



CORTES GENERALES  
**DIARIO DE SESIONES DEL  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

**COMISIONES DE INVESTIGACIÓN**

---

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 4

Pág. 1

---

**RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK 5022  
DE SPANAIR**

**PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> MARÍA DEL CARMEN PITA  
CÁRDENES**

**Sesión núm. 4**

**celebrada el miércoles 10 de marzo de 2021**

---

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Comparecencia. Por acuerdo de la Comisión de Investigación relativa al accidente del vuelo JK 5022 de Spanair:**

- De la señora presidenta de la AVJK5022 (Vera Palmes), para informar en relación con el objeto de la misma. (Número de expediente 219/000397) .....

**2**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 2

### Se abre la sesión a las cinco y treinta minutos de la tarde.

La señora **PRESIDENTA**: Buenas tardes, señorías. Iniciamos la sesión de hoy.

Les recuerdo que tenían que traer las preguntas que vamos a remitir al señor Rallo. No tenemos noticia de que alguien las haya presentado.

El señor **LETRADO**: A mí no me ha llegado nada.

Las pueden presentar al final de la sesión o al correo electrónico de la Comisión, como les sea más cómodo.

La señora **PRESIDENTA**: Cuánto antes las remitamos, más rápido tendremos la respuesta. Como nos dimos un plazo de un día, hoy vence.

Iniciamos la sesión, conforme a los acuerdos del pasado 24 de febrero. La compareciente va a proyectar dos vídeos que tienen relación con el vuelo JK 5022 al hilo de su propia comparecencia. Esto encaja en lo dispuesto en la resolución de la Presidencia de 1998 sobre documentos audiovisuales en Cámara, apartado a.1. Ahí encajan los vídeos que trae nuestra compareciente de hoy, a la que doy la bienvenida y agradezco su presencia.

Doña Pilar Vera Palmes comparece, como acordamos en la Comisión, con una intervención de diez minutos; a continuación, tres minutos de preguntas por grupo, quince minutos de la compareciente para contestar, repreguntas un minuto y cierra la compareciente con otros cinco minutos. Hago saber a la señora Vera que comparece conforme a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984. Se le dio traslado de la posibilidad de comparecer acompañada. Lo ha hecho con la secretaria general de la Asociación de víctimas, Henar Guerrero. Se le hace saber a la compareciente que esta presidenta va a velar para salvaguardar los derechos que le reconoce como compareciente el artículo 1.2 de la citada ley, o sea, el derecho a la intimidad, al honor, al secreto profesional, a la cláusula de conciencia y demás derechos constitucionales. También le recuerdo que, conforme al artículo 502.3 del Código Penal, está obligada a no faltar a la verdad en su comparecencia.

Cuando usted quiera, señora Vera, es su tiempo.

La señora **PRESIDENTA DE LA AVJK5022** (Vera Palmes): Buenas tardes.

Tengo el orgullo y la raza de ser canaria. Mis palabras en esta sala igual se diluyen por mi acento. Les pido permiso para quitarme la mascarilla. Hace dos días me hicieron una PCR y salió negativa. Señora presidenta, ¿me da permiso para quitarme la mascarilla?

La señora **PRESIDENTA**: No hay ningún problema. ¿Algún portavoz tiene alguna objeción? (**Denegaciones**). Adelante.

La señora **PRESIDENTA DE LA AVJK5022** (Vera Palmes): Soy Pilar Vera, presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 y de la primera y única Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos, reconocida por la OACI como organización internacional, con sede social en Madrid.

Desde la lealtad que durante más de doce años ha caracterizado todo cuanto he hecho en nombre y memoria de 154 inocentes y la esperanza de los 18 supervivientes que escaparon aquel 20 de agosto de la muerte, me dirijo a cada uno de ustedes en particular y, en general, a sus partidos políticos para enviarles el mensaje que nos sale del corazón, pero también de la cabeza, de nuestra profunda y especializada dedicación a desentrañar las causas de la tragedia del vuelo JK 5022, que marcó para siempre nuestras vidas, convirtiéndonos en cautivos de un sistema que premia al verdugo y castiga a la víctima. En aquellos aciagos días posteriores al siniestro no comprendíamos cómo se estaba justificando lo que sucedió, desde la asistencia a las víctimas, el reconocimiento y traslado de los cuerpos de nuestros seres queridos, la exposición pública, la ausencia de una autoridad única, etcétera. Era agosto, España estaba de vacaciones y nosotros compartíamos nuestro dolor en un hotel donde se celebraban todo tipo de eventos, fiestas, bodas y encuentros de empresas. Cualquier parecido con la ficción hubiera dejado a la realidad muy lejos de ella.

He reflexionado mucho sobre cómo hacer esta comparecencia. Hoy muchas familias esperan de mí que les dé lo que no puedo: justicia. Pero también pienso en las circunstancias con las que afrontan sus trabajos en esta Comisión: la mayoría de sus miembros son nuevos, la documentación aportada —que no ha sido toda la que se solicitó—, las cuarenta y cuatro comparecencias en las que no estuvieron y que suponen más de setenta horas de vídeo, la complejidad técnica, etcétera.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 3

Aunque víctimas, no hemos perdido en estos años nuestra capacidad para intentar ser objetivos. Estos dos vídeos son fragmentos brevísimos de las cuarenta y cuatro comparencias y están hechos con la idea de que visualmente se comprendan las falsedades en algunos casos, mentiras en otros, y las contradicciones que tantos años después han salido a la luz. He dividido los dos vídeos en cuatro bloques. En el primero se habla de emergencias, de autoridades de Aviación Civil españolas, entre las que se encuentra la Dirección General de Aviación Civil, la Comisión Oficial de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, AENA y la política de transportes. En el segundo vídeo, se agrupa este mismo bloque de autoridades junto a Boeing y Mapfre.

Voy a explicar primero lo que van a ver en este primer vídeo para que lo entiendan un poco. Voy a leerles las personas que salen en este primer vídeo para que tengan una ligera idea de lo que habla cada uno. Esto se lo voy a dejar también a la Mesa. En primer lugar, hablará Loreto González Cabanas, que es superviviente; Javier Marín San Andrés; Rafael Vidal Rodríguez; Miguel Ángel Oleaga, que era el director del Aeropuerto de Barajas; Francisco Martínez Alvarado, que era el bombero de AENA; Luis Rodríguez Caso, el sargento de la Guardia Civil que estaba en Barajas en 2008; Nicolás Riera, que era el médico del SUMMA, que fue el primer recurso sanitario que llegó al lugar del accidente; Francisco Javier Soto Rodríguez, que saldrá mucho, secretario de la Ciaiac e investigador jefe de Spanair; Luis Rodríguez Gil, subdirector de aeronaves de la DGAC y luego en AESA; Fernando Palao Taboada, secretario general y luego secretario de Estado de Transportes; Manuel Bautista, director general de Aviación Civil en 2008; Cristina Cuerno Rejado, perita y vocal de la Ciaiac; Manuel Hita, presidente actual de la Ciaiac y de la Sociedad Aeronáutica Española; Valentín Villarroel, vocal dimitido en 2008; Rosa Arnaldo Valdés, presidenta de la Ciaiac en el periodo 2000-2016, y Fidel Sanz Sacristán, que era ingeniero no aeronáutico, controlador y perito.

Respecto a este primer bloque, las emergencias están vistas no solo desde el testimonio de dos supervivientes, sino del de los profesionales que corroboraron sus afirmaciones sobre la tardanza en la llegada de los recursos sanitarios para atender la emergencia una vez se estrelló el avión. El contenido sobre las emergencias recogido en el informe final de la Ciaiac afirma que funcionaron razonablemente y que el aeropuerto minimizó los daños en las víctimas, aunque también que los protocolos no funcionaron adecuadamente. Frente a lo que hacen otros países de acudir al testimonio de los supervivientes para explicar lo ocurrido en una tragedia, España, en el ámbito judicial, los considera de parte, y en el oficial, ni siquiera los considera a ningún efecto. Ellos quedaron vivos por alguna razón: su posición en el avión, suerte o simplemente casualidad. La mayoría tenían su vida y reconocidas profesiones antes de subirse al vuelo JK 5022 para ir de Gran Canaria a Madrid. Sufrir lesiones no les ocasionó ninguna enfermedad mental ni lesiones que les impidieran contar lo que sucedió con claridad y razones demostrables. ¿Es que son testigos incómodos para la Ciaiac, que obvió su testimonio, y para Aviación Civil, porque no habían previsto ni fallecidos ni accidente ni testigos? Tanto fue el cántaro a la fuente que aquel 28 de agosto de 2008 se rompió, dejando un reguero de sangre de 154 fallecidos y la muerte en vida de 19 supervivientes y sus familias. Dejo a la Mesa esta relación y también los vídeos.

Loreto González Cabanas, que es la primera persona que aparece, médico de profesión. Perdió a su única hija en el siniestro. Narra, como médico, lo que vivió como persona que sobrevivió al espanto que se desató tras estrellarse el avión. Nadie, nadie ha podido rebatirla con argumentos serios que demuestren que estaba equivocada, ni siquiera la Ciaiac.

Rafael Vidal Rodríguez, ingeniero superior de Telecomunicaciones, licenciado con matrícula de honor, ingeniero superior en Electrónica con nota final sobresaliente y master en Bioingeniería, con cualificación y preparación más que suficientes para explicar técnicamente lo que se investigó respecto al fallo de diseño y la avería que tenía el MD-82 siniestrado, tal y como hizo el día 18 de julio de 2018 ante esta Comisión.

Quitarles su garantía, a la que como ciudadanos tenían derecho y que como supervivientes debía ser de vital importancia, no fue suficiente para la Ciaiac, que prefirió acudir al experto de Boeing que, sobre planos probablemente, fundó su negligente opinión en el informe final.

En este bloque vienen ahora los profesionales: el médico, el bombero y el guardia civil. ¿Cómo se justifica que las personas que acudieron las primeras al lugar del siniestro no hayan podido aportar sus terribles experiencias a la Ciaiac para evitar que vuelva a repetirse? Ni les contactó, como podrán ver, ni quiso saber nada de lo que había ocurrido tras el impacto del avión que llevaba 80 toneladas de queroseno en sus entrañas y que previamente se levantó, cayó, rodó por un terraplén de más de 40 metros para finalmente estrellarse cerca del riachuelo que hay entre las pistas 36-L y 36-R e incendiarse en medio de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 4

ambas sobre gran cantidad de maleza seca, que aumentó exponencialmente la pira funeraria que se desató. De los 154 fallecidos, 98 murieron carbonizados y 2 canarios fueron a morir en Madrid ahogados. El destino quiso dejar huellas profundas de lo peligroso de ese agujero negro-riachuelo que conocían las autoridades y que no hicieron nada para evitar.

El bloque de las autoridades españolas. La Ciaiac, la Comisión oficial de investigación de accidentes e incidentes de Aviación Civil, tan desconocida no solo para los responsables del Ministerio de Fomento de entonces, sino para algunos de los que siguen ahora que ni siquiera pronuncian bien sus siglas —lo podrán comprobar en el vídeo—, está situada dentro del Ministerio de Fomento, dependiendo jerárquica y funcionalmente de la subsecretaría del ministerio. Aquí se ha dicho por parte del presidente actual de la Ciaiac, entre otros, que depende del Congreso. No es cierto. De hecho, él ni siquiera, cuando fue designado en 2016, compareció ante esta Cámara para presentarse, porque fue nombrado por una ministra que pertenecía a un Gobierno de transición y en las Cortes funcionaba la Diputación Permanente.

Secretario de la Ciaiac, Francisco Javier Soto Rodríguez. Reconoció en esta Comisión, primero, que la ley prohíbe taxativamente que el informe oficial de la Ciaiac se cruce, mezcle o prevalezca con la investigación penal en el juzgado. Ambas tienen objetivos diferentes: la primera busca causas para corregirlas, y el segundo, responsabilidades penales por la muerte de 154 inocentes y lesiones en 18 supervivientes. Pero en España esto no se cumple. ¿Es un delito flagrante no cumplir la ley y reconocerlo abiertamente en esta Cámara?

Segundo. Reconoció que su autonombramiento de inspector jefe de la investigación de Spanair sin tener ni experiencia ni formación le llevó a mantener multitud de encuentros con el juez y el fiscal del Juzgado de Instrucción Número 11, cuando sabía que eso estaba terminantemente prohibido por la ley y por los estándares internacionales que imperan en la aviación civil. Uno de los principios de la cultura justa en aviación es mantener ambas investigaciones separadas y que nunca se crucen por el peligro que supone la credibilidad de las investigaciones oficiales y de las judiciales, porque estas segundas deberán sancionar a los culpables.

Tercero. Expresó dudas sobre las afirmaciones de tres comparecientes, el médico, el bombero y el guardia civil, a los que no llamaron para que dieran testimonio de lo que se encontraron y de lo que falló el 20 de agosto; al contrario, cree recordar que estuvo un experto de emergencias de Boeing. Como supondrán, esta afirmación es terrorífica. El presunto responsable de la avería de diseño oculta que tenía el avión se ocupa de dictaminar los fallos en las emergencias cuando ni participó ni estuvo el 20 de agosto en Barajas.

Cuarto. Define la independencia de la Ciaiac como algo metafísico. Según definición de la RAE, la metafísica es una parte de la filosofía que tiene como finalidad estudiar al ser. Un investigador de un accidente aéreo. Se mantuvo desde el inicio hasta el final de la investigación, y en el año 2010, el pleno al completo se renovó sin traspaso de asuntos entre los miembros salientes y entrantes, y la única conexión fue el señor Soto Rodríguez.

Les pido por favor que si tienen alguna duda sobre la responsabilidad del señor Soto Rodríguez visionen su comparecencia completa. Entendemos que ha podido cometer delitos en el incorrecto desempeño de sus funciones y que debe ser investigado para que decidan los tribunales de justicia.

Por último, quiero añadir que la Ciaiac nunca ha sido un referente a nivel internacional y que a nivel nacional cuenta con la repulsa de las víctimas, que nos hemos visto perjudicadas por sus informes oficiales. Ayer escucharon al letrado y familiar del accidente de Torallola, pero junto a esa familia, les aseguro que son legión los que se han visto perjudicados por sus informes, incluidos los profesionales y los pilotos, que fallecen cargando con las culpas de las incompetencias de los fallos sistémicos de la aviación civil española.

Rosa Arnaldo Valdés, presidenta de la Ciaiac del año 2010 al 2016. Según verán, estaba en manos del secretario de la comisión, el señor Soto, responsable del día a día de la comisión. Reconoce que los vocales no tienen un sistema claro de incompatibilidades y que cobran unos 1000 euros por pleno. La Ciaiac suele ser el refugio de jubilados para complementar su pensión, carentes de formación y de actualización de sus conocimientos. Esto lo hemos denunciado hasta la saciedad con todos los ministros que sucedieron a la señora Álvarez en el ministerio sin éxito alguno. No son altos cargos ni tampoco son funcionarios, ¿hay alguna otra figura en la Administración española en la que se les pueda catalogar? ¿Cómo compatibilizan sus cargos con sus profesiones, en ocasiones con intereses contrapuestos? De la plantilla de la Ciaiac, reconoce que son funcionarios sin formación específica en investigación de accidentes, tal y como detectó la auditoría de la OACI en 2010.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 5

Ella afirma que la independencia de la Ciaiac es la que es, que es tanto como reconocer que no existe. Durante su mandato se produjeron los accidentes de Germanwings, en marzo de 2015, y de la compañía Swiftair, en Mali, en julio del mismo año. En ambos casos y a pesar de los cincuenta españoles fallecidos en el primero y de los seis tripulantes fallecidos en el segundo, la Ciaiac se vio relegada por su falta de credibilidad a mera espectadora. Ambos informes fueron realizados por la oficina de investigación francesa, la BEA, que lo explicó a todas las familias, a unas directamente y a otras en francés en suelo español, muchos meses después de ocurrido. La Ciaiac ni siquiera se molestó a traducirlo al español; solo se hizo por decisión de la ministra, a quien se le pidió reiteradamente.

Manuel Hita Romero, presidente actual de la Ciaiac, elegido en 2016 por seis años, hasta 2022, por un Gobierno de transición y con las Cortes en Diputación Permanente. Expresidente de Airbus España y presidente de la Sociedad Aeronáutica Española. Pueden mirar en la página web para que vean quién patrocina esta sociedad, que tiene un interés bastante opuesto a lo que hacen en la Ciaiac. Me limitaré a pedirles encarecidamente que vean su comparecencia completa. En esas manos está la investigación de accidentes actualmente en España, claro que comparado con el que estaba en 2008 y que presidía la Ciaiac con una edad cercana a los ochenta años, comprenderán sus capacidades para afrontar esta catástrofe.

Cristina Cuerno Rejado, actual directora de la Escuela de Ingeniería, vocal de la Ciaiac, miembro de la Asociación Ellas Vuelan Alto. Podían ver también en su página web quién patrocina esta Asociación Ellas Vuelan Alto; sería muy interesante que lo comprobaran. En esta asociación se muestran intereses muy diversos, con patrocinadores a los que muchas de las directivas tienen que auditar, investigar y supervisar. Ayer compareció el letrado del accidente de Torallola. Yo no me voy a detener, pero este perfil desde luego no es para estar como vocal de la CIAIAC. Si tuviera un mínimo de lo que hay que tener, dimitiría inmediatamente después de la intervención que hizo ayer el letrado de Torallola.

Miguel Ángel Oleaga, director del Aeropuerto de Barajas. Le sigue el director de la Red de Aeropuertos de AENA, Javier Marín, que era el director general suplente en 2008, aunque no era el presidente del consejo porque era el consejero de mayor edad. Esto lo cuento para que se hagan una idea del caos que había en AENA y en el Ministerio en el 2008. Ambos se remiten al informe de la Ciaiac sin especificar los recursos propios con los que afrontar una emergencia. Al primero no le parece mal un retraso de 30 minutos en llegar los recursos sanitarios al lugar del accidente y el segundo dice que incluso la actuación del aeropuerto contribuyó a salvar vidas, sobre todo por el fuselaje del avión, que remansó las aguas y permitió que dos personas se ahogaran, todo ello de acuerdo con la Ciaiac, que deja a salvo en su informe las responsabilidades del aeropuerto, aunque, claro, no contaban con el testimonio de los profesionales ni de los supervivientes. También el propósito es bastante claro.

¿Qué previsiones tenían los recursos del Estado para afrontar una catástrofe como la del 20 de agosto? ¿Había previsto que pudiera ocurrir? ¿Tenía los recursos necesarios? Rotundamente, no. Nuestro país lleva en su ADN no aprender de las tragedias y mucho menos corregir los errores que las causan. Pedir perdón en este país no se estila, porque hacerlo conlleva automáticamente la culpabilidad. Esto tiene que cambiar. Yo creo que el mejor homenaje que se puede hacer a los que pagan con su vida los errores de los negligentes es evitar que mueran más personas por las mismas o similares causas.

¿Cómo es posible que el recinto aeroportuario de Madrid, con casi 5 millones de pasajeros, según la memoria de AENA en agosto de 2008, y más de 25 millones que pasaron de enero a agosto de 2008, no tuviera previsto qué hacer en las pistas, en la vida del aeropuerto, con las familias afectadas, con sus clientes, con los empleados en caso de un siniestro aéreo? Los simulacros que se hicieron antes de la inauguración fueron para ver si se probaba el recinto, no las pistas, si funcionaba el sistema ese tan novedoso de recogida de maletas, etcétera. Con el paso del tiempo y los años conocimos las conexiones entre los diversos intereses que se mueven alrededor de una catástrofe aérea, pero sobre todo nos ha machacado mentalmente ver cómo la Administración del Estado, en particular las autoridades que tienen la competencia en materia de seguridad aérea, se entrecruzan, eso sí, poniéndose de frente siempre a las víctimas. ¿Saben quién es la aseguradora de AENA? Mapfre.

Vocales de la Ciaiac. Valentín Villarroel, porque filtraron el informe, por el modo en el que estaban llevando la gestión de las investigaciones y porque confiesa que tenían tendencia a edulcorar los informes finales dimite en el año 2008, y el ingeniero no aeronáutico, piloto y controlador, que se nombra más tarde, 2015 o así, no duró más de seis meses como vocal cuando comprobó los procedimientos internos y las ocultaciones que le hacen en su triple condición profesional sobre las investigaciones. La profesionalidad, el rigor y el compromiso no son valores que coticen en la Ciaiac.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 6

Yo ahora voy a dar paso al vídeo. Espero que con lo que les he explicado entiendan lo que dicen estas personas en el vídeo. **(Se proyecta un vídeo).**

La señora **PRESIDENTA**: Paramos.

La señora **PRESIDENTA DE LA AVJK5022** (Vera Palmes): Espero que esto haya aclarado algunas cosas.

Ahora continúo con la parte dos, que es el otro vídeo. En el segundo vídeo están las autoridades, Mapfre y Boeing. La relación de personas que salen son: Antonio Fernández Serrano, que era el cuarto jefe de prensa de la ministra de Fomento en 2008; Carmen Librero Pintado; Magdalena Álvarez; Manuel Azuaga, presidente de AENA; Fernando Palao Taboada, que lo nombré antes; Enrique Sanmartí, director general de Aviación Civil de 1998 a 2002; Luis Rodríguez Gil, subdirector de aeronaves en la Dirección General de Aviación Civil y luego en AESA; Manuel Bautista, director general de Aviación Civil desde 2004 a 2009; Javier Mendoza, director de operaciones de Spanair; Isabel Maestre, actual y única directora de AESA; por Mapfre, Claudio Rodríguez, y por Boeing Pedro Arguelles y Manuel Hita, que cierra este vídeo.

Brevemente, les comento que Antonio Fernández Serrano fue el cuarto jefe de prensa que tuvo la ministra Álvarez, que llegó a contar hasta con seis en el tiempo que estuvo en el cargo. Reconoce que filtró las comunicaciones custodiadas por la directora de Navegación Aérea de AENA y la ministra Álvarez, quien señala a la Comunidad de Madrid que acceda al recinto aeroportuario a través del helicóptero del médico del SUMMA, que es el primero en llegar y que no dispone de ese recurso. No es fácil entrar en un recinto de dominio exclusivo del aeropuerto AENA, que es el que autoriza o no las comunicaciones en su interior. No tuvo en cuenta a las víctimas, las filtró para dar credibilidad al cuestionamiento al que estaba siendo sometida su ministra, que, unido a la filtración del informe del borrador inicial para señalar a Spanair y a los pilotos fallecidos y a la propia gestión que hizo la ministra, restan cualquier credibilidad, con filtración o sin ella, no solo a la ministra, sino al propio equipo que ella designó y que solo se preocuparon de lo político y no de lo humano. Este señor pudo haber cometido un delito de revelación de secretos de Estado con esa filtración, tal vez por eso le niegan sus superiores. Carmen Librero Pintado, directora de Navegación Aérea en AENA, tajante a la hora de reconocer que era custodia de todas las comunicaciones de AENA, sin embargo, también señala a la Comunidad de Madrid como autora de las filtraciones. ¿Cómo podían hacerlo si no las tenían en su poder? Contradice también la afirmación de la ministra Álvarez, que dijo: «Yo custodio lo que yo tengo, no lo que tienes tú», cuando dijo en esta Comisión como responsable posterior de la Secretaría General de Transporte: «Debería investigarse más que por esta Comisión por los tribunales de Justicia». Magdalena Álvarez, su gestión caótica antes del accidente generó una incertidumbre tal en el sistema del transporte aéreo que presumiblemente pudo finalizar con el siniestro del JK5022. La presidencia de AENA la ocupaba el consejero de mayor edad del consejo y el director general era suplente, cuyo nombramiento no se publicó en el BOE, como era usual, aunque la ministra trajo aquí una orden ministerial que sería de andar por casa. Una incógnita más de documentos que parecen haberse hecho después del siniestro para justificar actos imposibles de creer y que ocultan graves irresponsabilidades.

Manuel Asuaga, AENA en 2008 era pública y como ente público estaba supeditada al Ministerio de Fomento; su afirmación de que iba por libre no se sostiene y se contradice con las declaraciones del secretario general, secretario de Estado, que despachaban frecuentemente. Lo cesaron en julio del 2008, pero en la memoria de AENA de 2009 aparece como consejero, de ahí la afirmación que hace de que cuando cesa de presidente cesa de consejero. En sede parlamentaria dijo que la memoria de AENA era falsa, su perfil bancario gestionó AENA con criterios económicos y economicistas. El 20 de agosto los bomberos no tenían ni mantas para tapar los cadáveres. Fernando Palao Taboada, ascendido por la ministra de secretario general de Transporte a secretario de Estado para darle mayor relevancia a la seguridad. Como verán define sus competencias igual que las que tenía, pero con mayor rango. No se enteró de nada, no gestionó nada. ¿Dónde estaba el 20 de agosto y los días siguientes? Cuando debió ser cesado por incompetente se le ascendió para que siguiera no haciendo nada. Enrique Sanmartí, encargó la instrucción circular a su subdirector de Seguridad de Aeronaves, Luis Rodríguez Gil. Atentos a lo que declara en el vídeo. No recuerda haberlo firmado y dicen que la busque si es que existe en el ministerio. Da la sensación y moralmente tenemos la convicción, aunque no podamos probarlo, de que esa circular la hicieron después de que se estrellara el avión y que la situaron durante su mandato por causas desconocidas, aunque coincidentes en el tiempo, con varios accidentes. En 2012 llega de manera anónima, como durante todos estos años me ha llegado mucha documentación de conciencias que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 7

remuerden, me echan en el buzón de mi casa un sobre con un pantallazo de la base de datos de AESA, donde esta circular 1119B aparece como borrador, cuatro años después del accidente. Quizá ahí está la respuesta que dice el director general que la busque si existe.

Luis Rodríguez Gil, constantemente cuestionado por los profesionales del sector, que desde 1998 solicitaban reiteradamente su cese y en concreto en 2004, cuando Manuel Bautista es nombrado director general, se lo piden expresamente, lo mismo que hicieron a sus sucesores. Aquí está esta noticia, que también dejaré a la Mesa. Es perfecto conocedor de las circunstancias previas al siniestro y estaba en todos los sitios, acompañando al director del aeropuerto, al leer la lista de supervivientes, a las familias en una sala del aeropuerto en la que ni se cabía, en no obedecer las órdenes de su superior con la circular 1119B, en sacudirse responsabilidades, a pesar de estar en todos los sitios y lugares de esta tragedia y de todas las que hubo durante sus largos años en el mismo cargo. Fueron incapaces, repite a lo largo de su comparecencia. Tal vez podría definirlo si no fuera por las connotaciones penales que conlleva. De las tres inspecciones que le tocaba al MD-82 siniestrado en julio no se le pudieron hacer ninguna porque tuvo la desgracia de estrellarse.

Manuel Bautista. Qué decir de un director general que en su comparecencia afirmó que «los ministros valoran a su equipo cuando sucede un incidente grande o un accidente grave, porque serán los que le salven de cualquier responsabilidad». Y se quedó tan pancho. Que es el primero en desacreditar a la Ciaiac, no siguiendo sus recomendaciones de seguridad, como tenía obligación de hacerlo, que falta a la verdad cuando habla de meses entre esas recomendaciones y la normativa europea. Pasaron más de dos años. El informe de Torallola se publicó en 2006, los cambios se produjeron por Europa, no por España, a finales de 2008, que permitía un colchón de tres meses para hacer las inspecciones, cuando la normativa lo prohibía taxativamente, primero de manera documental, para que la compañía siguiera volando el avión, y luego probaban los documentos en vuelo; si lo que decían los papeles era verdad, rebasando cualquier barrera de seguridad, y eran ciertos, aunque el avión no hubiera sido revisado, la inspección era válida. ¿Y si se accidentaba? «Fue fallo mío. No creí que hubiera víctimas y familias en un accidente aéreo». Mantuvo a su subdirector de Aeronaves, Luis Rodríguez Gil contra el criterio generalizado del sector, que pedía su cese por ser el presunto origen con sus métodos de graves accidentes, tanto en el sector de trabajo aéreo como en la dirección general. Javier Mendoza, director de Operaciones de Spanair, explica cómo se hacían las inspecciones por Aviación Civil, que les permitió no disponer del sistema de monitorización de la flota MD de obligado cumplimiento, por ser requisito esencial en la seguridad operacional, por pasar por alto la dramática situación económica en la que se encontraba Spanair, tramitarle un expediente de regulación de empleo para más de 1000 personas, entre las que se incluía el copiloto del avión siniestrado, el llamado tercero en cabina y alguno de los TCP, y, a pesar de la peligrosa situación en la que se encontraba Spanair, permitirles volar. Lo denunció el Sepla, los propios pilotos, el siniestro del 20 de agosto fue el final de una situación empresarial que presagiaba lo peor y que la dirección de Aviación Civil mantuvo, autorizó y toleró. Isabel Maestre, directora de AESA. Quizá la única medida efectiva que produjo la tragedia del JK5022 en octubre del 2008 fue ponerla en marcha, estaba publicada su creación ocho meses antes, pero no se ponía en funcionamiento por falta de recursos económicos; se pone en marcha deprisa y corriendo, la agencia de seguridad AESA quién nos iba a decir que solo dos meses después de su nacimiento se sitúa como inquilina de Mapfre, la aseguradora que, casualmente, tenía una póliza de seguros con Spanair. ¿Un inquilino de casi 4 millones de euros anuales es un inquilino cualquiera o es de primer nivel? Es para tener algo más de que te paguen el alquiler todos los meses. Desde luego, aunque fuera legal, no es comprensible ni desde la independencia que se le supone a una autoridad que, dentro de sus competencias, tiene la facultad de inspeccionar a las aseguradoras de las compañías aéreas, ni tampoco, desde luego, es ético y moralmente reprochable. Esto marcaría el camino de lo que sucedió con el paso de los años, todavía hoy, más de doce años después, Mapfre sigue siendo el casero de AESA.

Como no me va a dar tiempo de exponer el cruce de intereses entre ambas entidades, dejaré un pequeño resumen que hemos hecho con los hitos que marcan la relación AESA-Mapfre. Solo quiero añadir que en el periodo 2009-2019 AESA le pagó a Mapfre más de 35 millones en alquileres, a razón de 4 millones de euros anuales, más del importe de las indemnizaciones a 2019 que Mapfre dedicó a reparar el daño causado a víctimas y familiares de los 172 pasajeros del vuelo JK5022, y que la única directora que ha tenido AESA en estos doce años participó activamente en los eventos que Mapfre ha organizado para hablar de seguridad aérea, sabiendo el trato a que estaba sometiendo a las víctimas de Spanair. Ella dice en el vídeo que el alquiler estaba a precio de mercado y que no entiende bien qué relación puede

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 8

tener que ella asista a un seminario sobre enfoque preventivo de la seguridad cuando conocía lo que estaba haciendo Mapfre con las víctimas. ¿Cómo puede ser que la autoridad aeronáutica, que tiene que auditar las cuentas a la aseguradora, traspase las líneas rojas, que se le supone son infranqueables? Pero es que AESA se ha convertido en todo lo que nos dice la autoridad, con competencias de supervivencia, inspección y certificación. Mejor que se hubiera quedado como estaba, al menos se le hubiera permitido promover acciones que cuestionan su credibilidad, minan su moral y ética y ponen en duda su forma de proceder. Y podría seguir enumerando los despropósitos de la agencia de inseguridad aérea, pero dejaré más documentación en la que se dan ciertas informaciones.

Mapfre, Claudio Rodríguez, como responsable de su asesoría, en unión de Francisco Montiano, que estuvo ayer aquí, que era el director de la asesoría Jurídica de Mapfre Global Risks. Mapfre nunca trató a las víctimas, supervivientes y familias con la responsabilidad social corporativa que se le supone a la primera aseguradora de nuestro país, impuso su criterio con las que llegaron a acuerdos extrajudiciales e intentó hacer lo mismo en vía judicial, pero sus argumentos allí no le sirvieron para explicar por qué fue condenada por incumplir el artículo 20 de la Ley de Contratos de Seguro, que dispone pagar en los seis primeros meses de ocurrido el siniestro. Seguridad aérea, también hay que dedicar la totalidad de las pólizas contratadas a reparar el daño causado a las víctimas en caso de siniestros aéreos, porque si las compañías aéreas no disponen de fondos para contratarlas, la Unión Europea les prohíbe volar en Europa. Ese es el motivo que principalmente me guía a mí, en vistas de que las barreras de la Administración fallan o se entrecruzan con manifiesta impunidad. Si miran su comparecencia verán lo que les espera en caso de siniestro, por pequeño que sea, con esta aseguradora. Si por la vida humana actúa así, por un siniestro material intentará convencerles de que lo rompieron ustedes y que la cobertura de su póliza no contempla indemnización alguna.

Boeing, Pedro Arguelles. El gigante americano era intocable, no se le podía molestar en 2008, no se le pudo hacer, ni siquiera con su intervención, que era el presidente de Mapfre España, que facilitara unos datos técnicos que ni siquiera Boeing dejaba en manos de Spanair, a quien le vendían los aviones, sobre todo porque hubieran probado su responsabilidad por tolerar desde 1987, con el accidente ocurrido en Detroit, que una avería de diseño oculta que afectaba gravemente a la seguridad de su aparato siguieran dando operativas. Como presidente de Boeing España ni facilitó ni colaboró para que la matriz lo facilitara en el Juzgado número 11. En su comparecencia habló del TOWS y de que estaba perfectamente diseñado, pero no explicó por qué no era redundante, como todos los sistemas en aviación. La FDA norteamericana, la Aviación Civil, sanciona un mes sí y otro también, la última sanción es del 25 de febrero, con 7 millones de dólares por violar los términos e incumplir las regulaciones de la propia Aviación Civil norteamericana. ¿Haría lo mismo la Ciaiac con las compañías aéreas, con Aviación Civil o con la Ciaiac?

Ahora, esto que les he explicado es lo que van a ver en este vídeo para que lo puedan entender mejor. Si lo pueden poner ya, por favor.

La señora **PRESIDENTA**: El segundo vídeo, por favor. **(Se proyecta un vídeo)**.

La señora **PRESIDENTA DE LA AVJK5022** (Vera Palmes): Ya queda poco, les ruego que tengan un poquito de paciencia, que para una vez que me dejan hablar, me explayo.

Quería referirme a las dos comparecencias de ayer. Francisco Montiano Jorge, reparar el daño causado exige hacerlo en su totalidad y en un siniestro intervienen, además de la compañía aérea, el fabricante y las autoridades nacionales, donde cada uno tiene su cuota de responsabilidad en la medida de su participación, con pólizas de seguro diferentes, no es causa para que la aseguradora obligue a las víctimas con las que llegó a un acuerdo extrajudicial renunciar en un finiquito en el que se incluyen todas, porque lo que está dando a entender es que como parte de esa cadena y en caso de reclamaciones Mapfre las sustituirá a todas y se lucrará doblemente o triplemente, quedando relegado su papel asegurador al de mero intermediario. Mapfre desvió a la Seguridad Social a todos los supervivientes. Hubo casos dramáticos, como la posible pérdida de la pierna de uno de ellos y del tobillo de una niña en otro. Tuvo que ser la asociación la que buscara fondos para salvarle la pierna al primero porque Mapfre nunca quiso saber nada ni se interesó por sus lesiones, sabiendo que las secuelas los acompañarían el resto de sus días. Mapfre ha sido condenada en todos los juzgados españoles al pago de intereses de demora por la más que demostrada demora en hacer frente a las indemnizaciones, pero no en todos los juzgados se ha seguido la misma línea a la hora de sentenciar. La justicia ha producido injusticia con las familias y víctimas al dictar sentencias diferentes con el mismo origen. Mapfre ha declarado públicamente, y les dejó una noticia de prensa, que es la única prueba que tengo, a través de su representante y



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 9

compañero el señor Montiano, que ha reconocido seguir el caso Spanair, que demandará a Boeing una vez que se cierre el caso en España, para recuperar los 38 millones que ha pagado. La cuestión es conocer en base a qué lo demandará y por qué oculta estos datos. ¿Para qué sirve entonces la póliza que tenía Spanair contratada con Mapfre?

Esto quiero dejárselo bien claro. El baremo de accidentes de tráfico se hizo para hacer sostenible el parque automovilístico, con márgenes de seguridad aceptables, no para aplicarnos ni orientativa ni analógicamente a otro tipo de daños. El Tribunal Supremo estuvo sentenciando a favor de la banca con las cláusulas suelo hasta que llegó un juzgado de Instrucción, decidió consultar al Tribunal Superior de Justicia de Europa si procedía aplicar esas condiciones tan extremas. El resultado es de todos conocido. ¿Por qué el Tribunal Supremo no cursa —se lo ha pedido un grupo de 31 víctimas que están en la asociación— la cuestión de prejudicialidad sobre la primacía del derecho comunitario sobre el nacional que hemos solicitado, y así salimos de dudas todos? Cualquiera que sufra un daño en España que no sea un accidente de tráfico tendrá la aseguradora que dedicar la póliza que tenga contratada a reparar el daño causado. Seguir en esa senda del Tribunal Supremo es continuar inclinando la balanza de la justicia a favor de las aseguradoras y no de las víctimas.

Plácido Sánchez Ceballos. Yo poco tengo que añadir a lo que contó él ayer, salvo coincidir completamente con lo que les contó, lo que les pasó a ellos fue una fotocopia de lo que nos pasó a nosotros seis años más tarde. El señor Soto Rodríguez asegurándose que sus investigaciones prevalezcan sobre las judiciales y exonerando a los eslabones de la cadena, que antes no hizo lo que debió, y después, sobrevenida la tragedia, sorteando sus responsabilidades.

Para ir concluyendo, aparte de lo que han visto ya, me permito adelantarles algunas conclusiones. Dejaré también el listado de los 18 responsables y de las 15 medidas que esperamos figuren en el dictamen final. Hemos hecho un auténtico sacrificio para reducir ambos, hemos hecho algo que está al alcance de esta Comisión. Por eso, creemos que es posible que ustedes por consenso, que ha sido la nota predominante en esta Comisión, los aprueben. Todos cuantos han pasado por aquí han coincidido, a pesar de las diferencias y las responsabilidades de cada uno, en un punto esencial, si el TOWS hubiera sonado no estaríamos aquí y tampoco faltarían 150 inocentes y lesiones en 18 personas. Solo por esa causa el informe oficial de la Ciaiac no es válido. Fue incapaz de explicar técnicamente, y lo han reconocido todos los responsables, por qué el TOWS no sonó, aunque estamos convencidos de que esa respuesta está en la documentación que le ha negado la Ciaiac a la justicia, a este Congreso, a esta Comisión, al propio ministerio y a la asociación. Si tan seguros están de que no ocultan la verdad de lo que sucedió, ¿por qué no nos las entregan a las víctimas doce años después del siniestro? No está clasificada por la Ley de Secretos Oficiales ni por ninguna ley que lo ampare, solo con el criterio dictatorial de la Ciaiac, y estamos en una democracia; a lo que se añade en ese informe, que no da respuesta a las averías intermitentes que tenía el MD-82, a la conexión de relé R2.5-TOWS-sonda RAT, al disyuntor Z-29, que desconectaron los técnicos de mantenimiento, a la prórroga del certificado de aeronavegabilidad del avión, que corrió la misma suerte que el de Torallola, cuyo informe fue publicado en 2006, hacía todas sus recomendaciones prácticamente a la DGAC. Desde luego, si hubieran modificado los procedimientos probablemente no se hubiera producido el siniestro de 2008.

Podía seguir enumerando las causas a las que no da respuesta, pero tienen entre ustedes en la documentación enviada al Congreso la revisión del informe que hizo el Colegio Oficial de Pilotos, que lo tacha de tergiversar, ocultar y falsear las causas del accidente. Para las llamadas víctimas de Spanair el dictamen que salga de esta Comisión solo puede tener un camino y es el de instar al Gobierno a que repare lo que la Ciaiac no hizo, que se señalen responsables políticos de esta tragedia evitable, pero también que se adopten medidas correctoras que permitan por un lado corregir las causas que provocaron la tragedia y poner las bases de una cultura preventiva que no se sigue de hecho por las autoridades y que sí puede hacer la sociedad civil, como ha demostrado en estos doce años. Somos los que ponemos los muertos y tal vez deberían apoyarnos para crear una fundación de seguridad en vuelo que promueva la asociación, porque podría ser el cauce por el que afectados, profesionales, ciudadanos y usuarios de transporte aéreo tengan la garantía de que en caso de convertirse en víctimas no serán tratados ni con el desprecio, la indiferencia y las mentiras que se nos aplicaron a nosotros, pero no solo a nosotros, sino a la ingente cantidad de accidentes que ha habido en España en los 102 años de vida que tiene el transporte aéreo en nuestro país. Ese modelo existe en otros países y funciona. Aquí es necesaria, vista la incapacidad de los organismos públicos para garantizar la prevención en la seguridad aérea.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 10

El trabajo, esfuerzo y sacrificio solo pueden compensarse cuando alcanzan su objetivo, por eso nosotros creemos que de esta Comisión tiene que salir un dictamen que sea positivo, bueno para la sociedad, que sea creíble, respetable y digno. Lo contrario sería haber consumido recursos y trabajos que no han servido para nada y que dejan a las víctimas y familias del JK5022 y a todos los que han sufrido tragedias similares en el más absoluto abandono. La sociedad civil espera una respuesta positiva, no hemos llegado aquí después de más de doce años para sentir nuevamente el lacerante dolor del fracaso, no será nuestra responsabilidad, sino la de aquellos que se empeñan en parecer que algo cambia para que todo siga igual. La pregunta ya no es qué esperamos las víctimas y las familias de esta Comisión de Investigación, por la que llevamos luchando más de doce años, sino qué está dispuesta a hacer la Comisión, sus miembros, sus partidos políticos y el Congreso de los Diputados por las víctimas del vuelo JK5022 y por los usuarios del avión como medio de transporte, cuestión esencial en la vida de los insulares españoles, qué utilidad tiene esta Comisión para la sociedad en general y los usuarios del avión en particular. Ustedes pueden hacerlo. Demuestren que las comisiones de investigación del Congreso sirven para algo, tienen la oportunidad histórica de conseguirlo. Así que en nombre de todos los fallecidos en accidentes aéreos de nuestro país y también españoles muertos en aviación en el exterior, les pido encarecidamente que cumplan con su deber y luchen con los responsables de sus partidos para que en ese dictamen demuestren el compromiso. Sería la primera vez que una institución del Estado lo hiciera con su memoria, haciendo que se modifiquen las causas que están en la raíz de sus muertes. Quiero recordar a los diputados que estuvieron en la Comisión del año 2018, y que no están en esta del 2021, para agradecerles el esfuerzo y el trabajo que hicieron entonces, y a ustedes, los que están ahora, por tener la gran responsabilidad de apoyar un dictamen que cumpla expectativas y esperanzas. Dejaré en otro documento a la Mesa la relación de los responsables políticos y las medidas que solicitamos se incluyan en el dictamen final.

Y, por último, quiero citar a Platón. Dice: «Luchemos doblemente armados y luchemos con fe, porque solo así podremos servir al bien común entre todos unidos con el mismo fin».

Muchas gracias por la paciencia de haberme escuchado y cualquier pregunta la contestaré con mucho gusto.

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

Señorías, hemos sido tremendamente generosos con la portavoz de la asociación de víctimas, yo creo que era menester que fuera así.

Empezamos el turno de preguntas de los grupos, de menor a mayor. Por el Grupo Mixto, señor Quevedo Iturbe, su tiempo.

El señor **QUEVEDO ITURBE**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Vera, un placer tenerla aquí. Todos los que habíamos analizado sus memorias tenemos que reconocer el trabajo, la tenacidad en la defensa de los intereses de aquellos que murieron y no pudieron defenderse, porque muchos hemos tenido la sospecha de que lo fácil iba a ser responsabilizar a los muertos y así nos tememos mucho que parece haber ocurrido. Esa es la sensación que no podemos evitar.

Tengo que felicitar a la asociación porque no es fácil que una asociación de víctimas consiga mantener contra viento y marea una actividad durante el tiempo que ustedes lo han hecho, con la calidad con la que ustedes lo han hecho, y creo que eso, asociado al brillante trabajo documental de la Comisión, nos permite a todos tener la tranquilidad de que estamos trabajando con elementos valiosos y con datos valiosos para tratar de emitir un dictamen que esté a la altura del problema que estamos tratando.

Hemos escuchado aquí intervenciones de todo tipo, las hemos escuchado respetuosas y también insensibles, las hemos escuchado documentadas y colaboradoras —ayer tuvimos un ejemplo—, y vagas o defensivas o sencillamente con apariencia grave de ser falsas, que también nos ocurrió ayer, ayer hemos tenido... Como sabe, nosotros hemos aceptado su sugerencia de estas últimas cuatro comparecencias, porque nos parecía lo correcto y nos parece también de justicia que usted cerrase esta Comisión. Yo le iba a formular un conjunto de preguntas que no le voy a repetir porque ya las ha contestado usted básicamente en su intervención. Solo le diré una cosa, esta Comisión tiene la obligación de tratar de determinar responsabilidades políticas si las hubiera, cosa nada sencilla, pero sobre todo tiene la obligación de que a partir de su dictamen las cosas en relación con la seguridad aérea en el Estado español cambien sustancialmente; cambien desde el punto de vista de los criterios generales y de las tareas preventivas, también en la calidad de los elementos y las herramientas de investigación de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 11

accidentes aéreos, porque desde luego yo cada vez que pienso que han tenido que ser los franceses los que vinieran a explicarnos lo que ocurrió, es algo absolutamente lamentable que hay que corregir. Al mismo tiempo que es verdad que a las víctimas hay que garantizarles un trato justo y una justa reparación del daño que se ha producido en tiempo y forma. Ese es nuestro objetivo, yo confío en que todos los que estamos y todas las que estamos aquí sentados vamos a hacer un esfuerzo grande para estar a la altura del problema que se planteó en su día, del siniestro de agosto del año 2008.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Quevedo Iturbe.  
Por el Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra el señor Barandiarán.

El señor **BARANDIARÁN BENITO**: Un momento simplemente, para señalar, por una parte, que evidentemente la función de esta Comisión, y así espero que podamos hacerlo, es la de examinar la posibilidad de que existan responsabilidades políticas que a la luz de alguna de las informaciones habrá que precisar, pero que seguramente han sido informadas debidamente gracias a la actividad de su asociación; pero, por otra parte, creo que es aun más importante, dentro de lo que cabe, evidentemente no para las víctimas en este caso de modo directo, buscar la posibilidad de aquellos procedimientos que sean realmente adecuados para la evitación a futuro de posibles situaciones parecidas a las que ustedes han vivido. Creo que ese es posiblemente el cometido más importante, al margen de que a las víctimas como tal lo que les causa la reparación más inmediata es precisamente agilizar el examen de las responsabilidades en relación con sus sucesos más inmediatos. Simplemente quería señalarle que ese también es un objetivo que me gustaría tener en cuenta a la hora de fijar las conclusiones de esta Comisión.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría.  
El Grupo Plural no está.  
Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señora Muñoz Vidal.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Buenas tardes, presidenta. Muchas gracias. Buenas tardes también a la compareciente.

Ya lo han dicho mis anteriores compañeros. Estamos aquí en esta Comisión de investigación, por un lado, para esclarecer posibles responsabilidades políticas, pero, por supuesto, ya que somos el Poder Legislativo, trabajar para poder mejorar la legislación, la regulación y evitar que más personas, más familias, tengan que pasar por el trance de situaciones como los accidentes aéreos, de los que desgraciadamente estamos investigando aquí uno que sucedió en agosto de 2008, hace casi trece años.

Le voy a hacer dos preguntas muy concretas. ¿Cree que se ha avanzado en los protocolos de atención a las víctimas y respuesta de las unidades de emergencias? Si en su opinión no se ha avanzado lo suficiente, ¿cuál cree que serían las mejoras que desde esta Cámara podríamos introducir para asegurar una atención adecuada? Y la otra pregunta es qué opinión le merece el papel que cumplió el informe de la Comisión de investigación y que tuvo en su momento, en 2018, un papel determinante en la exoneración de responsabilidad del operador aeroportuario, el fabricante del avión y la Administración. ¿Qué mejoras cree que deberíamos introducir en su configuración, estatus de independencia, organización de recursos y dependencia funcional de este tipo de entidades?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Muñoz.  
Pasamos al Grupo Parlamentario Republicano. Señora Granollers, su tiempo.

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

Gracias, señora Pilar Vera. Todas nuestras más sinceras condolencias y a la vez nuestra admiración por el impecable trabajo que ha hecho desde la asociación. Y nosotros desde nuestra Comisión nos vamos a dar por satisfechos si podemos evitar que otras víctimas puedan sufrir lo que padecieron las víctimas y lo que habéis tenido que sufrir los familiares. Después de casi trece años no puede ser que pase tanto tiempo antes de reparar unos errores. Se supone que las investigaciones son para buscar los errores, encontrarlos y solucionarlos, no para ir tapándolos debajo de alfombras, como es lo que parece que se está haciendo con estas investigaciones. Le voy a hacer solamente cuatro preguntas.

En su intervención ha dicho que tuvieron que ver y soportar cómo algunos comparecientes que pasaron por esta Comisión han dicho falsedades, mentiras y han mostrado frialdad y falta de empatía. Si

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 12

tuviera que elegir una entidad de la que representan algunos de ellos, ¿cuál de estas entidades que han comparecido sería?

También ha hecho hincapié en el papel de Boeing en el siniestro. ¿Por qué cree que son tan importantes estos datos técnicos que la asociación pidió y no les dieron? ¿Piensa que revelarían la culpabilidad en el accidente? La asociación que preside ha criticado el informe final de la Ciaiac. ¿Por qué? ¿Qué papel ha tenido la Ciaiac en la investigación judicial?

Y ya para terminar, la Ciaiac no comparece en el juzgado ni se somete a las preguntas de las partes sobre su informe oficial final y, sin embargo, esta se utiliza para archivar las investigaciones penales. Ambas investigaciones se hacen sobre el siniestro del vuelo, pero tiene objetivos diferentes. ¿Es usual que la investigación oficial prevalezca sobre la penal?

Gracias.

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

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

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

Lo primero es que quiero agradecerle no solo su comparecencia hoy sino su compromiso. Y las últimas palabras que usted ha pronunciado son una lección para el conjunto de la sociedad de cómo afrontar los problemas graves cuando las cosas son difíciles y además cuando se sufre un dolor tan tremendo como las pérdidas que tuvieron ustedes en ese vuelo. Yo la conocía hace cinco años, hemos coincidido, probablemente no se acuerde de mí pero yo sí que le tengo en mucho recuerdo, sobre todo porque siempre que yo he hablado con usted su principal preocupación ha sido el interés común, su principal preocupación ha sido mañana, su principal preocupación han sido sus semejantes, y creo que eso merece un reconocimiento por parte de todos y de todas. Durante mucho tiempo hemos oído hablar de la política y la política al final, la única que merece la pena, es la que supone el arte de hacer posible lo necesario, y ustedes con su compromiso y con su trabajo en estos años han hecho posible lo necesario.

Hoy estamos aquí y desde nuestro grupo, modestamente, esperamos que desde el concurso de nuestros modestos esfuerzos podamos aportar algo para que el Servicio Público de Transportes sea mejor y que la gente tenga más posibilidades de tener seguridad aérea. Por eso queríamos agradecerle su esfuerzo porque su compromiso y el de todos los miembros de su asociación nos está dando una lección a todos y a todas, que además es una lección sobre qué es lo que supone el compromiso social. El compromiso social es un compromiso por los demás, yo quería agradecersele encarecidamente, porque creo que en momentos como este, donde tanto se hace valer la individualidad, que haya personas que dediquen su tiempo, su esfuerzo y su compromiso al bien común es algo que debemos apreciar y poner en valor entre todos.

Le voy a hacer varias preguntas y espero que puedan ser útiles también a la hora de poder aportar en la Comisión. La primera es sobre la investigación judicial, que se archivó sobre la base del informe final de la Ciaiac, que prevaleció sobre el órgano pericial colegiado que nombró el titular del Juzgado número 11. Una de las pruebas que realizó el OPC fue simular el vuelo en las mismas condiciones del 20 de agosto, demostrando que no levantó el vuelo por la avería que tenía. Sin embargo, la Ciaiac en su informe no dice nada al respecto. ¿Qué cree que pudo pasar para que las investigaciones no coincidieran en este caso y ni siquiera se hicieran las mismas pruebas?

La segunda, el compareciente del accidente de Torallola relató la secuencia de lo que pasaron judicial y oficialmente con el informe de la Ciaiac. ¿Fue diferente en el siniestro del JK5022 o siguieron el mismo guion?

La tercera, el relato del compareciente del despacho que representa a Mapfre en la vía judicial y que anteriormente fue su director de asesoría jurídica, ha estimado que las indemnizaciones que recibieron las víctimas están de acuerdo con las leyes españolas. ¿Puede explicar la diferencia abismal que existe entre el importe de la póliza que Spanair tenía en vigor con Mapfre y lo que ha dedicado a indemnizar a las víctimas?

La cuarta, usted ha declarado que los errores que motivaron la tragedia del vuelo JK5022 siguen latentes en el sistema de aviación civil española. ¿En qué se basa o qué argumentos tiene para sostener esta afirmación?

Y le voy a hacer la última. ¿En este tiempo ustedes han observado mejoras en los sistemas de emergencia? Y ¿qué impacto cree que puede haber tenido la privatización de AENA en este tiempo?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 13

En concreto quería que pudiera ilustrarnos sobre el papel que juegan los bomberos aeronáuticos en los sistemas de emergencia de los aeropuertos españoles y sobre el hecho de que hayan perdido la condición de agentes de la autoridad dentro de los aeropuertos. ¿De qué organismo estima usted que deberían depender los bomberos aeronáuticos y si podrían contribuir para las investigaciones y para la prevención, en ese nuevo encaje cómo podrían contribuir a la mejora de la seguridad aérea?

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el señor Rodríguez Almeida.

El señor **RODRÍGUEZ ALMEIDA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, señora Vera Palmes, por su comparecencia y por la labor que realiza la Asociación de afectados que usted preside, tanto la labor en el ámbito nacional como en el internacional, como ha explicado al principio de su intervención. Ha hecho usted hoy un gran esfuerzo para hablar con claridad, creo que ningún miembro de esta Comisión podrá decir que no le quedó claro qué lagunas de seguridad y responsabilidades han sido señaladas por usted. Estamos ante los últimos trámites de la investigación de un accidente que conmocionó a todos los grancanarios, porque todos directa o indirectamente viajábamos en ese avión.

Me veo en la obligación de reconocer, porque nadie lo ha hecho y seguramente nadie lo hará después de mí, la labor del jefe del mando aéreo de Canarias por el servicio que prestó, poniendo a disposición del Gobierno y de las víctimas los medios del Ejército del Aire para acompañar con la mayor dignidad posible a las víctimas y a sus familiares en el traslado y llegada al aeropuerto de Gran Canaria. Tengo el honor de ser su compañero de grupo parlamentario y me refiero al teniente general del Ejército del Aire Manuel Mestre Barea.

Quiero, por último, transmitirle que sus advertencias sobre responsabilidades pendientes de esclarecer no caerán en saco roto. Desde el Grupo Parlamentario VOX haremos todo lo posible para que se incluyan en el informe de esta Comisión y para que, si fuese de justicia, se traslade al órgano judicial competente para la exigencia de responsabilidades y hechos que hayan quedado fuera de la actuación judicial y no hayan adquirido el carácter de cosa juzgada. VOX tiene una gran hoja de servicios a los españoles mediante la exigencia de responsabilidades políticas y judiciales.

Paso a las preguntas, señora Vera Palmes. La Asociación de afectados que usted preside denunció públicamente su oposición al informe final de la Ciaiac y lo clasificó como un fracaso institucional. Las investigaciones judiciales buscan responsabilidades por las muertes y lesiones y las investigaciones oficiales deben buscar las causas para corregirlas, no deben mezclarse. ¿Por qué cree usted que la investigación oficial de la Ciaiac prevaleció sobre la judicial?

En segundo lugar, le pregunto sobre el Ministerio de Transporte, que es el que tiene todas las competencias sobre el transporte aéreo en este país, y también las investigaciones oficiales pues tiene la Ciaiac y que depende de la subsecretaría. Según los comparecientes que han pasado por esta Comisión de investigación, la Ciaiac no es independiente por esa misma dependencia de la subsecretaría, además de por su propio funcionamiento. Según su experiencia, ¿sabe usted si los informes de la Ciaiac tienen algún prestigio o credibilidad fuera de nuestro país?

Tercera pregunta, responsable de la Ciaiac reconocen en el primer vídeo que ha proyectado que mantenían encuentros habituales con el juez titular del Juzgado número 11 de Madrid que investigaba penalmente el siniestro y también con el fiscal, que incluso le presentaron el informe final antes de hacerlo público ese día. ¿Cómo considera esas reuniones? ¿Que finalidad cree que tenían?

Y, por último, la asociación que preside ha hecho también manifestaciones muy duras respecto al papel de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Según su única y actual directora, que compareció ante esta Comisión, la Agencia sigue sin una plantilla propia de inspectores, teniendo que acudir a Senasa para hacer las inspecciones, y que son las propias compañías aéreas las que se autoinspeccionan. ¿Considera que esta infradotación y dependencia del personal de mantenimiento de las compañías aéreas es segura?

Muchísimas gracias.

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

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 14

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

Quiero dedicar estos primeros segundos a un recuerdo a las víctimas, a los fallecidos y sus familiares, como hemos hecho durante todo el transcurso de esta Comisión. Y, en segundo lugar, agradecer a doña Pilar Vera, la presidenta de la Asociación de afectados del vuelo JK5022 su trabajo. Ha sido a lo largo de todo este tiempo un ejemplo de tesón, de esfuerzo, de dedicación, y quiero reconocerle además su tarea, no solo a nivel de nuestro país sino también a nivel internacional, y sus responsabilidades en relación con las víctimas de accidentes aéreos y de sus familias en el ámbito de la OACI.

En el día de hoy culminamos las comparecencias de esta Comisión, que comenzó constituyéndose el 18 de abril del año 2018, por lo tanto, hace prácticamente tres años, y que tras tres meses de trabajo fue prorrogada. Fueron 24 sesiones, más las dos que hemos celebrado en los días de ayer y de hoy ya son 26, con 44 comparecientes, más los tres de estos últimos dos días son 47, algunas antológicas —quiero traer a colación la que se celebró en esta misma sala con doña Magdalena Álvarez—, y con la documentación solicitada a lo largo de todo el proceso. En el año 2019, por una convocatoria, digamos precipitada, de elecciones generales, cortó sus trabajos y hubo que rehabilitarla en legislaturas ulteriores, lo que hace que estemos hoy en esta fase final de comparecencias para establecer, en un documento final, conclusiones de todos estos trabajos.

En este momento final del proceso, y aprovechando su presencia hoy aquí, me gustaría que hiciese tres reflexiones en voz alta. La primera tiene que ver con esas responsabilidades internacionales que usted ocupa en este momento en términos de *benchmarking*, es decir, ¿qué modelo o modelos de otros países, estoy pensando en el francés, en el del Reino Unido, en el de Estados Unidos, en el alemán, sería más oportuno, más operativo para un sistema de navegación aérea como el español, incluso más eficaz para nuestra idiosincrasia y para nuestra estructura de la Administración General del Estado?

La segunda, claro, estamos viviendo una pandemia donde la mayor parte de las flotas internacionales han estado en los hangares y el número de vuelos ha disminuido de una forma dramática. Supongo que en la OACI hay órganos que monitorizan en estos momentos de crisis cuál es el comportamiento en el mantenimiento de las aeronaves y de las distintas compañías a nivel internacional. Me gustaría también que hiciera una reflexión sobre cómo estamos, cuál es la foto del *statu quo* en este momento, porque dentro de poco, ojalá, las flotas volverán a estar operativas al cien por cien y entiendo que las naves deberían estar en esa situación óptima para la seguridad de los pasajeros.

En tercer lugar, ayer uno de los comparecientes puso de manifiesto que sería interesante pensar en la posibilidad de que el Consorcio de Compensación de Seguros en el proceso de atención de las víctimas adelantase su función, que hiciera de avanzada, que fuera por delante frente a las compañías de seguros. ¿Cuál es su opinión respecto de esta reflexión que se dejó volcada en la mesa en el día de ayer?

Y, por último, ¿cuál es su opinión, porque en esto hay voces divergentes, muy divergentes diría yo, sobre la opción que algunos países tienen de que exista un tribunal especializado en el ordenamiento jurídico español en el ámbito de la estructura judicial específicamente dedicado a las cuestiones relacionadas con el ámbito de la aviación? Existe en el ámbito del transporte por carretera, de los accidentes, y me gustaría conocer también si en el ámbito internacional y desde esa experiencia que usted acumula, nos puede dejar también alguna reflexión en este sentido que nos pueda ser útil.

Nada más y muchas gracias, señora presidenta.

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

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

La señora **RAYA RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Señora Vera, bienvenida. Comparece usted por segunda vez en esta Comisión, han pasado doce años, años que sin duda han sido durísimos, especialmente para los familiares de las víctimas y para los supervivientes también, que han emprendido una batalla legal en algunos casos. Por ejemplo, recordaba usted a uno de estos supervivientes que gracias a la asociación pudo salvar su pierna. Los que estuvimos durante la legislatura anterior y asistimos a la comparecencia fuimos testigos de los testimonios tan duros de lo que se vivió en ese momento en el accidente. No han sido en vano, desde luego, estos doce años en cuanto al trabajo de la asociación se refiere, porque yo sí quiero agradecerle en nombre de mi grupo parlamentario la ingente labor que ha hecho usted como presidenta y el resto de miembros de la asociación, ya que han conseguido cosas tan importantes como que se tenga un protocolo. Usted misma relató, y algunos de los comparecientes, lo que vivieron los familiares de las víctimas en Gran Canaria desde que sucedió el accidente, lo que pasó durante el vuelo, cuando aterrizaron, la atención que tuvieron

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 15

por parte de la prensa y, efectivamente, lo que se tardó en comunicarles la lista de los fallecidos y de los que habían sobrevivido. En esto ustedes han tenido un papel fundamental, no solo a nivel nacional sino también a nivel internacional y han trabajado en los derechos de los pasajeros incluso para evitar el acoso que sufrían las víctimas por parte de los abogados y procuradores.

Después de escuchar ayer al señor Montiano, de Mapfre, porque somos conscientes de que ustedes han solicitado al Alto Tribunal que lleve a Europa para que se calculen las indemnizaciones, me sorprendió que la respuesta que él daba respecto a una aseguradora es que resaltaba que lo más importante era que fuera solvente. ¡Hombre!, damos por hecho que solvente era, sobre todo porque tenía una póliza de 1500 millones de euros y apenas se han gastado 40, según las últimas publicaciones, y algunas de ellas por recursos, intereses y demás. Entonces, yo sí que le quería plantear que esta Comisión, evidentemente, acaba su trabajo con unas conclusiones, que esperamos también que salgan por un amplio consenso. ¿Cuál es el principal objetivo de la asociación para que esta Cámara pueda trabajar en una legislación que impida que se cometan los errores que se cometieron en su momento?

Y también un mensaje tranquilizador, que yo estoy segura que usted compartirá. Volar en este país es seguro. Nosotros los canarios utilizamos este medio de transporte de manera habitual, porque es nuestra manera de salir y de comunicarnos, pero me gustaría saber también en estos doce años cuál ha sido la evolución del sector aéreo. ¿Cree usted que a raíz del accidente de Spanair las compañías aéreas han adoptado otro tipo de protocolos? Por ejemplo me recordaba la señora Pita hace un rato lo que tardó la compañía Boeing en retirar este modelo y, sin embargo, recientemente, después de dos accidentes, se retiró otro modelo. ¿Cree que ha influido, que ha habido una evolución positiva en cuanto a la seguridad aérea a raíz del accidente de Spanair?

Para concluir, he de reiterarle, por supuesto, el agradecimiento y también agradezco a la presidencia de la Mesa y al letrado toda la documentación que nos han facilitado y que, como siempre, ha permitido que tengamos la máxima información.

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Raya.  
Señora Vera, su turno.

La señora **PRESIDENTA DE LA AV JK5022** (Vera Palmes): Procuraré ser breve y concreta.  
Gracias, señor Quevedo, por sus palabras.

Al señor del Grupo Vasco, me va a perdonar, pero es que no lo escuchaba, no entendía lo que estaba diciendo, pero seguro que fueron palabras buenas y también se lo agradezco.

A la señora de Ciudadanos, mire, el 20 de agosto de 2008 yo estaba fuera de Madrid, no estaba en Canarias. Yo soy una empedernida viajera, más que países conozco continentes, tal vez por eso llevo cuarenta y tres años viviendo en Madrid, que son los mismos que tendría mi sobrina Ana si no se hubiera quedado en aquel avión. Yo llego a Madrid el día 21 por la mañana y yo no sabía dónde tenía que ir porque en el aeropuerto no había nada y entonces me dijeron que estaban agrupando a las personas en el Hotel Auditorium y me presenté allí. Tuve ciertas dificultades para entrar, pero yo a partir de ese momento podía haber tomado dos opciones, o haber dicho: Esto es una porquería, todo, esto es una venganza, tal, o, por el lado contrario: Me tengo que quitar esta mochila y a ver cómo esto lo arreglamos para los que vengan detrás. Y había una circular de la OACI, la 285, que fue publicada en el año 2001, y esa circular no se sacó de algún despacho del Ministerio de Fomento donde estaba encerrada, con lo cual, quien se puso a dirigir esta emergencia, que nunca hubo una persona, como tampoco la hubo cuando después que se estrelló el avión, nunca hubo una persona al frente de la emergencia, ni el mismo aeropuerto. Ustedes han visto que ahí desde el secretario de Estado, que no estaba, que el otro que estaba que no tenía que estar, eso fue un caos total y absoluto. Entonces, yo en el año 2010 me entero a través del presidente de la Asociación de Víctimas norteamericana, siempre por fuera de España, nunca dentro, me entero que está esa circular y entonces yo digo: Bueno, esto hay que ponerlo rápidamente y que todo el mundo se entere y tal. Y me encuentro con que ya esa circular tiene tantos años que hay que revisarla. Tirando de ese hilo y con la asociación francesa en el año 2009 conecto con la ponente francesa del Reglamento Europeo 996/2010 y voy allí con una lista de la compra así de grande. Y, entonces, dice: elige tres, y elijo tres cuestiones: una, que la lista de pasajeros se diera dos horas después de ocurrida la tragedia. Figura en el reglamento. Dos, que la información factual del accidente se dé primero a las víctimas antes de hacerla pública. Y, tres, que todos los países miembros de la Unión Europea tuvieran un plan de asistencia a víctimas. Estamos hablando del año 2009, ese

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 16

reglamento se publica en el año 2010, pero antes, desde 2009, tocamos en la puerta del Ministerio de Fomento y la respuesta fue siempre negativa. Claro, a finales del año 2010 me presento con el reglamento europeo y digo: ya no tienen disculpa, aquí dice: todos los países. Tardamos todavía tres años en conseguir que se hiciera el Real Decreto 632/2013, por el cual se incluían también tres cuestiones, una es que Protección Civil, en el año 2008, no contemplaba un evento catastrófico como es un accidente aéreo. Por tanto, pedimos que ahí hubiera un desarrollo específico del Ministerio del Interior para que Protección Civil lo metiera en su normativa. Segundo, que se hiciera un folleto. Hay aquí una persona en la sala que tuvo la gran deferencia —y nunca se lo agradeceré bastante— de permitirnos hacer un folleto explicativo. La Oficina de Víctimas que crea ese ministerio se hace en contra de nuestro criterio, pues no hay ningún país en el mundo donde una oficina de víctimas dependa del político de turno; está enclavada en el órgano de investigación. El subsecretario de Fomento, que era el señor Garcés, nos permite amablemente hacer un folleto explicativo, folleto explicativo que le salvó la vida prácticamente a las familias que en el año 2015 tuvieron el accidente de Germanwings. Bien, hicimos ese trabajo aquí, pero es que hicimos más, porque los abogados se quejaron y, cuando me enteré, resulta que los únicos que estuvimos detrás del Estatuto de las Víctimas del Delito en Europa fuimos nosotros y conseguimos meter el artículo 8 del Estatuto de las Víctimas del Delito en una ley orgánica, por el cual ni abogados ni procuradores pueden atosigar a las personas que sufran una tragedia con víctimas múltiples, porque aquí nos ven cara de dólar y automáticamente lo primero que piensan es: estos van a cobrar seguro, por tanto, si cobran ellos, cobro yo. Es decir, hemos hecho un trabajo que no nos correspondía. Pero es que hicimos más. Me metí a revisar esa circular 285 y en una conferencia que hubo en el año 2011 en la NTSB norteamericana, la Junta Nacional de Transporte, el americano y yo reunimos en una habitación al presidente de la OACI, al secretario de Estado norteamericano, a la persona que ocupaba la Dirección General de la AESA, los metimos allí y los convencimos para que revisaran eso, porque el americano y yo llevábamos un año intentando que la OACI lo revisara. Al final hubo un acuerdo. La NTSB, Junta Nacional de Transporte, que investiga los cuatro tipos de accidentes de transporte: aéreo, marítimo, ferroviario y carreteras, hizo un equipo de trabajo, estuve durante dos años yendo a la OACI, y de ahí salió nada menos que una circular —que es un documento que equivale a una orden ministerial aquí—, sale un documento de políticas de asistencia a víctimas, 9998, y una guía, 9973, de la OACI, y tuve la deferencia de ser la primera víctima que asistía al Consejo de la OACI el 1 de marzo de 2013, donde están treinta y ocho países representados. España pertenece al Grupo 3 desde 1953, año en el que entró en ese grupo, y el presidente de la OACI, Roberto Kobeh, que era mexicano, tuvo la deferencia, en el tiempo que estuve allí y que se aprobaron esos dos documentos, de hablar en español y de llevarlos a la asamblea del año 2013. Ese documento fue ratificado en la asamblea. Eso queda en la historia de la aviación civil internacional, y lo trabajó y lo impulsó una asociación de víctimas de la sociedad civil española. Posteriormente, se produce otro hito histórico: la Federación Internacional de Víctimas, con setenta y seis años de historia desde su creación en el Convenio de Chicago de 1944 —que, por cierto, no tiene ayudas públicas de ninguna clase, puntualmente, cuando vamos a alguna reunión, el Ministerio nos paga el billete de avión y el hotel, nada más—, es la única federación de víctimas reconocida como organización internacional invitada a sus eventos. Y no me quiero enrollar, pero creo que con esto le estoy dando de alguna manera respuesta a los protocolos. Existen los protocolos ya, otra cosa es la manera de llevarlos a cabo.

Contesto a la señora de Esquerri. Efectivamente, las personas que han comparecido aquí, sobre todo las que estaban en aquel momento en el Ministerio de Fomento, luego han cogido caminos distintos y con el paso del tiempo ya ni se conocen si quiera y, por tanto, eso lo que lleva es a soltar tinta, como los calamares. Hay muchas falsedades y deben ser investigadas en algún juzgado. Nosotros pedimos que este dictamen vaya a la Fiscalía General del Estado, o sea, no se puede mentir tan impunemente. Desde luego, nosotros esperamos que ustedes lo hagan.

Respecto a Boeing, los datos de Boeing que nosotros le pedimos hubieran probado que el fallo de diseño que tenía el MD-82 siniestrado el 20 de agosto de 2008 viene de 1987, del accidente de Detroit. Un avión al despegue con *flaps* y *slats* desplegados intenta el vuelo y se estrella, 154 muertos y una niña superviviente. Boeing tiene en su organización lo que es un garbancito negro, analizan qué les sale más rentable, si cambiar eso en toda la flota de aviones de ese modelo o, por el contrario, permitir que la gente se mate y que luego vengan las pólizas de seguros. Por eso, nosotros queremos que, por favor, esta Comisión lo pida, aunque sea para salir de dudas, a lo mejor no vamos a ninguna parte, pero seguro que salvamos vidas.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 17

Luego, el auto de la Audiencia Provincial de Madrid, archivando en sobreseimiento libre la propuesta de juicio oral que había hecho el instructor del Juzgado número 11, desde luego pasará a los anales de la historia más vergonzante de la justicia española. La Audiencia se apartó de su propia doctrina, que dice que cuando hay dudas hay que investigar y hay que hacer un juicio oral y lo archivó impunemente, y nombra el informe final de la CIAIAC, un informe que tiene más agujeros que un colador, un informe que no nos hace más seguros, al contrario. Durante doce años y por la especialización que tenemos nosotros pensamos que mientras la CIAIAC exista y haga esos informes, la próxima gente de la lista, que ojalá no suceda, todavía lo va a pasar peor que nosotros. Por eso, nosotros proponemos la fundación, porque sería el vigilante de la sociedad civil que estaría permanentemente vigilando que las instituciones cumplieran su cometido.

Al señor de UP, vuelvo a repetirle que el informe oficial fue el camión de cemento armado que cercenó la posibilidad de que tuviéramos un juicio, que era lo que realmente querían las familias. A lo mejor no hubieran condenado a nadie, pero, desde luego, sí es verdad que la justicia serena el alma, y aquí hay muchas familias que doce años después no han salido ni de su casa, están presas en su vivienda. Que luego digan que nosotros estamos peleando por el dinero, por las indemnizaciones... Yo no soy heredera económica de mi sobrina, yo no voy a cobrar nunca nada, y desde luego lo agradezco.

El tema de Torallola. Ya vieron lo que hizo el secretario general de la CIAIAC: presentarse en el juicio, engañarlos, tutelar ese informe, calentar posteriormente al juez; me atrevería incluso a decir que la perita que le hizo el informe se retractó o lo dejó a los pies de los caballos en la rectificación del informe judicial. El señor Montiano, de Mapfre, ayer les hizo una exposición que también sería para ser analizada por expertos. Ustedes no son expertos en seguros, pero, vamos a ver, ¿Spanair cuántos años llevaba volando? Por una póliza de esa magnitud —y consta en sede judicial— Spanair pagaba 80 millones de euros, no 3 millones de euros, que ahora no recuerdo qué cantidad dijo. Pues resulta que esa póliza estaba reasegurada en el mercado de Londres, cada uno compra su parte, estaba desembolsada. No es verdad que Mapfre tuviera que sacar ese dinero. Y, encima, ¿qué dinero sacaba? Mire, en Canarias es muy usual tener pólizas de decesos y no les cuento lo que sufrimos cuando nos llamaban a las 3 de la mañana, a todos por igual, para llevarnos al cementerio de la Almudena, no a que reconociéramos a nadie. Ibas allí y te preguntaban primero por las flores que querías, si la víctima iba a ser incinerada o enterrada, si tenía un seguro de decesos y, después de todos esos detalles, entonces te pasaban al juez y el juez te decía: firme aquí. Y tú preguntabas: ¿y qué firmo aquí? Y te contestaban: usted no se preocupe, que con esto ya se llevan el cadáver. Aquí hubo —y tuvimos que elegir también— fallos respecto a las identificaciones. Pero aquí había que elegir. Aquí había que elegir entre quién los mató y, una vez que los mató, quién hizo lo que hizo para que hubiera esos problemas. Personalmente a mi sobrina la identificaron siete días después. Estábamos embarcados a las dos y media de la tarde en el avión. Se habían equivocado de féretro. Tuvimos que bajar a la pista del avión, no pudimos saber si lo que nos dieron era o no era. Y la Ciaiac, que debía tener ahí a personas especializadas en tratar a las familias y enfrentarse a eso, no hizo nada. Yo llegué el día 21 por la mañana, llegué a Ifema, y en una columna como esa fui a ver qué había pasado, porque yo llegué, como llegaron todas las familias canarias, y no sabíamos si se habían muerto o no, nada, y había una lista con dieciséis supervivientes. Así me enteré yo que mi sobrina había muerto. Pero es que conforme me enteré yo se enteraron todos los demás. Ahí había roturas de pies, roturas de manos, la gente dándose cabezazos. Eso marca tanto que lo que tienes que hacer es evitar a toda costa que vuelva a ocurrir.

¿Y cómo lo haces? ¿Qué esperas de las autoridades, si estás viendo cómo te tratan en momentos críticos? ¿Vas a seguir esperando que hagan algo por ti? Pues no. Te vas fuera de España y entonces empiezas a conocer lo que han hecho otros países e intentas traerlo aquí, y durante doce años hemos intentado hacerlo con las instituciones, pero resultado, ninguno. Esa fundación de seguridad en vuelo es importante por eso.

Con respecto al protocolo de emergencias, llevo también durante todos estos años intentando que el cuerpo de bomberos aeroportuario pase a depender de Enaire, como los controladores. tenían que haber estado ahí. Y con eso yo creo que es suficiente, porque, si no, no voy a poder contestar a los demás.

En cuanto al mando aéreo de Canarias, yo no estaba en Canarias, yo no vine en ese «avión de la muerte» que llegó aquí a las dos de la mañana de la noche del 20 al 21. Desde luego, le agradezco al señor Manuel Mestre lo que pudo haber hecho por las víctimas.

La Ciaiac no es independiente, yo no sé qué más pruebas quieren, yo ya no sé qué más decirles. Es un fracaso institucional total, porque no solo no nos hace justicia a nosotros, es que pone en peligro la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 18

seguridad de los demás. La Ciaiac no tiene ningún prestigio a nivel internacional. Yo cuando cuento mi experiencia como presidenta de la Federación Internacional de Víctimas en cualquier encuentro o conferencia, la gente no me cree, la gente tiene otra idea de España, y cuando les digo lo de la Ciaiac no saben ni lo que es, y prefiero no explicárselo. Recientemente, el 8 de enero, derriban en Irán el vuelo PS752, me pidieron de la OACI que si yo podía recomendar al organismo de investigación en España, y al que me lo pidió, al jefe de investigación de accidentes, le dije: «Pero ¿cómo me dices eso? Si me has oído decir hasta en la sociedad que estoy luchando por un órgano multimodal de investigación de accidentes con víctimas múltiples». Ni siquiera puedes recomendar al organismo de tu país, tienes que ocultar a quién investiga, porque para qué lo vas a aportar, si no merece la pena.

En cuanto a las reuniones del juez y el fiscal, por favor, eso se le dice a cualquier persona seria fuera y es que ese hombre no está donde está. Así se marchó, se tenía que haber marchado. Huyó de las responsabilidades que podía haber tenido.

AESA. ¿Por qué decimos que las causas siguen latentes? AESA podía exportar el modelo a la Agencia Tributaria. Cada uno de nosotros nos inspeccionamos la renta, estupendo, es lo que hacen las compañías aéreas, autoinspeccionarse. ¿Pero qué modelo es ese? ¿Para qué nace AESA si es lo mismo, es el mismo perro con diferente collar de Aviación Civil? Yo lo que le propongo a AESA por el bien de todos es que, en tono irónico, exporte el modelo a la Agencia Tributaria y, si no, que desaparezca. De hecho, tengo que decir aquí que la Ley 4/2015 proponía que desapareciera la figura administrativa de agencia. Estamos en el 2021. AESA tenía que haber pasado de agencia a cualesquiera otra de las figuras administrativas que propone esa ley. Si no es capaz ni de hacer eso, ¿qué podemos esperar de AESA? Nada. Y, desde luego, el *lobby* paralelo de Ellas Vuelan Alto, por favor, investiguenlo, que eso no puede ser. Pero ¿cómo tenemos ahí un *lobby* con personas que tienen que inspeccionar, patrocinadas por las mismas empresas a las que tienen que supervisar? ¿Eso qué es? ¿Estamos locos?

Al señor del PP le diré que organismos internacionales los conozco todos prácticamente. Nunca se me olvidará que asistí a la NTSB a una jornada de puertas abiertas, donde se debatió justamente el caso del aterrizaje en la bahía del río Hudson. No hizo falta ni siquiera ir a los tribunales. En aquella jornada de puertas abiertas víctimas, fabricantes, pilotos, cualquiera que tuviera un legítimo interés estuvo en aquella jornada de puertas abiertas, que la NTSB, por otra parte, suele hacer, es bastante transparente, tiene una cuenta de Twitter que ustedes pueden seguir y automáticamente se enteran en tiempo real de lo que está investigando, tren, barco, avión, lo que sea. Yo lo que he propuesto en España, y lo he presentado en el Ministerio de Fomento a todos los ministros, es que se haga un órgano multimodal con un *mix* para poderlo encajar en el marco normativo de España entre la NTSB norteamericana y la autoridad holandesa de investigación. Fíjense si la autoridad holandesa de investigación tiene fuerza y credibilidad, no por las autoridades, que cambian, sino por la propia entidad, que eso es lo que debería ocurrir aquí. Por el derribo del avión MH17, que fue por Rusia en territorio ucraniano, Holanda lleva a Rusia, con todo lo que ha podido ocurrir, a los tribunales internacionales, y se cierra ese informe como me hubiera gustado cerrar el mío, con un libro hecho por las víctimas y las autoridades, donde conjuntamente cerraron el duelo. Eso me hubiera gustado hacerlo a mí, pero, desde luego, aquí en España no hay visos, no lo llevamos en el ADN.

El Consorcio de Compensación de Seguros. ¿Pero qué quiere Mapfre? Encima de que está cobrando la póliza, que ha repartido el riesgo, que está desembolsado, ¿quiere que el consorcio le adelante el dinero? ¿Pero para qué? Entonces se convierte en un intermediario que cobra del fabricante si denuncia, de su propia póliza, del consorcio. El consorcio no se hizo para eso, por favor, el consorcio se hizo para lo que se hizo, y si tú no puedes asegurar a las compañías, retírate. ¿Tú no eres solvente? Vete. Ahora, tú aseguras a una compañía, tú no eres solvente, está el consorcio. Se les debió caer la cara de vergüenza antes de decir eso ayer. No le interesó decir que tiene que primar el derecho comunitario o el convenio de Montreal aquí a la hora de indemnizar, no. Y que la supervisora, la máxima autoridad de inspección en España, diga que es que el edificio estaba a precio de mercado, pues, vamos, de verdad, y que luego vaya a los seminarios a todo trapo, en la Alhambra de Granada, a hablar de enfoque preventivo de la seguridad, ¿esto qué es?, ¿un sarcasmo? ¿O esto qué es?

Por último, las compañías aéreas se autoinspeccionan. Eso no ocurría en el 2008. ¿Cómo creen ustedes que estamos ahora, con todo lo que está pasando en este país? Si cada uno se autoinspeccionara. Aquí Javier Nart dijo que habían puesto a al zorro a cuidar a las gallinas. Eso es lo que está haciendo AESA aquí. ¿Ustedes creen que está mejor?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 4

10 de marzo de 2021

Pág. 19

En cualquier caso, justamente el 1 de marzo la Agencia Europea de Seguridad Aérea saca en el año 2020, año de la pandemia, una información, que también dejo aquí, aquí está todo, revisión del riesgo de operaciones en el año 2020, aviación en tierra, 15 accidentes en el mundo, 327 víctimas, 1 de marzo, por EASA. ¿Dónde está AESA? ¿A qué se dedica AESA? Esto lo dejo aquí.

Todos me preguntan qué se puede hacer. Aquí hay muchas cosas que se han hecho. Apóyenlas. En doce años, yo tengo las manos rotas de tocar en las puertas para que se haga algo productivo y algo beneficioso. A veces me han hecho caso y a veces no me han hecho caso y, cuando no me han hecho caso, me he ido fuera y luego he venido con los deberes hechos y cuando he traído los deberes hechos ya no han tenido valor para negarse. Y luego, cuesta mucho pelear aquí. Bueno, eso ha sido sin medios. Den los medios, creen una fundación de seguridad en vuelo, estamos dispuestos. Y yo además hago un anuncio, la pongo en pie y en cuatro años me voy, la pongo en pie, la lleno de credibilidad y en cuatro años me voy. Esa fundación de seguridad en vuelo sería el modelo que pretendo y por el que lucho para que España tenga un órgano multimodal de investigación de accidentes e incidentes con víctimas. Porque todos podemos ser víctimas, ustedes no están exentos de convertirse en víctimas, a lo mejor si lo padecen. Esto es como el COVID, vives, vives, vives, hasta que te toca, pues un accidente es lo mismo, vives, vives, te compadeces y tal, pero cuando te toca te cambian los esquemas, te cambian completamente los esquemas, y eliges vivir toda la vida amargado y pensando que te vas a cargar a cuarenta, como ha ocurrido en esta asociación, o serenar el alma y dices: No murieron por nada, vamos a hacer algo en su memoria. Esta fundación que nosotros pedimos puede hacer que esta tragedia no se olvide porque ha nacido de un hecho bastante trágico y nace para tener la esperanza de que este país desde luego alguna vez cambie. Y aquí hablar de cultura preventiva no es ponerla en manos de los que están, porque no han demostrado nada en todo este tiempo, ni siquiera con un organismo nuevo como es AESA. Por último, hablé ya del protocolo 632/2013, que viene del reglamento europeo, que viene después.

Como ya he explicado todo, desde luego, yo a veces me apasiono demasiado, les doy las gracias y, en fin, les doy las gracias también a ustedes, por ser tan generosos con el tiempo.

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

No sé si sus señorías quieren utilizar el minuto o se dan por contestados. Yo creo que, otra cosa no, pero la presidenta de la Asociación de Víctimas es bastante contundente en sus exposiciones y creo que hoy una vez más lo ha demostrado.

La Mesa se suma a todos los portavoces en cuanto al agradecimiento del trabajo de la Asociación de Víctimas, y de la presidenta personalmente, y creo que ahora lo que tenemos que hacer es, más allá de las palabras, esa recomendación de conclusiones, poniendo siempre ese denominador común, que es el interés general por encima de cualquier cosa, como ha sido hasta ahora. Esta Comisión realmente se ha llevado por unanimidad en todos sus acuerdos y confiamos que también este informe final realmente no solo arroje las expectativas sobre dónde se cometieron esos fallos concatenados que dan como consecuencia la tragedia, sino qué responsabilidades hay y qué podemos hacer sobre todo para mejorar, porque eso sería efectivo, no solo para la seguridad y la seguridad de todos los ciudadanos y ciudadanas a las que representamos, sino también para cerrar ese duelo del que hablaba la presidenta.

Señorías, buenas tardes y muchas gracias. Muchas gracias, doña Pilar Vera y mucha fuerza, que sabemos que no le falta.

Se levanta la sesión.

**Eran las siete y veinticinco minutos de la tarde.**