

[EL CONFIDENCIAL DIGITAL](#)[EUROPA PRESS](#) [INFOLIBRE](#)[LA INFORMACIÓN](#)[PRESS DIGITAL](#)

La Comisión de Investigación en el Congreso de los Diputados sobre el accidente del vuelo JK5022 de Spanair ha aprobado este jueves el dictamen que será elevado al Pleno, en el que se responsabiliza del "fallo sistémico" que provocó el accidente a diferentes cargos del Gobierno asociados al Ministerio de Fomento en 2008, dirigido en aquel momento por la exministra Magdalena Álvarez.

El dictamen recoge que el 20 de agosto de 2008, fecha en la que ocurrió el accidente, se produjeron una "correlación de factores causantes que concluyen en el trágico accidente" en el que perdieron la vida 154 personas y 18 resultaron heridas.

En dicha comisión, aprobada el 6 de febrero de 2018 por el Pleno del Congreso de los Diputados, han comparecido un total de 48 comparecientes y se ha analizado documentación tanto pública como privada.

El dictamen recoge que el fallo sistémico que provocó el accidente es una responsabilidad de los encargados del comprobar el correcto funcionamiento del sistema a través de los medios del Estado y establece un listado de cargos que en 2008 asumían puestos de responsabilidad, tanto en el Ministerio de Fomento como en la Dirección General de la Aviación Civil (DGAC), Aena y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC).

Entre ellos, se encuentra el entonces secretario general de Transportes y secretario de Estado, Luis Fernando Palao; el director general de Aviación Civil, Manuel Bautista; el jefe de Gabinete de la ministra Álvarez, Antonio Fernández; y Manuel Azuaga, presidente de Aena entre 2004 y 2008.

Asimismo, señala que la compañía Spanair ya sufría por entonces las "serias dificultades económicas" que provocaron su quiebra en 2011, mientras que el Reglamento Europeo dispone que es necesario que las compañías aéreas operen "con criterios de buena gestión económica" para garantizar la seguridad. La compañía también habría recibido "sin mediar inspección" por parte de la Dirección General de la Aviación Civil (DGAC) la prórroga del Certificado de Aeronavegabilidad para el avión siniestrado.

El dictamen también recoge la actuación tanto de los técnicos de mantenimiento de Spanair, que solucionaron el problema inicial del avión "sin averiguar qué está originando la avería", como la de los pilotos, que "presionados por el compromiso" de puntualidad de la aerolínea, así como por el ERE presentando por la compañía días antes, no chequearon de manera correcta el sistema de despegue del avión.

Todo ello, sumado al fallo de la alarma TOWS, que no advirtió de la configuración incorrecta, un problema detectado hasta en 72 ocasiones en otros aviones y que Boeing "no ha podido o no ha querido acreditar las causas de estos fallos".

Asimismo, el dictamen considera que el plan de emergencia de Aena en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas no funcionó correctamente, activándose de manera tardía el día del siniestro. Por ello, señala que en el accidente de Spanair fallaron "todas las barreras de seguridad".

El documento detalla una serie de puntos que la Comisión considera que deberían trasladarse al Ministerio Fiscal. Entre ellos, que tanto la DGAC como la CIAIAC no hayan enviado documentación solicitada por la Comisión; la reclamación a Boeing de los datos técnicos del MD82 que no fueron facilitados; el posible delito de revelación de secretos de Estado por las filtraciones en las comunicaciones por parte del Ministerio de Fomento, y comprobar si el trato de la aseguradora Mapfre a las víctimas y familiares se ajustó a la normativa europea e internacional.

El Grupo Socialista presentará su voto particular en contra del dictamen al considerar que este establece responsabilidades que son competencia de la justicia.

La Comisión parlamentaria de Investigación del accidente de Spanair, que en 2008 costó la vida a 154 personas y dejó 18 heridos, ha aprobado hoy, con 210 votos a favor y los votos en contra del PSOE, el dictamen que se elevará al Pleno, al que los socialistas presentarán un voto particular.

COMISIÓN SPANAIR: EL DICTAMEN RESPONSABILIZA DEL “FALLO SISTÉMICO” A CARGOS DE FOMENTO

AVIACIÓN DIGITAL

Madrid, SP.- Por vez primera, y de forma relevante, con el voto particular en contra del PSOE, el dictamen de una Comisión de Investigación en el Congreso, señala responsables políticos como “necesarios cooperadores” para que el día 20 de agosto de 2008 se produjera el accidente que acabó con la vida de 154 personas, resultando heridas 18. Este dictamen deberá ser sometido al Pleno del Congreso, previsiblemente en el mes de mayo, para su aprobación definitiva.



La Comisión se puso en marcha el 6 de febrero de 2018 (impulsado por Podemos y ERC), curiosamente habiendo recibido el visto bueno del actual presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, con un tweet en 2017 para que fuera aprobada su constitución por parte del PSOE. Por esto resulta absolutamente injustificablemente inexplicable, el voto particular en contra el día de ayer de este partido. Salvo que por encima del bien común derivado de la Verdad, se sobreponga el bien político de la formación que gobernara el fatídico día España. Este parece ser el sentido de su negativa a aprobar el dictamen de la Comisión.

Han comparecido 48 personas, y analizado miles de documentos tanto públicos como privados. Lo más relevante es sin duda que como factor causal más relevante el dictamen recoge que “el fallo sistémico que provocó el accidente es una responsabilidad de los encargados de comprobar el correcto funcionamiento de ese sistema, a través de los medios del Estado...” A partir de ahí este documento establece todo un listado de cargos políticos, de libre designación “digital” por los políticos, que en 2008 asumían puestos de responsabilidad en ese Sistema Aeronáutico español, tanto del Ministerio de Fomento, como de la DGAC, AENA, AESA, y en la propia CIAIAC que “investigó” esta tragedia.

Se señala directamente a la Ministra entonces de Fomento Magdalena Alvarez, y al Jefe de su Gabinete, Manuel Fernández, al Secretario General de Transportes, Luís Fernando Palao, al director de la DGAC, Manuel Bautista, al presidente de Aena 2004-2008, Manuel Azuaga, así hasta un total de 12 cargos que cuando se conozca el literal del dictamen serán públicos.

Aunque en el borrador, según señala la Agencia EFE, se había hecho una mención a las “conductas negligentes”, poniéndolo en manos de la Fiscalía General del Estado, para que en su caso realizara las actuaciones pertinentes, será en el texto que apruebe el Pleno donde podamos ver con exactitud el alcance de lo aprobado ayer.

Hay toda una serie de puntos que deben ser analizados por la Fiscalía, según el dictamen, como un Informe de Aviación Civil, la documentación de la CIAAIAC, datos técnicos que Boeing no aportó a la propia Comisión, la revelación presunta de secretos del Jefe de Gabinete de Magdalena Alvarez y el trato de Mapfre a las víctimas.

Revela EFE, que a diferencia del borrador inicial, en el aprobado se excluyen como responsables a representantes de empresas privadas (Boeing y Mapfre), además de la propia Spanair, precisando lo que debe ser analizado por la Fiscalía General del Estado.

Entre los numerosas recomendaciones de este documento final de la Comisión, está por ejemplo, la creación de un cuerpo propio de Inspectores que vele por la seguridad aérea. También se incluye la revisión de los

protocolos de asistencia sanitaria en Aena, al corroborarse su mal funcionamiento durante el accidente, extendiéndose ese Plan de Emergencias en Barajas a las administraciones autonómicas, compañías y Protección Civil. Se activó de forma tardía el 20 de agosto de 2008. Se dice textualmente “en el accidente de Spanair “fallaron todas las barreras de seguridad”.

También se señala que el TOWS del avión no advirtió el día del accidente de una incorrecta configuración de la aeronave para el despegue, a pesar de que en 72 anteriores ocasiones se había detectado este problema en otros aviones y que Boeing, “no se ha podido o no ha querido acreditar las causas de estos fallos”.

También en el dictamen se alude a la situación de Spanair el día del accidente, hablando de “serias dificultades económicas”(Spanair quebró en 2011), a pesar de que el Reglamento Europeo señala que es necesario que las compañías operen “con criterios de buena gestión económica” para garantizar la seguridad. Habla de los técnicos de mantenimiento de Spanair que aún solucionando el problema inicial del avión, lo hicieron “sin averiguar que originaba la avería”. También indica que los pilotos “presionados por el compromiso” de puntualidad de la aerolínea, el ERE presentado pocos días antes, no chequearon correctamente la configuración antes del despegue.

Pero quizás donde el error sistémico según el dictamen se materializa más claramente, es cuando se constata que la compañía “sin mediar inspección” habría recibido por parte de la DGAC, la prórroga del Certificado de Aeronavegabilidad del avión siniestrado final y trágicamente.

SE CONSTATA QUE LA COMPAÑÍA “SIN MEDIAR INSPECCIÓN” HABRÍA RECIBIDO POR PARTE DE LA DGAC, LA PRÓRROGA DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD

La “coartada” para el voto particular del PSOE contra el dictamen estriba en que según esa formación política se estarían estableciendo responsabilidades que son competencia de la Justicia. Evidentemente el PSOE obvia que cuando se habla de este error total del Sistema Aeronáutico español, de lo que se está directamente hablando es de la directa responsabilidad política de quien debe velar por dicha seguridad aérea, que es un derecho básico del ciudadano al que representan, y de la directa responsabilidad política por dicha gestión, de los cargos que de forma digital que dichos políticos nombraron. Si de esto se deriva alguna responsabilidad de otro tipo, son los Tribunales de Justicia los que deben actuar efectivamente. Dada la neutralidad que órganos como la Fiscalía deben mantener en todo momento, su actuación, en caso de que lo consideren, se producirá a la vista de lo que se ponga en su conocimiento. Tan sencillo como esto. No ponerlo en su conocimiento, también supone un ilícito... por cierto.

Iremos ampliando esta información en los próximos días.

NOTA: Aviaciondigital expresa su malestar por la filtración por parte de algún partido político del dictamen de la Comisión de Investigación a una Agencia Pública de Noticias. La información que afecta a los servicios públicos, y que por tanto afecta a todos los españoles debe ser transparente y de acceso para todos los medios de comunicación en igualdad de condiciones. Medios que pagan sus sueldos, y el de Agencias de Noticias estatales como EFE, que no deberían utilizarse como altavoces de los inconfesables motivos instrumentalmente. En ningún caso las formaciones políticas deberían utilizar de esta manera los medios, menos aún los públicos, a los que tanto defienden, para crear una falsa opinión pública entorno a lo que una Comisión estrictamente persigue, cuya finalidad en este caso es la Verdad de lo sucedido y la asunción de responsabilidades independientemente del partido gobernante. Esto es creer en el Bien Público.

LA COMISIÓN DE SPANAIR APRUEBA EL DICTAMEN Y PSOE PRESENTARÁ VOTO PARTICULAR

[LA COPE](#)[EFE](#)[QUÉ](#)[INVESTING](#)[DIARIO SIGLO XXI](#)

Fuentes del PSOE han explicado a Efe que su voto particular, que se presentará el martes, se justifica porque el dictamen establece responsabilidades que competen a la justicia y no a una comisión de este tipo y que esta atribución podría ser inconstitucional. Entienden que en este tipo de comisiones "se puede señalar, pero no se puede acusar".

El dictamen señala los nombres de quienes en la fecha del accidente ocupaban puestos de responsabilidad, empezando por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez; el secretario general de Transportes, Luís Fernando Palao; el director general de Aviación Civil, Manuel Bautista; y responsables del aeropuerto de Barajas, de Aena y de la Agencia de Seguridad Aérea.

El dictamen que sale de esta comisión difiere del borrador inicial en dos cuestiones: por un lado se ha excluido del listado de responsables a representantes de empresas privadas, como la propia Spanair, el constructor del avión, Boeing, y la aseguradora Mapfre, y por otro precisa las cuestiones que, entienden, debe analizar la Fiscalía General del Estado.

En el borrador de dictamen había una mención genérica a "conductas negligentes" en el accidente, por lo que apelaba a que lo analizara la Fiscalía General del Estado para que, en su caso, realizara las actuaciones que considere pertinentes.

El documento aprobado este jueves precisa y detalla los puntos que creen debe analizar la Fiscalía: un informe de Aviación Civil, la documentación de la Comisión de Investigación de Accidentes, los datos técnicos del modelo de avión que Boeing no remitió a la Comisión, la posible comisión de un delito de revelación de secretos por el jefe de gabinete de la ministra de Fomento de entonces y el trato dado por Mapfre a las víctimas del accidente.

Esta Comisión se creó en febrero de 2018 a instancias de los grupos parlamentarios Unidas Podemos y Esquerra Republicana para determinar las causas y posibles responsabilidades del siniestro del Vuelo JK5022 de la compañía aérea Spanair el 20 de agosto de 2008. Ha celebrado 48 compareencias.

Después de 13 años de ocurrido el accidente, la Comisión demoró sus trabajos por la convocatoria en 2019 de dos elecciones generales, que paralizaron las investigaciones.

El vuelo JK5022 se estrelló el 20 de agosto de 2008 a los pocos minutos de su despegue en el aeropuerto de Madrid-Barajas. Murieron 154 personas y resultaron heridas otras 18, todas ellas con secuelas, según el informe de la Comisión.

En el dictamen, la Comisión recomienda la creación de un cuerpo propio de inspectores de aviación que vele por la seguridad aérea de forma directa y sin dependencias externas.

A la vez, considera que se deben revisar los protocolos de asistencia sanitaria de Aena -cuyo Plan de Emergencia para Barajas no funcionó durante el accidente-, de las administraciones autonómicas, de las compañías aéreas y de Protección Civil.

LA COMISIÓN SEÑALA A RESPONSABLES POLÍTICOS POR EL ACCIDENTE DE SPANAIR

El dictamen aprobado, que cuenta con el voto particular del PSOE y será elevado al Pleno del Congreso, apunta a los principales dirigentes de Fomento y Aena por aquel entonces

DIARIO DE AVISOS



TINERFE FUMERO23/04/2021 ·
 ACTUALIZADO 01:05 - Por primera vez, y tras 13 años de lucha por parte de las víctimas, se señala a cargos políticos como responsables del accidente de un avión de la extinta compañía Spanair que el 20 de agosto de 2008 se estrelló en el aeropuerto de Barajas (Madrid) nada más despegar con destino Gran Canaria, y que se saldó con el fallecimiento de 154 personas y 18 más heridas, la mayoría de ellas isleñas.

La histórica decisión cobra más importancia aún al ser el fruto del trabajo

llevado a cabo por la Comisión de Investigación celebrada por el Congreso de los Diputados bajo la presidencia de la gran Canaria Meri Pita (Podemos), que ayer aprobó un dictamen que será elevado al Pleno, en el que se responsabiliza del “fallo sistémico” que provocó el accidente a diferentes cargos del Gobierno asociados al Ministerio de Fomento en 2008, dirigido en aquel momento por la exministra Magdalena Álvarez, en información facilitada por Europa Press.

El dictamen recoge que el 20 de agosto de 2008, fecha en la que ocurrió el accidente, se produjeron una “correlación de factores causantes que concluyen en el trágico accidente”, así como que ese “fallo sistémico” que provocó el accidente es una responsabilidad de los encargados de comprobar el correcto funcionamiento del sistema a través de los medios del Estado y establece un listado de cargos que en 2008 asumían puestos de responsabilidad, tanto en el Ministerio de Fomento como en la Dirección General de la Aviación Civil (DGAC), Aena y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC). Además de Álvarez, entre ellos se encuentra el entonces secretario general de Transportes y secretario de Estado, Luis Fernando Palao; el director general de Aviación Civil, Manuel Bautista; el jefe de Gabinete de la ministra Álvarez, Antonio Fernández, y Manuel Azuaga, presidente de Aena entre 2004 y 2008.

Hay que tener en cuenta que, cuando se habla de responsabilidades, la comisión entiende que son políticas, limitándose a remitir el fruto de su trabajo a la Fiscalía por si el Ministerio Público pudiera deducir del mismo si también pudieran darse unas responsabilidades penales que los tribunales, en su día, descartaron al cargar la mano sobre los pilotos, fallecidos en el accidente. Eso sí, el dictamen resalta una serie de actuaciones que entienden de mayor interés para la Fiscalía.

Este informe también recoge la actuación tanto de los técnicos de mantenimiento de Spanair, que solucionaron el problema inicial del avión “sin averiguar qué está originando la avería”, como la de los pilotos, que “presionados por el compromiso” de puntualidad de la aerolínea, así como por el ERE presentando por la compañía días antes, no chequearon de manera correcta el sistema de despegue del avión.

Todo ello, sumado al fallo de la alarma TOWS, que no advirtió de la configuración incorrecta, un problema detectado hasta en 72 ocasiones en otros aviones y que Boeing “no ha podido o no ha querido acreditar las causas de estos fallos”.

Asimismo, el dictamen considera que el plan de emergencia de Aena en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas no funcionó correctamente, activándose de manera tardía el día del siniestro. Por ello, señala que en el accidente de Spanair fallaron “todas las barreras de seguridad”.