

ARGÜELLES(BOEING) LAMENTA NO PODER APORTAR NADA A INVESTIGACIÓN AVIÓN SPANAIR

[LA VANGUARDIA](#)

17/07/2018 19:07 - Madrid, 17 jul (EFE).- Pedro Argüelles, que presidía Boeing en España cuando se estrelló en agosto de 2008 el avión de Spanair, ha asegurado hoy que no puede aportar ninguna información sobre el proceso de investigación del accidente, del que dijo fue sólo "un observador interesado y atento" a título personal.

Pese a ser entonces el máximo representante en España del fabricante estadounidense del avión siniestrado, Argüelles no ha respondido a ninguna de las preguntas formuladas hoy por los diputados que forman parte de la Comisión de Investigación del accidente del Congreso.

"Fui un observador interesado y atento, pero no participé ni tuve nada que ver con los detalles del proceso de investigación", ha repetido en varias ocasiones Argüelles, que ocupó el cargo de presidente de la filial española de Boeing International Corporation entre 2002 y 2012.

Argüelles ha matizado que Boeing International Corporation es una filial de la compañía estadounidense que "nada tiene que ver con las tareas de fabricación diseño o atención al producto y a los clientes, es simplemente una empresa dedicada al fomento y a la relación institucional de Boeing en el ámbito internacional".

Por eso, ha explicado que durante sus diez años en Boeing sus funciones eran básicamente de representación institucional de la compañía al máximo nivel, ante las autoridades de la administración encargadas de la supervisión del sector aéreo o las compañías aéreas clientas de la empresa.

Su papel fue siempre de representación institucional y de mantenimiento de las buenas relaciones, incluidas también laborales de comunicación y, en ocasiones, de portavoz de Boeing en España, ha subrayado.

El accidente de Spanair fue objeto de una investigación pormenorizada por parte de las autoridades competentes que, en este caso, era la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), que reclamó la colaboración de Boeing, ha indicado.

El fabricante ofreció inmediatamente su colaboración para esclarecer las causas que podían haber concurrido en este accidente y estuvo desde el primer momento a disposición de la investigación, ha recordado.

Este tipo de investigación se hacen con la máxima cautela, discreción y profesionalidad, por lo que son muy pocas las personas que están capacitadas y que pueden actuar en ellas y, en el caso de Boeing, esta tarea de colaboración la desarrollaron unos técnicos muy especializados que residen en EEUU.

"El presidente de Boeing International, y no sólo yo, normalmente es una persona que no reúne este tipo de condiciones y, por lo tanto, no participa en este tipo de procesos", ha recalado. EFE

CIAIAC: CON LAS RECOMENDACIONES EL ACCIDENTE DE SPANAIR NO HUBIERA OCURRIDO

[LA VANGUARDIA](#)

17/07/2018 20:07 - Madrid, 17 jul (EFE).- El presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), y vicepresidente de ésta en 2011 -cuando se aprobó el informe del avión de Spanair siniestrado-, Manuel Hita, ha dicho que, si se hubieran seguido las recomendaciones, el accidente no habría ocurrido.

"Si no hubiese habido que implementar esas recomendaciones (en relación a las que ofreció la CIAIAC a raíz del suceso) porque ya estaban hechas, el accidente no habría ocurrido", ha señalado el también impulsor de la Sociedad Aeronáutica Española (SAE) y exmiembro de Airbus.

Si se siguen todas las recomendaciones, "estoy al 99 % seguro de que no va a volver a suceder", ha insistido en su comparecencia en la Comisión de Investigación del accidente del avión de Spanair, que se estrelló en las proximidades del aeropuerto de Madrid Barajas el 20 de agosto de 2008 poco después de despegar y costó la vida a 154 personas.

Ha señalado que el Parlamento debería obligar a los distintos agentes involucrados en el accidente a cumplir la recomendaciones de la CIAIAC, que son de carácter no coercitivo y tienen como objetivo mejorar la seguridad operacional y tratar de evitar que se sucedan accidentes similares por las mismas causas.

Hita ha subrayado que los medios de la CIAIAC eran suficientes ya que los 13 investigadores (hoy son 25) organizaron un equipo transnacional de 40 personas que "funcionó perfectamente", estaban "bien formados" y emitieron el informe sobre el accidente "lo antes posible".

Asimismo, ha insistido en que la CIAIAC es un órgano "absolutamente independiente" y que "no han recibido presiones" aunque está adscrito a la subsecretaría del Ministerio de Fomento.

También ha explicado que de las 43 recomendaciones que hizo la CIAIAC, todas están cerradas salvo una, dirigida a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA, en sus siglas en inglés), para que en el entrenamiento de las tripulaciones se ejercite el vuelo en pérdidas. "Aún no lo han implementado, es un proceso largo", ha apuntado.

Veintiuna de las 43 recomendaciones de seguridad iban dirigidas a la autoridad europea y estaban relacionadas con la mejora de los manuales de vuelo, la certificación del avión, mejoras de la fiabilidad y diseño, instrucciones de mantenimiento, guías de manuales para identificar las averías del avión, mejoras sobre el comportamiento dentro de la cabina, la no utilización de equipos electrónicos dentro o el vuelo en pérdida para instruir al personal con simuladores.

Otras cuatro 4 recomendaciones iban dirigidas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) -mejoras de manuales de mantenimiento y de la calidad de Spanair-, cuatro a aeropuertos de Aena y navegación aérea (comunicaciones entre la torre y los equipos de salvamento, el flujo de información ante un accidente así) y una recomendación a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para celebrar una conferencia de alto nivel para tratar de mejorar la seguridad operacional.

Entre las recomendaciones se hicieron tres a Spanair (mejora de la cabina estéril, del sistema de mantenimiento y de la calidad) sobre las que no hubo respuesta de la aerolínea, que cesó de su actividad.

Durante su declaración, Hita ha apuntado a que los cambios de la composición del pleno CIAIAC no respondieron al accidente, cuya investigación -que duró tres años- fue incapaz de determinar fehacientemente por qué no funcionó el el sistema de alerta sonoro (TOWS). EFE