación personal o profesional. Mi desarrollo profesional ahora no tiene nada que ver con este tipo de asuntos, me dedico al derecho regulatorio. Lo sigo, como he indicado, por un interés personal y profesional, pero no es una responsabilidad que tenga en estos momentos. Otro aspecto que me gustaría señalar es que desde el punto de vista de los grandes siniestros, que pueden ser no solamente un accidente de aviación, marítimo o ferroviario sino también un accidente nuclear —qué vamos a pensar—, lo importante es que las compañías sean solventes, que las compañías de seguros sean solventes. Ese es el problema. Creo que se mencionaba en la comparecencia del señor Ramos, en 2018, que el Yakolev estaba asegurado en una compañía ucraniana, que creo que no pago ni un céntimo; no lo puedo asegurar pero esa es la idea que yo tengo. Eso sí es un problema, cuando realmente la aseguradora no es solvente. Desde mi punto de vista, la compañía aseguradora, en casos normales —aunque sean accidentes muy lamentables y muy dolorosos—, está detrás para pagar las indemnizaciones; las responsabilidades —no lo olvidemos— corresponden al causante del accidente, sea quien fuere. La compañía de seguros tiene un contrato por el cual tiene que poner los recursos financieros para atender sus obligaciones, pero los anticipos, las atenciones a los asegurados, todas esas son obligaciones que emanan del Convenio de Montreal y se refieren única y exclusivamente al transportista. El Convenio de Montreal no cita ni una sola vez a la compañía aseguradora, siempre cita al transportista. La compañía aseguradora está detrás y lo que tenemos que pensar es que sea muy solvente para que no haya ningún problema en pagar la cantidad que corresponde pagar, hasta el último céntimo, la que se determine, bien por un baremo, o bien con un baremo por analogía o como orientación, que es lo que dice el Tribunal Supremo, o un nuevo baremo que se establezca, en su caso, para grandes siniestros. Pero, por favor, tiene que haber una compañía de seguros solvente.

La señora **PRESIDENTA**: La señora Granollers, por el Grupo Republicano.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Solamente una pregunta muy breve, porque me ha surgido ahora una duda. El transportista, en este caso, imaginamos que es la compañía Spanair. Por tanto, Spanair contrata la póliza a Mapfre; o sea, al final es Mapfre quien tendrá que indemnizar, porque es el transportista, pero contrata Mapfre. Y después, de los 1500 millones de dólares, al final solo se pagaron 38 millones de dólares. Con esta diferencia es muy fácil ser solvente, dejando de pagar esas cantidades de dinero. ¿Qué se va a hacer con el dinero que no se va a pagar a las víctimas? ¿Va a servir para investigar, por lo menos?

Gracias.

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

Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Común Podem-Galicia en Común, señor Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Hay dos preguntas que entiendo que quizás no he explicado bien o no he entendido la respuesta. Una muy sencilla es si ustedes consideraban a Boeing culpable o responsable del accidente. Y la segunda, si nos puede explicar por qué ha sido condenada Mapfre a pagar los intereses de demora a las víctimas. O no me he enterado yo o no sé si no me ha podido contestar.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias. Muy claro, sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 11

Por el Grupo Parlamentario VOX, señor Mestre.

El señor **MESTRE BAREA**: Intervendré muy brevemente, señora presidenta.

Un tema personal. Me ha llamado la atención la cantidad de 4000 euros que Mapfre ofreció a algunas familias por menores de edad que subieron sanos al vuelo de Spanair. Y también que con una póliza de 1500 millones de dólares se tasara la vida de los menores en esa ridícula cantidad. Entiendo que se sacaron del baremo de accidentes de tráfico al que se ha hecho referencia. Quería que me confirmara eso, la sensación personal de que es ridícula la cantidad por un menor.

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

Por el Grupo Popular, señor Echániz.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Sencillamente, quiero pedirle al compareciente si tiene alguna reflexión personal o profesional adicional que pueda ser de utilidad para los trabajos de esta Comisión y de sus conclusiones.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Por último, por el Grupo Socialista, la señora Raya.

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Solo quiero decir dos cosas. Primero una aclaración. Evidentemente, las indemnizaciones se cobraron, pero ha seguido habiendo reclamaciones y se han ido dictando sentencias que han ido corrigiendo, como el caso que exponía de los familiares de la azafata fallecida, entre otros. Me gustaría hacerle una última pregunta sobre qué valoración hace usted de la petición de la asociación de víctimas, que ha solicitado al Alto Tribunal que lleve el caso ante las instancias europeas para que no se calculen las indemnizaciones usando el baremo de accidentes de tráfico, sino la normativa comunitaria.

Muchas gracias.

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

A ver si nos lo puede explicar, porque resulta que se aplica el baremo de accidentes de tráfico cuando la contratación de una póliza de tráfico —y aquí casi todas las señorías tenemos vehículo—, en función de si es a todo riesgo o no, ni se asoma a la cantidad de 1500 millones. Entonces, ¿cómo es posible que a la hora de la indemnización sea lo mismo contratar una póliza de 1500 millones que una póliza de 300 o 400 euros? Ese es el vacío que no entendemos.

El señor **MONTIANO JORGE** (exdirector de la asesoría jurídica de Mapfre): Respecto al Grupo de Esquerra Republicana y qué hacer con el dinero que no se usa: se ha usado el dinero que hay que usar en la póliza. Se paga una prima. La prima de esta póliza, si no recuerdo mal, fueron 3,9 millones de euros; la prima, lo que pagó Spanair por tener una cobertura de 1500 millones. Ese dinero no se lo queda la aseguradora en ningún cajón. El riesgo lo paga la aseguradora y a través de los reaseguradores, que son los que van poniendo el dinero, porque esto no solamente lo cubre una aseguradora, esto está reasegurado en el mercado internacional de aseguradores, que es el mercado del reaseguro. No hay tal dinero sobrante, es un dinero que no se ha utilizado. El ejemplo sería un siniestro de hogar. Ya sé que es muy extremo, pero en un siniestro de hogar o en un siniestro de automóvil sería el mismo caso. En un siniestro de automóvil se paga una prima de 500 euros e incorpora una posible indemnización de 70 millones. El equivalente entre esta póliza, que se han pagado 3,9 millones, si no creo recordar mal, y la posibilidad de que la compañía de seguros pague 1500 millones no me parece tan escandalosa. La proporción es importante en los dos casos. Creo que he contestado. No existe ese dinero, ese dinero es una eventualidad que no se ha consumido. La compañía no ha ganado la diferencia, para nada. Ese dinero no se ha utilizado.

Culpable del accidente. Efectivamente, en los primeros momentos todo apuntaba a que había una posible responsabilidad de Boeing por la configuración de determinados elementos de la fabricación del avión. También había una responsabilidad evidente de Spanair. Ustedes conocen el desarrollo, cómo se hizo la maniobra de despegue, y hay otra posible responsabilidad. En un determinado momento, de cara a acelerar los procedimientos —porque la responsabilidad del transportista siempre estaba asumida por Mapfre—, ahí había ya una responsabilidad, la responsabilidad de Spanair, y Mapfre decide asumirla y ya verá lo que hace. Se reserva sus derechos y dice: ya veremos a ver. Pero lo importante era pagar a las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 12

víctimas. Esa fue la situación. Posiblemente esa situación siga existiendo, pero a mí no me consta que haya ninguna decisión de reclamar a Boeing, por lo menos por el momento; yo no la conozco.

Intereses de demora. Efectivamente, los intereses de demora son los que imponen los tribunales por entender que no se han cumplido las exigencias que establecen las leyes para pagar las indemnizaciones. Aquí nos encontramos con que para la Ley de Contratos de Seguros es indiferente que se trate de un accidente como el de Spanair, con la complejidad que tiene de identificación de las víctimas, de valoración de los daños y demás; le da exactamente igual que si fuera un accidente, ya no de coche, sino un accidente doméstico, los plazos son exactamente los mismos. Materialmente, la aseguradora Mapfre intentó hacer las cosas lo mejor posible y con la mayor diligencia, pero eso no se ha visto reflejado en las sentencias del Tribunal Supremo. Hay que añadir que a los 36 millones y pico la compañía Mapfre fue condenada a pagar los intereses, que subieron a 17 millones más, que se pagaron. Nadie tiene interés en retrasar nada ni en pagar esas cantidades. Lo está haciendo Mapfre. La aseguradora hizo lo que consideró que tenía que hacer de la mejor forma y con la mejor diligencia. No se ha visto compensada, pero esa es realmente la situación.

El importe de los niños. Este punto es muy puntual. Normalmente, hay que verlo en el contexto. Sería el baremo anterior. Habría que ver, en el contexto de toda la unidad familiar, cómo se distribuyó el importe de las personas que causaron derecho a una indemnización. Si tiene interés su señoría, se lo facilitaremos, y, por supuesto, también a la Mesa.

El Partido Popular me pedía una reflexión adicional. Lógicamente, durante todos estos años uno piensa en qué se puede mejorar. A mí una de las cosas que se me ocurre —y lo he comentado con algunos colegas— es que en situaciones tan extremas —incluso pueden ser mucho peores, como nos podemos imaginar; un riesgo nuclear, por ejemplo— a lo mejor habría que poner en juego al Consorcio de Compensación de Seguros. En estos problemas iniciales que se producen en una gran catástrofe —hay que identificar a las víctimas, hay que recoger el dinero, porque el dinero no suele estar en una única compañía, está en el cuadro de reasegurado y hay que pedir el dinero a las reaseguradoras—, a lo mejor el Consorcio de Compensación de Seguros podría ser la avanzadilla que pusiese a disposición de todos los perjudicados de forma inmediata y luego el Consorcio de Compensación de Seguros ya reclamaría a la compañía, pero sin molestar a las víctimas. No sé, es una idea muy vaga, pero quizá se podría pensar en algo de eso.

Petición al Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Sobre este aspecto, en este caso —y en todos los casos similares que se puedan producir en los que no aplique de forma obligatoria el baremo de automóviles, es decir, todo lo que quede fuera del baremo, en este caso de aviación—, la aseguradora tenía claro desde el principio que el Convenio de Montreal y el Reglamento 7085 de la Comunidad Europea no hablan de valoración de daños, hablan de responsabilidades de los transportistas, de responsabilidad de la compañía de aviación. Como para valorar los daños irremediamente hay que remitirse a la jurisdicción del país al que le toque afrontar los pagos de las indemnizaciones, aquí el Tribunal Supremo desde hace muchos años viene utilizando el baremo como norma orientadora, y eso es lo que hizo la compañía, solicitar al Tribunal de Justicia de la Unión Europea que no aplicase de esta forma, que aplicase de otra forma que yo en este momento no alcanzo a comprender, porque, insisto, esas dos normas, que son las comunitarias, no establecen un sistema de valoración, establecen un sistema de responsabilidad, que no es lo mismo, es algo muy diferente. Y en una de ellas, ya si nos referimos a los 250 000 derechos especiales de giro, simplemente es una obligación aseguradora, no es una obligación que se esté refiriendo a los daños que se pueden causar a una víctima.

Creo que he contestado a todas las preguntas. Si no lo he hecho, lo lamento, porque se me habrá escapado alguna. No ha sido mi voluntad, desde luego, omitir ninguna respuesta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Montiano.

Damos por finalizada la comparecencia y pasamos a la segunda. Esperamos dos minutos para que venga el compareciente. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR SÁNCHEZ CEBALLOS (ABOGADO Y FAMILIAR DEL PILOTO FALLECIDO EN EL ACCIDENTE DE TORALLOLA EN EL 2002). (Número de expediente 219/000395).

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, continuamos con la sesión de hoy. La segunda comparecencia es la de don Plácido Sánchez Ceballos, abogado y familiar del piloto fallecido en el accidente de Torallola en el año 2002. Como hemos acordado en la sesión del pasado 24 de febrero, ya le he explicado que tiene

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 13

una introducción de diez minutos, tres minutos los grupos, repreguntas un minuto, quince minutos para contestar y cierre.

Esta presidenta quiere hacer constar que esta comparecencia está sujeta a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984 y que se le ha trasladado al compareciente la posibilidad de que pudiera comparecer acompañado de la persona que designara. Creo que, efectivamente, ha hecho uso de esa prerrogativa. Le informo de que esta Presidencia va a velar sin ninguna duda por salvaguardar sus derechos reconocidos en el artículo 1.2 de la citada ley orgánica, es decir, el respeto a la intimidad y al honor, el secreto profesional, la cláusula de conciencia y los demás derechos constitucionales. Igualmente, se le recuerda al compareciente la obligación contenida en el artículo 502.3 del Código Penal de no faltar a la verdad en su testimonio.

Cuando usted quiera, señor Sánchez Ceballos, dispone de diez minutos para la introducción.

El señor **SÁNCHEZ CEBALLOS** (abogado y familiar del piloto fallecido en el accidente de Torallola en el año 2002): Buenos días.

Señora presidenta, señores diputados, comparezco ante esta Comisión de investigación relativa al siniestro del vuelo JK 5022 de Spanair, y lo hago en mi condición de letrado encargado de la acusación particular en los procedimientos seguidos a consecuencia de otro accidente aéreo, el ocurrido en la localidad de Torallola, Lleida, el 14 de junio del año 2002 y que provocó la muerte de las ocho personas que iban en su interior.

Siendo dos siniestros distintos, de diferente magnitud en el número de víctimas mortales, separados por un tiempo de seis años y referidos a dos tipos de aeronaves distintas, concurren en ambos elementos comunes, como son la respuesta de los servicios de emergencia, el traslado de la información a los familiares de los fallecidos o las primeras actuaciones en orden a conocer las causas del siniestro. Principalmente, en el siniestro del vuelo JK 5022 en Barajas —como espero que sus señorías podrán deducir a lo largo de mi comparecencia— se acaban reproduciendo gran parte de las ineficiencias y comportamientos irresponsables habidos durante el proceso de investigación de sus causas. Lamentablemente, a ambos siniestros también les une hasta el momento un mismo resultado judicial de impunidad y la acreditada incapacidad de la Comisión de investigación de accidentes y de la Dirección General de Aviación Civil, actualmente AESA, para extraer conclusiones y adoptar las medidas correctoras que eviten nuevos siniestros, además del uso y la prevalencia otorgados a los informes de la Comisión de investigación de accidentes por las autoridades judiciales, lo que en aviación está considerado como una falta de independencia que no favorece a la seguridad aérea.

En la investigación del siniestro del que yo les hablo quedó acreditado que en el helicóptero Augusta Bell AB 205 de la compañía Helieuropa Services, durante el trayecto hacia Lleida, cuando se encontraba próximo a la localidad de Torallola, se produjo la separación en vuelo del cono de cola de la aeronave. Este cayó al suelo y el fuselaje empezó a girar sobre sí mismo y a bajar poco a poco hasta impactar con el terreno. Los restos del fuselaje se incendiaron, quedando totalmente calcinados y muriendo sus ocupantes. Desde un primer momento los familiares de las víctimas y los medios de comunicación sospechamos de un serio problema técnico. Desde la compañía operadora no se nos ofreció ninguna explicación razonable. Desde el inicio de la investigación, compareció en sede judicial el representante legal de la Comisión de investigación de accidentes, que resultó ser su secretario general, don Francisco Soto, invocando sus competencias en la materia y recordando que sus trabajos quedarían reflejados en un informe. Quiero señalar que este representante de la Comisión de investigación manifestó por escrito el ámbito limitado de su actuación, dirigida exclusivamente a la prevención de futuros accidentes, y que esos trabajos se realizarían con total independencia de la investigación policial en curso. No obstante, tanto el juez instructor como las acusaciones aceptamos inicialmente la aparente imparcialidad y solvencia técnica que se presumía de esta entidad.

La primera actuación de la comisión fue solicitar del juez instructor autorización para que los restos recuperados de la nave siniestrada fueran retirados por la propia compañía, Helieuropa Services, dueña del helicóptero, con sus propios medios, para ser trasladados a sus propias instalaciones. Meses después pudimos comprender esta sorprendente petición, al conocer que la Comisión de investigación de accidentes carecía de los recursos y los medios materiales necesarios para retirar y depositar los restos de la nave siniestrada con garantías para no romper la cadena de custodia y a salvo de cualquier posible manipulación de los mismos. Para entonces, las tensiones entre el juez instructor y la Comisión de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 14

investigación se encontraban ya reflejadas por escrito, debido al retraso injustificado en la práctica de determinadas pruebas del que el juez hacía responsable a la Comisión de investigación.

A partir de la sospecha, deducida de algún documento que nos fue facilitado por terceros ajenos a la Administración y que me van a permitir que no revele, solicitamos a la Dirección General de Aviación Civil diversa documentación perteneciente a la nave siniestrada y pudimos constatar que la documentación recibida era claramente anormal e irregular, por lo que decidimos contratar los servicios profesionales de dos catedráticos de la Universidad Politécnica de Madrid, especialistas en este tipo de aeronaves, a fin de que realizaran un informe pericial de los documentos reclamados en la Dirección General de Aviación Civil. Esta documentación estaba referida a la aeronave, a la propia compañía y a su centro de mantenimiento.

El informe finalmente elaborado —que, con el resto de documentación que fuera de interés, pongo a disposición de los miembros de esta Comisión a través de su presidenta— fue suscrito por sus dos autores, entre los que se encontraba —como ya quedó constancia por su declaración ante esta misma Comisión— doña Cristina Cuerno Rejado. La tibia ratificación por la coautora de este informe en sede judicial resultó desconcertante y solo explicable, en parte, cuando pudimos conocer que había sido designada como vocal del pleno de la Comisión de investigación.

No obstante, la solvencia documental de este peritaje obligó a la Comisión de investigación a reconocer en su informe final, entre otras cosas, las siguientes respecto al origen de la aeronave siniestrada, su puesta en servicio y la documentación que la amparaba: que el helicóptero siniestrado, un Augusta Bell AB 205, había sido adquirido por la compañía operadora en una subasta de material de desecho del Ejército del Aire; que lo realmente adquirido por esta compañía había sido exclusivamente la documentación de la aeronave y el chasis desprovisto de todos sus elementos mecánicos; que en el propio centro de mantenimiento de la compañía operadora se había reconstruido toda la aeronave, incorporándole los elementos mecánicos, entre ellos, el motor, procedente de un helicóptero expuesto en un museo, y otros elementos esenciales procedentes de las naves del Ejército desmanteladas o siniestradas; que la Dirección General de Aviación Civil, a través de su Delegación de Seguridad en Vuelo número 6, convalidó erróneamente un certificado de aeronavegabilidad normal para esta aeronave, describiéndola con un modelo Augusta Bell 205-A1, cuando, en realidad, era un modelo totalmente distinto. Sin embargo, en la inspección previa a su puesta en servicio, algún responsable de inspección debió advertir el error y dejó retenido el certificado en la dirección general; no se le entregó a ningún representante de la compañía operadora, con lo cual en ningún momento ni se expidió ni se otorgó. Es importante recordar y señalar que sin esta documentación la aeronave no podía volar.

Quedó acreditado, igualmente, que el helicóptero queda parado durante dos años en las instalaciones de la compañía, hasta que la empresa solicita su traslado a la Delegación de Seguridad en Vuelo de Sabadell —el helicóptero estaba en Madrid— donde presenta una denuncia falsa en la comisaría de Policía por pérdida o robo de la documentación y, ese mismo día, solicita en la dirección general un duplicado de la documentación del helicóptero, a pesar de que esta documentación nunca se le había entregado, como dije antes. La Dirección General de Aviación Civil, sin comprobar la evidente falsedad de la denuncia, emite y entrega a la empresa ese mismo día un duplicado de un certificado de aeronavegabilidad que nunca había expedido y que además se correspondía con otro modelo de aeronave y con otro programa de mantenimiento. Este certificado de aeronavegabilidad fue renovado sucesivamente por parte de la dirección general sin que los centros responsables de la inspección advirtieran nunca el error, hasta que la autoridad aeronáutica francesa, cuando la nave se encontraba casualmente haciendo operaciones en el año 2001 en Francia, advierte que el certificado no se corresponde con la aeronave que tenía delante y da cuenta de tal circunstancia de forma inmediata a la Dirección General de Aviación Civil española. Como consecuencia de esta denuncia, la Dirección Española de Aviación Civil notifica a la empresa operadora que su certificado no era válido y que no podía realizar transporte público de pasajeros. No obstante, esta misma dirección general fue concediendo sucesivas prórrogas del certificado de aeronavegabilidad hasta la fecha del siniestro, el 14 de junio de 2002.

Quedó acreditado igualmente, respecto al mantenimiento de la citada aeronave, asumido por el informe de la propia Comisión de investigación de accidentes, que el centro de mantenimiento de la propia compañía no estaba autorizado por la dirección general para hacer mantenimiento de este modelo de aeronave, la cual tenía un programa de mantenimiento, otorgado por la dirección general, para un modelo de aeronave distinto; que el centro de mantenimiento operaba irregularmente, carecía de las herramientas y útiles necesarios para realizar el mantenimiento en línea y básico y no se le aplicaban las directivas de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 15

aeronavegabilidad correspondientes; que los elementos instalados en el helicóptero y los principales componentes provienen de aeronaves del Ejército retiradas del servicio y que habían sobrepasado su vida límite. Quiero recordar a sus señorías que tanto la emisión del certificado como la autorización e inspección del centro de mantenimiento son de exclusiva responsabilidad de la autoridad española, esto es, de la Dirección General de Aviación Civil, actualmente AESA. Todas estas afirmaciones, señorías, permitieron definir esta aeronave en el Juzgado de lo Penal de Lleida como una chatarra volante. Fueron detectadas y puestas a disposición por la Comisión de investigación de aviación civil por la hoy vocal de la misma comisión, Cristina Cuerno. Como viene siendo usual, el informe final de la Comisión de investigación de accidentes se hizo público cuatro años después del siniestro, cuando el anexo 13 de OACI recomienda, para salvaguardar la seguridad aérea, que el plazo máximo sea de un año, lo que se cumple habitualmente por parte de otras autoridades de investigación, como la NTSB americana, la BEA francesa, etcétera.

Sobre las causas del accidente esencialmente se afirma en cinco líneas que el accidente se produjo por daños previos en la estructura del fuselaje no detectados previamente. Como factores que pudieron contribuir, se insinúa de forma tendenciosa y absurda —es una opinión personal, pero que se puede comprobar fácilmente— y sin ningún soporte en su propio informe una posible responsabilidad de los pilotos por no haber detectado posibles daños en la estructura durante la inspección visual previa al vuelo, incomprensiblemente. Entre estas posibles causas, se omite cualquier referencia a todas las prácticas irresponsables y falsedades de la compañía operadora propietaria del helicóptero, así como la absoluta irresponsabilidad de la Dirección General de Aviación Civil, como garante de la certificación e inspección, que hizo dejación de sus funciones con esta compañía y con esta aeronave. Todas estas prácticas, que atentan groseramente contra la seguridad aérea, son puestas de manifiesto por la propia Comisión de investigación de accidentes a lo largo de 95 páginas, de las 96 totales de las que consta su informe. Sin embargo, de todas estas actuaciones, sorprendentemente y contra toda lógica, el informe de la Comisión de investigación no extrae ninguna causa ni directa ni indirecta con el siniestro, y ello a pesar de que finalmente todas iban reflejadas en las recomendaciones sobre seguridad con las que concluye.

Señorías, todos los informes técnicos de la Comisión de investigación comienzan con una advertencia que reiteran como un mantra ante todos los actores judiciales: documento técnico que refleja el punto de vista de la Comisión de investigación de accidentes en relación con las circunstancias en las que se produjo el evento objeto de investigación con sus causas y sus consecuencias. Asimismo, que la investigación tiene carácter exclusivamente técnico, sin que se haya dirigido a la determinación ni establecimiento de culpa o responsabilidad alguna. Que la conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que la prevención de futuros accidentes. Consecuentemente —continúan—, el uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto a la prevención puede derivar en conclusiones e interpretaciones erróneas.

Pues bien, la sentencia del Juzgado de lo Penal de Lleida, la sentencia de la Audiencia y la sentencia en la acción de responsabilidad civil posteriormente ante la Audiencia Nacional absolvieron de cualquier responsabilidad civil y penal a las personas inicialmente imputadas y, entre ellas, a la propia Administración, obviando todos los hechos acreditados y reconocidos en los informes aportados y el resto de las pruebas practicadas, con fundamento exclusivo en estas cinco líneas contenidas en el informe técnico de la comisión. Como quiera que esta circunstancia se viene repitiendo en todos los procedimientos en los que los accidentes aéreos resultan judicializados, nos preguntamos algunos por qué las víctimas de accidentes aéreos no pueden obtener verdad, justicia y reparación como parte del contenido esencial del derecho a la tutela judicial efectiva reconocido en nuestra Constitución. La respuesta está en los informes de la propia Comisión de investigación de accidentes, que, a pesar de sus propias advertencias, derivan en conclusiones e interpretaciones erróneas de las autoridades judiciales en perjuicio de los familiares y víctimas de los accidentes aéreos, como le sucedió a mi representado —si me lo permiten— y como les pudo suceder, sin duda, a los del vuelo JK 5022. La actividad aérea es un sector complejo, sensible y con importantes intereses en juegos, por lo que resulta imprescindible para su correcto desarrollo contar con una autoridad aeronáutica solvente, responsable y transparente, en la que no se aliente o proteja la opacidad ante los errores o comportamientos irresponsables, o directamente delictivos, y que cuando deviene un accidente —que siempre podrá producirse, lamentablemente— la investigación técnica de sus causas se analice sin menoscabo alguno de la función jurisdiccional y recaiga en instituciones radicalmente independientes y profesionalizadas, que no sean susceptibles de ser manipuladas o instrumentalizadas a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 16

favor de cualesquiera grupos de interés y en detrimento de las posibles víctimas del suceso y de la seguridad en general.

Acabo como empecé, señorías, dos accidentes aéreos distintos pero con muchas similitudes en los comportamientos de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, de la Dirección General de Aviación Civil, de las compañías operadoras y de la propia Administración de Justicia que, confiando en que el Estado cumpla con sus obligaciones y competencias, dejan a profesionales y ciudadanos en la más absoluta indefensión cuando se enfrentan no solo a la pérdida de los suyos sino también al laberinto posterior que termina sin justicia, ni verdad, ni reparación.

Señorías, quedo a su disposición para contestar a sus preguntar.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Como tiene su prólogo escrito, si nos lo permite podemos sacar copias para que los diputados puedan seguir lo que ha dicho porque mucha parte de su intervención me temo que se ha perdido. **(El señor Sánchez Ceballos: Sí, lo mandamos hoy por correo electrónico)**. De momento, mandamos esta introducción en cuanto esté disponible porque creo que ha dicho cosas muy interesantes.

Vamos pues con el turno de los grupos. Señor Quevedo Iturbe, por el Grupo Mixto, tiene usted tres minutos.

El señor **QUEVEDO ITURBE**: Gracias, señora presidenta. Muy buenas tardes.

Señor Sánchez Ceballos, tengo que agradecerle, como a todos, su presencia en esta Comisión pero en su caso con un carácter singular porque en el año 2002 sufrió usted el mismo drama que los familiares de las víctimas del siniestro que ocupa a esta Comisión. Tengo que decir que no he sido capaz de captar la totalidad de su intervención pero lo que me imagino me ha puesto los pelos de punta. Eso también se lo tengo que decir.

La razón de haber solicitado mi grupo, entre otros, su presencia entre nosotros es porque existen algunos elementos que tal vez puedan ser de utilidad para el trabajo de esta Comisión. La Ciaiac emitió un informe final en el año 2006. Una primera pregunta que me interesaría hacerle es si, en su opinión, entre el año 2002 y el año 2006 hubo cambios en el sentido de mejorar la competencia de la Ciaiac. ¿Es cierto —aunque me parece haberlo entendido así— que existió una modificación del informe pericial de la señora Cuerno Rejado, que fue modificado cuando pasó a formar parte como vocal de la Ciaiac? ¿Tiene conocimiento sobre la corrección de procedimientos en el establecimiento del periodo de validez del certificado de aeronavegabilidad por parte de la Dirección General de Aviación Civil, como consecuencia de las enseñanzas que debieron obtenerse de ese siniestro? ¿Aprecia usted diferencias entre las actuaciones de la Ciaiac en el siniestro del año 2002 en relación con el siniestro que nos ocupa, del año 2008? Y, por último, ¿en su opinión, qué aspectos estima que debería considerar esta Comisión en su dictamen final para tratar a efectos de mejorar la seguridad aérea en España?

Muchas gracias por su presencia.

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

Vamos a hablar más despacio porque me está diciendo el compareciente que tampoco oye bien. Yo no sé si es el sonido y supongo que también las mascarillas nos impiden hacer bien la dicción y la escucha.

Vamos al Grupo Parlamentario Ciudadanos. Señora Muñoz Vidal dispone de su tiempo.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidenta.

Espero que me pueda escuchar bien.

Gracias, señor Sánchez Ceballos, por acompañarnos hoy aquí y ser parte de esta Comisión como compareciente y también como protagonista de un accidente de similares consecuencias que el que nos ocupa.

Lo que he podido recibir de la comparecencia me ha resultado importante para entender el funcionamiento de la Dirección General de Aviación Civil y también de la comisión de investigación de accidentes.

Quiero hacerle tres preguntas muy concretas. ¿Cuáles cree usted que son las enseñanzas que se deberían haber aprendido del accidente de Torallola y que podían haber evitado el accidente de Spanair o al menos habernos servido para responder mejor tras el accidente, tanto en términos de atención a las víctimas como en el protocolo de emergencias? ¿Cuáles son las deficiencias que usted identificó en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 17

investigación del accidente de Torallola y que se han repetido posteriormente en la investigación del accidente que aquí tratamos?

Hemos hablado también de las deficiencias en el mantenimiento de la aeronave, que usted ha detallado en su comparecencia muy bien, que se podrían seguir produciendo y con las cuales podrían estar volando otras aeronaves hoy en día. ¿Cuáles cree que deben ser las mejoras adicionales regulatorias en materia de mantenimiento y garantías de seguridad aérea para que el accidente que usted ha detallado y el del vuelo JK 5022 de Spanair no se volvieran a producir? Y dado el hecho de que las conclusiones de esta Comisión de investigación fueran la principal fuente del Poder Judicial para considerar no responsables a los fabricantes, a las empresas aéreas, a las administraciones o a cualquier otra entidad, ¿cuáles serían sus propuestas para asegurar un proceso imparcial, transparente y garante de los derechos de las víctimas?

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Republicano, señora Granollers, adelante.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidenta. Gracias, señor Sánchez Ceballos por sus explicaciones.

Imaginamos que usted, como abogado y familiar del piloto fallecido en el accidente de Torallola, en Lleida, empatiza perfectamente con el tema que nos trae a esta Comisión y que además es un máximo interesado en que todos los errores que se cometieron salgan a la luz y queden totalmente subsanados. Le vamos a hacer unas preguntas sobre su experiencia con la Ciaiac para que nos pueda responder. ¿Qué opinión tiene y cuál fue su experiencia con la Ciaiac? ¿Conoció a su secretario, Francisco Soto? Y, si es así, ¿cómo le consideraría? ¿Cómo conoció a Cristina Cuerno Rejado y quién le recomendó su contratación para hacer el peritaje sobre las causas del accidente ocurrido en Torallola en 2002? ¿Podría decirnos si lo defendió adecuadamente en sede judicial? ¿Sabe a qué obedeció este cambio de criterio? Hizo primero un peritaje donde afirmaba unas conclusiones y sin embargo después no hizo lo mismo en sede judicial. ¿Le había avisado previamente de que no defendería su propio informe pericial o de que lo iba a hacer con evasivas? ¿Qué conclusiones sacó respecto de los procedimientos de inspección y supervisión del Ministerio de Fomento y Aviación Civil sobre la nave siniestrada en 2002? Para acabar, ¿por qué solicitó que el Ministerio de Fomento fuera responsable civil subsidiario y cuáles fueron las argumentaciones del juez para considerarlo?

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, señor Mayoral puede hacer uso de su tiempo.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señora presidenta.

Gracias, señor Sánchez Ceballos, por su compromiso y por su trabajo profesional. Voy a ceñirme a las preguntas intentando que sea lo más ilustrativo y sobre todo que nos pueda resultar útil en la analogía entre los dos casos que nos ocupan.

¿Ha conocido otros accidentes donde se haya cuestionado tan evidentemente como en su caso los procedimientos de Aviación Civil con respecto a los certificados de aeronavegabilidad? Porque creo que todos estamos impactados con lo que nos ha estado contando durante la primera exposición. El Juzgado Penal número 1 de Lleida absolvió a los tres acusados del accidente de helicóptero en el año 2002, un accidente que causó la muerte de 8 personas. Durante el juicio alegaron que ninguna de las irregularidades o discrepancias que se adujeron por las acusaciones tuvo la declaración expresa de los miembros de la Ciaiac en una relación directa o indirecta en el trágico accidente. ¿Cómo valora esta información/ayuda de la Ciaiac al dueño de la compañía propietaria del aparato y de sus dos técnicos de mantenimiento, que quedaron absueltos?

La tercera. En la sentencia el magistrado considera que los informes periciales más objetivos e imparciales, y por tanto los que asume para la resolución del procedimiento, son los elaborados por el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial y por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, ambos organismos del Estado. Como ciudadano, abogado y afectado, ¿cree que esa decisión es equitativa para las partes, víctimas y responsables?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 18

Cuarta, ¿cómo valoró la primacía del informe oficial de la Ciaiac en la investigación judicial por encima de las propias investigaciones del juzgado y de las partes, entre otras la del peritaje presentado por usted y avalado por la que luego fue nombrada vocal de la Ciaiac?

Muchas gracias.

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

Señorías, si están separados y lo consideran oportuno puede quitarse la mascarilla a la hora de intervenir, porque están teniendo problemas tanto las compañeras que transcriben como el compareciente sobre las preguntas. No sé si al final es que el sonido quizá está muy grave o muy bajo, pero si lo desean y quieren pueden quitarse las mascarillas para hacer las preguntas. Seguro que el compareciente lo agradecerá.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Esteban.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias, señora presidente.

Muchas gracias, señor Sánchez, por su comparecencia. Primero quiero darle mi pésame por su familiar fallecido y enviar un recuerdo a las víctimas del accidente de Spanair y a todas las víctimas de accidentes de aviación.

Francisco Soto, secretario general de la Ciaiac, ha dicho que se presentó en el juzgado para ofrecer sus servicios y que para ocultar la carencia de medios de la Ciaiac pidió que los restos del aparato siniestrado se llevaran por la compañía Air Europa Service, propietaria del mismo, a sus dependencias. ¿Podría, por favor, describirnos como sucedió este hecho y su opinión al respecto?

Siguiente pregunta. De sus palabras se deduce que el cruce de información entre la Ciaiac y el juzgado se produjo sin ningún tipo de ocultación. ¿Hubo conflictos entre el juzgado y la Ciaiac después de ese primer ofrecimiento de su secretario general? ¿Podría explicar que los informes de la Ciaiac derivan en conclusiones e interpretaciones erróneas?

Siguiente pregunta. Al hilo de lo que ha contado de la vocal de Ciaiac y actual directora de la Escuela de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio, Cristina Cuerno Rejado, a quien encargaron el peritaje del accidente, ¿podría ampliar un poco más esta información: coste y defensa del peritaje, objetivos, etcétera?

Siguiente pregunta. Las recomendaciones que hizo la Ciaiac en el informe final del accidente de Torallola, en Lérida, publicado en 2006, iban todas prácticamente dirigidas a la Dirección General de Aviación Civil. Sin embargo, el que era director general de Aviación Civil el 20 de agosto de 2008, Manuel Bautista, no consideró importante seguirlas, como ya se ha dicho. ¿Cree usted que, de haberlas implementado en lo que atañe a la prórroga del certificado de aeronavegabilidad, se hubiera evitado la tragedia del vuelo JK-5022?

Por último, después de lo que ha relatado en esta Comisión, ¿qué opinión le merece como jurista el acuerdo marco firmado por la Ciaiac con diversas instituciones del Estado?

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Echániz, su turno.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Quiero comenzar, como siempre, con un recuerdo a las víctimas, a los fallecidos y a sus familiares, en este caso también a los fallecidos en el accidente de helicóptero en Torallola, y agradecer al compareciente su presencia en la mañana de hoy en esta fase final de la Comisión de Investigación del accidente de Spanair.

De su intervención se pone en evidencia que los errores, las carencias, la alineación de problemas en aquel año 2008 probablemente no eran sencillamente una cuestión solo de casualidad, sino algo más profundo en virtud de esas coincidencias. Por tanto, la primera pregunta tendría que ser qué conclusiones comunes podría usted extraer de toda la situación de forma propositiva, porque lo que afrontamos a partir de este momento y hasta dentro de muy pocas semanas es una serie de conclusiones, de recomendaciones, después de todo el análisis de estos casi cuatro años de trabajo, al efecto de mejorar la seguridad aérea de nuestro país y la cultura preventiva, mejorar la seguridad aérea no solo desde el punto de vista del antes, es decir, desde el punto de vista preventivo, sino también del durante, aquellas horas o días inmediatamente consecutivos al hecho del accidente, así como del día después.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 19

Las comisiones de investigación al final tienen esto. Por eso yo estoy absolutamente seguro de que en este Parlamento y en este país habrá una comisión de investigación de todo lo que ha sido la gestión del coronavirus, si se tomaron las alertas en serio, si nos preparamos para ello, si las manifestaciones que se produjeron en las primeras semanas de la expansión de la enfermedad fueron oportunas o no... Es decir, prevenir, trabajar en si nos preparamos adecuadamente en términos de material... Para eso sirven las comisiones de investigación, para hacer un análisis de lo que ha ocurrido con el fin de intentar sacar conclusiones positivas y saber qué es lo que no se hizo bien. Yo estoy seguro de que eso se hará con el coronavirus y estoy seguro de que eso se está haciendo en este momento en esta Comisión. Por eso estamos aquí, casi trece años después del accidente, con el objeto de buscar esas fórmulas que permitan mejorar la seguridad aérea de nuestro país y la cultura preventiva en esta materia. Por tanto, sencillamente me gustaría conocer esas conclusiones comunes que usted extrae en los dos casos, después de casi veinte años en el caso del accidente del helicóptero, donde seguro que usted ha tenido muchos momentos de reflexión sobre qué cosas pueden ser útiles para este Parlamento en este momento tan especial de cierre y redacción de las conclusiones, si los organismos de investigación en este país tienen que estar configurados de forma individual o fusionada, si tienen el material y recursos disponibles necesarios, etcétera, y tantas cuestiones sobre las que, repito, seguro que usted ha tenido mucho tiempo para reflexionar y que hoy puede volcar aquí para ilustrarnos en esta fase final de nuestro trabajo.

Muchas gracias.

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

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, la señora Raya Rodríguez.

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Gracias, presidenta.

En primer lugar, quiero darle la bienvenida, señor Sánchez Ceballos, y agradecerle su comparecencia y su testimonio. Es cierto que esta Comisión se ha dilatado en el tiempo y que hemos tenido la oportunidad, los que teníamos presencia en anteriores legislaturas, de escuchar muchísimos testimonios, muchos de ellos con algunas lagunas. Es verdad que siempre hemos dejado claro que el objetivo de esta Comisión no es juzgar ni culpabilizar, sino recabar toda la información posible para corregir aquellas deficiencias que viene demandando el sector y también con mucha intensidad la asociación de víctimas.

Usted, aparte de abogado y familiar del piloto fallecido en el accidente de Torallola, también durante el proceso judicial presentó el informe de la señora Cristina Cuerno Rejado, que efectivamente fue perito, como ella misma reconoció en esta sede parlamentaria, de ese accidente. Entre otras afirmaciones, ella decía que cuando ella llegó a la Ciaiac el trabajo de campo ya estaba realizado, pero es verdad que resaltó que la formación de los investigadores y demás era adecuada. Parecía que tenía una opinión bastante positiva del trabajo que se hizo. Yo le quiero preguntar, para no insistir en los planteamientos que ya han hecho otros grupos parlamentarios, qué opinión tiene sobre el trabajo que ya está haciendo el actual Gobierno, a petición —porque es una demanda que ha repetido en reiteradas ocasiones— de la propia asociación de víctimas, sobre que haya una única autoridad que investigue todos los accidentes.

Muchas gracias.

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

Cuando usted quiera, señor Sánchez. Tiene tiempo sobrado. Si habla más despacito le entenderemos mejor. Sin prisa.

El señor **SÁNCHEZ CEBALLOS** (abogado y familiar del piloto fallecido en el accidente de Torallola en el 2002): Son muchas preguntas y, evidentemente, todas ellas darían para muchas intervenciones. Intentaré agrupar algunas de ellas porque, aunque con diferentes matices, plantean las mismas cuestiones. Responderé por orden y si me queda alguna cosa entiendo que podremos, si la presidenta quiere, aclararlas más.

El Grupo Mixto me preguntaba directamente —y se ha reiterado— por la participación, la presencia y las incidencias que tienen que ver con un miembro de la comisión de investigación de accidentes, concretamente con Cristina Cuerno Rejado. Yo al respecto tengo que decir lo siguiente. Nosotros, como creo que dije en la intervención inicial, cuando vimos que la situación era compleja y en todo caso extraña respecto a este accidente y los trabajos de la comisión de investigación inicialmente personada en las diligencias que se instruyeron en el juzgado de Tremp, en Lleida, pues era el lugar del siniestro, nos llegó

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 20

alguna información de que había expertos en la Universidad Politécnica de Madrid que podían ayudarnos en la pericia para conocer las causas del siniestro. Esto, insisto, desde una inicial confianza —porque nada nos hacía pensar que no pudiera ser así— en la denominada comisión de investigación de accidentes. Digo denominada porque para nosotros era un ente extraño en aquel momento pero, insisto, juez y partes personadas entendíamos que los trabajos de la comisión de investigación podían ser determinantes. No obstante, cuando vimos que aquello empezaba a tener sus complicaciones por las tensiones entre el propio juez instructor y la comisión, con estas actuaciones que señaló un poco extrañas, desde que se autorice a la propia compañía, posible responsable del siniestro —posible en aquel momento—, a retirar los restos de la aeronave y llevarlos a sus propias instalaciones sin ningún tipo de cautelas y sin ningún tipo de garantía, nos pareció una petición por parte de esta comisión un tanto extraña. Como digo, a partir de ese momento pusimos en marcha la búsqueda de otras alternativas periciales y solicitamos una pericial a la Universidad Politécnica y a una de las dos autoras del informe, que fue, como luego calificó el juez de Lleida, una pericial documental.

El resultado de esta pericia a lo largo de aproximadamente dos años nos llevó a las conclusiones que de alguna manera he extractado en mi informe previo. Cierto es que, cuando llegó el momento de informar en sede judicial en la vista oral por parte de los autores del informe, la percepción que tuvimos es que la defensa del propio informe, que había elaborado junto con otro catedrático también de la Universidad Politécnica, había sido digamos que tibia, no vamos a calificarla de otra manera. No era lo suficientemente clara y mucho menos se correspondía con lo que habían sido sus manifestaciones en los meses y en los años de investigación. Simplemente he destacado algo sorprendente. Nosotros estamos convencidos de la profesionalidad de esta persona, absolutamente; estamos convencidos de su convencimiento de que en el caso concreto del accidente nuestro, incluso más allá de lo que nosotros pudiéramos pensar, la calificación de chatarra de esta aeronave y su caos documental, por llamarlo de alguna manera también, la persona que nos lo define, la persona que nos lo descubre, la persona que nos lo expone es Cristiana Cuerno. Eso no se compadecía con su ratificación judicial. Simplemente lo dejo dicho porque todos nos podemos ver en un momento determinado sobrepasados por el escenario, yo aquí mismo compareciendo ante ustedes o un perito en sede judicial, pero la única sorpresa que tuvimos después fue que esta persona se incorporó a la comisión de investigación de accidentes. Creo que es un dato que es inevitable que nosotros lo pongamos sobre la mesa; como se ha manifestado en varias ocasiones, lo dejo claro desde este momento. No dudamos de la profesionalidad, pero lamentamos su tibieza en la defensa en sede judicial.

Se ha hablado también por parte del Grupo Mixto de mejoras en el funcionamiento de la comisión. Lo voy a agrupar luego si les parece porque ha habido más preguntas en la misma dirección, pero tendría que ver con una parte propositiva sobre la que supongo que alguna idea tenemos, como muchas que se han planteado en esta Comisión y espero que sus señorías tengan el tino de llevarlas a buen puerto.

Se habla también del certificado de navegabilidad que tenía la aeronave. Nosotros hemos relatado unos hechos muy concretos pero, por decirlo gráficamente, lo que se comprobó en esta investigación pericial y judicial fue que la autoridad aeronáutica española había otorgado una documentación a una compañía operadora de nuestro país sobre una aeronave que en ningún momento —en ningún momento, repito— podía haber tenido autorización ni certificado de navegabilidad, carecía de un elemento básico que era no tener el certificado de tipo. La documentación, cuando los inspectores de la dirección general dicen que no se la puede otorgar, la retiene la dirección general y dos años más tarde, en una actuación sorprendente y difícilmente encajable si no hay una connivencia con alguna persona de la dirección general, esta compañía operadora solicita un vuelo de posición de esa aeronave que formalmente estaba en Madrid, para irse a la Delegación de Seguridad en Vuelo de Sabadell y tramitar la puesta en servicio de la aeronave. Cuando llega a Sabadell, el dueño de la compañía denuncia la pérdida de una documentación que nunca había tenido y los inspectores de la Dirección General de Aviación Civil en Sabadell, sin consultar con Madrid —que sería lo elemental, donde se supone que están los archivos de cualquier aeronave—, otorga un duplicado de una documentación que nunca había existido. No se me ocurre una negligencia más grave que la que estoy relatando. Y si me permiten, este tipo de negligencias pueden ustedes trasladarlas de una aeronave —es un helicóptero, pero es igual es una aeronave— que tiene exactamente la misma normativa, sujeta a las mismas disposiciones y a la misma competencia de la Autoridad Aeronáutica que tenía el MD-82 de Spanair. Para que lo tengamos todos claro. Esa es una circunstancia de tal entidad que nosotros todavía a día de hoy no entendemos cómo no ha habido ninguna

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 21

respuesta por parte de la dirección general, ninguna asunción de responsabilidades siquiera desde el punto de vista disciplinario.

Preguntaban desde el Grupo Ciudadanos las deficiencias también repetidas, mantenimiento, etcétera. Hablaba de la documentación, pero lo mismo respecto a los sistemas de mantenimiento. He escuchado en alguna intervención previa en esta Comisión por parte de algún responsable actual de la dirección general o, lo mismo estoy confundido, de alguno que se jubiló recientemente, que en realidad no es tan importante, porque ahora a partir de los llamados CAMO, centros que garantizan la aeronavegabilidad continuada, no son tan importantes las inspecciones de la dirección general porque hay una especie de depósito de confianza en la compañía operadora, en este caso concreto en los centros de mantenimiento. Esto es así y no es así. Es decir, antiguamente estaba el JAR que autorizaba los centros de mantenimiento 145, como podía tener Spanair o como podía tener Air Europa Service, que tenían un chequeo constante por parte de la Autoridad Aeronáutica, sobre todo a la hora de hacer las renovaciones de los certificados de aeronavegabilidad.

En el caso concreto actual, las diferencias son que se hace ese depósito, como digo, y sujeta a la inspección constante a los centros de mantenimiento por parte de la Autoridad Aeronáutica, lo cual no quiere decir que la Autoridad Aeronáutica se desentiende, o se deba desentender, de los centros de mantenimiento. En nuestro caso —estamos hablando de 2002—, este centro de mantenimiento era un chamizo, por explicarlo gráficamente. Es decir, una nave en donde no había útiles necesarios ni un sistema para controlar las directivas que se aplicaban al mantenimiento de las aeronaves; en donde había un mecánico —mecánico literal, no un técnico de mantenimiento de aeronaves, un TMA certificador cualificado; no, un mecánico— y de vez en cuando iba un TMA a hacer las inspecciones y los sellos que se necesitaban para que aquello pudiera funcionar. Esto funcionaba en 2002, yo no sé lo que funcionó después porque lo que sí sé es que, como consecuencia de resoluciones judiciales como la que hubo en Torallola, no me consta que hubiera grandes cambios aparte de aquellos que vinieran de fuera, es decir, los mismos responsables de la Dirección General de Aviación Civil continuaron en la Dirección General de Aviación Civil sin que se planteara ningún tipo de necesidad de modificación, de estructuras, de organigrama, de cultura.

Respecto a las relaciones comisiones de investigación de Aviación Civil-Poder Judicial que también han sido suscitadas en varias de sus preguntas, les he relatado nuestra sorpresa por la desconfianza que casi de una forma temprana, por así decirlo, en el proceso de la investigación judicial surgió entre el juez instructor y la comisión. La desconfianza no solamente vino por este despropósito de permitir que la propia compañía se llevara los restos de la aeronave sino porque no había ninguna percepción de colaboración desde la comisión hacia el juez instructor. Antes al contrario, lo que había era un recelo constante, una reiteración de que las obligaciones y los cometidos de la comisión de investigación no tenían nada que ver con la investigación judicial y, en consecuencia —por así decirlo—, que el juez estuviera tranquilo que ellos estaban a lo suyo. Esto no lo digo como una reflexión personal —que tendría conocimiento suficiente para hacerla—, lo dejo a disposición de la Comisión por si acaso en algún momento tienen interés en ver los diferentes documentos y oficios cruzados entre la Comisión de Investigación de Accidentes, de la cual el señor Soto era el responsable también —lo mismo que en el accidente de Spanair—, y el juez instructor. Reiteración que de alguna manera se hace explícita en un momento determinado cuando el juez, ya harto —por decirlo de alguna manera—, requiere a través del señor secretario de la comisión una serie de actuaciones que hasta aquel momento consideraba que estaban gravemente desatendidas, haciéndole incluso advertencias de incurrir en alguna responsabilidad de otro tipo. La contestación del señor Soto quedó resumida en cinco folios que tengo aquí. Voy a leer, si me lo permite la presidenta, alguna solamente que puede ser ilustrativa respecto a la posición de la comisión. Insisto, nada cambia entre el accidente que les estoy relatando y el accidente de Spanair. Dice, por ejemplo, que todas las actividades mencionadas —está explicándose respeto al juez instructor— y las que puedan realizarse en el futuro hay que entenderlas en el ejercicio de la competencia de la Comisión para la Investigación Técnica de los Accidentes de Aviación Civil. En este contexto, permítanos realizar las siguientes consideraciones con el objeto de que aporten a su señoría más elementos de juicio en torno a la problemática que rodea el tratamiento de la información manejada en estos casos. La ejecución de estas investigaciones, teniendo en cuenta los principios y el objeto del Real Decreto 389/1998, y en función de las enseñanzas que se pretende extraer de los accidentes con el propósito de aumentar la seguridad, dicen que toda esta norma se encarga de proclamar expresamente que la finalidad de las investigaciones en la predicción de futuros accidentes no es determinar o establecer culpa o responsabilidad alguna; todo procedimiento judicial o

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 22

administrativo para determinar la culpa o responsabilidad debería ser independiente de la investigación que se realice en virtud de la disposición de este anexo. Dice: la investigación técnica y la judicial en la mayoría de los casos, los procedimientos que han de seguirse para llevar a cabo ambas, deben mantenerse separados porque los fines son esencialmente distintos. En nuestra opinión, este planteamiento supone la existencia de cierta incompatibilidad entre las teorías reglamentariamente encomendadas a los miembros de esta comisión y las labores típicamente periciales asociadas a los procesos judiciales. Los métodos adoptados en la realización de las investigaciones técnicas no están sometidos a procedimientos de prueba, se apoyan principalmente en la colaboración y en la contribución positiva de las partes implicadas. Debe entender su señoría que, pensando desde la comisión de investigación y con el único propósito de realizar la labor que la legislación nos asigna con la mayor eficacia en la defensa de los intereses generales de la sociedad, debemos manifestar nuestro convencimiento de que debe desligarse totalmente la investigación técnica de la judicial.

Esto es una reiteración, que la hace, evidentemente, ¿pero hasta dónde llega la comisión en esta defensa de la independencia respecto a la Administración de Justicia? Desde mi punto de vista, llega —y esto lo enlazo con otra pregunta que me han hecho— hasta sugerir o provocar o animar la producción de normas, en este caso concreto el llamado protocolo —que creo que en algún momento me han comentado sobre él—, que surge a partir de un reglamento de la Unión Europea en la interpretación que se hace desde la autoridad española en el sentido de cómo vamos a cohesionar correctamente los trabajos de las investigaciones técnicas y las judiciales. Y en este país hemos llegado creo que a una lamentable conclusión —y es una opinión muy personal— y es entender que ese camino nos conduce a una mejora de la seguridad aérea y sin menoscabo de la seguridad jurídica y de la tutela judicial efectiva. Creo que esto no es así, sinceramente, el protocolo que he tenido ocasión de ver y a la luz de la experiencia que tenemos sobre las investigaciones de los accidentes aéreos —creo que lo tengo por aquí— suscrito entre el Consejo General del Poder Judicial español, la Fiscalía General del Estado y el Gobierno de España, con la representación de los ministerios de Transportes y creo que el de Justicia, de alguna manera parece que lo que pretende es dar respuesta a esta necesidad que se invoca desde las autoridades y desde el sector aeronáutico de que la investigación técnica de los siniestros y la investigación judicial se separen.

Muchos argumentos se pueden plantear, uno que he escuchado en esta Comisión es que realmente la pluralidad de juzgados de Instrucción que existen en nuestro país y la circunstancia de que el juez competente sea el del lugar del siniestro hace que nunca se pueda conseguir una suficiente capacidad y experiencia por parte de los jueces a la hora de hacer frente a un siniestro como del que estamos hablando. Esto en cualquier caso es discutible, la competencia del juez del lugar del accidente es una competencia atribuida por nuestras leyes, nuestra tradición y que funciona, generalmente funciona. Nosotros nos hemos sentido amparados en la investigación judicial por un juez, seguramente en su primer o segundo destino en una pequeña localidad leridana, y nos hemos sentido totalmente desasistidos con los trabajos de la Comisión de Investigación de Accidentes. Pero ya no es que estemos desasistidos, sino que aunque nos manifiestan que su objetivo es distinto, lo respetamos; pero si el objetivo es distinto, señores, apártense de la investigación judicial y no entorpezcan la investigación judicial. Desde mi punto de vista, creo que ustedes son los responsables de tomar cualquier decisión o cualquier propuesta, pero creo que no debe ser muy conocido este protocolo al que me estoy refiriendo, porque desde mi modesto punto de vista, en esta ocasión como jurista, no se sostiene que en pro de un interés jurídico relevante, como puede ser la seguridad aérea, se ponga en cuestión la tutela judicial efectiva del artículo 24 de la Constitución. Y eso es lo que hace este protocolo. En todo caso, insisto, señorías, ustedes tendrán capacidad de analizarlo y verlo en el futuro. En todo caso, creo que ese no es el camino.

Aunque estoy siendo un poco caótico en la respuesta a cada una de las preguntas que me han hecho porque no estoy siguiendo un orden, intentaré retomarlo de otra forma. Me preguntaba el portavoz de Unidas Podemos por otros accidentes cuestionados. De la forma en que se ha cuestionado el accidente de tren al que me he referido no se había cuestionado ninguno en la historia de la aviación civil española. Nos consta —no tenemos ninguna confirmación— que el caos que se produjo en el seno de la Dirección General de Aviación Civil a la hora de afrontar cómo resolvían el problema que se generaba por toda la información que había aparecido como consecuencia de este accidente el único resultado que tuvo fue el cese del director general, que compareció en esta misma Comisión, don Enrique Sanmartín. Ese cese no se vinculó a esta circunstancia, pero existe la vergüenza de que tenga que ser un inspector de la autoridad aeronáutica francesa, cuando casualmente está esta aeronave operando en Francia, el que se acerque a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 23

solicitar la documentación y el que comprueba que esa documentación no tiene nada que ver con ese helicóptero que tiene delante, que tiene elementos tan diferentes como que el rotor de cola está en una posición distinta. No tiene nada que ver, parece que es un helicóptero y tiene una forma similar, pero no se corresponde. ¡Que tenga que consultar la autoridad aeronáutica francesa a la española para preguntar si saben que esa aeronave que estaba allí no tenía documentación correcta y que no se correspondía con esta! En fin... Los procesos subsiguientes en la Dirección General de Aviación Civil española se pueden imaginar que serían de sorpresa, incredulidad o ya se sabía que esto iba a pasar, que esto también nos consta que ocurrió. ¿Eso modificó en algo la estructura, el organigrama y los responsables de aviación? No. Creo que el mismo responsable del control de tráfico aéreo que estaba en ese momento se mantuvo después, es decir era el mismo que estaba en el accidente de Spanair; es decir, el que estaba en Torallola es el mismo que estaba en el accidente de Spanair. Las personas que estaban ahí —con excepción del director general, que había cesado, como digo, un año antes del accidente de Torallola— eran las mismas.

El informe de la Comisión de Investigación de Accidentes fue definitivo para el accidente de Torallola. Si las investigaciones técnica y judicial están separadas, de ninguna manera puede ocurrir que la sentencia de los tribunales de Justicia españoles se centren y se apoyen en exclusiva en los informes de la Comisión de Investigación de Accidentes. Porque, como ellos mismos reconocen —digo los señores de la comisión—, esas conclusiones y las causas del siniestro que ellos apuntan puede llevar a conclusiones erróneas. Evidentemente, el problema no es ya que lleve a conclusiones erróneas, sino que los fines distintos de la investigación judicial llevan a que desde la técnica —voy a decirlo claramente— se oculten —no digo que intencionadamente, pero sí por su propia forma de proceder— las verdaderas causas de un siniestro, que a lo mejor no son relevantes para la seguridad aérea, pero, desde luego, que son muy relevantes para que se haga justicia; es decir, para que se haga efectivo el principio del artículo 24 de la Constitución que antes mencionada.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene que ir concluyendo. Creo que ha contestado *grosso modo* a muchas de las preguntas, pero si cree que hay alguna más concreta, puede contestar.

El señor **SÁNCHEZ CEBALLOS** (abogado y familiar del piloto fallecido en el accidente de Torallola en el 2002): Estaba intentando contestar a alguna que no haya mencionado.

Han planteado diferentes grupos y también el portavoz del Grupo Popular especialmente que en qué se podía mejorar y qué tipo de comisión. Creo que no hay ninguna solución que sea definitivamente la buena. Es decir, una comisión multimodal de investigación de accidentes puede funcionar, lo que no puede funcionar es una comisión que no tenga ni medios ni competencias y que esté absolutamente albur de los intereses de un sector muy complicado. Es decir, los intereses de fabricantes, los intereses de administraciones aeronáuticas, los intereses de compañías operadoras y los intereses de compañías de seguros son de tal entidad —y a ustedes evidentemente no se les escapa— que se ha de garantizar una comisión de investigación de accidentes absolutamente profesionalizada y radicalmente independiente. Digo radicalmente independiente porque independiente no es tener independencia funcional, como se dijo aquí en esta Comisión, aunque se tenga una dependencia orgánica; no, independiente es que usted tiene todas las independencias, la orgánica, la funcional, un régimen de incompatibilidades absoluto. Eso es independencia, y una profesionalidad a prueba de cualquier tipo de tacha. Que luego esa comisión sea multimodal o no es otro asunto. Se alega que si es multimodal a lo mejor decae la profesionalidad porque no es lo mismo un accidente aéreo que un accidente ferroviario o un accidente marítimo. Al final será un problema de medios, será un problema de actuar por secciones o con responsables de la investigación.

Yo escuché al señor Soto decir que había sido nombrado investigador principal en el accidente de Spanair y cómo había concluido su carrera profesional sabiendo que había empezado con dificultades y que este era su gran proyecto, y está muy bien, pero el resultado es qué había detrás. Detrás había una estructura inexistente, una estructura que se montaba *ad hoc* en función del accidente y un pleno de una comisión que también se montaba en función de las propuestas, y no dudo de la profesionalidad de los integrantes, pero tenían unas funciones cuando menos dudosas. Es decir, aquí se ha dicho que si los informes de la comisión y los informes del pleno, a partir de las propuestas de los investigadores, eran dulcorados. Yo no tengo ninguna duda. Es decir, hay cocina en la comisión de investigación; hay una propuesta basada en informaciones periciales hechas por organismos también a veces dependientes del Estado como puede ser el INTA y otros, pero, evidentemente, al final lo que se produce es una reunión en pleno y una valoración del conjunto, ¿en función de qué? Yo no voy a decir que los intereses sean

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 24

intereses criticables desde el punto de vista de lo que es la operación aérea, no, los intereses de las compañías operadoras son muy loables, y los del fabricante, que son un duopolio mundial, pero esa edulcoración no puede llegar luego a los tribunales de Justicia a dictar resoluciones que son injustas, porque al final no agotan la investigación, se quedan simplemente en la propuesta de la comisión, entendiéndolo que quién mejor que la comisión de investigación para saber cuáles son las causas. ¿Quiénes son ellos para avanzar en otras líneas de investigación posibles? Pues sí, señores, ustedes pueden, pero si además se les cercena esa posibilidad, entiendo que no.

Muchísimas gracias, señora presidenta. Creo que me he extendido, pero estoy a disposición de aclarar aquello que pueda ser de más interés.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Sánchez.

Hoy ha sido tortuoso el tema de la audición. Tenemos un minuto para los grupos. Por el Grupo Mixto, señor Quevedo.

El señor **QUEVEDO ITURBE**: Gracias, señora presidenta.

Solamente quiero agradecer de una forma muy singular el esfuerzo grande de colaboración con esta Comisión y con sus trabajos por parte del compareciente, además con la singularidad, vuelvo a insistir, de haber sido víctima de un proceso que de algún modo es similar a lo que ocurrió seis años después del que usted sufrió. Por tanto, muchísimas gracias y considero de enorme valor muchas de sus aportaciones.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Quevedo.

Por el Grupo Ciudadanos, la señora Muñoz Vidal.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidenta.

Solo quiero mostrar mi agradecimiento también al compareciente.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Por el Grupo Republicano, señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias.

Voy a hacer igual que mis compañeros, sumarme a los agradecimientos por todo el esfuerzo hecho y por lo que nos ha expuesto. Gracias.

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

Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, señor Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Lo mismo. Muchísimas gracias por su labor, por su tenacidad y, sobre todo, por la claridad en su exposición porque, sinceramente, en lo que respecta a nuestro grupo, estamos fríos en algunas de las cuestiones que se han planteado como los certificados de renovabilidad y otras cuestiones referentes al control desde la Administración pública sobre nuestro tráfico aéreo, y no dejamos de inquietarnos ante una cuestión tan importante como esta.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, señora Esteban.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Quería agradecer al señor Sánchez y destacar la importancia de la familia, porque gracias a personas como usted o a la señora Vera, gracias a su tesón, después de tantos años siguen trabajando por saber la verdad de estos accidentes. Ojalá seamos entre todos capaces de abstraer de los intereses espurios todas las causas. De una catástrofe de esta envergadura hay que sacar un conocimiento porque así se escribe la historia de la seguridad aérea.

Muchísimas gracias por no decaer y por seguir investigando.

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

Por el Grupo Popular, señor Echániz.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: También quisiera agradecer la comparecencia a la persona que nos ha dirigido durante este tiempo la palabra. Creo que ha sido profundamente ilustrativo y que ha tenido esencialmente la virtualidad de entender que un accidente a veces no solo es la singularidad del hecho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 3

9 de marzo de 2021

Pág. 25

luctuoso, sino que, además, está relacionado con otras fallas del sistema que pueden ser corregidas en el futuro. Por lo tanto, muchas gracias por su intervención.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Echániz.
Por último, la portavoz del Grupo Socialista, señora Raya.

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Gracias, presidenta.

Quiero sumarme al agradecimiento, como han hecho el resto de mis compañeros, por su comparecencia hoy y por intentar arrojar algo de luz después de tantísimos años y de un camino que viene marcado, sin duda, por el sufrimiento y el tesón de las distintas familias que lo siguen viviendo y que aspiran a que el camino concluya lo antes posible. En el caso de Spanair, doce años después, o en el caso del accidente del que nos ha hablado, desde 2002.

Quiero sacar una conclusión y es que, al final, después de escuchar tantos testimonios y tan ilustrativos, desde luego, recae sobre nosotros una inmensa responsabilidad que es dar respuesta a todos esos errores y a todos esos fallos o, por lo menos, aunque es inevitable que sucedan accidentes, intentar que el tratamiento sea mucho más eficaz y eficiente.

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Raya.
Señor Sánchez, tiene usted para concluir cuatro o cinco minutos.

El señor **SÁNCHEZ CEBALLOS** (abogado y familiar del piloto fallecido en el accidente de Torallola en el 2002): Muchas gracias por sus valoraciones en lo que tienen de reconocimiento del esfuerzo personal. El esfuerzo personal, en mi caso, es sencillo porque, evidentemente, tengo una vinculación familiar y emocional con el siniestro.

Realmente, como se pueden imaginar, cuando me pidieron comparecer en esta Comisión, ni siquiera podía tener un interés vindicativo o reivindicativo de aquello que ha salido mal, de aquello que ha sido ineficaz en todo el procedimiento o del resultado ante la Administración de Justicia. Evidentemente, somos conscientes de que aquel es un procedimiento cerrado. En todo caso, cuando se me pide a mí personalmente que comparezca a ver si puedo arrojar luz sobre este procedimiento, el único ánimo es poder aportar, en función de la experiencia habida, el conocimiento preciso y completo que llegamos a tener del funcionamiento de instituciones tan importantes como la Autoridad Aeronáutica Española y su comisión de investigación y las ineficiencias observadas. Lo único que se pretende ahora es que ustedes tengan más elementos de juicio para cualquier propuesta que se quiera hacer, porque —eso sí— entendemos que es absolutamente necesaria. Los vectores que planean sobre esta casa y sobre ustedes son potentes y poderosos, pero la parte en la que me gustaría insistir y hacer una aportación es en las víctimas cuando se produce un accidente aéreo. Y no se trata ni siquiera de que, tras el resultado final, las víctimas tengan la sensación de que la seguridad aérea está garantizada y de que las comisiones de investigación y los fabricantes hacen su trabajo. Todo eso está muy bien, pero en aras de ese tipo de intereses, por muy legítimos que sean, no puede producirse el más mínimo menoscabo respecto al derecho que tienen todas las víctimas de los accidentes aéreos a obtener la tutela judicial efectiva. Además, el camino que se ha impuesto desde órganos internacionales no va precisamente en esta dirección, sino que va más en la dirección de separar, acotar y aislar de las jurisdicciones ordinarias, de los tribunales y de los jueces ordinarios ese tipo de investigaciones. Creo que es un error y entiendo —es una opinión muy personal— que está en sus manos, en manos de instituciones como los Parlamentos nacionales y este Congreso, que eso no sea así.

Nada más, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias nuevamente por su comparecencia. Es una lástima que hayamos tenido problemas con la audición hoy. Se le agradece de todas maneras su profundidad. Ya haremos llegar a los grupos el texto que el señor Sánchez leyó en los quince minutos; me dice el letrado que la tendrán seguramente esta tarde.

Señorías, quiero recordarles que mañana volvemos a las cinco y media con las comparecencias en la misma sala. Buenas tardes a todos y reitero las gracias al compareciente.

Se levanta la sesión a la una y veinticinco minutos de la tarde.