



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 99

Pág. 1

RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK 5022
DE SPANAIR

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

Sesión núm. 20

celebrada el miércoles 24 de octubre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

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

- | | |
|---|----|
| — Del señor Lacasa-Heydt (piloto en activo, decano COPAC 2009-2016). (Número de expediente 219/001430) | 2 |
| — Del señor Soto Rodríguez (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac). (Número de expediente 219/001431) | 22 |

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las seis de la tarde.

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

— **DEL SEÑOR LACASA-HEYDT (PILOTO EN ACTIVO, DECANO COPAC 2009-2016).** (Número de expediente 219/001430).

La señora **PRESIDENTA**: Buenas tardes, señorías. Iniciamos hoy la sesión del día 24 de octubre, conforme a los acuerdos del 5 de septiembre, con la comparecencia de don Luis Lacasa-Heydt, piloto en activo, decano de la Copac desde el año 2009 hasta el año 2016. Es correcto, ¿no? El marco de la comparecencia está sujeto a la Ley Orgánica 5/1984. En esta línea, he dado traslado al compareciente de la posibilidad de poder asistir acompañado y así lo ha hecho. En este momento la presidenta hace saber al compareciente que en ese marco voy a velar por salvaguardar sus derechos. Le hago saber también que, conforme al artículo 502.3 del Código Penal, viene obligado a no faltar a la verdad en su testimonio.

El formato de la comparecencia es el acordado, diez minutos de exposición del compareciente y luego intervienen los grupos, de menor a mayor, durante diez minutos, pudiendo realizar pregunta-respuesta o haciendo agrupación de preguntas-agrupación de respuestas.

Señor Lacasa, puede comenzar cuando usted quiera.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Mi nombre es Luis Lacasa-Heydt. En primer lugar, quiero manifestar mi máximo respeto y afecto por la Asociación de Víctimas del Accidente JK 5022 y por sus familias.

Quiero expresar la importancia que para mí representa esta Comisión de Investigación. Actualmente resido fuera de España y se me ofreció la posibilidad de comparecer por videoconferencia, pero he considerado necesario viajar y estar apenas doce horas en Madrid para comparecer personalmente ante ustedes y contribuir así de forma directa a los objetivos de la Comisión.

Soy comandante de líneas aéreas. Empecé a ejercer mi profesión en el año 1973 y tengo más de 23000 horas de vuelo. Entre los años 2009 y 2016 fui decano del Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial, que es una corporación de derecho público adscrita al Ministerio de Fomento y que representa la visión profesional de los pilotos ante la Administración, la industria y la sociedad. De acuerdo con los estatutos del Colegio de Pilotos, una de sus funciones es velar por la seguridad y la legalidad de las operaciones de vuelo para garantizar los derechos fundamentales de los ciudadanos como usuarios del transporte aéreo y de la aviación comercial. Lo menciono porque esta función, entre otras, siempre ha guiado y guía la actividad del Colegio de Pilotos. De los estatutos del Colegio de Pilotos, además, emana un elemento fundamental, que es el compromiso de los pilotos con la seguridad aérea. Así lo sentimos por dos razones principales: porque nosotros, los pilotos, volamos con nuestros pasajeros, y por la gran responsabilidad que implica nuestra profesión como profesión de servicio directamente vinculada a la seguridad de las personas.

En lo que respecta a la aviación, por mi experiencia profesional e institucional, tengo claro cuál es el pilar básico de la seguridad aérea, y es la confianza: la confianza en la autoridad aeronáutica, la confianza en los operadores, la confianza en los órganos de investigación y la confianza en el sistema de reportes para notificar cualquier problema. Pero la confianza, evidentemente, no se impone, sino que se obtiene o se pierde en función de las actitudes. Como seguramente ustedes mismos han podido comprobar en las diferentes comparecencias, hay actitudes que generan confianza, como la empatía, la transparencia, la voluntad de colaboración y el rigor, y de la misma manera hay actitudes que la menoscaban, como la ocultación, la prepotencia, la arbitrariedad o los prejuicios. Pues bien, en nuestro país ese pilar básico que es la confianza apenas se sostiene por la falta de una actitud real de mejora, de escucha activa, de conocimiento y, en definitiva, de búsqueda de la excelencia.

Para mejorar y reforzar nuestro sistema de transporte aéreo y dotarlo, por tanto, de más seguridad para prevenir accidentes, es necesario tener la actitud de ir más allá de la norma. Sin embargo, la autoridad aeronáutica nacional tradicionalmente se ha conformado con medidas cosméticas, con inspecciones burocráticas y con correcciones meramente formales para cubrir el expediente. Ha eludido su responsabilidad a la hora de encarar de forma decidida y transparente los problemas, y la consecuencia es que en los últimos años predomina la desconfianza. Les doy unos datos concretos. En el año 2011, en el Colegio de Pilotos pusimos en marcha una encuesta que denominamos aerobarómetro y que con carácter anual mide el nivel de confianza que los pilotos tienen sobre varios aspectos, entre ellos, las instituciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 3

del sector de la aviación comercial. La confianza media de los pilotos en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea es de 3,5 sobre 10, y consideran que no promueve la cultura de seguridad ni supervisa adecuadamente las operaciones. La confianza media en la Comisión de Investigación de Accidentes de la Aviación Civil es de 3,8 sobre 10, y su independencia ha recibido una valoración que oscila entre el 1,2 y el 2,4. Creo que estas cifras hablan por sí solas. En el caso de la Ciaiac, su labor genera desconfianza entre los profesionales del sector y entre las víctimas. Hay diferentes actuaciones e informes que hacen que la efectividad a la hora de prevenir futuros accidentes, su credibilidad y su independencia estén cuestionadas.

Sin duda, el informe de la Ciaiac sobre el accidente de Spanair es uno de ellos. Ese informe no sirve para la prevención de accidentes por dos motivos: porque presenta importantes deficiencias, entre ellas carencias de conocimiento en algunas materias y muy especialmente en la parte operacional —muchas de esas deficiencias están reflejadas en la revisión independiente del informe que hizo el Colegio de Pilotos—, y porque destila la falta de actitud necesaria para cambiar y mejorar —volvemos al tema importante, que es la actitud—; en definitiva, ha alimentado la desconfianza.

No hay nada que frustre más a las víctimas y a los profesionales que percibir esas actitudes que certifican que el camino para mejorar la seguridad está lastrado por mentalidades burocráticas inadecuadas. Todos tenemos que colaborar de forma transparente y honesta para prestar a nuestros ciudadanos un servicio lo más cercano posible a la excelencia, y por eso, una tragedia como la de Spanair solo puede definirse como un fracaso colectivo de nuestro sistema de transporte aéreo. Debemos hacernos dos preguntas. La primera, cuando sucede un accidente. ¿Qué podría haber hecho para lograr evitarlo? Y la segunda. ¿Qué puedo hacer para que no se repita? Hace falta una actitud transparente y constructiva, mucho criterio y experiencia para promover cambios que permitan a la autoridad aeronáutica recuperar la confianza y la credibilidad en la labor que tiene encomendada de supervisión y de control.

En el caso de una investigación de accidentes, desde 2009 el Colegio de Pilotos ha planteado la creación de un órgano multimodal que tenga la independencia y los recursos adecuados y que debería rendir cuentas directamente al Congreso de los Diputados. En el año 2018 parece más necesario aún ese cambio de modelo que evoluciona hacia una investigación sistémica de los accidentes. Para acometer cualquier tipo de mejora del transporte aéreo siempre encontrarán el apoyo y el conocimiento de los pilotos. En el caso de los colegios profesionales, además tiene una función consultiva que todas las instituciones pueden y deberían aprovechar. Es necesario cambiar las actitudes para que las instituciones aeronáuticas actuales o futuras generen la indispensable confianza.

Esta Comisión se ha creado como consecuencia de un sistema que tiene un gran margen de mejora y por la determinación de las víctimas para esclarecer las causas de la tragedia; una tragedia con 154 fallecidos y 18 supervivientes. Por las víctimas, por sus familias, por la sociedad que queremos, que debemos construir entre todos, tenemos que mejorar la seguridad de nuestro transporte aéreo.

Por último, quiero agradecer muy especialmente la generosidad y el inmenso esfuerzo de la Asociación de Víctimas para que su sacrificio sirva para mejorar la seguridad de las operaciones aéreas. Esa generosidad debe ser correspondida por todos nosotros, especialmente por sus señorías que tienen la capacidad y las atribuciones para legislar y conseguir ese cambio de actitudes que nos permita generar esa confianza indispensable en favor de la excelencia en nuestra seguridad aérea.

Muchas gracias. Me pongo a su disposición para contestar a todas sus preguntas lo mejor que sepa.

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

Ahora es el turno de los grupos parlamentarios. Empezamos por el Grupo Mixto.

Tiene la palabra, la señora Oramas.

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

Para mí es un honor volver a coincidir con don Luis Lacasa después de ocho años —no he podido saludarle antes de empezar—, porque me ayudó muchísimo en la primera comparecencia que hubo aquí cuando el accidente de Spanair, cuando yo no sabía ni lo que era un *flap* ni un TOWS ni nada de nada. Durante muchos días y muchas horas me permitió hacerme una idea.

Me he acordado mucho de usted a lo largo de esta Comisión —me alegro de que usted esté en Qatar—, porque ha sido tremendo. Hemos tenido a alguna persona relacionada directamente que, bien por mentir o bien por indiferencia, cuando esta portavoz le preguntó dónde estaba el día del accidente dijo: Bueno, pues si era laborable, estaría en el despacho, y si no era día laborable, estaría en mi casa. Ni lo recuerda ni tenía interés en saberlo. También ha habido alguna persona que ha dicho que todo se hizo genial, que tenemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 4

el sistema de mayor seguridad y que además la culpa fue de los pilotos, que fue un error humano, cuando usted me explicó a mí, aparte de lo del queso —fue el primero que me lo explicó—, lo que es al final una cadena de errores; me dijo que es muy difícil que un accidente se produzca por una sola circunstancia y que de todo se aprende. Desde luego es muy triste que a la gente que estaba sobre el terreno, por ejemplo, los servicios de emergencia —por esta Comisión han pasado el médico del Summa, los bomberos, los que estuvieron una hora solos hasta que llegaron los demás—, ni siquiera les preguntaron cómo funcionaron, y aquí se han limitado a decir: funcionaron razonablemente bien los servicios de emergencia. Después vemos que incluso las pocas conclusiones a las que se llegan son recomendaciones y no hay ningún seguimiento para ver si se implantan o no, o para saber cuáles son fundamentales. Además, se han ocultado determinadas cosas, como pasó con Boeing, y hay que decirlo, porque como a mí nadie me manda —mi abuela decía: niña, tú te mandas sola— lo puedo decir claramente en una comisión.

De las cinco preguntas que tenía ya ha contestado a tres inicialmente. Yo me voy a centrar en una o dos, porque sé que además es mucho más importante lo que usted diga que lo que tenga que decir yo. Me ha encantado que haga otra vez esas dos preguntas: ¿Qué pude hacer yo? ¿Qué podemos hacer? Nosotros estamos en el momento, el día y la hora para preguntarnos como diputados qué es lo que podemos hacer. Yo le quiero preguntar por qué motivo decidieron hacer la revisión del informe final de la Ciaiac. ¿Se lo pidió la Asociación de Víctimas o fue a iniciativa propia de la Copac?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Desde el principio, nosotros tuvimos una relación muy estrecha con la Asociación de Víctimas. La Asociación de Víctimas son víctimas de nuestra industria, son víctimas de nuestro sistema de transporte. Desde el principio les dijimos que la causa principal era precisamente un error de nuestros pilotos, pero que no nos podíamos quedar ahí, que había que ver por qué se había producido ese error, en qué situación habíamos puesto a esos pilotos —todos, la industria— para que tuvieran una presión que hizo que en un momento determinado cometieran un error que supuso una catástrofe como la de aquel día. Después, teníamos unas grandes expectativas y muchas esperanzas en esa Comisión de Investigación de Accidentes, que llevó su tiempo. Esa Comisión de Investigación de Accidentes llevó mucho tiempo, pero a eso nos tenía acostumbrados ya la Ciaiac. Hacía mucho que le decíamos a la Ciaiac que había que hacer las investigaciones en poco tiempo, de forma que fueran efectivas a la mayor brevedad para que esas recomendaciones pudieran servir para prevenir otros accidentes. Un año y dos meses antes hubo un precedente similar en Lanzarote, con un avión de Mapjet que despegó en estas mismas circunstancias. Pero cuando llegó el grueso del informe de la Ciaiac, en el que en algunos aspectos técnicos se hacen unos análisis muy detallados de determinadas cosas, efectivamente, ves que en algunos aspectos tienen una competencia técnica muy importante y en otros, sin embargo, faltan muchísimas cosas. No creo que sea cuestión de mala fe, sino sencillamente de desconocimiento. Era muy incompleto. Aparte de que era muy incompleto, luego las recomendaciones estaban hechas al mundo general, como si el accidente se hubiera producido, no sé, en alguna parte del mundo que no fuera España. Quienes tienen capacidad de solucionar muchos de los temas que se demostraban en ese informe son nuestra Autoridad Aeronáutica, nuestros operadores y nosotros. Estas recomendaciones se hacían a la OACI, a la FAA, a EASA. Solamente hay tres recomendaciones para la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que son que vigilen las tres recomendaciones que le han hecho a Spanair; es decir, simplemente que se hagan las cosas con rigor al final. Nada más que eso. Pero es que esa recomendación, que sinceramente no sé si es por desconocimiento, de que no se pueden usar los teléfonos móviles en los aviones, no sé cómo calificarla. En lo que ellos exponen hablan del uso que se hace de los teléfonos móviles, que es cuando abandona la pista, con el avión parado. En ese caso, utilizar su teléfono móvil no va en detrimento de la profesionalidad de los pilotos, sino todo lo contrario, demuestran su profesionalidad al llamar a su compañía y pedirle mayor información acerca del problema que están teniendo. Repito, con el avión parado, sin ninguna función en ese momento, con el freno de aparcamiento puesto, no están incurriendo en nada. En las compañías modernas ese procedimiento está perfectamente contemplado, pero no se usa un teléfono móvil particular del comandante, se usa el sistema Satcom que tiene el propio avión para poder ponerte en comunicación con tu compañía. Y la otra comunicación que se hizo fue que, mientras se estaba investigando la posible solución de la avería, el copiloto, que no tiene en ese momento ninguna función asignada a bordo, llamó a su novia para decirle: Oye, vamos a llegar tarde porque tenemos un problema técnico.

Evidentemente, para nosotros, como profesionales, fue una gran frustración el informe que emitió la Ciaiac, porque podría haber ido muchísimo más directo a su función, que es prevenir accidentes en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 5

futuro, y, evidentemente, una grandísima frustración para las víctimas. A raíz del informe hicimos una rueda de prensa conjunta expresando nuestra frustración, porque es lo que había supuesto, y nos dijeron si se podría hacer una revisión técnica de lo que fue el informe. Esa revisión se hizo con los mejores expertos que pudimos encontrar; la hizo el Colegio de Pilotos de una forma muy exhaustiva, contando única y exclusivamente con la información que recogía el propio informe de la Ciaiac, pero ampliando todos aquellos aspectos donde se había quedado nada más que en la superficie. Ese fue el motivo por el que hicimos esa revisión. Estuvimos mucho tiempo intentando ofrecérsela a la sociedad, pero mientras tanto hubo un cambio de Gobierno y no pudimos ofrecerla más que mucho después, pero tampoco sirvió para gran cosa de lo que he dicho al principio, para cambiar actitudes. Lo importante es cambiar actitudes y ser capaces de colaborar. No veamos un enemigo en cualquiera que nos ofrece una colaboración, porque venimos de buena fe. No fue posible.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Nosotros tenemos el informe de la Copac, pero me gustaría, porque usted tiene una gran capacidad para explicar las cosas —tanta que hasta yo le entendía—, que nos mencionara los hallazgos de la investigación que ustedes hicieron que le resultan de vital importancia y por qué.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): La investigación que hicimos nosotros se podría resumir en seis puntos muy claros. Nuestro informe es bastante exhaustivo y creo que es bastante didáctico, porque consta de tres apartados: la redacción del informe, lo que el informe debería haber recogido y la expansión de lo que había sido su investigación.

Habría que haber profundizado mucho más en el tema del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave. Si a cualquiera que se haya pasado cinco días en la inspección técnica de su coche le ponen una multa, no parece muy correcto que a un avión comercial que transporta pasajeros, sin haberlo revisado previamente o haber tenido una inspección más exhaustiva le amplíen su certificado de aeronavegabilidad.

Hay un tema muy importante, que es el programa de análisis de datos de la flota de MD-80 de Spanair. Un requisito que existía ya dentro de la Unión Europea a nivel internacional era tener estos sistemas funcionando. A raíz del informe se comprueba que no estaban funcionando y que la autoridad tampoco había hecho nada para que estos sistemas de análisis de datos de la cabina pudieran estar funcionando.

Las pruebas de los ensayos en vuelo. Están muy bien las pruebas de los ensayos en vuelo para hacer luego una recomendación, que de hecho viene recogida en el informe, de que se practiquen esas pérdidas y que los simuladores sean capaces de hacer esa simulación de las pérdidas, porque hasta el momento no son capaces de hacerlo. Es una asignatura que seguimos teniendo pendiente en la industria. Temas de pérdidas, de sustentación del avión a gran altura los hemos tenido en Air France y ha seguido habiendo incidentes de este tipo. Lo que se perfila es que se afronta este tema en la Comisión de Investigación de Accidentes más que nada para decir que los pilotos eran tan torpes que no fueron capaces de volar ese avión en esas condiciones. No, el avión no estaba certificado para volar y las tripulaciones no tenían el entrenamiento adecuado para volar en esas condiciones.

La gestión del tratamiento de las listas de equipo mínimo, de la MEL, el despacho de vuelos de la aeronave. Si cuando vas a intentar afrontar una avería, una deficiencia técnica en el avión, al consultar el manual de mantenimiento —se dice luego también en el parte del informe que tampoco se consultó el manual de mantenimiento del avión— ves que eso que está pasándole al avión no está recogido, te pones a buscar otro medio alternativo que pueda encajar, y entonces si no funciona en tierra lo que hacemos es que lo desactivamos y ya no funciona ni en tierra ni en vuelo y con eso ya es un poco buscar caminos alternativos que no son recomendables en aviación. Esto es una práctica que tenía que haber detectado la supervisión del Estado. Si hubiera tenido un sistema de análisis de datos de vuelo se podrían haber tenido muchos más datos en ese sentido.

El tema del avión de Mapjet del año anterior, un año y dos meses antes. Teóricamente es un avión que no ha tenido daños catastróficos, sus sistemas de grabación de datos en cabina los tiene íntegros, tienes a los pilotos que lo pilotaban, que hicieron el mantenimiento, lo tienes todo. La investigación de ese accidente se tenía que haber tenido preparada en el término de un año. Si hubiera estado realizada en el término de un año todos habríamos vuelto a tener en la cabeza la posibilidad de que un avión pudiera despegar con una configuración inadecuada sin que funcionara el sistema de aviso del avión, sobre todo porque estuviera en modo vuelo. Ha sido una oportunidad perdida de haber podido evitar el accidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 6

Luego está la reacción de los tripulantes ante una alarma de TOWS. En todos los aviones, cuando tú vas a iniciar el despegue, en el momento en que tú metes potencia para iniciar el despegue, si suena una alarma, inmediatamente retrasas el mando de gases, paras el avión y miras a ver qué es lo que está pasando. Si consigues saber qué es lo que está pasando, lo corriges, vuelves a la cabecera e inicias el despegue con todas las garantías del mundo. No funcionó. Todo eso se pasa un poco de soslayo.

Eso es lo que consideramos que era lo más importante de los temas que había que tratar, en lo que había que haber profundizado, del accidente del avión de Spanair.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y ahora ya solo dos preguntas muy cortas, señora presidenta.

Parece que la Ciaiac tenía un acuerdo firmado con la Copac para que los pilotos colegiados intervinieran en las investigaciones. ¿Está en vigor todavía o no lo está?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Este acuerdo estuvo en vigor hasta el año 2014, pero es un acuerdo de mínimos en el que nos piden colaboración, y nosotros siempre estamos dispuestos a prestarla. La colaboración te la piden desde un punto de vista meramente digamos que instrumental, donde tu labor va a ser puramente secundaria, para aquellas labores muy específicas que te encomienden de investigación de un punto concreto en el que ellos tienen dudas o no tienen el conocimiento necesario, donde el investigador que participa y colabora en la investigación luego no tiene ninguna capacidad de ver que sus conclusiones hayan sido correctamente reflejadas en lo que es el informe final, sino que, sencillamente, cuando sale el informe se lleva la sorpresa de que ninguno de los puntos que él había sugerido o de los criterios que había expresado han sido contemplados. Evidentemente, al final eso parece más una coartada para decir que hay una colaboración que una colaboración realmente buscada.

Desde ese punto de vista, sucedió que cada vez era más complicado colaborar con la Comisión hasta que ya en el año 2014 el convenio que querían firmar era que nosotros también teníamos que pagar todos los desplazamientos y todos los gastos en los que incurrieran los colaboradores que iban a trabajar con la Ciaiac. Evidentemente, como el Colegio no tiene una capacidad financiera suficiente como para poder sufragar eso, se interrumpió el convenio de colaboración.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Don Luis, muchísimas gracias por su comparecencia.

Yo me tengo que ir un momento, pero después volveré. Desde luego, voy a oír y a volver a subrayar, porque se recoge en vídeo y en el *Diario de Sesiones* todo lo que ha dicho, que creo que es fundamental. Sobre todo, le agradezco la valentía, porque vuelve a hacer esa famosa pregunta de qué podemos hacer, si no para evitarlo, por lo menos para que no vuelva a suceder.

Muchísimas gracias, don Luis.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): No solamente qué podemos hacer, sino qué no hicimos que podríamos haber hecho.

La señora **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias, señora Oramas.

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

El señor **MARGALL SASTRE**: Gracias, presidenta.

Buenas tardes señor Lacasa. Como ha dicho mi compañera, usted ha sido muy valiente en su intervención inicial. No estamos acostumbrados a comparecencias en las que el compareciente es valiente, expone todo aquello que le parece que no ha funcionado y propone medidas para que no vuelvan a suceder tragedias como la del vuelo de Spanair.

Usted lleva muchos años como piloto y ha sido decano del Copac. ¿Después del siniestro del JK 5022 sentía presión como piloto, como decano del Copac por parte de la sociedad? Usted ya ha apuntado en su intervención inicial que no sintieron todo el apoyo de la Administración. ¿Nos puede decir por qué?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Nosotros siempre hemos estado abiertos a colaborar. El mandato que tenemos del Congreso de los Diputados, cuando se creó el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial, es muy claro. Tengo aquí los fines esenciales que nos asignan y hay temas que son muy, muy claros dentro de las aseveraciones que ustedes nos dan. Dice: ... para la satisfacción de los siguientes fines esenciales: ordenar, en el marco del ordenamiento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 7

jurídico, el ejercicio de la profesión; procurar la observancia de la deontología profesional —esto es muy importante—; representar y defender la profesión y los intereses profesionales de sus colegiados, sin perjuicio de las específicas competencias de los sindicatos en materia de relaciones laborales; realizar actividades de interés general propias de la aviación comercial que estime oportunas o le encomienden los poderes públicos. Estamos constantemente ofreciéndonos para que nos encomienden los poderes públicos, es una de las funciones que tiene el Colegio. El Colegio es un instrumento potentísimo que tiene la autoridad para poder llegar donde no llega con los conocimientos o con los medios que tiene. Por último, y muy importante, algo a lo que estamos totalmente entregados: velar por la seguridad y la legalidad de las operaciones de vuelo, en garantía de los derechos fundamentales de los ciudadanos como usuarios del transporte aéreo y de la aviación comercial.

Nosotros estaríamos encantados de tener muchísima más capacidad para poder colaborar y para poder aportar conocimiento y confianza al sistema de transporte aéreo que nos hemos dado.

El señor **MARGALL SASTRE**: Gracias.

¿Cree que un régimen de incompatibilidades de los miembros del Pleno de la Ciaiac es viable y deseable? ¿Cree que eso redundaría en la transparencia y percepción de independencia?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): La percepción de independencia por cómo se forman los plenarios es un tema que está en todos los ámbitos de la sociedad. El régimen de incompatibilidades no sé, son términos jurídicos de los cuales habría que ver realmente la efectividad que tienen o que dejan de tener. Lo que sí puedo aportar es mi experiencia respecto a cómo se hace la elección de los miembros del plenario de la Ciaiac. Nosotros siempre hemos estado en constante contacto con todos los interlocutores que hemos podido para apoyarles, darles soporte, darles conocimiento, proponerles personas, etcétera. Cuando se produjo el relevo en el plenario de la Ciaiac después del accidente, se nombró a una presidenta y nos ofrecimos a ella para buscar algún miembro del plenario que tuviera experiencia, sobre todo el conocimiento y la experiencia, porque la experiencia es fundamental para luego investigar accidentes. La sorpresa fue que nos invitó a su presentación, a su toma de posesión, y cuando acudimos a ella todo el Plenario estaba ya elegido. No sabíamos muy bien con qué criterio se había elegido al piloto que podía representar ese conocimiento y esa experiencia, porque su experiencia fundamentalmente era militar y de probador de aviones. No conocíamos su experiencia en los dos campos fundamentales de la aviación, que son todos los trabajos de transporte medicalizado, que es donde está la mayor siniestralidad, de rescate, de extinción de incendios, etcétera. No había ningún representante con el conocimiento de ese sector que es tan necesario ni del transporte aéreo.

¿Cuáles fueron las cualificaciones que se pidieron para el resto de los componentes? Son desconocidas. Estamos entrando otra vez en esas actitudes que te generan desconfianza. Fue un nombramiento de aquella manera, yo diría que oculto y desde luego ausente de cualquier transparencia.

El señor **MARGALL SASTRE**: La siguiente pregunta que tenía era si cree que la Ciaiac es independiente. En su discurso inicial ha cuestionado su independencia y ahora prácticamente me ha contestado a esta pregunta. Por tanto, paso a la siguiente.

¿Conocía usted la situación de la compañía Spanair los meses antes del siniestro? Usted, que lleva muchísimas horas de vuelo y tiene mucha experiencia como piloto, ¿cree que este tipo de situaciones afectan a la plantilla a la hora de hacer un trabajo rutinario?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Hay muchos estudios realizados respecto a las incidencias que puede haber en la capacidad de concentración y en la capacidad de atención cuando tu compañía está atravesando una situación económica, digamos, precaria. Desde ese punto de vista, creo que la autoridad aeronáutica tenía ya cierta prevención acerca de la situación en la que se encontraba la compañía. Pienso que la función de supervisión que tiene la autoridad sobre las compañías debería contemplar este aspecto muy especialmente.

El accidente de Spanair son varios accidentes, y una de las recomendaciones podía haber sido relativa precisamente a todo este tema sobre contratación de pilotos. En el accidente previo de Mapjet, del que estamos hablando, sobre uno de los indicadores fundamentales que había respecto a por qué los pilotos no tomaron las decisiones facultativas que deberían haber adoptado para volver otra vez al aparcamiento cuando tuvieron ya esas indicaciones de señales de mal funcionamiento del avión, ¿qué podemos esperar de una compañía que se monta de la noche a la mañana para operar aviones MD y que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 8

contrata a un piloto de sesenta años, con 21 000 horas de vuelo, o sea, con experiencia, pero en Argentina, y a otro piloto colombiano, de treinta y dos años, con 2000 horas de experiencia en el avión, al que dan todos los cursos de golpe, en una mañana y una tarde, y les ponen a volar en la compañía, estando completamente convencidos de que si vuelven otra vez al aparcamiento les van a considerar que son conflictivos y les van a echar a la calle? Estamos hablando de hace once años en el caso del avión de Mapjet, o sea, es un precursor clarísimo de otros muchos problemas que ha habido a continuación, y estamos viendo ya todos los problemas que están teniendo determinadas compañías de bajo coste referidos a cómo contratan a sus pilotos y, lo que es más importante, cómo se les da el entrenamiento recurrente a esos pilotos que son *freelancers* y ellos mismos tienen que buscarse las habichuelas, en referencia a cómo se forman o cómo se entrenan. Hemos tenido un accidente también de una tripulación española en Mali, y no fueron capaces de reconocer la pérdida, y la misma autoridad francesa de investigación nos dijo que cómo estaba hecho el tema de la formación y de la supervisión de los pilotos. El accidente de Cork también, de una operadora española volando para una compañía que tenía su sede en la isla de Man. En fin, el transporte aéreo es una actividad muy compleja y esta operación complejísima, no es fácil de supervisar, y por eso es por lo que creo que deberíamos tener una colaboración multidisciplinar de todos los involucrados, para ser eficientes a la hora de investigar los accidentes, dar las recomendaciones oportunas y, sobre todo, con la actitud de asimilarlas, esté la recomendación hecha o no, por parte de cada uno, para garantizar la seguridad de las operaciones.

El señor **MARGALL SASTRE**: Gracias.

Y una última pregunta. ¿Cuál ha sido la relación del Copac con la Asociación de Víctimas del JK 5022 en estos años?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Creo que lo he dicho muy claramente. La relación del Copac con la Asociación de Víctimas ha sido de plena colaboración, plena transparencia y pleno reconocimiento de la responsabilidad que tenemos como pilotos, y, sinceramente, creo que uno de los mayores agradecimientos que podemos hacer a la Asociación de Víctimas es que en el primer aniversario de la tragedia nos invitaron a participar con ellos en el homenaje a sus víctimas. Les puedo garantizar que si ya tienes una conciencia muy grande de la responsabilidad que adquieres al hacerte cargo de un avión, cuando ves las consecuencias, esa responsabilidad que tienes hacia los pasajeros que van a volar en tu avión se acrecienta muchísimo más. Por eso, creo que es una experiencia muy importante, y hay que agradecerles muy especialmente el tesón, la generosidad que han tenido durante todos estos años, con la percepción de que no se ha hecho lo suficiente por mejorar el sistema, y esa insistencia que han tenido a nivel nacional e internacional para conseguir que exista una conciencia colectiva de que la seguridad aérea se garantiza no solamente con unas recomendaciones y el cumplimiento de las normas, sino con el convencimiento personal de que hay que ir más allá de la norma, para buscar la excelencia. Creo que es algo que tenemos que agradecer todos los que participamos de la industria aérea.

El señor **MARGALL SASTRE**: Muchas gracias, señor Lacasa. Gracias, presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Margall.
Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, presidenta.

Muchas gracias, señor Lacasa, especialmente por las últimas palabras que ha dicho agradeciendo a la Asociación de Víctimas su tesón, la cual nos ha traído a esta Comisión de investigación diez años después. Como diputada también se lo agradezco, porque estamos viendo muchas cosas, están saliendo muchos aspectos y, aunque es cierto que en este tiempo ha mejorado la seguridad aérea, aún nos queda mucho por hacer.

Me ha gustado mucho su aproximación, porque creo que todos los portavoces de esta Comisión tenemos ese mismo espíritu de analizar qué es lo que pasó, qué es lo que realmente falló y, sobre todo, qué podemos hacer desde esta Comisión, qué conclusiones podemos sacar para mejorar la seguridad aérea y que no vuelva a repetirse un accidente de esta envergadura, así que quizás empezaría con una pregunta acerca de aquello lo que usted partía, y es qué no hicimos que podríamos haber hecho. Sé que es complicado, que quizás sean muchas cosas, pero me gustaría que me dijera cuáles son las principales críticas que ustedes recogieron en ese informe que emitió el Copac precisamente del informe de la Ciaiac,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 9

que vieron que no era contundente. ¿Cuáles serían, en su opinión, esas acciones que no hicimos y que podríamos haber hecho?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): La acción que no hicimos que podíamos haber hecho era relativa a tener un sistema de supervisión muchísimo más riguroso del que teníamos, esa es la principal acción que no tuvimos.

En referencia a todo el periodo anterior a este accidente no me circunscribiría nada más al accidente de Spanair, o sea, me circunscribiría también a todos los problemas que habíamos tenido y que seguíamos teniendo sobre falta de supervisión y apoyo a los profesionales que están en las otras áreas de la aviación: en la extinción de incendios, el transporte medicalizado, búsqueda y salvamento. Todos esos sectores estaban totalmente abandonados de la supervisión, estaban simplemente

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Sí, un poco abandonados.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Estaban abandonados al buen hacer de los profesionales en unas condiciones difícilísimas en esas empresas, porque son pequeñas, empresas muy ajustadas económicamente, ya que se sujetan a pliegos de condiciones técnicas respecto de los que prácticamente gana la subasta la que lo hace más barato. Es un tema en el que habíamos trabajado también muchísimo, todo el pliego de condiciones técnicas, es decir, en que las comunidades autónomas, todos los que contratan ese tipo de servicios hubieran tenido conocimientos técnicos de manera que en los pliegos técnicos que tenían para esas contrataciones se incluyeran las condiciones de formación, las condiciones de descanso, las condiciones de actividad que tenían todas las personas de ese ámbito. Habíamos fallado muy mucho en la supervisión, habíamos fallado mucho también en la protección de aquellos pilotos que tomaban decisiones de cara a la seguridad, que luego se veían afectados por decisiones arbitrarias por parte de la empresa porque consideraba que no habían tenido suficiente criterio económico a la hora de tomar sus decisiones. Cuando los pilotos nos formamos, desde el primer día, desde el primer momento en el que empezas a volar el primer avión monomotor para que hagas tu primer vuelo solo te están metiendo en la cabeza, estás constantemente mentalizado de que lo primero es la seguridad; después ya va la eficiencia, la economía y la puntualidad, pero son secundarios. La actividad facultativa de comandante de una aeronave, ya sea un helicóptero o un avión de transporte de línea aérea, es de una inmensa responsabilidad, y lo que pedimos es que estén apoyados por la legislación y, sobre todo, por el supervisor si su actuación es correcta. El mismo colegio tiene un código deontológico, y, cuando su actuación no fuera deontológica y estuviera fuera del marco de la deontología profesional, es el primero que tiene su cometido deontológico para poder imponer las sanciones que estime oportunas, de acuerdo con sus estatutos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: A raíz de esta pregunta se me ocurre otra. ¿Con qué mecanismos cuenta actualmente un piloto, sea de compañía aérea, trabajos aéreos, extinción de incendios, para denunciar una falta de seguridad en su empresa?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Ahí volvemos otra vez a lo primero. En estos últimos diez años la aviación ha evolucionado inmensamente desde el punto de vista de la seguridad, se ha hecho un esfuerzo grandísimo a nivel internacional. Con respecto a la OACI, llevamos trabajando y colaborando con ellos desde hace muchos años para conseguir en un momento determinado un anexo 19 —es el último que ha publicado—, que específicamente trata de los sistemas de gestión de la seguridad de las empresas, impone un sistema de gestión de seguridad a las empresas y un sistema de supervisión de esa seguridad a las autoridades aeronáuticas. Todos estamos implicados en ello, y este sistema de gestión de la seguridad está basado fundamentalmente en la recopilación de datos, de información, de qué es lo que está pasando, para saber dónde estamos fallando antes de que se produzca un accidente. Es un sistema muy avanzado, proactivo, un sistema que te lleva a atajar los accidentes antes de que se produzcan, sobre la base de todas las deficiencias conocidas. Y para obtener esa información es fundamental la confianza, es en lo que estamos en el inicio, nuestro gran objetivo, debe ser una de nuestras metas, conseguir una confianza de manera que el que haya cometido un error involuntario, el que haya tenido un suceso que pudiera haber significado un problema mayor y que pudiera haberlo acercado a un accidente, es decir, todos los operarios, desde los pilotos hasta los estibadores, todo el espectro aeronáutico pueda expresar sus inquietudes respecto a situaciones que podrían haber generado un accidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 10

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Cuál sería ese mecanismo si, por ejemplo, un piloto o un comandante se ve en una situación así? Vamos a volver a 2008, cuando el comandante de Spanair ve que realmente ese avión no está para salir o incluso cuando hacía ya tiempo que hubiera visto que tenía ciertas deficiencias o que la forma de trabajar que tenía Spanair no era la adecuada, ¿qué mecanismo tenía? ¿Qué mecanismo existe para un piloto? ¿A quién se tiene que dirigir para decir: en mi compañía no estamos funcionando bien? ¿Se puede hacer de manera anónima? ¿Cómo se hace?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Hay sistemas de reporte de la propia Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que además vienen impuestos por el propio anexo 19 de la OACI, en los que tienes informes de notificaciones de sucesos que son obligatorios; son una lista extensa de aquellas situaciones que se han podido producir a lo largo de un vuelo que necesaria y obligatoriamente debes reportar. Y luego tienes uno confidencial, un sistema confidencial, en el que puedes hacer cualquier tipo de reporte. Además, la propia Ley de Seguridad Aérea, del año 2011, protege al que reporta.

Precisamente, en el desarrollo de esa ley tuvimos una intervención muy especial, proponiendo enmiendas para mejorarla en muchos aspectos, pero había una particularmente importante referida a proteger no solamente al que informa de posibles situaciones de riesgo o peligro que pudieran haber sucedido durante la operación de esa aeronave, sino también al que toma medidas concretas para garantizar la seguridad de la aeronave. Habíamos tenido experiencias previas en las que comandantes habían sido despedidos luego de su empresa por otros motivos pero precisamente por haber tomado decisiones que habían supuesto una demora y parar el avión en un momento determinado.

Desde este punto de vista, me gustaría dar un dato que nos afecta a todos y creo que es importante que interioricemos: la transparencia, la colaboración nos afecta a todos en nuestro ámbito. Aquella enmienda que nosotros presentamos para proteger al piloto que tomaba decisiones que garantizaran la seguridad fue aprobada en el Senado y luego volvió otra vez al Congreso para ser refrendada, y estuvimos manteniendo reuniones con todos y cada uno de los interlocutores responsables del área de la aviación de cada uno de los grupos parlamentarios. Todos comprendieron perfectamente lo que les estábamos explicando y eran partidarios de aprobar esa enmienda. Finalmente, fue votada en contra.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Y se acuerda del resultado?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Para nuestra sorpresa, fue votada en contra. Y dos diputados de muy alto rango, dentro de las responsabilidades en el Congreso, vinieron a decirnos que se había votado en contra en función de un informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que venía a decir —nunca tuvimos acceso a ese informe— que admitir esa enmienda supondría dar una patente de corso a los pilotos para hacer lo que les diera la gana. Lo triste es que alguno de nuestros interlocutores tenía ese informe y cuando estuvimos debatiendo con ellos la posibilidad de sacar adelante esta enmienda no lo compartió con nosotros. Sinceramente, creo que ese es un caso clarísimo de ocultación y deslealtad no a mí como decano del colegio, sino, simplemente, como ciudadano. Si tienes ese informe, en función del cual luego vas a recomendar que se vote en contra, lo leal es compartirlo y poder ver en qué términos está escrito, poderlo comparar con la legislación internacional, con el Convenio de Tokio, que es

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿A día de hoy no lo han conseguido?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): No, el informe no...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Quizás, si el resto de portavoces están de acuerdo, si nos da más datos al final de la sesión, podríamos intentar recabarlos desde la propia Comisión.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): No es cuestión ahora de mirar al pasado, de buscar responsabilidades. Creo que es mucho mejor mirar al futuro y que cuando estemos debatiendo con los ciudadanos respecto a temas que sean legislativos actuemos con esas actitudes que he dicho, con rigor, pero, sobre todo, con transparencia y lealtad, con apertura e intentando ver la mejor vía por la que podemos hacer la mejor legislación posible.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Creo que ya no me queda más tiempo. Muchas gracias por su intervención, porque creo que ha sido muy importante. Simplemente, ya que es una ley de 2011, como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 11

decíamos, al menos, hemos mejorado con respecto a la situación de 2008, aunque sea porque viene forzado por la OACI, por organismos internacionales; algo sí hemos mejorado. Muchísimas gracias.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Hemos mejorado, pero nos queda mucho camino por recorrer.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Nos queda muchísimo, muchísimo, está claro. Gracias.

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

Por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, presidenta. Buenas tardes, señor Lacasa, y muchísimas gracias por estar aquí, entre otras cosas porque nos va a aclarar muchas dudas.

Esta primera pregunta se la voy a hacer en función de su experiencia, con más de 23000 horas de vuelo por todo el mundo; espero que me diga cuál es su opinión. Soy ingeniera técnica de Obras Públicas y una de mis atribuciones dentro de la profesión es la construcción de pistas de aeropuertos. Hasta donde sé, las pistas del aeropuerto tenían que ser todas en un mismo nivel en superficie. Cuando compareció el bombero del aeropuerto, nos dijo que entre las dos pistas había una mina de sepiolita, que es lo que hacía que estuvieran a distinto nivel. Según su experiencia, ¿se da este caso en algún otro aeropuerto, no que haya minas sino que estén a distinto nivel las pistas?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Todo el tema referente a la construcción de aeropuertos y, en general, todas las características técnicas sobre cómo debe estar construido un aeropuerto están contempladas, y tras este accidente se certificaron con bastante prisa respecto a ese anexo y recomendaciones de la OACI en cada uno de los aeropuertos españoles. Fue una labor posterior y muy exhaustiva, que llevó muchos años. No soy un experto en construcción de aeropuertos, pero creo que su diseño también viene muy determinado por la orografía, o sea, es imposible lograr que estén en un terreno llano suficientemente extenso aeropuertos como el de La Palma o el de Funchal.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Estamos hablando de Madrid.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Con respecto al de Madrid, podemos irnos mucho más atrás, hasta cuando se estaba rehaciendo el aeropuerto. En aquellos tiempos, que son muy muy remotos, los pilotos expusimos en la vocalía técnica del Sepla varias consideraciones acerca del Aeropuerto de Madrid-Barajas. Al final, tiene cuatro pistas, que están limitadas en su uso porque solamente se pueden utilizar en una dirección; por su propio diseño, no es el más adecuado para ser el más eficiente. Desde el principio da idea de que su diseño no fue, desde luego, el más acertado y no se contó con lo que estoy señalando otra vez, con la colaboración. Nuestra actividad es tan multidisciplinar, referida a tantísimos conocimientos y sectores implicados, que resulta fundamental la comunicación para ver cuáles son los problemas y cómo se pueden buscar las mejores soluciones. Estamos frente a un tema que llamo de paranoia institucional, donde tú estás en tu departamento —no sé cómo decirlo, para que no sea peyorativo— y parece que cualquiera que viene a ofrecerte colaboración es para quitarte parte de tus competencias; y no es así, al contrario, viene a darte mayores oportunidades para hacer las cosas mejor. Desde este punto de vista, a lo mejor habría que haber visto el coste-beneficio, que, al final, es lo que cuenta a la hora de construir un aeropuerto, cuánto habría costado aplanar los taludes o, por lo menos, haberlo dejado con una pendiente que fuera asumible para que si se saliese un avión de la pista no pegara un salto en el aire y luego...

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Se dan casos de estos? Yo soy canaria, y por tipología de aeropuertos, en Canarias tenemos varias, porque depende del territorio. No es lo mismo el aeropuerto de El Hierro que el de Gran Canaria ni el de Los Rodeos, y, aun así, todas las pistas están a un mismo nivel. El de El Hierro es corto, está al lado del mar, pero es una isla corta y hay que llevar a la gente, porque, si no, no se puede mover de allí. Mi pregunta es: ¿Se da en algún otro aeropuerto del mundo una situación en que dos pistas estén separadas a distinto nivel?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 12

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): El nivel técnico y de capacidad de construcción de aeropuertos en el mundo es muy diverso, así que hay muchos aeropuertos en el mundo que tienen esas características. Pero estamos hablando de aeropuertos y de capacidad técnica de países muy diferentes de los que tenemos en Europa y en España.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias.

Los dos técnicos de mantenimiento que vinieron a comparecer decían que fue el comandante el que tomó la decisión de volar el avión con la sonda RAT desactivada. Mi pregunta es: ¿Los conocimientos de un comandante llegan a tanto como para tomar una decisión aun en contra de lo que le puede aconsejar el técnico de mantenimiento?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): El comandante de aeronave es una persona experta en operación de aeronaves y los técnicos de mantenimiento son expertos en volver a recuperar la aeronavegabilidad de una aeronave que tiene un problema concreto. Cómo solucionar esa avería, cómo analizarla, cómo ver la causa raíz que está provocando ese fallo concreto del avión escapa mucho de la capacidad que tenemos los pilotos de poder analizarlo y solucionarlo. El comandante apunta qué es lo que le está pasando en el *technical log book*, o sea, en el libro de mantenimiento del avión. Entonces, apunta: a este avión le pasa esto, esto y esto. El técnico de mantenimiento viene y dice: esto que le está pasando a este avión corresponde a este artículo que hay en el manual de mantenimiento del avión y la forma de solucionarlo es esta, esta y esta, y entonces lo despacho de esta manera determinada. Bien, lo que recibe el comandante después de eso es un avión que tiene desactivado el sistema de calefacción de la sonda de temperatura. Pero el comandante tiene otro instrumento, que es el manual de equipo mínimo, la *minimum equipment list*, para poder despachar el avión y poder volarlo. Ese manual es el que le dice al comandante si puede volar el avión en esas condiciones, y puede volar si no se espera que vaya a haber engelamiento y una serie de condiciones. Y añade: y para volarlo además tienes que hacer esta serie de operaciones adicionales a lo que tienes que hacer habitualmente cuando estás volando el avión. Si eso es así, el comandante acepta el avión para volar en esas condiciones. Lo que el comandante es incapaz de saber es si la solución que han dado a la avería o al problema que dice que ha tenido se ajusta o no a la realidad. En ese caso era una forma de despachar el avión sin ver cuál era el problema raíz de lo que estaba pasando, que era que le dejaba un sistema esencial para el vuelo inoperativo, de lo cual él no podía ser consciente. Por tanto, el avión se lo entrega material como aeronavegable; y si está con la aeronavegabilidad aceptable, el comandante lo acepta. Precisamente esa incertidumbre que tiene la tripulación respecto a cómo se ha solucionado el problema que ellos han planteado es lo que también les puede tener distraídos en la operación del resto del vuelo hasta que tienen el accidente. Pero eso son meras hipótesis, meros juicios de valor, meros juicios de intenciones, y no lo podremos saber nunca.

Lo que sí que deberíamos tener en cuenta es que, cuando algo no se ajusta exactamente a lo que está escrito y existe la más mínima duda, hay que parar, hay que comparar, y, mientras tanto, si además existe la posibilidad de un cambio de avión, se cambia. Y el otro avión, que ya ha tenido ese problema anteriormente, no puede seguir con una avería repetitiva indefinidamente. A mí me pasó en un aeropuerto, en Tel Aviv, con un mecánico de Turkish Airlines en una situación similar, con un problema que era intermitente. Tuve que volver otra vez al *finger* porque daba un fallo y el mecánico me dijo que había que diferirlo pero que necesitábamos un procedimiento concreto. Mi compañía me dijo: dile que simplemente lo pruebe en tierra y lo intentas otra vez, a ver si hay suerte. Pero me contestó: miré, comandante, yo no puedo hacer eso; si hago eso y usted retrocede, vuelve a tener el problema y a entrar, me quitan la licencia. Eso en España no pasaba porque no hay autoridad aeronáutica representativa en los aeropuertos. Entonces, este es un impedimento para tener realmente rigor sobre cómo se están haciendo las cosas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Qué le supone a una compañía en cuanto a dinero, tiempo de retraso y quejas el hecho de que un comandante decida cambiar el avión?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Habría que evaluarlo, porque cada caso es completamente distinto. Depende de la duración del vuelo, del número de tránsitos que enlacen con ese vuelo respecto de los que la compañía tenga que hacerse cargo de la manutención de los pasajeros y luego acoplarles en vuelos distintos, o sea, las cifras varían mucho de unos a otros. Pero sí, es un gasto importante para una compañía aérea, y al responsable de la operación que tiene que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 13

tomarla también le pesa mucho. Además, cuanto mayor sea el retraso, mayor también va siendo la presión que tiene para tomar una decisión que minimice el retraso.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Durante los últimos años el Copac ha sido muy crítico con algunos informes que ha emitido la Ciaiac. Quisiera saber si existen otras investigaciones en las que el Copac ha diferido en cuanto a criterio del informe que emite la Ciaiac o si solamente fueron críticos con el del JK 5022.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): No, hemos sido críticos con muchísimos informes de la Ciaiac. De hecho, tenemos un informe de todos los accidentes habidos en ese mundo tan complejo y tan abandonado de la regulación y de la supervisión que es el transporte medicalizado, la extinción de incendios, búsqueda y salvamento, y hay un montón de accidentes de los que simplemente se hizo un análisis muy técnico de algunas cosas, no se entró para nada en todo el tema de organización, nunca en el carácter sistémico que tenía ese tipo de accidentes y se despachó el informe sin ninguna recomendación. Entonces, no se trata solamente de este, podemos hablar del accidente de Spanair, del de Mapjet, del que ya hemos dicho que, si hubiera salido en tiempo y forma, probablemente hubiera podido no suceder, estamos hablando de toda esa serie de accidentes de los que las recomendaciones han sido prácticamente nulas y, además, sobre los que había una capacidad de investigación, como puede ser en el tema referido a contratación de pilotos, que a la larga vemos que está resultando especialmente controvertida e importante. Por ejemplo, la incapacidad para hacer un análisis exhaustivo de aquel incidente que se produjo en Barajas aquel día de tormentas, cuando cinco aviones decretaron emergencia por falta de combustible para poder llegar hasta el alternativo. El informe, en vez de estudiar esos casos concretos, se remitió a otro anterior que no tenía nada que ver, solo en que también había habido declaración de falta de combustible, bajo nivel de combustible. Pero no tenía nada que ver con el otro, que era muchísimo más importante y nos permitía mayor capacidad de aprendizaje y de corrección de problemas que pueden afectar a la seguridad aérea. Nos vamos otra vez a esa actitud de cubrir el expediente con algo que no tiene nada que ver y que realmente no nos permite avanzar en evitar accidentes en el futuro.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Muchas gracias, presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Valido.
Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Franquis.

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

Muchas gracias, señor Lacasa, por su comparecencia y por sus palabras a esta Comisión.

Me gustaría recordarle que en abril de 2015 usted hizo una entrevista en *ATCpress*, cuyo titular era: La seguridad aérea en España es una fachada sin contenido real. ¿Podría usted explicar más a fondo qué quería decir con ese titular que resume la entrevista, me refiero a cosas concretas, porque afectaba, lógicamente, a la seguridad? Sería bueno que desarrollara a qué se refería concretamente.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Lo estamos recogiendo en todo lo que estamos hablando hoy. La situación era la que había. Lo que estaba poniendo de manifiesto ahí era que se tomaban muchas medidas que luego no tenían contenido real, que eran más que nada estéticas, cosméticas, y que no tenían esa necesidad real de mejorar. Por ponerle un ejemplo concreto, le diré que nosotros siempre hemos estado ofreciendo nuestra colaboración y hemos estado buscando fórmulas para colaborar en todos los temas en los que creemos que había una deficiencia por parte de la autoridad aeronáutica.

En el año 2010 nos hacen una auditoría en la que se ponen de manifiesto esas carencias que tenemos, desde el punto de vista de la inspección aeronáutica, de contar con personal con los conocimientos y las capacidades adecuadas. Claro, la contestación que se da desde España es que seguimos haciendo lo mismo, seguimos haciendo las contrataciones mediante el sistema de oferta de empleo público y que no se contrata a las personas adecuadas, pero que eso se suple con lo que se llama un *job training*, es decir, con unos programas de entrenamiento en la función que puedan compensar esa falta de experiencia y de conocimientos. Sinceramente, la operación de aeronaves es suficientemente compleja como para que el responsable de las inspecciones de esa área tenga un título adecuado que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 14

garantice los conocimientos en ella y, muy importante, que tenga la experiencia adecuada para poder hacer con buen criterio ese tipo de inspecciones, para ser eficiente en su labor.

El señor **FRANQUIS VERA**: Aquí han estado otros pilotos y les hemos preguntado lo mismo. Creo que usted ha sido claro en su respuesta, porque, si no lo he interpretado mal, usted ha dicho que el piloto no está protegido a la hora de tomar una decisión de envergadura como es la de no hacer volar el avión porque puede haber una avería, como ocurrió en el accidente del que estamos hablando. Otros comparecientes hablaban de que sí estaba protegido, pero usted ha dicho con claridad que no está totalmente protegida esa decisión del piloto, que si el piloto asume tomar esa decisión podría acabar en los tribunales sociales y, por tanto, ser despedido.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): No, vamos a ver. Ha habido casos, y no uno, sino varios, de pilotos que han tomado decisiones en ese sentido que han sido despedidos de sus compañías y se han tenido que buscar la vida en el ámbito del que estamos hablando, muy concretamente de extinción de incendios y de helicópteros. Hay varios pilotos que han tenido que irse fuera, al extranjero, para poder ejercer su actividad precisamente por cuestiones como esta. Ha habido comandantes que han sido despedidos, y no solo comandantes, sino copilotos que han sido despedidos también, por haber tomado decisiones de este estilo. Podríamos poner ejemplos concretos, no sé si conviene descender a eso.

La protección que tienen los pilotos a la hora de tomar decisiones facultativas está en manos de sus compañías, en cómo sea esa compañía. El anexo 19 de OACI, el nuevo que ha salido, define a las compañías en tres categorías: la primera, compañías generativas, aquellas compañías que son proactivas a la hora de enfocar la seguridad, que promueven la defensa y la capacidad de toma de decisión de sus empleados, de todos sus empleados, no solamente de los comandantes, respecto a temas que puedan afectar a la seguridad, que proporcionan seguridad también a aquellos que hacen reportes confidenciales respecto a problemas que haya. La segunda, las burocráticas. Una organización burocrática es aquella que se conforma sencillamente con tener unos procesos muy largos y muy detallados de qué pasa con las cosas, pero que no van más allá simplemente de cubrir el expediente; digamos que la generativa busca la excelencia y la burocrática cubrir el expediente. La tercera son las patológicas. Dentro de nuestro entorno aeronáutico quizá hay un cambio de paradigma a partir de la publicación del anexo 19 de OACI, pero hasta entonces estamos hablando de una antigua Dirección General de Aviación Civil con muchos tics que, gracias a Dios, poco a poco se van corrigiendo, en la que existía incluso el tema de proteger a aquellos que habían tomado decisiones patológicas, como es despedir a un piloto por no haber aceptado un avión que clarísimamente no estaba en condiciones de volar.

El señor **FRANQUIS VERA**: Decía usted que cuando se hizo público que se estaba barajando la posibilidad de cambiar el avión, la compañía informó, una vez que se hizo pública esa situación, que había seguido el procedimiento habitual que establece el protocolo, que se había ajustado a lo que establece el protocolo en este tipo de decisiones. ¿Usted comparte esa opinión? ¿Cree que la empresa Spanair cumplió con lo que establecía el protocolo para tomar la decisión de no cambiar el avión?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): La empresa Spanair tenía un protocolo por el cual, si tenía un avión de reserva, ese avión de reserva podía ser utilizado ante una situación en la que un avión se viera afectado por una avería que le hiciera perder su aeronavegabilidad y que, por tanto, hubiera que cambiarlo. Efectivamente, si se sigue el protocolo, se dispone de ese avión de reserva y se puede ofrecer para poder ser utilizado. Ahora bien, si la situación de mantenimiento que se le da al avión que debería ser sustituido es que teóricamente se ha conseguido recuperar su aeronavegabilidad para ponerlo en servicio, entonces el comandante no tiene capacidad, salvo en casos muy flagrantes, de rechazar ese avión, porque luego va a tener que dar las explicaciones adecuadas.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted cree que se hizo ese trabajo de mantenimiento para recuperar la aeronavegabilidad del avión?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Se hizo de aquella manera, como hemos visto tanto en el informe de la Ciaiac como en el informe del OPC, del que nombró el juez para hacer una revisión independiente. Hemos visto que se realizó esa acción, pero que fue un poco

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 15

creativa a la hora de solucionar el tema que había, porque realmente era la forma en la que se estaba funcionando en ese momento.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted se ha referido a él ahora, pero yo no voy a preguntar por el informe de la Comisión de Investigación, porque usted ha dicho con claridad cuál es su opinión, y además hay un informe de la Copac respondiendo al mismo. Le pregunto por el informe del órgano pericial. ¿Lo conoce?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y qué opinión tiene respecto a él?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Que dentro de las capacidades que tenían para poder hacer un informe es bastante completo y creo que es incluso, desde el punto de vista de la opinión que yo pueda tener, más riguroso que el de la propia Comisión de Investigación de Accidentes. Hay que tener en cuenta que la fórmula con la que se creó ese órgano pericial fue la insaculación; es decir, el juez señaló una serie de condiciones que tenían que tener los posibles candidatos a ser peritos dentro de ese órgano pericial, y de entre ellos se sacaban dos nombres que eran los que iban a formar parte de ese órgano pericial. Desde el punto de vista de la independencia da una garantía bastante grande, pero si tienes gente formada en investigación de accidentes con mayor experiencia, evidentemente, el trabajo que pueden realizar es mejor.

El señor **FRANQUIS VERA**: No, me refiero a las conclusiones. ¿En general está usted de acuerdo con las conclusiones del informe del órgano pericial?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Sí. Lo único que hace el informe es describir unos hechos desde su punto de vista y no da recomendaciones; sencillamente describe unos hechos y le explica al juez cómo fueron esos hechos para que luego sea él quien con su criterio decida si hay responsabilidad o no respecto a cómo se hicieron las cosas.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted cree que en las conclusiones del informe hay mucha diferencia entre el informe del órgano pericial y el informe de la Comisión de Investigación?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Sí las hay, sí. Sí hay diferencias.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Podría explicar usted a qué se refiere, por ejemplo?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Respecto a cómo se trató el tema de la solución de la avería, hay bastante diferencia entre cómo lo trata el órgano pericial y cómo se trata en las conclusiones de la Ciaiac.

El señor **FRANQUIS VERA**: El caso es que usted está de acuerdo con las conclusiones del informe del órgano pericial y, lógicamente, no lo está con las conclusiones de la Comisión de Investigación, porque ya lo ha dejado claro en el informe.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Con algunas, porque hay muchas conclusiones, no es un todo. Hay muchas conclusiones y hay muchas recomendaciones.

El señor **FRANQUIS VERA**: Me refiero al informe que ustedes han planteado, que es claro que se centraba en determinadas cuestiones.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Con el del órgano pericial desde luego no hicimos un trabajo exhaustivo para ver en qué estábamos de acuerdo y en qué no, porque era un trabajo para el juez, y además estaba sujeto al secreto de sumario en ese momento, al que nosotros tampoco tuvimos acceso, lo tuvimos *a posteriori*. En el de la Ciaiac, sí se hizo un trabajo especial para ver cuáles eran las circunstancias.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y los datos que pusieron en ese informe son de la propia Ciaiac, de los técnicos o de los que llevaron ese informe? A la hora de realizar las conclusiones de ese informe, ¿utilizaron datos técnicos?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 16

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Los datos técnicos que utilizaron son única y exclusivamente la información que estaba contenida en el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes, porque no tenemos ninguna capacidad para acceder a otros datos que no sean los de ese informe. Lo que hace la revisión del informe es contemplar aquellas áreas donde se podía haber extendido más y se podía haber hecho una investigación más en profundidad de determinados temas que podrían haber servido para prevenir accidentes en el futuro.

El señor **FRANQUIS VERA**: Imagino que conocerá un artículo que se publicó en *El País* en el año 2008, el 12 de octubre exactamente, titulado Agujero a 6000 kilómetros. Le recuerdo que quien lo firmaba era Gustavo Barba, al que usted conocía, porque fue vicedecano de la Copac, ¿no?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Sí, fue vicedecano del colegio.

El señor **FRANQUIS VERA**: Yo no voy a leer todo su artículo, pero me parece que es muy interesante, y está escrito, además, justo en octubre de 2008, tres meses después del accidente. Por lo que hemos conocido después de los informes que se han ido publicando, desde luego en ese momento su teoría se aproximaba muchísimo a lo que finalmente ocurrió. ¿Conoce el artículo?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Ahora mismo no recuerdo ese artículo; es del año 2008 y nuestro mandato en el Colegio de Pilotos empezó en mayo de 2009.

El señor **FRANQUIS VERA**: Parte de la teoría, de la que aquí hemos hablado muchas veces, la de la loncha del queso con agujeros, referida al accidente de Spanair, y la desarrolla en ese artículo que sitúa en el accidente de Detroit, por tanto, veintitún años atrás. Establece que, efectivamente, está de acuerdo con la teoría de la loncha de queso con agujeros y habla, como el título de su artículo, de un agujero a 6000 kilómetros de Madrid. Relata que lo que debió hacer la Agencia de Seguridad Americana y no hizo en ese momento, veintitún años atrás, provocó que en el año 2008 en Madrid se produjera el mismo accidente por las mismas circunstancias o por las mismas causas que las del accidente de Spanair.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Efectivamente.

El señor **FRANQUIS VERA**: De verdad que es un artículo muy interesante. No se lo voy a leer aquí porque es un poco largo, pero es francamente interesante desde el punto de vista técnico porque relata toda esa situación y toda esa teoría de cómo se van encadenando una serie de errores, y él establece que si se hubiera producido una recomendación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Americana como se debió hacer

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Se produjo.

El señor **FRANQUIS VERA**: No, pero lo plantea como una especie de manual informativo, no como una sugerencia. Además, lo dice en el artículo. Si quiere se lo puedo leer.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Sí, sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: Se podía haber tratado como una recomendación, como se hacía con el resto de las argumentaciones, porque tres de las siete fueron meramente informativas y el resto fueron recomendaciones. Si esa hubiera sido una recomendación, quizá el agujero que se abrió en ese momento se hubiera podido tapar, ¿no?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Efectivamente.

El señor **FRANQUIS VERA**: Cuando lo he leído me ha sorprendido muchísimo, porque el artículo se publica, insisto, el 12 de octubre de 2008 y hace referencia a que la causa viene de ahí.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Franquis.

El señor **FRANQUIS VERA**: Acabo. Hago la última pregunta.
Lo que le digo a la Comisión es que sería interesante que se lo leyera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 17

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Sí, es un accidente sistémico, donde los prolegómenos del accidente son de hace diez años y están a 6000 kilómetros de distancia. Efectivamente, luego hay muchos más desencadenantes que podían haber cortado esa cadena que al final...

El señor **FRANQUIS VERA**: Arranca de Detroit, utiliza el primer informe preliminar de la Comisión de Investigación y a partir de ahí elabora este artículo, que me parece, insisto, que después de ese tiempo es un artículo que...

La señora **PRESIDENTA**: Formule la pregunta, señor Franquis, porque lleva quince minutos.

El señor **FRANQUIS VERA**: La última pregunta.

Me gustaría saber, si está en condiciones de decirlo, cuál es para usted la causa principal del accidente de Spanair del 2008. Hay varias causas, pero ¿cuál es la principal para usted?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Es que es muy difícil. Vamos a ver, cuando un accidente es sistémico, es un accidente sistémico, hay muchas causas que influyen en eso.

El señor **FRANQUIS VERA**: Sí, lo comparto con usted. Me refiero a si hay una principal o no.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): La principal es que el avión no estaba configurado adecuadamente para el despegue. Esa es la causa principal.

¿Qué es lo que podría haber evitado que el avión estuviera en esas condiciones? Que hubiera funcionado el sistema de aviso de configuración de despegue y que las listas de chequeo hubieran estado correctamente diseñadas. Es una auténtica aberración que una lista de chequeo se interrumpa en un momento determinado para esperar otra circunstancia en la cual vayas a terminar la lista de chequeo. En contra de lo que se ha dicho alguna vez, en esas listas no figuraba completada la lista de chequeo de después del despegue, que es importante para que la tripulación cierre esa lista de chequeo, se quedaba abierta. Después del accidente de Detroit se decía que debiera haber habido un indicador de que ese sistema de alerta no estaba funcionando, que alertara a los pilotos, independientemente de que se hiciera la prueba de una forma diaria. Son toda una serie de circunstancias.

¿La causa principal? El avión no estaba configurado adecuadamente para iniciar el despegue. Esa es la causa principal.

El señor **FRANQUIS VERA**: Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Franquis.
Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Echániz.

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

Como es habitual, quisiera comenzar mi intervención agradeciendo la comparecencia de don Luis Lacasa, todas sus aportaciones, y enviando unas palabras de afecto, de respeto y de consideración a las víctimas, a sus familiares y a la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022.

Según nuestros datos, señor Lacasa, usted fue elegido decano del Copac en mayo de 2009 y reelegido en 2013 hasta diciembre de 2016.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Sí.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: En el ejercicio de su mandato, según sus propios compañeros, usted se caracterizó en todo momento por trabajar por y para los pilotos, como no podía ser de otra manera siendo el presidente de un colegio, pero también, y de una manera muy importante por la seguridad aérea.

Quisiera tratar algunos temas sobre los que en su época de decano se manifestó públicamente, que creo que son de un gran interés para los que estamos aquí presentes y sobre todo para las víctimas, según se ha puesto de manifiesto en reiteradas ocasiones. En primer lugar, el capítulo relacionado con la publicidad de las conversaciones, acerca de la conveniencia o no de publicar las conversaciones de un avión siniestrado. Es un tema en el que, como usted sabe, al menos los que estamos aquí, coincidimos en que causó y continúa causando una profunda indignación y dolor a las víctimas, ya que,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 18

desafortunadamente, los vídeos y las conversaciones en cabina siguen en este momento colgados en Internet. Precisamente en un artículo publicado el 12 de diciembre del año 2016 en el diario *ABC* se ponían de manifiesto discrepancias entre las asociaciones de pilotos profesionales, Sepla y Copac, y las federaciones de asociaciones de la prensa en España, concretamente la FAPE, en cuanto a hacer públicas las conversaciones de un avión tras un accidente. Las asociaciones de pilotos realizaban una advertencia sobre el impacto y la influencia que estas publicaciones tenían en la investigación, mientras que desde la FAPE defendían el derecho a informar y el tratamiento adecuado de esas noticias. Desde el Copac y desde el Sepla se pedía a los medios de comunicación prudencia a la hora de publicar este tipo de noticias. Quisiera hacerle unas cuantas preguntas que voy a agrupar para hacerlo más sencillo.

Después de los años transcurridos, las grabaciones con las conversaciones, repito, siguen colgadas en Internet. ¿Cree que es ético filtrar conversaciones para —entre comillas— salvar la cara a un cargo público? Según su criterio, publicar o no las conversaciones de los pilotos de un avión siniestrado, en hechos tan dolorosos como el que tratamos, ¿se puede considerar información o se puede considerar derecho a la privacidad? ¿Cree que las publicaciones influyeron de alguna manera en la investigación, tanto técnica como judicial? ¿Considera que se ha hecho lo suficiente por parte de los poderes públicos, la Administración, el Poder Judicial, etcétera, para intentar que dejen de ser públicas y que no estén al alcance de cualquiera? ¿Cree que se puede desvirtuar la información? Si no recuerdo mal, los artículos 18 y 19 de la Ley de Seguridad Aérea establecen el carácter reservado de esa información y quiénes pueden acceder a ella, jueces, Agencia Estatal de Seguridad Aérea, comisiones de accidentes, comisiones parlamentarias, etcétera. ¿Fue durante su mandato cuando el Copac elaboró una guía dirigida a los medios de comunicación? ¿Cuál era el objetivo general? ¿Qué aspectos de esa guía destacaría como más relevantes? ¿Cuáles de ellos considera que no se cumplieron adecuadamente en el caso de este accidente en concreto?

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Como premisa previa, diré que somos una profesión que está totalmente volcada en garantizar la seguridad de los ciudadanos. Estamos directamente implicados con el tema de la seguridad física de los ciudadanos. Ese es el motivo por el que todos ustedes en su momento aprobaron la creación del Colegio de Pilotos, además con una cláusula muy específica, que era la obligatoriedad de estar colegiado para poder ejercer la profesión y sujeto a un código deontológico, que es muy importante para que podamos ejercer nuestra función.

Usted ha hablado de cuando me eligieron y de que estamos volcados en la protección por y para los pilotos. Durante todo mi mandato he pretendido que no fuera por y para los pilotos, sino que fuera por y para los ciudadanos. El que los pilotos ejerzamos nuestra profesión con criterio profesional y buscando la excelencia redundaba en beneficio de los pilotos, pero muy especialmente de los ciudadanos, que es el fin esencial que ustedes le han dado al Colegio. Eso, por un lado. La función de un colegio es garantizar a los ciudadanos que el servicio que nosotros les vamos a prestar se produce con el máximo nivel de excelencia y de eficiencia y, por supuesto, de seguridad, que es el principal.

Segundo, los pilotos estamos totalmente comprometidos con la seguridad. Tan comprometidos estamos con la seguridad que se produce en nuestro entorno algo que no se sucede en ningún otro, ni siquiera en los quirófanos, en ningún otro tipo de actividad, y es que nosotros tenemos constantemente un registrador de voces en cabina que está registrando todas y cada una de nuestras conversaciones, ya sean técnicas o privadas, sean del tipo que sean. Nosotros estamos tan convencidos de la utilidad de ese sistema para prevenir accidentes en el futuro, que renunciamos a nuestros derechos fundamentales, como son el derecho a la intimidad y el derecho a no declarar contra uno mismo; estamos tan convencidos de la utilidad de este sistema que proporcionamos las pruebas y las evidencias por adelantado si fuera necesario. Renunciamos a un derecho fundamental que se nos concede, que se le concede a cualquier ciudadano, incluso el de mentir en su propio beneficio cuando está implicado en cualquier causa judicial. Por este motivo es importantísimo que esta información que se obtiene, con ese desinterés y con esa generosidad por parte de unos profesionales, luego sea tratada de forma adecuada, con la reserva adecuada para generar esa confianza de la que hablamos, que es tan necesaria para luego poder reconocer errores abiertamente, reconocer problemas que puedan conducir a la mejora de la seguridad.

Esto tiene otra componente, y es la de las filtraciones. Las filtraciones tienen un responsable que habitualmente tiene un interés —las filtraciones casi siempre son interesadas—, que es el de descargarse de responsabilidades propias, ya sea la industria, ya sea la autoridad, ya sea el que sea. De esa manera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 19

descargan sus responsabilidades y sobre todo, si el juicio mediático ya lo tienes hecho mediante unas filtraciones interesadas que tú has proporcionado a la prensa, le puedes dar un giro al caso. Independientemente de cuáles sean las conclusiones y las circunstancias en las que se han producido esas conversaciones *a posteriori*, tú ya las tienes lanzadas a la opinión pública y esta ya se ha hecho una idea, que puede ser correcta o incorrecta, respecto a lo que ha pasado. Estuvimos en contacto con el Consejo General del Poder Judicial para ver cómo se podía proteger esto.

Estas conversaciones luego van a estar transcritas en los informes de las conclusiones finales de las comisiones de investigación de accidentes en todo aquello que tenga que ver con las circunstancias técnicas que han podido producir el accidente, pero, lógicamente, se deben omitir todas aquellas que sean de carácter reservado o privado. Saber qué es lo que le dijo el copiloto a su novia respecto a cuándo iba a llegar o iba a dejar de llegar y eso de: cariño, que me prepares dos cruasanes y un café, lo único que incentiva es el morbo y además es una filtración interesada.

Ahora bien, eso es desde el punto de vista de lo que afecta a la seguridad, a la preservación de la seguridad y a nuestra capacidad para garantizarla en un futuro, pero también los periodistas tienen una misión, que es informar de todo aquello a lo que tienen acceso y que son capaces de conocer. Si hay alguien que les filtra una noticia, la noticia es la noticia; ellos son los que deciden si esta noticia es de interés público o no. Normalmente una noticia como esta, una transcripción o una filtración de unas voces en cabina de un accidente tan grave como fue ese, de una tragedia como fue esta, desde luego, tiene mucha incidencia. Depende luego ya de la ética de cada uno de los periodistas. Por eso es por lo que nosotros hicimos una guía para periodistas, para apelar, para que supieran exactamente cuáles son las implicaciones de la publicación de estas conversaciones y que no hiciera falta una ley específica que prohibiera o que coartara su libertad de información, sino que fueran ellos mismos los que con su propia ética dijeran: Esto es susceptible de publicarse o no lo es. Luego ya va en la ética de cada profesional y de que lo quieran publicar o no. Ahí ya somos las personas las que tenemos que evaluar, pero también —volvemos otra vez a lo mismo— las organizaciones para las que trabajan esas personas. Podemos decir de las redacciones de los periódicos lo mismo que hemos dicho de las empresas, que las puede haber generativas, burocráticas o patológicas, y las hay que de forma patológica están dispuestas a conseguir audiencia a costa de cualquier cosa. Hemos visto ejemplos, como los atentados del 11 de septiembre de 2001. La propia prensa no publicó aquellas fotos, y debían tener cantidades, de todas las personas que fueron víctimas de ese atentado. Es un ejemplo muy bueno de lo que es ética profesional periodística que protege la intimidad de las personas.

Nosotros hemos intentado ir por varias vías. Primero, denunciar las filtraciones y al responsable de la mismas, aunque no tuvimos mucho éxito porque no fue posible identificarlo. Segundo, mentalizar a la judicatura y al Poder Judicial de para qué están hechas estas grabaciones, de lo que suponen y de que hay que protegerlas de una forma especial. Tercero, apelar a la ética de los periodistas para que a la hora de la difusión de este tipo de informaciones sean conscientes de cuáles son sus implicaciones y de la repercusión que pueden tener en esa pérdida de confianza que necesitamos para poder ser eficaces en la prevención de accidentes en el futuro.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Muchas gracias.

En segundo lugar, en relación con la investigación de la Ciaiac y con el informe final. Hay múltiples aspectos de la investigación que se han tratado en distintas sesiones de esta Comisión por parte de muchos comparecientes, representantes de distintos sectores, y en función de su procedencia han hecho una u otra calificación de la misma.

A la vista del informe final de la investigación me gustaría que manifestara su opinión sobre algunas cuestiones en relación con la misma; son cuestiones que se han preguntado a distintos comparecientes, y estoy pensando en el señor Lozano, también miembro de la Copac, y en otras personas de la Ciaiac que han comparecido, que en el momento de la investigación formaban parte de su Pleno. Sobre esto todos los comparecientes de la Ciaiac, tengo que decirlo, han manifestado que, según su criterio, aunque al principio había una carencia después todo fue satisfactorio —entrecomillo— y suficiente para llevar a cabo la investigación. Perdona que insista sobre este asunto, porque ya ha dicho bastantes cosas sobre esta materia, pero es por si quiere añadir algo más. Mis preguntas son las siguientes. ¿Usted cree que se disponía de medios suficientes? ¿El personal estaba suficientemente cualificado? ¿Se cumplieron los plazos? ¿Se mantuvo la confidencialidad? ¿Hubo suficiente transparencia durante todo el proceso de investigación?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 20

La revisión independiente del informe de la Ciaiac elaborada por la Copac ha puesto de manifiesto múltiples dudas, discrepancias también con ese informe final, emitido en agosto de 2011, tres años después del accidente. Se habla en concreto de deficiencias, de falta de rigor, de carencias de conocimiento de la Ciaiac en determinadas materias. El señor Lozano manifestó que no se trataba de un contrainforme, sino de una llamada de atención sobre anomalías que no deberían estar aquí. Por ejemplo, puso de manifiesto que si la Copac desde el primer momento hubiera tenido acceso a la grabación del VCR, de las conversaciones del registrador de voces de cabina, quizá hubiese cambiado su informe. Me gustaría conocer su opinión sobre esta afirmación.

En definitiva, los comparecientes de la Ciaiac han coincidido en que esta revisión del Copac se hizo únicamente sobre lo que constaba en el informe, sin acceso a parte de la documentación que lo motivaba, y que, por tanto, tenía un alcance limitado. ¿Cree que, efectivamente, esta revisión del informe elaborado por el Copac tenía una visión parcial en la investigación en su conjunto? ¿Cree que, viendo el resultado final del informe de la Ciaiac, este concluiría de manera clara cuál fue la causa del accidente? ¿Cree que las recomendaciones recogían argumentos potentes, como dijo el señor Lozano, que era necesario que incluyera para que fueran aplicadas, aun sabiendo que, efectivamente, no son de obligado cumplimiento? ¿Cree, en definitiva, que este informe fue suficientemente independiente o que las conclusiones del informe daban cumplimiento al Reglamento Europeo 996/2010 y a su fin, que es reforzar la seguridad operacional y prevenir futuros accidentes e incidentes? Para terminar este capítulo, ¿cree que dicho informe final cumplió las expectativas que se esperaban de esa investigación?

La señora **PRESIDENTA**: Señor Echániz, lleva más de quince minutos. Si tiene más preguntas, hágalas.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Exactamente, he intervenido dos minutos antes y dos minutos ahora, es decir, llevo menos de cuatro minutos.

La señora **PRESIDENTA**: Como todos los portavoces.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: El compareciente, como es su obligación, está contestando profusamente a las preguntas precisamente por eso, por el objeto de interés de esta Comisión.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Bueno, lo que pasa es que han sido una batería de preguntas, no una, sobre muchos temas.

Respecto a si tenía los medios suficientes la Ciaiac, realmente es una percepción de todos que tenía carencias importantes y, sobre todo, desde el punto de vista de la investigación en lo concerniente a la operación de aeronaves. Y no es una opinión solamente mía; en la auditoría que hizo la OACI al Gobierno de España en el año 2010 deja bien claras esas carencias de la Ciaiac, incluso con respecto a puestos para investigadores que no tiene cubiertos. En definitiva, no es solo una cuestión de percepción del Colegio de Pilotos, está constatado que es corroborada y refrendada por la OACI.

Por otra parte, cuando nada más producirse el accidente y con carácter previo ya hay una filtración de parte de ese informe que se hace de forma interesada no sabemos muy bien todavía proveniente de quién ni de dónde pero sí que es sobre datos que correspondía custodiar a la Ciaiac, está claro que desde el punto de vista de la confidencialidad no tenía mucho que ver.

Respecto al tema de la transparencia, una comisión de investigación de accidentes tiene una tarea muy ardua, que conlleva mucho tiempo y en la que se maneja información sensible sobre muchos temas, como en lo relativo a los registradores de voces en cabina y testimonios de gente que dé su opinión en múltiples y cantidad de entrevistas que se hacen, que, lógicamente, pertenecen al terreno de lo reservado, o sea, debe haber una cierta reserva respecto a esas declaraciones e información que obtiene la Ciaiac.

La que sí tendría que haber llevado a cabo la Ciaiac, y todavía la corresponde en este momento, es su función de servicio público y hacer como hace, por ejemplo, la NTSB de Estados Unidos. Quizás están mucho más avanzados que nosotros en lo relativo a tener una portavocía que pueda ofrecer los datos que realmente se pueden proporcionar de forma transparente a la ciudadanía con respecto a un accidente que crea gran alarma social. Quizás sería una labor en la que tendría que profundizar, y, desde ese punto de vista, supondría un alivio ver que se hace de forma profesional, como en algunos ejemplos que tenemos en autoridades extranjeras.

Respecto a las discrepancias y si la revisión independiente hubiera tenido acceso al CVR, lo dice el mismo informe, no es un contrainforme, es una revisión independiente del informe, una revisión de un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 21

informe. Desde el primer momento dice el objetivo que tiene, que, con los datos que aporta la propia Comisión de Investigación de Accidentes en su informe, es ver aquellas áreas en las que habría que haber realizado un mayor desarrollo, porque había muchos temas que no estaban debidamente recogidos. Además es muy exhaustivo, porque va punto por punto, considerando: esto es lo que dice el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes y en este caso es incompleto, o en este caso es tergiversado, o en este caso es oculto. ¿Que a lo mejor los términos que se emplean, como tergiversado, ocultado o falso, podrían haber sido menos contundentes y que se hubiera podido hablar de información incorrecta, distorsionada u omitida? Teníamos intención de llamar la atención respecto a que se podían haber hecho las cosas de otra manera y se podían haber hecho mejor, pero no con más información de la que tenía, o sea, la única información de la que parte esta revisión independiente del informe de la Ciaiac es todo lo que está redactado y contenido en ese informe de la Ciaiac; no podíamos ir más allá porque no teníamos la capacidad de esos medios técnicos que debería tener la Agencia para hacer una investigación mucho más profunda. Ese era el objetivo y esa era nuestra indicación, además no con un ánimo destructivo sino constructivo, para hacer una revisión en la que hubiéramos podido tener mayor colaboración, sobre todo para desarrollar más temas que luego hemos visto que a la larga son importantes, pero no solamente de este informe sino de otros, respecto a contratación de pilotos, fatiga, condiciones en las que te encuentras cuando tienes que tomar decisiones en un entorno que es realmente complejo, como el de altas temperaturas, falta de ventilación en el avión, pasajeros impacientes porque se está retrasando el vuelo o conexiones que probablemente se van a perder. Y este es uno de los temas, pero ya hemos dicho cuáles son los otros en los que nosotros creemos que la investigación debería haber sido más exhaustiva y haber proporcionado más posibilidades de mejora para garantizar la seguridad en el futuro.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Muchas gracias.
Una última...

La señora **PRESIDENTA**: Señor Echániz, haga las preguntas al compareciente por escrito. El tiempo ya es sobrado, y hace dos horas que espera el segundo compareciente.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señora presidenta, es que he tenido la oportunidad de hablar dos minutos nada más.

La señora **PRESIDENTA**: Los tiempos los pactamos entre todos. La presidenta lo único que hace es controlar el tiempo que se ha acordado, que han sido diez minutos por grupo, y, créame, señor Echániz, que dobla el otorgado.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Lamento muchísimo...

La señora **PRESIDENTA**: Si sus señorías quieren modificarlo y que sea el tiempo real para hacer preguntas, independientemente de las respuestas, lo hablamos. Pero eso no es lo que acordamos.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Lo lamento. Sencillamente, señora presidenta, con todo el respeto, quiero poner de manifiesto que, teniendo la oportunidad de una comparecencia tan interesante para desgranar cosas vitales para las conclusiones de esta Comisión, es una pena que haya que cortar de esta manera.

La señora **PRESIDENTA**: Sin ninguna duda. Llevamos con el señor don Luis cerca de una hora y cuarenta y cinco minutos y es muy interesante, seguro, pero contestará por escrito a las preguntas que se hayan quedado. Son las ocho menos veinte y tenemos al siguiente compareciente desde las seis de la tarde esperando. Hay que ajustarse a los tiempos, porque para todos los grupos ha sido igual.

Por tanto, señor Lacasa, ha sido un placer escucharle. Muchas gracias, también por tener la deferencia de comparecer en directo, en vez de por plasma. Si el Grupo Popular y algún otro grupo tienen más preguntas que hacerle, se las pasaremos, y estoy segura de que las contestará con diligencia.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): Por supuesto. Desde luego, nuestro mayor interés es el de colaborar, y colaborar en beneficio de los ciudadanos, y siempre nos tendrán a su disposición para lo que necesiten.

Quisiera hablar un minuto con el señor Echániz, a ver si podemos solucionar su última pregunta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 22

Para mí ha sido realmente importante. La verdad es que tenemos muchísimas esperanzas depositadas en esta Comisión. Creemos que es la última oportunidad que tenemos para cambiar actitudes, generar esa confianza que necesitamos y ser conscientes de que, pese a que hemos avanzado mucho durante estos últimos diez años, a lo mejor empujados desde fuera, nos queda camino por recorrer. Y ustedes son sobre quienes mayor confianza tenemos todos los ciudadanos, en que su capacidad de legislar y promover cambios reales en el sistema sea efectiva.

La señora **PRESIDENTA**: Asumimos esa responsabilidad. Muchas gracias.

El señor **LACASA-HEYDT** (piloto en activo, decano Copac 2009-2016): A ustedes. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR SOTO RODRÍGUEZ (EXSECRETARIO DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC). (Número de expediente 219/001431).

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, continuamos con la sesión de hoy. El segundo compareciente de esta tarde es don Javier Soto Rodríguez, exsecretario general de la Ciaiac, como acordamos en la reunión del día 5 de septiembre.

El formato son diez minutos de exposición por parte del compareciente y diez minutos para cada grupo, de menor a mayor, para formular preguntas agrupadas o independientes.

Saben que el marco de la comparecencia está sujeto, y así se lo hago saber al compareciente también, a la Ley Orgánica 5/1984, y él ha sido informado de sus derechos y obligaciones. En este acto, no obstante, la presidenta le hace saber que va a salvaguardar sus derechos y le informa igualmente de que, conforme al artículo 502.3 del Código Penal, está obligado a no faltar a la verdad en su testimonio.

Tiene la palabra, señor Soto.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Muchas gracias, señora presidenta. Buenas tardes, señoras y señores diputados.

Sean mis primeras palabras para las víctimas de los accidentes en el ámbito de los transportes y para sus familiares, y ya más concretamente para las personas que sufrieron la tragedia del accidente de Spanair. Las víctimas ponen cara a los fracasos del sistema y representan, desgraciadamente, el alto precio que hay que pagar a veces en pro del progreso, los avances y la seguridad en los transportes. Por eso, mi apoyo y solidaridad, que traslado a la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 y que quiero expresamente personalizar a través de dos de sus presidentas, que he tenido la oportunidad de conocer, Saleta Nistal y Pilar Vera.

También quiero dirigirme a los miembros de esta Comisión para compartir con ustedes los objetivos de mejora de la seguridad aérea y de prevención de futuros accidentes, loable empresa, sin duda, para la que les deseo suerte y acierto.

Mi nombre es Francisco Soto. Fui secretario en la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil entre octubre de 2001 y septiembre de 2012. En relación con el accidente ocurrido el 20 de agosto de 2008 en el entonces Aeropuerto de Madrid-Barajas a la aeronave McDonnell Douglas MD-80, matrícula EC-HFP, operada por la compañía Spanair, fui el investigador responsable de su investigación; técnicamente hablando, el investigador encargado.

Como la información obtenida en la investigación técnica de los accidentes de aviación civil está sujeta al deber de reserva que establece la Ley de Seguridad Aérea, y en cumplimiento de su artículo 18.4, comparezco en esta Comisión tras haber solicitado permiso al Pleno de la Ciaiac y haberlo obtenido para prestar declaración, publicar, comunicar o exhibir cuantos datos o documentos a los que haya tenido acceso como secretario de la Comisión considere al objeto de hacer efectiva mi comparecencia.

Dicho esto, debo indicar que precisamente por el carácter reservado que tiene la información conocida al hilo de las investigaciones de accidentes, todos los datos que se refieren a dichas investigaciones de todos los accidentes ocurridos e investigados durante el tiempo que presté servicio en la comisión pertenecen y están depositados en sus soportes correspondientes, ya sea en papel, en formato electrónico o en cualquier otra material, en la Ciaiac y no dispongo de los mismos, más allá de los datos que son públicamente conocidos. Lógicamente, como responsable que fui de la investigación del accidente de Spanair, estoy a disposición de esta Comisión para suministrar todos los datos que precisen y que conozca, hasta el grado de detalle que me permita mi memoria. Por supuesto, respecto a cualquier otra información relativa a mi etapa como secretario de la Ciaiac que no tenga que ver específicamente con la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 23

investigación de accidentes concretos y, por tanto, no sujetas a protección, les ofrezco a sus señorías mi total disponibilidad para aportar cuanto les sea necesario.

Antes de situarnos en el día 20 de agosto de 2008, permítanme que eche la vista atrás y haga un recorrido breve por los años anteriores. En el año 1998 la comisión abandonó la órbita de la Dirección General de Aviación Civil, a la que pertenecía hasta entonces y en la que se integraba como uno de sus servicios. La Directiva Europea 94/56 exigía la separación entre las autoridades de Aviación Civil y las encargadas de la investigación de los accidentes. Cuatro años después de que se promulgara la directiva España cumplió con esas obligaciones a través del Real Decreto 389/1998. Se constituyó la Ciaiac, formada por ambos, por el pleno, con el presidente y sus vocales, y la secretaría, con el personal y los medios técnicos y materiales —expresiones estas que entrecomillo deliberadamente— dispuestos para realizar las investigaciones. Tras tres años de funcionamiento, en los que se sucedieron dos presidentes, Antonio Rodríguez Carmona y Fernando Caral, y sus respectivas dimisiones, junto con la de algún otro vocal, se llegó al año 2001. En ese momento la Ciaiac acumulaba 201 accidentes por investigar, cuando anualmente se venían produciendo en España del orden de 70 sucesos. En marzo del 2001 el entonces ministro Álvarez Cascos nombró a Pablo Palomar como nuevo presidente de la Comisión. Conmigo contactó el entonces director general de Aviación Civil antes de verano de ese año —creo recordar— para proponerme ser el secretario de la Comisión. Me consta —sirva como anécdota— que no fue una primera opción, otros candidatos habían declinado; yo acepté. Cuando lo hice, aun no siendo totalmente consciente de la responsabilidad que asumía, sí que comprendí que mi implicación en el sistema de la aviación civil en España adquiriría un papel relevante y que mis nuevas funciones me exigirían, aparte de esfuerzo y dedicación, un compromiso firme y un posicionamiento claro, que seguramente que marcaría mi vida profesional de allí en adelante y que posiblemente afectaría incluso a mi vida personal. Afronté, por tanto, ese nuevo camino con determinación, con total entrega —me atrevo a decir— y asumiendo todas las consecuencias, fueran las que fueran. Afortunadamente, me siento orgulloso por aquella decisión que tomé, muy honrado de haber ejercido esa responsabilidad y muy agradecido a todo el personal de la Comisión, que contribuyó enormemente a que hoy pueda hacer esta valoración. Haré una mención especial a don Pablo Palomar, ya fallecido, a quien quiero públicamente rendir un homenaje desde aquí, por el que profesé verdadera admiración profesional y con el que mantuve una relación casi paterno-filial, de la que me siento muy orgulloso.

En aquel 2001 la Ciaiac contaba con diez efectivos. Cinco eran investigadores —dos atesoraban más de diez años de experiencia y tres eran recién incorporados— y el resto de personal, cinco también, era de apoyo administrativo, con un delineante y un experto técnico jubilado de Iberia. Y en cuanto a los medios materiales, sus instalaciones se limitaban a una planta en el edificio perteneciente al Ministerio de Fomento, en la calle Fruela de Madrid, que continúa siendo su sede, ocupando unos 400 m², y disponía también de un hangar anejo, de unos 300 m², para depósito de restos. Y conseguía su apoyo externo, prácticamente limitado a tareas de tipo administrativo, a través de un convenio con Senasa; el apoyo técnico para el análisis de piezas, fundamentalmente mediante otro convenio con INTA, y asistencia técnica de Iberia para lectura de registradores de vuelo en sus instalaciones mediante un contrato de servicios. Todo eso totalizaba unos 120000 euros al año más o menos —eran pesetas en aquella época—. A partir de ahí se acometió todo un plan de choque: investigaciones, recursos, tanto externos como internos, formación, procedimientos, visibilidad, difusión. Con todo, desde el año 2001 hasta el año 2011, en que finalizó la investigación del Spanair, y sin tratar de ser exhaustivo, créanme, ocurrieron 581 accidentes, se investigaron 721, se admitieron 400 recomendaciones de seguridad y el personal pasó de diez a veinticuatro efectivos, trece de ellos investigadores, tres de los cuales eran pilotos. En cuanto a los medios materiales, la Ciaiac se dotó de un laboratorio de registradores que supuso unos 400000 euros de inversión a finales del 2008. Aparte de renovar los convenios con Senasa y con el INTA, se formalizaron también colaboraciones estables con AESA, en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional, y la notificación de sucesos con las autoridades de investigación de accidentes en el marco de la CEAC —42 Estados europeos—, con la Comisión de Investigación de Accidentes Militares, con el Colegio de Pilotos, con la Real Federación Aeronáutica Española para la investigación de accidentes, con la Escuela Técnica de Ingenieros Aeronáuticos, con Isdefe. Se mantenían relaciones más o menos habituales con organismos e instituciones como el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, el Consejo de Seguridad Nuclear, el Servicio de Salvamento Marítimo, Sasemar, la Guardia Civil, la Policía Científica, etcétera. Internacionalmente, la Ciaiac es miembro del grupo de expertos de investigación de accidentes de la CEAC, del comité de dirección del Centro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 24

Coordinador Europeo de los Sistemas de Reporte de Accidentes e Incidentes de la Unión Europea, del panel de expertos técnicos y registradores de vuelo perteneciente a la Comisión de Aeronavegación de la OACI y desde el año 2010, a raíz de la entrada en vigor del Reglamento 996/2010, de la Red Europea de Autoridades de Investigación de Accidentes, Encasia. Ha sido representante oficial del Estado español, entre otros, en la reunión departamental de investigación de accidentes celebrada en Montreal en el año 2008, de la que salió la 10.ª edición del anexo 13. Personalmente, fui designado como asesor técnico para la Presidencia española del Consejo de la Unión Europea en el primer semestre del 2010, bajo la cual se aprobó el Reglamento del Parlamento y del Consejo 996/2010, y en la *task force* de OACI sobre la protección de la información de seguridad, creada tras la conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional celebrada en 2012. En fin, aparte hay actividades de formación de los investigadores, que se hicieron durante toda aquella etapa, etcétera, y todo ello para concluir que el presupuesto que al final manejaba la Ciaiac en el año 2011 era del orden de 1500000 euros.

Quiero decirles que, aunque parezca que detrás de toda esta lista de logros hay un mensaje de cierto triunfalismo y de autocomplacencia, nada más lejos de la realidad, señorías. Hay mucho trabajo cuando menos, mucha insistencia, también cierto grado de frustración por no haber conseguido impulsos y avances reseñables en otros aspectos fundamentales relacionados con la visión de la Comisión, que no tengo inconveniente en ampliar a sus señorías, si así lo estiman oportuno, en el transcurso de la intervención.

Con estos antecedentes, el 20 de agosto de 2008 se produce el accidente de Spanair. Como refleja el informe de la investigación, esta se puso en marcha inmediatamente. La Comisión envió a un equipo de seis investigadores a Barajas, encabezados por su presidente, que eran prácticamente todos los recursos disponibles que tenía ese día. Se cumplió con los trámites que establecen las normas internacionales de notificación y se cumplió también con el trámite legal de informar al juzgado, solicitar su autorización para tener acceso al lugar del accidente —quiero mencionar expresamente esta circunstancia para que sus señorías tomen conciencia de las condiciones en las que se desarrollaban las investigaciones—. Los representantes de la NTSB, los asesores de Boeing, Pratt & Whitney y la FAA norteamericana, que totalizaban unas doce o trece personas, con el representante acreditado a la cabeza, John Lovell, investigador de la NTSB, llegaron a Barajas el día 21. Debo decir en este punto que cuando recibí la notificación de mi comparecencia contacté con John Lovell la semana pasada. Mi intención era pedir al señor Lovell su consentimiento para facilitar sus datos de referencia a esta Comisión por si consideran necesario sus señorías recabar su testimonio y su opinión sobre la investigación. Si lo desean, por tanto, puedo suministrarles esos datos de contacto, a lo que el señor Lovell no puso ningún inconveniente. Por último, yo mismo, que estaba de vacaciones, me incorporé a la investigación también el día 21.

De acuerdo con lo que aconsejaban las prácticas de la OACI, recogidas fundamentalmente en su manual de investigación de accidentes, para un accidente de estas características, catalogado como gran catástrofe de avión de transporte, la investigación se realizó desde el primer momento por grupos de expertos. Se constituyeron bajo mi autoridad siete grupos: el de aeronavegabilidad, que tuvo mucha trascendencia en la investigación, pues es el encargado de descubrir todo el sistema del relé, el TOWS, etcétera; un grupo sobre motores, de menos trascendencia; un grupo que evaluaba los aspectos de supervivencia, fundamentalmente los que influyen en la supervivencia dentro de la aeronave y también las actuaciones de los servicios de emergencia en su respuesta al accidente. Especialmente quiero indicar, por la importancia que se le ha dado a este asunto en la Comisión, a los aspectos de supervivencia, que este grupo lo formaban un investigador de la Ciaiac como líder —como tenían el resto de los grupos—, asistido por un especialista de la NTSB en estas materias, un teniente coronel médico especialista en medicina aeronáutica e investigación de accidentes y dos investigadores puestos a disposición por la Comisión de investigación suiza con experiencia en materia de extinción de incendios en entornos aeroportuarios. No estoy seguro de si también había un experto de Boeing en este grupo.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Soto, le voy a cortar porque ya ha pasado en exceso su tiempo. Como trae por escrito su intervención, nos la deja, para que la lean los diputados y diputadas. Y ahora sí va a responder a las preguntas de los grupos, que creo que es lo más interesante, seguramente para que parte de lo que no ha podido leer salga a raíz de las preguntas que le hagan sus señorías. Empezamos por el Grupo Mixto.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Si me permite su señoría —sé que voy a abusar de su paciencia—, me gustaría,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 25

por lo menos, concluir con tres breves párrafos, después de relatar un poco, que es de lo que se trataba, cómo se llevó a cabo la investigación.

La señora **PRESIDENTA**: Si son tres párrafos, lo puede leer.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, respecto a las conclusiones; me interesaría mucho.

La señora **PRESIDENTA**: Se le informó del tiempo de diez minutos. ¿Verdad que se le dijo?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí.

La señora **PRESIDENTA**: De acuerdo, tres párrafos puede leer, y empezamos la interrogación.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Muchas gracias.

Después de realizada la investigación y de los problemas que también aquí dejo patente y que si quiere su señoría puedo referir ahora, como conclusión final debo afirmar con rotundidad que todos los hechos pertinentes conocidos a través de la información recopilada, se consideren o no significativos en relación con las conclusiones de la investigación, están recogidos en el informe final y descritos con la profundidad apropiada, y, viceversa, lo que no es pertinente no está incluido. Esto no quiere decir que exista ocultación, de ninguna manera; esto simplemente significa que la información pertinente es analizada y se presenta de forma que, lógicamente, conduzca a las conclusiones y las pueda sustentar. El informe, por tanto, ha tratado de ajustarse a las convenciones que se aplican a la redacción de informes de este tipo, de acuerdo con los estándares internacionales. Desde mi punto de vista, la investigación ha cumplido en esencia con el objetivo de señalar tanto los factores inmediatos que intervinieron en la consecución del accidente como las deficiencias innatas del sistema que han podido ser descubiertas. Las recomendaciones de seguridad que arroja la investigación debieran servir, por lo tanto, para cumplir con el propósito que persiguen este tipo de investigaciones de prevenir accidentes y de evitar en lo posible su repetición. Debo rechazar, pues, como investigador responsable de este accidente que haya intereses ocultos o manipulación en la información que presenta el informe. Eso no quiere decir que no quepa admitir opiniones discrepantes y que no se puedan reconocer.

Ahora sí, y gracias, me someto gustosamente a sus preguntas.

La señora **PRESIDENTA**: Empezamos con el turno de los grupos. Sus señorías han leído el informe y además hemos tenido tiempo de evaluarlo a lo largo de las comparecencias.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra la señora Oramas.

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

Bienvenido, don Francisco Soto. Lamento muchísimo que habiendo sabido que tenía una intervención inicial de diez minutos haya dedicado ese tiempo a su curriculum y a contarnos qué es la Ciaiac, porque además usted sabe que usted es de los últimos comparecientes en esta Comisión. Me hubiera gustado más que el tiempo lo dedicara a otra cosa, puesto que esta no es una comisión de investigación sobre la Ciaiac, sino sobre un accidente en concreto.

A su vez, como la presidenta de la Comisión ha matizado hace un momento que los portavoces no tenemos siete minutos, sino que son diez minutos entre preguntas y respuestas, yo tenía casi quince preguntas que hacerle, pero voy a tener que reducirlas a la mitad. Voy a empezar por lo último que ha dicho.

La señora **PRESIDENTA**: Si la presidenta no la interrumpe, haga usted sus quince preguntas, señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Vale.

Voy a empezar por lo último que usted ha dicho. Ha hablado de un montón de expertos en temas de protección y de emergencia. ¿Usted sabe que al médico del Samur, que solo estuvo al frente del servicio médico durante cuarenta minutos, con un enfermero, nadie de la Ciaiac le preguntó —usted fue el jefe investigador— qué había sucedido y cómo había sido la actuación durante esos cuarenta minutos? ¿Usted

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 26

sabe que el responsable de bomberos, que ha estado aquí, dijo que a él tampoco nadie de la Ciaiac le pidió su opinión, cuando fue el primero que llegó y el que estuvo allí durante cuarenta minutos? ¿Qué investigación? ¿Cómo que qué manipulación? ¿Qué está diciendo usted?

Nosotros aquí no buscamos culpables, no somos un tribunal, lo que queremos saber es si las cosas se pueden hacer mejor. El informe de la Ciaiac, donde usted fue nombrado investigador jefe, dice que los servicios de emergencia funcionaron razonablemente bien, pero no preguntaron. Yo quiero saber por qué no preguntaron a las dos personas responsables que estuvieron allí durante los cuarenta primeros minutos. Esa es mi primera pregunta, que no era la primera, pero ahora sí.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Soto, puede contestar.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Muy bien, señoría.

Efectivamente, no lo sé, no sé si se entrevistó a...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted era el investigador jefe?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí señora.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y usted no tenía interés en conocer la información que le podía dar el responsable de bomberos ni el responsable de los servicios médicos?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Mi interés era procurar que las investigaciones que cada grupo realizaba se completaran lo más profundamente posible y facilitarles que esa labor se pudiera llevar a término.

El grupo de supervivencia, lógicamente, entrevistó a mucha gente, estoy seguro, no conozco los detalles. Me reitero en que toda esa información está en la comisión.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y usted ve normal que no se les haya entrevistado ni para saber cómo vivieron los primeros cincuenta minutos del accidente las únicas personas que estaban allí?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Me consta que se entrevistó a médicos, que se entrevistó a todos los supervivientes, se analizaron todas las...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: El médico y el bombero que estaban allí han dicho aquí, sabiendo que tenían que decir la verdad, que nadie les ha preguntado cómo fueron los cincuenta minutos siguientes al accidente.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Insisto, no sé, sinceramente, si se entrevistó a esos médicos o no. Si ellos dicen...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, yo le digo que no.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Si ellos dicen que no, es que no.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y usted lo ve normal?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Bueno, veo normal que la investigación está basada en un montón de información, en informes, entrevistas...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Vale, vamos a dejarlo. No me dé una lección de en lo que está basada la investigación. Yo, que no soy experta ni soy la investigadora jefa del accidente, lo primero que hago, aparte de saber la parte técnica previa del avión, es pedir a las personas que estuvieron los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 27

primeros cuarenta minutos que me cuenten qué vivieron y cómo fue. Pero bueno, vamos a pasar a otra pregunta.

Usted será consciente de que los miembros de la Ciaiac tenían su mandato cumplido cuando se inició la investigación del JK 5022. ¿Informó a alguien al respecto?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues ahora mismo no lo recuerdo, pero seguramente informaría al ministerio de esta circunstancia.

En cualquier caso...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, yo le estoy preguntando si usted informó o no informó. ¿Informó o no informó?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí. Igual que propuse borradores de nuevas regulaciones para la comisión, una vez que se aprobó...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, no, no le estoy preguntando lo de nuevas regulaciones. Si no le importa, límitese a responderme a las preguntas, porque además solo tengo diez minutos para este tema.

Usted dice que informó de que estaba vencido el mandato de los miembros de la Ciaiac.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, supongo que sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Supone o sí? ¿Sí o no?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Supongo que sí. No era tampoco una de mis preocupaciones acuciantes.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No le estoy preguntando por lo que le preocupa a usted.

Siguiente pregunta que le quiero hacer. ¿Quién fue el que tomó la decisión de que fuera usted, no el coordinador ni nada de eso, el investigador jefe del accidente más grave que había en ese momento?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted mismo decidió serlo?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, señora.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Vale.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo tenía esa potestad.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Qué opinión le merece a usted la comparecencia del señor Villarroel, que declaró que los informes eran edulcorados en la Ciaiac, y su carta de dimisión, en la que pone en duda la independencia de la Ciaiac?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues no atendí con mucho detalle a la comparecencia del señor Villarroel, si ese es el resumen al que usted se refiere sobre su comparecencia. Puesto que se invoca aquí por primera vez el término independencia, podemos hablar sobre la independencia de la comisión. La independencia es un término casi metafísico, diría yo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Yo no le estoy preguntando sobre la independencia de la comisión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 28

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Es que no sé a qué falta de independencia se refería el señor Villarroel. Yo puedo hablar de falta de independencia...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted conoce la carta de dimisión del señor Villarroel?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): La conocería en su momento, sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y qué pensó de esa carta de dimisión? En ella explicaba las razones de su dimisión y hacía una valoración.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Si era por la falta de independencia No recuerdo el detalle de aquella carta, no lo recuerdo. No sé si era por la falta de independencia o porque en ese momento, que se estaba discutiendo el informe preliminar de la investigación, hubo filtraciones...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, él manifestó que los informes eran edulcorados.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿Eso es parte de su carta? No lo sé.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sí, sí, sí.
¿Usted no vio la comparecencia del señor Villarroel?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Vale. Entonces vamos a obviar su opinión sobre su intervención, porque es curioso que viniendo hoy aquí no haya visto las comparecencias anteriores.

Respecto a la filtración del borrador del informe preliminar, ¿podría decirnos qué investigación interna llevó a cabo la Ciaiac, si se realizó algún informe al respecto y a qué conclusiones llegaron?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Bueno, pues sí, se hizo una investigación interna con el convencimiento de que la filtración no había surgido de la comisión. Se puso en conocimiento del juez y el juez abrió una investigación, a la que también fue sometida la comisión, y finalmente se sobreseyó. La Ciaiac...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero es que yo no le estoy preguntando por la parte judicial, sino por la investigación, es decir, si la Ciaiac abrió una investigación interna y a qué conclusiones llegaron.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Bueno, inmediatamente se supo, o muy inmediatamente se supo que parece que aquel informe borrador se había difundido a través de un fax del Ministerio de Fomento, etcétera.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Se lo estoy preguntando en concreto.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo le digo que la Comisión de Investigación de Accidentes fue víctima de esa circunstancia, víctima, porque realmente por ese hecho perdió mucha de su credibilidad. En el proceso de difusión de la información en ese momento, que era a las partes para comentarios, previa aprobación por el pleno, se produjo esa filtración. Es lo único que puedo decir.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: O sea, usted dice que quedó acreditado que la filtración fue hecha desde el Ministerio de Fomento Es lo que acaba de decir.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo lo único que sé es que está constatado en la investigación judicial que desde un fax del Ministerio de Fomento se envió a un periódico o a una emisora de radio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 29

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Igualmente, la señora Cuerno y la señora Guerrero Lebrón manifestaron que cuando llegaron a la Ciaiac tuvieron que hacerse cargo de mucho trabajo atrasado. ¿A qué se referían?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues no lo sé, la verdad. Sí que vi las comparecencias de la señora Cuerno y la señora Lebrón. Ya les he reflejado que en el año 2001 la Ciaiac...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, no, 2001 no. Yo le estoy preguntando por el trabajo atrasado al que se referían.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En el año 2008 —si quieren sus señorías les puedo aportar la información— había por investigar un número menor de accidentes de los que se producían anualmente; en el año 2008. Ahora bien, había ciertas investigaciones, investigaciones complicadas, de accidentes de transporte, que acumulaban un retraso, eso es así; había en torno a quince investigaciones, que se prolongaban durante más de un año. Pero en conjunto, el trabajo que tenía pendiente la comisión era asumible respecto al número de investigaciones, excepto por ese tema.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Entre ellos el del MD de Lanzarote?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Creo que no, creo que la señora Cuerno y la señora Lebrón se incorporaron a la comisión en el año 2010; ese incidente tuvo lugar en el año 2007 y se publicó su informe en el año 2009.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Usted se refería a los retrasos que había. Lo que ha quedado acreditado en esta Comisión es que si no hubiera habido retrasos en un incidente como el de Lanzarote, y lo acaba de declarar hace quince minutos el señor Lacasa, si los pilotos hubieran tenido conocimiento del informe final de Lanzarote, seguramente, a lo mejor, a pesar de que lo que pasó en ese accidente fue consecuencia de un cúmulo de incidencias, hubiera sido otro el resultado.

Yo termino, señora presidenta, y le agradezco su generosidad, con una sola pregunta. ¿Por qué se fue de la Ciaiac?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Por varios motivos. Fundamentalmente porque cuando ocurrió el accidente del Spanair y me autonoqué investigador jefe, de acuerdo con la potestad que tenía mediante ese real decreto, no porque fuera la persona más idónea, sino porque...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: O sea, que usted cree que no era la persona más idónea.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Teniendo en cuenta las circunstancias de la comisión, rectifico, está claro que sí, pero también porque como investigador jefe, y dada la trascendencia de ese accidente, me sentía con la responsabilidad de asumir esa investigación; tenía esa potestad, así me lo confería la norma por la que se regía la comisión, y lo hice pensando en el bien de la investigación.

Cuando finalizó la investigación, que fue una responsabilidad que asumí voluntariamente, de alguna manera me autoimpuse que mi relación con la comisión también concluiría ahí. Habían sido años, como he dicho aquí, de entrega y mi compromiso terminó con la investigación del Spanair. Creo que todo lo que pude aportar a la comisión lo aporté en aquellos años, me desgasté bastante en mi lucha con el sistema y creía...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¡En su lucha con el sistema! ¿Y por qué luchó usted contra el sistema?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Bueno, recordando una vieja película inglesa, *La soledad del corredor de fondo*, me sentía identificado en parte con el protagonista. Es la lucha de la libertad del individuo contra la rigidez del sistema.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero entonces, ¿por qué se fue?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 30

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Porque consideraba que mi etapa en la comisión debería concluir, que la comisión necesitaría un nuevo impulso, que posiblemente no estaba ya en condiciones de aportar más después de lo que había aportado, y que había que dar paso a nuevas personas. Manifesté a la presidenta, cuando tomó posesión en el año 2010 y me ratificó en mi puesto, que mi compromiso con la comisión, si ella no tenía inconveniente, finalizaría con la investigación del Spanair, y cuando tuve oportunidad así lo hice. Ya les he dicho que cuando asumí la responsabilidad de ser secretario de la comisión entendí que esa decisión en algunas cuestiones no tenía camino de retorno. Desde el año 2012, siendo ingeniero aeronáutico, no he trabajado en el mundo de la aviación. Esa fue una decisión que tomé en el año 2001 y que me autoimpuse si pretendía hacer bien mi trabajo. Es todo lo que puedo decir.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muchas gracias, señor Soto.

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

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

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, presidenta.

Disculpen mi voz, porque hoy está un poco forzada.

La verdad es que todos los caminos conducen a Soto, es un poco así, no solo porque sea de los últimos comparecientes, sino porque de toda esta madeja complicada que hemos intentado deshacer, usted sería el hilo conductor, ya que estuvo del principio al fin; todos los otros van participando en momentos determinados, algunos con más memoria que otros, también hay que decirlo, pero usted está desde el principio hasta el final. Más que un antisistema, parece un agente del sistema, lo digo con toda la confianza.

Haré una primera pregunta muy clara. A la luz de lo que se ha visto con el tiempo, ¿usted está satisfecho del informe de la Ciaiac? ¿Está satisfecho?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Creo que sí. Estoy convencido de que sí. No voy a dar una valoración numérica del 1 al 10 porque sería una frivolidad.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sea breve, porque me consume el tiempo.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En esencia sí. Creo que ha servido y que todavía sirve para la función por la que, desgraciadamente, tuvo que aparecer ese informe, que es la de prevenir accidentes. No tengo constancia de un accidente similar desde el año 2008.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Bueno, esto es cierto.

¿Para qué ha servido? El informe ha servido para que Boeing no tenga responsabilidades —hablo de mi lectura—, para que AENA no tenga responsabilidades, para que el Aeropuerto de Barajas no tenga responsabilidades, el informe ha servido para que no haya pruebas concluyentes de que el TOWS fuese un problema. Es decir, es un informe que, a pesar de que se nos ha dicho que no puede formar parte de un proceso judicial, ha formado la base de la decisión judicial de sobreseer el caso. Por tanto, cuando yo le pregunto si está satisfecho me refiero a las consecuencias que este informe ha tenido en una gran catástrofe. Claro, no estamos hablando de un robot que no funciona, de una máquina que ha tenido problemas, sino que estamos hablando de muchas y muchas víctimas, de las familias que han continuado sufriendo por su ausencia y que han sido maltratadas por aseguradoras que cogiendo su informe han tomado determinadas decisiones que han hecho daño. ¿Me explico?

Claro, viendo lo que el informe no dice, nosotros observamos la necesidad de lo que ha de decir para asegurar que estas víctimas que han luchado para que hoy estemos aquí también tengan la satisfacción de poder cerrar el caso definitivamente. ¿Me explico?

Le haré una pregunta concreta. ¿Por qué en algunos de los temas clave acabaron diciendo que no había pruebas concluyentes? Es decir, ¿por qué no buscaron más expertos? ¿Por qué no cogieron el tiempo determinado? ¿Por qué, como ha dicho mi compañera, en determinados elementos de seguridad del aeropuerto no buscaron más información? Esto hace que para mí sea incomprensible que esté satisfecho. No puedo entender que usted esté satisfecho. Esto es lo que me preocupa. Por tanto, vuelvo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 31

a la pregunta. ¿Por qué no buscaron otros expertos que diesen una satisfacción a las perrerías del relé y llegasen a una conclusión más científica de por qué había pasado lo que pasó?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Ese esfuerzo, señor Olòriz, ¿hubiera tenido el objetivo de buscar culpables? Es decir, si nosotros hubiéramos proseguido con esa lucha o con ese esfuerzo para intentar descubrir lo indescubrible, ¿habría sido con el objetivo de buscar culpables? Si es así, no era el objetivo de esta investigación.

Vuelvo por pasiva todo su razonamiento inicial. ¿Está usted conforme, satisfecho con el informe? Razonablemente sí. Si el informe hubiera servido para culpabilizar a Boeing, a los pilotos, a los mecánicos, al aeropuerto, ¿hubiera estado usted satisfecho con el informe? Radicalmente no; radicalmente no.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Hemos visto repetidamente que los pilotos han sido culpabilizados. Por tanto, si usted está satisfecho de que los pilotos hayan sido claramente culpabilizados, a mí me deja perplejo. Lo han sido, lo han sido más de una vez.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No, no. Señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Es incomprensible cómo no hicieron los tests a los cuales estaban obligados y, por tanto, esto es lo más claro, lo más objetivo que se puede encontrar. Nosotros vemos que hay otros elementos que quedan fuera. Perdona, yo busco responsabilidades, no culpables; pero la responsabilidad es básica para que no se repita el error. Si el error no se rectifica, el error se mantiene, y este es un grave problema que nosotros como Comisión podemos detectar y podemos escribir en nuestro informe.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): La línea entre la responsabilidad y la prevención de accidentes es fina. Estos informes no están hechos para utilizarse en sede judicial. Eso, dicho en España, en Italia, en Francia, choca con la mentalidad de la sociedad, dicho en Estados Unidos, en Australia o en Reino Unido choca menos.

La investigación de muchos accidentes termina sin que se determinen las causas. Los expertos en esta materia, muchos de ellos de reconocido prestigio, pertenecientes a las mejores comisiones de investigación, por ejemplo la australiana, son partidarios de eliminar la palabra causa de los informes de los accidentes, simplemente porque la palabra causa está estigmatizada y se asocia con culpables.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Perdona, pero la causa de la causa es la causa del mal causado. Esto es así y es de primero de Derecho; hay algunos que pueden aprobar más o menos, pero es sencillo. Vuelvo a decir, puede que no busquen culpables, pero no se les puede encubrir. ¿Me explico? No se les puede encubrir. Esto sería un defecto, porque si se usa para sobreseer, se encubre. Fue así, porque hemos visto que el informe de los expertos que usted dirigía ha sido usado como piedra de toque clave para repartir responsabilidades.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Señor Olòriz, el que actúa mal en ese caso es el que usa el informe; no es el propio informe el que está mal, sino el que usa el informe para esos fines, el que está utilizando ese informe para algo que no es lícito. A la comisión no se la puede responsabilizar por esa cuestión.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Un informe concluyente es difícilmente manipulable; un informe que deja líneas abiertas, es manipulable. Como experto, lo tendría que tener claro. Cuando yo hablo de satisfacción me refiero a cuando uno completa ese difícil trabajo de investigación y lo deja con conclusiones claras; cuando no es así, el peligro es que se acabe concluyendo que hay un culpable determinado, el más fácil de focalizar, que en este caso son los pilotos.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí. Desgraciadamente, no tengo...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Pues es muy grave.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 32

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No tengo mucho más que decir. Efectivamente, eso es así. Es muy grave, y nosotros lo sentimos tanto como seguramente las víctimas o como seguramente mucha gente, pero es que la utilización del informe para esos fines no está contemplada, no está contemplada.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Por eso es tan importante la independencia. Usted hace un momento hacía una digresión filosófica sobre qué es independencia o qué no. La independencia es que no eres dependiente, así de claro, que no dependes de alguien que puede salir perjudicado de una determinada conclusión. En este caso nosotros hemos insistido en que haya incompatibilidades, y en la Ciaiac no había incompatibilidades, y en que no podía haber una dependencia orgánica de aquellas instituciones implicadas en el resultado de un informe.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No había esa dependencia. Claramente, la investigación del accidente de Spanair, el accidente técnico, estaba supeditada a la investigación judicial, por tanto, no era independiente como la propia ley establece.

En Estados Unidos, hablando otra vez del mundo anglosajón, la norma que crea el NTSB, el código de los Estados Unidos, en su título 49 establece que la investigación que realiza el NTSB tiene prioridad sobre la investigación judicial; es decir, no solo es independiente, sino que está por encima. Incluso en los atentados del 11-S en Estados Unidos, dice la norma norteamericana que aunque actúe el FBI para investigar esos accidentes...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Perdona que le corte, en Estados Unidos.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): El NTSB tiene prioridad sobre esa investigación.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: EN Estados Unidos, pero aquí no, pero aquí no.

Una última pregunta. ¿Cuántas veces habló usted con el fiscal o con el juez en todo este periodo?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Muchas.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Muchas?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Muchas. Con el juez. Con el fiscal menos, con el juez muchas.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Pero muchas?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Muchas.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muy bien. Gracias.

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

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

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señora presidenta.

Gracias, señor Soto. Si queremos sacar experiencias de este tipo de catástrofes y poder evitarlas en el futuro, entiendo que debería existir una red formada por las agencias de seguridad, las comisiones de investigación, las autoridades de navegación, que recogiendo los datos, los informes de las anteriores, emitieran normativas que a su vez llegaran a los fabricantes y a las compañías. A lo largo de esta Comisión muchas veces nos ha dado la impresión de que a lo mejor por donde tendría que funcionar esta red, toda esta información, en algunos casos no funcionaba demasiado bien.

Si nos remontamos, como muchas veces hemos hecho, al accidente de Detroit de 1987 como un caso similar al de Spanair, resulta que la NTSB emitió una serie de recomendaciones que no fueron cumplidas, que en el momento del accidente de Spanair no estaban siendo aplicadas; concretamente, dos de ellas referidas a que en caso de fallo en el TOWS existiera alguna indicación en cabina que dijera que,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 33

efectivamente, estaba inoperativo. ¿Usted cree que esto es un agujero de seguridad o de mala coordinación entre todos los agentes?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo creo, como el informe revela, que la experiencia de Detroit primero, la de Dallas después y otras que se han sucedido, que el propio informe también refleja, Mandala Airlines, por ejemplo, y Spanair, por supuesto, son experiencias que vienen a confirmar que no se han hecho los suficientes esfuerzos como para que esto no se repitiera. Efectivamente, después del accidente de Detroit se emitieron unas recomendaciones que no han tenido efecto real.

El informe que nosotros realizamos me atrevo a decir que es intrépido. Está recomendando definitivamente que esos aviones, que en principio no estaban diseñados para que tuvieran ese sistema ni tenían certificados para ello, se modifiquen para que se les apliquen los requisitos de aviones posteriores. Esa es una recomendación muy potente, aunque he de decir que tengo con pocas esperanzas de que se lleve a término, porque la evolución que después del accidente he podido tener ocasión de ver que han mostrado las autoridades tanto norteamericanas como la AESA en Europa ha sido para reforzar —mejorar, por supuesto— aquellas otras barreras que el avión tiene y que impiden que el TOWS pueda ser un elemento determinante, fundamentalmente su revisión antes de cada vuelo, la adherencia a los procedimientos por parte de las tripulaciones, etcétera. Tengo que confesar que, muy lamentablemente, el diseño de aquellos aviones no se va a cambiar para evitar este problema. En los nuevos sí lo han cambiado, pero en esos aviones no se cambiará ese diseño, como la Ciaiac recomienda definitivamente. Lo recomienda, y no se ha cambiado el diseño por experiencias anteriores.

El señor **FERNÁNDEZ NAVARRO-RODRÍGUEZ**: ¿Quiere usted decir que, en su opinión, la directiva de aeronavegabilidad que emitió EASA en 2008, que recomienda que se comprueba el TOWS antes de cada vuelo, podría ser insuficiente?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí. Claramente, no tiene nada que ver con un cambio de diseño, aunque refuerza una barrera. Hablamos del famoso télex que se emitió después del accidente de Detroit a las compañías americanas para que hicieran esa labor antes de cada vuelo, un télex que no era obligatorio puesto que la autoridad americana así nos lo había declarado en forma de directiva. La autoridad europea sí que lo ha hecho como directiva en el año 2008 o 2009, a raíz de este accidente y de la información que le proporcionaba esta investigación, pero, desde nuestro punto de vista, no es una barrera suficiente.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Usted cree que las autoridades de las oficinas de investigación o las autoridades de seguridad de navegación son vulnerables a presiones de compañías o de fabricantes?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Creo que las presiones forman parte de la vida misma. Quiero decir que todo el mundo es vulnerable a presiones. Supongo que habrá presiones, sí. Pero, más que presiones, existe el deber de las autoridades de procurar que las industrias de sus Estados sean lo más potentes posible. Ese deber, que me parece muy loable, a veces puede chocar o puede tener intereses, lucha de conflicto con las propias compañías.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: No es muy tranquilizador.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo me considero bastante mirlo blanco, pero me parece que esta es una información totalmente normal.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Se ha hablado mucho aquí del famoso relé 2.5, y el señor Hita comentó todas las perrerías que se le habían hecho por ser el principal sospechoso. Sin embargo, el informe no señala relación entre el fallo del TOWS y un mal funcionamiento del relé y el disyuntor Z-29, es decir, en principio ninguna de estas dos cosas se puede asociar al fallo del TOWS. En cambio, en febrero de 2009 la Dirección General de Aviación Civil recomienda a EASA y a la FAA que obliguen al fabricante —a Boeing en este caso— a incluir en su manual de mantenimiento instrucciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 34

específicamente identificadas para la detección del origen y la resolución de la avería consistente en el calentamiento en tierra de la sonda de temperatura RAT. Si la solución de la avería no tuvo que ver con el accidente por no tener que ver con el TOWS, ¿por qué se emitió esta recomendación?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Lo que dice el informe es que fehacientemente no ha sido comprobado que el relé fallara.

Escuché la comparecencia del señor Hita. Los investigadores no están frustrados por esa circunstancia. Si nosotros hubiéramos descubierto al día siguiente del accidente que el relé falló, posiblemente hubiéramos dormido mejor en los siguientes dos años, pero la investigación hubiera concluido ahí. Posiblemente también eso hubiera satisfecho intereses en otros ámbitos, pero la investigación hubiera quedado muy coja. No está en nada frustrada la investigación por no haber llegado a determinar fehacientemente si el relé falló o no falló, porque nos ha permitido saber mucho más del relé, saber que tiene fallos intermitentes, fallos no previstos, saber que el sistema tiene fallos simples indetectables. Toda esa información seguramente no la hubiéramos recabado si a la primera de cambio hubiéramos demostrado que el relé no funcionó.

Entonces, desde mi punto de vista, la investigación es mucho más profunda, va mucho más allá y trata de convencer con todos estos argumentos de que realmente el sistema TOWS es tan vulnerable, aunque no haya sido fehacientemente demostrado que el relé en esta ocasión haya estado detrás, como que hay información que dice que en el 70 u 80 % de los casos en que la RAT no funciona tampoco el relé funciona, y hay también una concomitancia entre los casos en que no funciona ni la RAT ni el TOWS. Por tanto, está claro que un fallo integral del relé puede ocasionar el fallo del TOWS. Entonces, el informe aborda con mayor profundidad el tema del TOWS y no solo se ciñe al relé en este caso, pensando en la labor de prevenir accidentes.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Y el disyuntor también queda descartado? ¿En el momento de desconectar el disyuntor pudiera haberse desconectado el TOWS?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿Cuál de los disyuntores?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: El Z-29.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): El Z-29 no tenía nada que ver con el TOWS. El Z-29 era un disyuntor que permitía mantener la corriente con la RAT y con el sistema TRS de empuje automático de los motores.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero entonces me sigue quedando la duda de por qué esa recomendación de AESA de que se obligue a Boeing a incluir en su manual de mantenimiento instrucciones específicamente identificadas para detección y origen de los problemas en la sonda RAT, o algo así, si no estaba relacionado con...

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Primero, una rectificación en cuanto a las recomendaciones de la Comisión a las autoridades para que adopten esa medida. Si, como le digo, el informe demuestra que problemas de la RAT en muchos casos también están asociados a problemas del TOWS y somos capaces de aislar esos problemas de la RAT, detectarlos, corregirlos, etcétera, seguramente que con ello también estaremos evitando posibles problemas ocultos en el TOWS que estén vinculados con la RAT.

¿Qué quiere decir esto? Que cuando los mecánicos encontraron o se enfrentaron al problema de la RAT no supieron resolverlo directamente. Dice el informe que actuaron incorrectamente acudiendo a la MEL para poder despachar el avión. Pero si se hubiera hecho un estudio profundo sobre la avería que manifestaba la RAT en ese momento, puesto que se ha demostrado en el informe que en muchos casos las averías de la RAT están vinculadas con fallos del TOWS a través del relé 2.5 por ejemplo, descubrir eso en la RAT quizás también hubiera permitido descubrir un posible problema en el TOWS que estuviera oculto. Ese es el objeto de la recomendación.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Eso es todo por mi parte. Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 35

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

Por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Vila.

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias, presidenta.

Buenas tardes, señor Soto. Gracias por estar aquí y por su comparecencia.

Usted ha dicho aquí varias veces que la investigación ha cumplido, en esencia, con su objetivo. Sin embargo, ha reconocido también que sirvió de base para la sentencia que se emitió en el juzgado, cuando esto no debería haber pasado, porque son investigaciones paralelas. Por tanto, ya tenemos una cosa que el informe no ha hecho bien. Por otro lado, tenemos que el informe es incapaz —como decía mi compañero de Ciudadanos— de descifrar —ni siquiera lanza una hipótesis— de por qué falló el TOWS, que es una causa fundamental en el accidente. En esta Comisión hay pocos acuerdos, pero todos los expertos que han pasado por aquí reconocen y dicen que si el TOWS hubiera sonado no se hubiera producido el accidente. Por tanto, es una causa, y ustedes no fueron capaces ni de emitir una hipótesis sobre la causa. El informe es para determinar las causas y para evitar accidentes posteriores. Entonces, está entremezclado con la investigación judicial y no determina las causas fundamentales. ¿No cree usted que ese informe ha sido un fracaso?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No.

El señor **VILA GÓMEZ**: Pues explíqueme por qué no.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Porque el objetivo fundamental de la investigación no es determinar las causas; las causas se determinan si es posible. Muchas comisiones de investigación centran el objetivo de las investigaciones claramente en la emisión de las recomendaciones de seguridad. Ese es el verdadero objetivo de las investigaciones, poder hacer recomendaciones que permitan...

El señor **VILA GÓMEZ**: Discúlpeme. Según el propio informe oficial de la Ciaiac, el objeto de la investigación es encontrar sus causas probables y evitar accidentes. Lo está diciendo la Ciaiac; de hecho, fue el jefe de investigación. Por tanto, ustedes no fueron capaces de determinar las causas del accidente, más allá de decir que los pilotos habían configurado mal el avión para despegar. Y, bueno, eso está claro, pero el TOWS no sonó y ustedes no son capaces de decir por qué no sonó. Ni siquiera emiten una hipótesis. Y el otro día nos explicaba el señor José Carlos Lozano, que ha sido piloto y ha estado en multitud de órganos nacionales e internacionales vinculados a la seguridad aérea, qué es lo que tiene que hacer un órgano investigador: si no determinar la causa fehacientemente, por lo menos lanzar una hipótesis. Ustedes no fueron capaces, y encima ha servido de base para la investigación judicial. Por tanto, no es que se lo pregunte, lo afirmo: el informe es un fracaso en los objetivos que persigue, eso está claro. ¿Es normal que los informes se cierren —y más en un caso como este, con 154 víctimas mortales y 18 heridos graves— dejando estas dudas? ¿A usted esto le parece normal?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Primero, discrepo de su valoración. No es el objetivo de la investigación determinar a ultranza las causas. No es ese el objetivo, el objetivo es prevenir accidentes a través de...

El señor **VILA GÓMEZ**: Si no conocen ustedes las causas, ¿cómo previenen los accidentes?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): A través de muchos otros factores que estén en el accidente y que permitan corregir problemas.

El señor **VILA GÓMEZ**: Ustedes no fueron capaces de determinar por qué falló el TOWS pero sí fueron capaces de decir, por ejemplo, que se había alterado el concepto de cabina estéril y que ese había sido un fallo determinante o la causa principal del accidente. Ustedes fueron capaces de concluir eso pero no fueron capaces de lanzar una hipótesis para explicar por qué no funcionaba el TOWS. Por cierto, en todo el informe, con todas las páginas que tiene, a la tercera persona que hay en cabina —se llamaba Gerardo— le llaman ustedes el tercero en cabina. Y ha dicho usted aquí que habló mucho con el juez del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 36

caso. Sin embargo, en el juzgado la Ciaiac no facilitó la identidad de este tercero en cabina, haciendo que el padre del fallecido tuviera que ir a escuchar la voz de su hijo en los últimos momentos de vida para identificarle. ¿Por qué ustedes no identifican en el informe al tercero en cabina? ¿Por qué no le transmiten esa información al juez, cuando usted mismo ha reconocido que tenía una relación fluida y que se reunió muchas veces con él? ¿Por qué hacen pasar por este trago a un familiar de una víctima del accidente?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): El hecho de preservar las identidades de las personas involucradas en los accidentes es una práctica común, generalizada...

El señor **VILA GÓMEZ**: Disculpe, se lo estaba pidiendo el juzgado, no los medios de comunicación.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Me ha hecho tres preguntas en una: por qué el informe no revela esa identidad, por qué no se lo transmitimos al juzgado No sé si se lo transmitimos al juzgado o no, pero el juzgado tuvo acceso a toda la información de la que disponía. **(La señora Oramas González-Moro: No le interesa contestar).**

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿No sabe? Vamos a ver, usted ha dicho que habló mucho con el juez. Sin embargo, no sabe si le comentó esto por encima. Yo creo que lo tendría haber hecho de forma oficial a requerimiento de un juzgado, como cualquier organismo o ciudadano está obligado a hacer. Ustedes no lo hicieron, y encima tuvo usted una relación fluida con el juez.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí.

El señor **VILA GÓMEZ**: No se lo dijo, sino que tuvo que ir el padre de la víctima a reconocer a través de su voz en los últimos momentos de vida que quien estaba en la cabina era su hijo.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Tengo una memoria frágil, sinceramente. **(La señora Oramas González-Moro: Para lo que le interesa).**

El señor **VILA GÓMEZ**: Ya, ya se ve.
Por cierto, ha dicho también...

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Si me permite, tengo una memoria frágil, pero no recuerdo ninguna conversación con el juez en la que estuviéramos hablando de este asunto.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y de qué hablaban?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): De otros asuntos generales, sobre información que compartíamos o problemas que encontrábamos en ambas investigaciones.

El señor **VILA GÓMEZ**: Está claro también que las investigaciones judicial y técnica deben de ir por vías paralelas. Ya ha dicho usted que habló mucho con el juez y también que habló con el fiscal, que es quien estaba investigando. Supuestamente, no había vía paralela. ¿Qué habló usted con el fiscal?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Siempre en presencia del juez. En las veces en que coincidí con el fiscal estaba el juez.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Considera usted que ha cumplido con la ley sobre las investigaciones paralelas por el hecho de que mantuviera muchas reuniones con el fiscal?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Nada en la investigación de la Comisión impide que yo hable con un juez o que, como en este caso, ...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 37

El señor **VILA GÓMEZ**: Salvo el hecho de que son investigaciones paralelas, como marca la ley, y de que ustedes no buscan culpables, como ha repetido aquí unas cuantas veces, no le impide nada hablar a usted con el juez.

Y le pregunto por el fiscal —ya me ha contestado con respecto al juez—, con quien también ha dicho que habló.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Mi conversación con el juez o con el fiscal no es en el ámbito de testigo imputado, sino en el ámbito de dos instituciones que colaboran en dos investigaciones que deben correr paralelamente. Esa es mi relación con el juez en este caso. De hecho, si la Comisión puede beneficiarse de información que tiene el juzgado, debe hacerlo, porque es información que puede ser útil para la investigación. Hay una máxima clara: una investigación sin información no es investigación, y si esa...

El señor **VILA GÓMEZ**: Hay una cosa que es clara también, y es que las investigaciones deben ser paralelas. El jefe de la investigación de ese accidente, usted —que, por cierto, ha dicho que no le eligieron por que fuera la persona más idónea, que también podría explicar esto—, mantuvo muchas reuniones con el juez y con el fiscal. Disculpeme, pero a mí y creo que al resto de compañeros en esta Comisión nos parece un poco raro, cuando las vías tienen que ser paralelas, que se crucen tanto. A lo mejor es que no entiendo lo que es paralelo, aunque creo que es usted el que tiene la confusión sobre lo que en este caso son vías paralelas.

Voy a pasar de pregunta, porque se me va a acabar el tiempo.

¿Qué opinión le merece que el director general de Aviación Civil, el señor Bautista Pérez, decidiera no seguir la recomendación que la Ciaiac hizo en 2006 en el informe final sobre el accidente de un helicóptero en Torallola, que pedía que se especificaran las verificaciones necesarias para otorgar una prórroga del periodo de validez del certificado de aeronavegabilidad, y que el señor Bautista Pérez dijera en esta Comisión que fue una recomendación que la Ciaiac no debería haber hecho —estoy citando literalmente—, porque no tenía ni pies ni cabeza? ¿Qué le parecen a usted estas declaraciones?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Con independencia de esas declaraciones en concreto, lo que puedo decir es que cualquier recomendación de seguridad que emite la Comisión —y esa fue una de ellas en el año 2006— tiene el objetivo de que se tomen acciones en relación con esa recomendación lo antes posible.

El señor **VILA GÓMEZ**: Y usted sabe que la Dirección General de Aviación Civil no hizo nada con esa recomendación, porque no tomó ninguna medida. ¿Qué le parece esto?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No me parece que sea una respuesta adecuada a esa recomendación.

El señor **VILA GÓMEZ**: Teniendo en cuenta además que tanto en el accidente de 2006 como en el de 2008 los dos tenían el certificado de aeronavegabilidad prorrogado.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Teniendo en cuenta eso, pero aclarando que en un caso ese factor tuvo significancia y en el otro no.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿En cuál?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En el del Spanair, no.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿No tuvo ningún ...?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Ninguna significancia.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿No tiene ninguna significación que el certificado de aeronavegabilidad estuviera prorrogado sin inspección del avión?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 38

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En las circunstancias que derivaron en el accidente, ninguna relevancia.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y por qué ustedes a partir de 2006 no vuelven a hacer ninguna recomendación con respecto a los certificados de aeronavegabilidad?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Entiendo que esa recomendación está abierta y en proceso de que se responda. No es necesario insistir...

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Está usted diciendo que desde 2006 la Dirección General de Aviación Civil no ha respondido a esa recomendación?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Esa recomendación fue respondida oficialmente en el año 2011. Pueden ustedes cotejarlo en la página 74 del informe que la Comisión realiza y que presenta al Congreso de los Diputados a través del ministro.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿A qué personas se dirigían ustedes para solicitar la información al fabricante del avión, a Boeing? ¿A quién o a quiénes se dirigían?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Siempre a través del representante acreditado del NTSB en esta investigación. Bajo la autoridad de ese representante acreditado o bajo el control de ese señor están todas las partes que vienen de Estados Unidos. Tanto fabricantes —ya sean de Boeing, del relé, de los motores— como las autoridades americanas están bajo su control y autoridad, y ese señor está bajo mi autoridad en la investigación. Por tanto, yo transmito todas las peticiones a través de ese representante acreditado.

El señor **VILA GÓMEZ**: Se ha hablado aquí hoy y muchas veces del incidente del 2007 en Lanzarote. En aquella ocasión vino a investigar el accidente un comandante, James Hudspeth, y él mismo declaró públicamente en varias ocasiones que se reunió con tres personas de la Ciaiac para advertirles del problema del TOWS que estaban teniendo los MD. ¿Sabe usted con quién se reunió? ¿Estaba usted presente en esa reunión?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Recuerdo vagamente que el señor Hudspeth estuvo en la Comisión y ...

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Vagamente?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Vagamente. Estamos hablando del año 2008...

El señor **VILA GÓMEZ**: O sea, el secretario general de la Ciaiac recuerda vagamente que un comandante especializado en los MD-80 va específicamente a la Comisión a advertirles de un problema posiblemente de fabricación de los Boeing que operan en España. Usted, secretario general, lo recuerda vagamente.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En primer lugar, no era un problema de fabricación. Como hemos dicho, la Ciaiac investiga habitualmente en torno a ochenta accidentes al año. Se produce intercambio de información y visitas frecuentemente, pero el secretario de la Comisión —no secretario general— normalmente no atiende a todas esas visitas, que fundamentalmente vienen a hablar con el investigador encargado del caso de lo que el investigador encargado y su equipo estiman que ese señor puede aportar información. En este caso la investigadora encargada era Almudena Pérez, y seguramente se entrevistó con ella.

El señor **VILA GÓMEZ**: Él dijo tres personas más. ¿Estaba usted en esa reunión o no?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 39

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No. En todo caso...

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y la única persona que reconoce de esa reunión es a la señora Almudena Pérez?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En esa investigación participaba un equipo en el que había pilotos como expertos en apoyo a la investigadora encargada, y seguramente alguno de esos expertos estaba también en esa reunión. Sin recordarlo expresamente, puedo decirle que, todo lo más, pude saludar al señor Hudspeth. Pero no lo recuerdo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Usted ha dicho que ha estado cansado, que se agotó de estar en la Ciaiac por su lucha contra el sistema. ¿A qué se refiere en su lucha contra el sistema?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Digamos que mi impulso en la Comisión lo consideraba amortizado en el año 2011 y 2012. Creo que no es malo reconocerlo y echarse a un lado, yo no tenía ningún inconveniente en hacerlo, pensando en que la Comisión a partir de entonces tomaría nuevos bríos.

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Vila.
Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Franquis.

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

Gracias, señor Soto, por su comparecencia y su intervención en esta Comisión.

¿Usted ha recibido presiones de alguna organización, entidad o autoridad durante la investigación del accidente?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No, sinceramente creo que no. Las dificultades que tuvo esta investigación, como en muchos casos las tienen las investigaciones de accidentes, fueron por la poca o la costosa tarea que conlleva conseguir información y que esa información fluya y resulte accesible. Entonces, no hace falta presionar al secretario de la Comisión para conseguir ciertos fines. Con no enviar información, esos fines pueden ser igualmente conseguidos.

El señor **FRANQUIS VERA**: Al principio de su intervención se planteó el debate sobre si la Comisión es independiente o no. Si usted ha seguido si no todo el trabajo de la Comisión al menos parte ha podido apreciar que, salvo los miembros de la Comisión de Investigación, el resto de comparecientes y la opinión mayoritaria dicen que no hay independencia por parte de la Comisión, por más que insistan sus miembros en que cada uno actuó de forma independiente. Por algunos hechos reales y objetivos, la sensación que se tiene desde fuera de ella es que no es una comisión independiente. Por eso le preguntaba acerca de presiones de entidades, organización o autoridad, si algún responsable político fuera afín. Creo que este es un serio problema, por más que se intenta trasladar esa idea, y creo que es un problema que tiene que resolver la Comisión en sus conclusiones, es decir, cómo hacer entre todos que la sociedad española, en su conjunto, perciba que determinadas entidades, instituciones o en este caso la Comisión tenga independencia suficiente, para que no quede ninguna duda de su trabajo.

Me refiero a esto porque lo quiero conectar con otro asunto, porque creo que en esta Comisión se ha detectado un problema en el que yo nunca reparé mientras hice un seguimiento del accidente de Spanair en los medios de comunicación. Ha quedado claro que hay dos investigaciones, la judicial, que persigue buscar responsabilidades y reparar los daños, y la Comisión de Investigación, que, como usted ha dicho y han repetido sus diferentes miembros, solo actúa para prevenir accidentes, solo con ese objetivo, no entra en nada más. Sin embargo, aquí ha quedado constatado que el trabajo de la Comisión presuntamente se ha utilizado o se puede utilizar en sede judicial para finalmente llegar a unas conclusiones. Y además usted ha dicho que en la experiencia americana la Agencia de Investigación Americana es prioritaria y está por encima de la investigación judicial. En España no es así. Puedo leer lo que dice la ley y además hay un informe del fiscal que lo expresa con claridad. Dice que es importante señalar que la autoridad judicial

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 40

siempre estará por encima. A pesar del protocolo que se firma en el 2015 entre la Comisión de Investigación y la autoridad judicial, deja claro que la autoridad judicial estará por encima. Pero, efectivamente, es un hecho concreto que la Comisión tiene que resolver —esta Comisión en la que estamos trabajando nosotros— que se ha detectado que son dos investigaciones y que en ninguna tiene que ver una cosa con la otra, que una deja claro que su principal misión es buscar responsabilidades y reparar los daños y que la otra es solamente prevenir. Creo que ha quedado claro —y usted también lo ha manifestado—, al menos por parte de la Comisión, que el peligro que ellos tienen es que se utilice esa información con otro objetivo que es no es el de la Comisión. ¿Cómo sería posible evitar que no fuera así, que finalmente el trabajo de la Comisión acabara siendo utilizado en el ámbito judicial de una forma no esperada, no querida?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Si yo fuera la piedra filosofal con la que me ha definido el señor Olòriz, a la que llegan todos los caminos, y tuviera esa respuesta, estaría encantado de dársela.

El señor **FRANQUIS VERA**: Lo digo por su experiencia, porque usted trabajó en la Comisión de Investigación y habló, como bien ha dicho, con el juez y con el fiscal, o sea, se ve delimitada la diferencia de uno y otro.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Dentro de este puzzle o de este problema están los hechos, y las investigaciones de la comisión no son independientes de las judiciales. La ley proclama que son independientes, pero en la práctica no es así. El Poder Judicial, por otro lado, hace valer su poder, a pesar de un memorando de entendimiento al que obliga el reglamento europeo, que intenta igualar ambas investigaciones, las empodera —utilizo este término— igualmente. De ahí la obligación de establecer ese protocolo entre autoridades judiciales y autoridades de investigación para, hablando entre iguales —es el espíritu del reglamento europeo—, poder cumplir cada una con los fines que tiene encomendados. Yo creo que esto, como en otras tantas cosas, se conseguiría con más Europa. Es decir, si eso que proclama el reglamento europeo se lleva a la práctica, pasado el tiempo seguramente crearemos una conciencia social, de modo que las investigaciones de accidentes tengan el mismo empoderamiento que las investigaciones judiciales en España.

No sé cómo se hace eso, sinceramente, pero un problema importante que tiene la comisión es el de la información que le llega. Cuando la Comisión de Investigación de Accidentes sea capaz, porque el sistema se lo impide, de conseguir que la información que necesita le llegue abundante y rápidamente, como llega a un juzgado —habría que preguntarse por qué esa información llega a un juzgado tan rápidamente y no a la comisión—, tendrá mucho ganado en esa independencia.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Los medios utilizados por la comisión fueron los adecuados para una tragedia de esa naturaleza?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pienso que sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted, lógicamente, me imagino que conocerá el informe del órgano pericial colegiado y también el informe de Copac —aunque esta no lo considere como tal— o esa revisión crítica que ha hecho del informe de la Ciaiac. ¿Qué opinión le merecen uno y otro?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues tengo que decirles que ahora, con motivo de mi comparecencia, no he podido consultar el informe que hizo el órgano pericial colegiado en su momento. Creo recordar que tampoco tenía muchas discrepancias con respecto al nuestro. (La señora **Oramas González-Moro**: ¡Qué barbaridad!). Y en cuanto al informe del Copac, desde mi punto de vista algunas de las discrepancias que manifiesta se pueden desmontar, creo que todas se pueden desmontar, y no tienen repercusión sobre el accidente. Si nos ceñimos un poco a los aspectos que trata ese contrainforme, hemos hablado ya de la incidencia que tuvo el certificado de aeronavegabilidad y su renovación, desde el punto de vista del accidente intrascendente, según nuestro informe. Por ejemplo, también habla del accidente de Mapjet que, efectivamente, tiene algunos elementos comunes con este accidente, pero tiene uno muy diferente, y es que en el accidente de Mapjet no hay ningún fallo del sistema; el sistema falla porque en una operación de mantenimiento previa se había dejado fuera deliberadamente un interruptor. Por tanto, falla

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 41

ese sistema y fallan otros muchos sistemas del avión por esa circunstancia, pero no hay un mal funcionamiento de ningún sistema en ese caso. Otra de las cuestiones que comenta el informe del Copac es que la MEL de Spanair privaba de facultades al piloto al mando, al comandante en esta ocasión, porque la decisión del piloto estaba sometida a la decisión de los técnicos de mantenimiento. Nuestro informe no refleja eso. Además, el contrainforme del Copac para sustentar ese argumento hace referencia a una *temporary guidance leaflet*, que es un material de guía, y deliberadamente lo señala como norma. Eso no es una norma, hay que hablar con propiedad; las normas son normas y las guías son apoyo a las normas, pero no son normas. Entonces, en nuestro informe se dice que, conforme a la normativa EU-OPS, precisamente en el párrafo 1.0.85 se da toda la potestad al comandante para despachar un avión con un elemento de la MEL inoperativo, como podía ser este caso. Por tanto, yo creo que es desmontable la opinión del Copac. En cualquier caso, como he reflejado antes en mi exposición, se trata de opiniones y se pueden discutir, creo que todas ellas son rebatibles.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Recibieron respuesta todas las preguntas que se enviaron a la NTSB por parte de la comisión? ¿Respondieron todas las preguntas que se les hizo?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues sí, creo que la colaboración fue total. Ya digo que toda la información básicamente procedente de Estados Unidos se canaliza a través de un representante del Gobierno de los Estados Unidos, que en esta investigación era don John Novell. Y también debo manifestar el enfado de Boeing después de emitir nuestro primer informe interino, en el que se incidía mucho en los aspectos de diseño; se hacían cuatro recomendaciones en los aspectos de diseño, contra el TOWS, contra el relé 2-5, etcétera, etcétera. Este informe no trataba en ese momento ningún aspecto de los otros que tuvieron también relevancia en el accidente, fundamentalmente los aspectos operacionales, todas las circunstancias que llevaron a que la tripulación no configurara el avión correctamente.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y las preguntas que se remitieron a Boeing fueron contestadas?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, sí, ya digo, todo a través del representante americano. De hecho, nosotros pudimos completar la información que aparecía...

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿No recuerda si las preguntas remitidas fueron a Boeing España o a Boeing en Estados Unidos?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): A Boeing en Estados Unidos siempre, y siempre a través del representante. El Estado de diseño es Estados Unidos, el fabricante es de nacionalidad norteamericana, y todas las preguntas y toda la información procedente del fabricante se canaliza a través de un representante del Gobierno de los Estados Unidos.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Considera que las entrevistas que se realizaron con personas o colectivos involucrados fueron las adecuadas?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues se hicieron muchas entrevistas seguramente, tanto en el ámbito de las operaciones como en el ámbito de la supervivencia; posiblemente no todas las que se podían haber hecho, vistas algunas de las circunstancias que se han revelado aquí en esta Comisión.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Considera que la atención dada por la Comisión de Investigación a los familiares de las víctimas fue la adecuada?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues es una pregunta difícil. Para dar una atención adecuada a las víctimas, en primer lugar, hay que estar preparado. La comisión intentó dar esa atención a las víctimas lo mejor que supo, reconociendo que no estaba preparada ni profesional ni técnicamente para dar ese apoyo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 42

El señor **FRANQUIS VERA**: Como usted es el encargado de la investigación y sabe que el objetivo fundamental y final de esta Comisión es preparar una serie de conclusiones y recomendaciones para mejorar la seguridad de nuestro sistema aéreo, me gustaría preguntarle como investigador y con su experiencia, según su criterio u opinión, ¿qué es lo que tendría que aportar esta Comisión a esas conclusiones y recomendaciones?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Creo que ya lo he dicho más o menos, hay que intentar empoderar de alguna manera a la Comisión de Investigación, dotarla de mecanismos e instrumentos para que, en definitiva, pueda ejercer su labor con una solvente independencia.

El señor **FRANQUIS VERA**: Muy bien.
Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Franquis.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Hernández Bento.

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

Muchas gracias, señor Soto. Yo voy a volver sobre un par de temas que me parecen sorprendentes, importantes y graves, ya le pongo en antecedentes. Cuando usted nos ha contado aquí las muchas veces que habló con el juez y también con el fiscal, me parece que nos lo tiene que aclarar más. Usted tiene formación científica y no tengo que explicarle que las vías paralelas no se cruzan, si son paralelas no se cruzan. Entonces, ¿cómo puede ser que dos investigaciones paralelas —usted era el máximo responsable de una de ellas y el juez el máximo responsable de la otra— se crucen muchas veces, repito, muchas veces? ¿Sabe por qué se lo pregunto? Nos están escuchando todos los afectados y familiares de las personas que, lamentablemente, fallecieron en ese accidente. Me parece muy bien que los investigadores no estén frustrados, qué bien, felicidades, enhorabuena, pero es que aquí hay mucha frustración, hay mucho dolor, más que frustración. Por lo tanto, si hay esos cruces dejemos de hablar ya de vías paralelas porque no son paralelas. ¿Sabe cuál es el problema? Que si falla la Ciaiac, falla la investigación judicial, ese es el verdadero problema. Vamos a ver, usted podrá decir que no, pero es evidente que no hubo paralelismo porque paralelismo es que no se cruzan, y ahí ambas investigaciones se cruzaron y usted añade que muchas veces. Pero es que las personas cuando recurren a la vía judicial lo hacen para tener una oportunidad. Y claro, aquí hemos escuchado a las víctimas quejarse muchísimas veces de la injerencia. Al final si falla la Ciaiac —yo no he dicho que fallara—, falla la investigación judicial. Por lo tanto, sinceramente, me parece muy grave. Antes se le preguntó de qué se hablaba, si a usted le parecía que no había influido. Y sinceramente le digo que me cuesta muchísimo creerlo.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues mire usted, aquí hay dos investigaciones y, si contamos esta, tres...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No me lo vuelva a contar que ya le escuché. Solo quiero que me diga de qué hablaba usted con el juez y con el fiscal, dígamelo.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pero hay que ponerlo en situación. Hay varias investigaciones alrededor de un mismo hecho.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero son vías paralelas.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Bien, pero los hechos son válidos para el juez, para mí y para ustedes si quieren atender a esos hechos. Hay unos hechos que son válidos para todo el mundo. Hay un hecho, que es un accidente, del que se desprende información...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Señor Soto, ¿dónde quedan las garantías para las víctimas? Es que no se lo puedo preguntar más claro. Si usted me dice que habla con el juez, que habla con el fiscal, y se suponía que eran investigaciones paralelas, pero es evidente que no lo son, ahora le hago la pregunta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 43

más clara: ¿Usted cree que de esta manera existen garantías para las víctimas? Porque eso nos preocupa.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, entiendo que sí, porque lo que debemos hacer el juez y nosotros, hablo en nombre de la comisión, es...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí tenían garantías. ¿Usted con el juez tenía algo que hacer?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Compartir información sobre los hechos. Esa información nosotros la analizamos de una manera y el juez la analizará de otra.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bueno, mire, en concreto, ¿me dice qué hablaba usted con el juez? Las muchas veces, o sea, habló de muchas cosas.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Por ejemplo, si el juez me preguntaba —que creo que me lo preguntó— qué opinaba sobre el hecho de establecer un órgano pericial colegiado bajo su autoridad para hacer una investigación, con el fin de preservar la investigación de la Ciaiac, me parecía una buena idea y yo le apoyé en esa decisión, por supuesto.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y usted comentó con el juez datos de su investigación?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No es que se lo comentara, es que el juez me los pedía.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Datos de la investigación?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, sí, y esos datos...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Compartió usted datos de la investigación?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Claro.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Más allá de que el juez le dijera: voy a hacer un órgano o no lo voy a hacer.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Hay más de cien comunicaciones por escrito de la comisión al juez enviando datos de la investigación por requerimiento judicial.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bien, pero hay conversaciones; una cosa son los requerimientos judiciales y otra cosa son las conversaciones telefónicas, que usted ha dicho que fueron montones.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, conversaciones en los términos que, por ejemplo, le he contado a usted.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Vale.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): El juez, si lo entendía así, podía compartir conmigo algunas de sus preocupaciones y yo...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sinceramente me preocupan de verdad las garantías de las víctimas con lo que usted nos está contando, pero será una apreciación personal.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues sí, entiendo que...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 44

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bueno. Vamos a ver, señor Soto, de verdad le digo que no dudo de su compromiso, fíjese lo que le digo; ni siquiera dudo de la honestidad con la que usted se entregó en el año 2008 a la investigación, pero ¿sabe lo que me choca? Me choca —con usted y con otras personas que han venido— esa inercia que yo llamaría resistencia; no me muevo del sitio y, si algo se hizo mal, aquí lo defiendo yo a capa y espada. Porque usted ha hablado aquí —lo apunté— de intereses ocultos, pero ¿qué es eso de intereses ocultos? Lo ha dicho usted, no yo.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Nosotros estamos aquí, no para analizar si usted hizo todo lo que pudo y más, que seguro que lo hizo, pero es que no se trata de si usted hizo lo que pudo, si los vocales que estaban allí hicieron lo que pudieron, no, no; se trata de si el sistema estaba preparado. Usted era una pieza del sistema, nadie le va a acusar. De verdad, ¿sabe lo que pasa? Que nosotros queremos aquí que cambie la cultura, la mentalidad. Usted antes lo dijo: Es la mentalidad, pero es que usted sigue con esa mentalidad resistente a decirnos que los medios eran escasos. A nosotros nos ha preocupado la independencia, pero también nos han preocupado los medios porque a todas luces apunta que no fueron suficientes, pero usted viene y dice que sí, que fueron suficientes, y que tenían una plantilla de diez personas. ¡De diez personas!

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Diez...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Lo dijo usted. El señor Hita dijo trece, luego dijo que ocho, que no se cubrían plazas. Aquí ha habido un baile de cifras, pero es que me da igual porque al final son pocas personas.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pocas personas.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero ¿por qué no lo dicen? No, es que los medios eran suficientes y después dice: Eran diez. Y todos nos miramos. Vamos a ver, si usted no tiene culpa, pero es que el sistema ha fallado. Entonces, si todas las piezas del sistema vienen aquí y dicen: no, no, no, a lo mejor el sistema falló, pero esta pieza no; son cosas que de verdad nos cuesta muchísimo entender. Y claro, luego viene y dice: Yo creí que era la persona más idónea para ser el jefe de investigación. Usted lo ha dicho. Y los que han pasado por aquí, todos nos han remitido a usted, como le decía el señor Olòriz.

Otra cosa que es inaudita es que cuando pasan dos años se cambia otra vez todo el pleno de la Ciaiac. Entonces, como si hubiera poca cosa, usted se dedica durante un tiempo a explicar desde el principio a personas que vienen nuevas y no tenían ni idea todo lo que había pasado. Sinceramente, es otra cosa que tampoco entiendo, aunque dentro de lo que nos ocupa es un tema todavía menor. ¿Usted fue el investigador principal entonces en más casos o solamente en el caso de Spanair?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Solamente en el caso de Spanair.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Solamente en el caso de Spanair? Eso a todas luces es un síntoma de que allí no había nadie más al que usted pudiera decir: asume esto. ¿Había en la investigación algún experto piloto en ese modelo de avión?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Participaron pilotos expertos...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿En esos siete grupos que usted dice que formó después?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Porque aquí nos ha dicho el señor Hita que usted se nombra a sí mismo y también tenía la facultad de decidir qué expertos iban a participar. Es así, ¿verdad?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 45

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En colaboración con los jefes de grupo, por supuesto.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Con los jefes de grupo que usted nombraba.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, dentro de la comisión, los investigadores de la comisión, y dentro de las...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero, señor Soto, no sienta usted que es un ataque personal porque de verdad que no es un tema personal, sino del sistema.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pero si es que no me deja responder, sinceramente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Entonces, está usted allí solo, usted es el secretario, se nombra a sí mismo, y yo le aplaudo la responsabilidad que tuvo en ese momento para decir: Pues no hay nadie más capacitado, venga, allá voy; pero las cosas no pueden ser así. Entienda que un sistema como el nuestro no puede funcionar así, y encima después dice: Monto siete grupos. Usted afirma: Al día siguiente vinieron y nosotros fuimos con el presidente. Aquí nos han dicho que el presidente delegaba todo en usted. Esto no lo ha dicho un solo vocal, lo han dicho por orden todos los que han venido: no, no, el presidente no, delegaba en el señor Soto. Eso de entrada. Pero si usted tiene que traer expertos de fuera porque no estaban allí, ¿cuánto tiempo tarda en formar los grupos? No es inmediato tampoco.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Vamos a ver, empezando por esto último, como dicen las normas de investigación, una investigación de estas características se debe dividir por grupos de especialidades. Esos grupos...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Que sí, pero usted los tuvo que llamar de fuera, no tenía. ¿Cuánto tardó?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Esos grupos de especialistas deben estar dirigidos, si es posible, por personal de la propia autoridad que investiga el accidente, como fue en este caso. ¿Cómo se nutren esos grupos? Se nutren de especialistas.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí, que elige usted porque no había otra persona para elegir allí.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Bueno, que elijo yo de un *pool* de especialistas con los que contaba la comisión, con nombres y apellidos, proporcionados por el Copac a través de un convenio con el Copac, proporcionados por Senasa a través de un convenio con Senasa...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Cuánto tarda en montar ese grupo?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En que esos especialistas se incorporen a la comisión puede ser uno o dos días, porque normalmente tienen otras actividades principales, pero...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Sabe lo que nos dijo el señor Villarroel? El accidente fue un mazazo. No teníamos medios suficientes. Faltaba previsión.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No estoy de acuerdo. Otra cosa es que el empleo de los recursos que tuvo que hacer la comisión para investigar este accidente perjudicó al resto de labores. Por ejemplo, después de haber publicado en el año 2001 —y vuelvo al 2001— 120 investigaciones de accidentes, en el año 2010 con más recursos publicamos 25. ¿Por qué? Porque muchos de esos recursos estaban derivados a la investigación del accidente de Spanair.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 46

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Todo no es la cantidad, porque después viene la auditoría de la OACI y en el año 2010 cuestiona la formación de los investigadores.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Bien.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: O sea, eran pocos y no tenían formación.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Tenían formación...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: O sea, que lo que dijo la OACI en su informe no era cierto.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): La OACI manifiesta disconformidades en el tema de formación en el 90 % de las comisiones del mundo por diferentes motivos.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero a nosotros nos interesa esta. También han venido aquí investigadores que nos han dicho que no tenían formación.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Eso no es cierto, pero es cierto que una de las preocupaciones fundamentales de las comisiones de investigación de accidentes es la formación. Cuando se crea Encasia...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Si se ha mejorado. De verdad, no le quiero interrumpir, pero le hago una pregunta y me empieza a hablar de no sé cuántos casos, pero yo me quiero centrar solo en este caso, solo en este caso. Entonces, si realmente eran pocos y la OACI presenta disconformidad —por lo visto debe ser que la OACI ve a todo el mundo mal— y aquí, de hecho, nos vio con poca formación, esta es la realidad, pero también lo vamos a negar. Usted cree que no, que estaban bien formados, pues ya está.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No, no he dicho eso, he dicho que tenían formación, que la OACI revela disconformidades en formación en el 90 % de las comisiones del mundo...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pues fatal.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Que Encasia, que es una red que se ha creado en Europa, tiene entre sus principales objetivos mejorar la formación de las autoridades de investigación de todos los países de la Unión, reconociendo que ahí hay un déficit. Eso es lo que digo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bien. Es su opinión, pero luego ante esta opinión vamos a la realidad, porque la teoría se la saben todos y está perfecta. Vamos a la realidad en relación con las emergencias, también se ha hablado aquí mucho de las emergencias. Usted ha dicho que no se acordaba a quién entrevistaron. Lo dijo antes, ¿no? (**La señora Oramas González-Moro: Sí, me lo dijo a mí**). Se lo dijo a la señora Oramas. Aquí han venido bomberos, médicos, seguramente usted lo habrá podido seguir, ¿verdad?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bien. Ese informe de la Ciaiac del que ustedes se sienten ¿satisfechos?...

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Razonablemente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Como decía, ese informe del que ustedes se sienten razonablemente satisfechos dice que funcionaron relativamente bien. ¿Sí? Sin embargo, nadie se acuerda de a quién se entrevistó. Los que han comparecido aquí que estuvieron allí dicen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 47

fehacientemente que no les entrevistaron, pero lo vamos a dejar ahí, no voy por ahí. Usted hoy ha dicho que entrevistaron a todos los supervivientes, a todos. Y resulta que también han venido por aquí y si los ha escuchado, si no, están las transcripciones, y todos han dicho que los servicios de emergencias tardaron. Las emergencias tardaron, lo dijo una doctora con un neumotórax, que tiene unos tiempos para desarrollarse, o sea, no se lo inventa ni fue una percepción, sino que fue así; nosotros hemos visto imágenes con las colas de las ambulancias. En ese informe se dice que los investigadores estaban preparados, eran gente preparada, no sé quién era el responsable, tendría que ser uno de los seis de la Ciaiac. ¿Usted no se acuerda?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): He dicho cómo se componía ese grupo con personas que venían de la comisión suiza, que eran expertos en incendios en entornos aeroportuarios...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero determinaron que estaba relativamente bien y entrevistaron a todos los supervivientes. No me cuadra nada porque estas personas han venido por aquí y nos lo han dicho con mucha claridad.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): El informe recoge datos objetivos de tiempos, se tiene información de cámaras, se tienen informes con tiempos, se sabe cuánto tiempo...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Los tiempos de respuesta no son los que dicen. Los bomberos llegaron de manera inmediata, pero el auxilio exterior tardó en llegar más de media hora. A mí personalmente me dijeron aquí que media hora estaba bien, pero en media hora se podían haber salvado vidas.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues no puedo hacer esa valoración. Lógicamente, parece de Perogrullo, en media hora se podían haber salvado vidas, y en cinco minutos seguro que más vidas. En la investigación de este tipo de accidentes también se compara con otros a la hora de manejar esa información objetiva de tiempos de actuación.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Tiempos de respuesta.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, sí, tiempos de respuesta o de actuación.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Al final aquí se trata de ser lo más objetivo posible.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Mire, por ejemplo, en el informe de la comisión se dice que a las 14:39 aterrizó el helicóptero del Summa o del 112 con los primeros médicos, 14:39, un helicóptero; a las 14:52, trece minutos más tarde, los medios que venían por tierra externos accedieron al aeropuerto, trece minutos más tarde...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Allí no llegaron en veinte minutos, eso se lo puedo garantizar. Señor Soto, de verdad, usted se acuerda exactamente de la hora y los minutos, hora y minutos de aterrizaje, hora y minutos de salida, y no se acuerda de otras cosas. Pero es que no es verdad.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo me acuerdo de lo que aparece en el informe.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: El informe se lo sabe.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): De lo que aparece en el informe. Lo que le puedo asegurar —no sé si antes con la señora Oramas ha quedado claro— es que yo no entrevisté a los testigos, no entrevisté a los supervivientes, eso era labor del grupo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 99

24 de octubre de 2018

Pág. 48

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí, pero usted era el investigador jefe, y aquí todos los que han venido nos han dicho que usted era el que lo sabía todo, el responsable de todo. Esto es así, es más, usted se lo tuvo que explicar a todos los vocales de la Ciaiac que no tenían ni idea. Además, tengo aquí las palabras de la señora Cuerno: Se nos vino encima un aluvión de documentos, reuniones, trabajo ímprobo para ponernos lo más rápidamente al día. El traspaso lo hizo el investigador jefe; o sea, usted. Y el señor Villarroel nos dijo que la transición no existió, que de repente todos fuera, de repente todos dentro. Es que esto choca mucho.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Es que estamos hablando de cosas distintas.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bueno, cosas distintas. Estaba el informe intermedio, no llegaba el informe final, y cambian a todas las personas que habían estado de alguna manera controlando la investigación. Y usted nos dice que tampoco entrevistaba. Yo entiendo que usted no entrevistara, pero si yo soy el responsable de la investigación —seguro que usted también—, pregunto o usted pregunta a quién se entrevistó, a quién no. No sé, pero parece usted meticuloso.

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, la pregunta que yo hice y hago habitualmente es: ¿Se ha entrevistado a todo el mundo? Yo no voy a preguntar si se ha entrevistado a Fulanito. ¿Se ha entrevistado a todo el mundo?

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Concluyo, señora presidenta.

Aquí ya se ha hablado del TOWS, y nosotros no entendemos cómo se puede cerrar la investigación sin saber qué le pasó al TOWS. Eso nos sigue chocando, como nos choca muchísimo que no se calificara como causa del accidente porque lo es. Si no hubiese fallado, el accidente no se hubiera producido, y eso es definición de causa. No sé por qué, si es por la edulcoración de la que se nos ha hablado aquí o por lo que sea, pero ustedes decidieron no ponerlo. A lo que voy, es la última pregunta que quiero hacerle, han pasado diez años, si usted pudiera volver atrás con la experiencia vivida, que me imagino que no habrá sido muy agradable, ¿cambiaría algo?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Habría cosas que no repetiría?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Qué cosas haría?

El señor **SOTO RODRÍGUEZ** (exsecretario de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Por ejemplo, como se ha hablado aquí tanto de los grupos, si tuviera que elegir a otros expertos o cambiar a alguno de los que participó. Incluso lo hice en aquel momento, por ejemplo, hubo expertos que no aportaron nada y se apartaron de la investigación. Si tuviera que hacer eso con el convencimiento de que con ello íbamos a mejorar la investigación, lo haría. Lo hubiera hecho, lo hice y ahora, pasado el tiempo, lo hubiera hecho con alguno más.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muy bien.
Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Soto.
Señorías, treinta segundos, por favor, no se vayan los portavoces.
Se levanta la sesión.

Eran las nueve y treinta minutos de la noche.

cve: DSCD-12-CI-99