



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 111

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. 24

celebrada el miércoles 19 de diciembre 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 Rodríguez Caso (sargento de la Guardia Civil), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 212/001878) | 2 |
| — Del señor Hudspeth (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007), mediante videoconferencia, para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001539) | 18 |
| — Del señor Ramos Rodríguez (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001540) | 26 |

* Comienza la sesión con carácter secreto, de acuerdo con el artículo 64.4 del Reglamento de la Cámara.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y veinte minutos de la tarde.

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

— DEL SEÑOR RODRÍGUEZ CASO (SARGENTO DE LA GUARDIA CIVIL), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 212/001878).

La señora **PRESIDENTA**: Buenas tardes, señorías. Comenzamos la sesión.

Conforme a lo acordado en la Comisión del 5 de septiembre, empezamos en el día de hoy lo que serán las tres últimas comparencias de la Comisión. Comenzamos con don Luis Rodríguez Caso, ahora brigada, ¿no?, en aquel entonces sargento de la Guardia Civil. Ha sido informado de sus derechos y obligaciones. En cualquier caso, le hago saber que, conforme a la Ley Orgánica 5/1984, esta Presidencia va a velar por salvaguardar sus derechos recogidos en el punto 1.2 de la citada ley; también que, conforme al artículo 502.3 del Código Penal, está obligado a decir la verdad, o por lo menos a no faltar a la verdad en su testimonio. El marco de la comparencia son diez minutos de exposición suya, luego intervendrán los grupos, de menor a mayor, por un tiempo de diez minutos con preguntas, respuestas, o agrupan preguntas y usted les contesta de la misma manera.

Empezamos, si les parece. Don Luis, tiene la palabra por un tiempo de diez minutos.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Gracias, señora presidenta.

Señorías, buenas tardes. Soy Luis Rodríguez Caso de los Cobos, brigada de la Guardia Civil en activo, y actualmente destinado en la sección de seguridad del Ministerio de Hacienda, perteneciente a la Unidad de Protección y Seguridad de Madrid. Quiero iniciar mi comparencia, al igual que todos los comparecientes que me han precedido —con la diferencia de que lo hace alguien que estuvo allí—, con un emocionado recuerdo a las víctimas del accidente, a los supervivientes, a sus familiares, a algunos de los cuales he podido conocer posteriormente, y a todas las personas de los diferentes medios de emergencia y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que participamos en las tareas de extinción, rescate y auxilio aquel 20 de agosto de hace ya diez años.

Deseo agradecer muy especialmente a la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 su labor incansable a lo largo de esta década en pro de la seguridad aérea de nuestro país y del mundo entero, labor que me consta que está siendo agotadora y hasta peligrosa para su presidenta, Pilar Vera, que está arriesgándolo todo para hacer que su tragedia sirva al menos para evitar que algo así se repita y que otros la sufran. En particular, deseo agradecer a Pilar el hermosísimo detalle que tuvieron ella y la asociación conmigo y con cuatro compañeros más de otros colectivos de emergencia el pasado 18 de agosto en el concierto de homenaje a las víctimas que tuvo lugar en el auditorio Alfredo Kraus de Las Palmas de Gran Canaria, en el que recibimos el agradecimiento y el reconocimiento del pueblo canario por nuestro trabajo de aquellos días. Para mí es el más importante que he tenido y lo aprecio como no pueden imaginarse, porque viene de las familias de las víctimas. Ese recuerdo y tantos otros vividos en el arroyo de la Vega, les aseguro que permanecerán siempre en mi memoria.

A lo largo de los veintiséis años que llevo en la Guardia Civil he prestado servicio, entre otras unidades, en la Unidad Fiscal y Aeroportuaria de la Comandancia de Madrid, desde 2004 a 2017, años en los que he desempeñado cometidos de coordinador de terminal, suboficial de servicio, jefe del equipo de vigilancia aeroportuaria, responsable del área de doctrina y formación y responsable del equipo Pegaso de control de aviación ligera, deportiva y aeronaves no tripuladas; estos dos últimos cometidos simultaneados con el de jefe del destacamento de seguridad del Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos.

Durante estos trece años me he enfrentado directa o indirectamente a ocho accidentes de aviación y a infinidad de situaciones de emergencia de aeronaves en ambos aeropuertos, así como a situaciones tan complicadas como las nevadas que colapsaron el aeropuerto de Barajas en el año 2009 o el conflicto de los controladores de tránsito aéreo en 2010.

El 20 de agosto de 2008, en particular, estaba encargado de un equipo de intervención rápida, compuesto, además de por mí, por ocho excepcionales guardias civiles, que inició su actividad el 1 de mayo de ese mismo año, bajo la denominación de equipo de vigilancia aeroportuaria, con el objetivo de tener una fuerza de reserva que permitiera una intervención rápida y eficaz en determinadas situaciones, entre las que se encontraban la gestión de pasajeros conflictivos en los aviones, problemas en puertas de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 3

embarque, prevención de robos de equipajes, tanto en las aeronaves como en el sistema de tratamiento de maletas del aeropuerto, el control de velocidad y de alcoholemia en la zona restringida de seguridad, y la gestión de la seguridad del pabellón de Estado en la llegada o salida de jefes de Estado en visita oficial a nuestro país, así como cualquier otro cometido que el mando estimase oportuno.

Mi actuación y la de mi equipo en el accidente fue la siguiente. El día 20 de agosto de 2008 teníamos dos turnos de servicio con los ocho componentes del equipo repartidos en dos turnos. Yo me encontraba librando. A las 14:35 horas los componentes del turno de tarde, que se encontraban listos para iniciar su servicio, tienen conocimiento de que un avión de la compañía Spanair ha tenido un incidente, sin más información. A fin de verificarlo, realizan llamada a sus compañeros del turno de mañana, informándoles estos de que no han tenido conocimiento de tal hecho. A esa misma hora, el suboficial de servicio informa por la emisora a nuestra central de que en el lugar que luego sería el del accidente había una densa columna de humo, creyendo en principio que se trataba de un incendio de pasto o arbolado.

Ante la falta de instrucciones e información clara, los dos turnos de servicio del equipo se dirigen al lugar; los del turno de mañana desde la terminal 4 satélite y los del turno de tarde por el acceso central. A las 14:40 horas nuestra central activa la situación de emergencia por la emisora, no activándose en ningún momento ni punto de reunión ni punto de guiado alguno, ni dándose más información. Al llegar al acceso central, más conocido como el colegio Alemán, se observa que en el punto de reunión 3, hoy punto de reunión central, había muchas ambulancias, bomberos, Policía Local, Guardia Civil de Tráfico, hallándose en el lugar también personal del servicio de señaleros, sin instrucciones al respecto ni conocimiento de cuál era la situación real.

A las 15:00 horas soy informado por teléfono por mi equipo de la situación, partiendo desde mi domicilio en Alcalá de Henares hacia el aeropuerto de forma inmediata. A las 15:15 horas los componentes de mi equipo llegaron al lugar del siniestro con la idea de que se trataba de una aeronave que se había salido de pista, según había informado nuestra central, que iba recibiendo a su vez información del Centro de Gestión Aeroportuaria.

En esos momentos, lo que se podía observar en el lugar del accidente —en adelante lo llamaré zona cero— es un incendio muy intenso y de grandes dimensiones en dirección norte-sur, en el lugar conocido como arroyo de la Vega, situado entre las pistas 36 izquierda y 36 derecha. El aeropuerto en ese momento se encontraba en configuración norte, no pudiendo verse la aeronave por ninguna parte. Se ve cómo llega al lugar una cantidad indeterminada de ambulancias, de forma completamente descoordinada y sin saber lo que ocurre realmente, llegando a bloquear el vial de acceso a la zona. Se les indica que vayan accediendo a la zona cero a socorrer a los heridos que se encontraban en el interior del vallado, sin obedecer en principio, ya que por sus protocolos no podían acceder hasta que se apagase el incendio.

A las 15:20 horas mi equipo consigue entrar en la zona cero, junto con otra patrulla de nuestra unidad, que llegó instantes antes, y comienzan a localizar a heridos y víctimas. En dicha zona había actuando un equipo de bomberos del aeropuerto y un equipo del Summa. A las 15:35 horas llego al lugar del accidente, integrándome inmediatamente en las tareas de localización y rescate de víctimas. A las 15:45 horas un componente de mi equipo observa cómo cinco periodistas saltaban la valla del aeropuerto, al norte de la zona cero, portando equipos fotográficos. Se les identificó, se les expulsó al exterior y se les informó de que quedaban denunciados, según la Ley de Seguridad Aérea, por acceder a la zona de operaciones del aeropuerto sin autorización para ello.

Durante las horas siguientes y hasta las 23:00 horas, todos los integrantes del equipo y del resto de unidades realizamos tareas de búsqueda, de localización, marcaje y rescate de víctimas, equipajes, restos de la aeronave, etcétera, llegando a introducirnos en el arroyo hasta la cintura y hasta el cuello en algunos lugares. Es de destacar que en el lugar había muchísima temperatura, humo, cenizas, además de un intenso olor a combustible. Conseguimos localizar, apartar y custodiar dos cajas negras —mi equipo encontró la primera de ellas—, un ordenador de a bordo, una baliza de emergencia de cola, que se encontraba en su lugar original entre los restos del avión y que no se había activado, el panel principal de instrumentos del copiloto, dos cajas del sistema ILS —el sistema de aterrizaje por instrumentos—, manuales de sistemas del avión, el maletín del copiloto, una carpeta con documentos relevantes del vuelo e informes de incidentes y accidentes.

Además de mi equipo, por parte de la Guardia Civil participaron efectivos de toda la Comandancia de Madrid y de la Jefatura de Barajas, las compañías de seguridad, fiscal y especialidades, el Grupo Especial de Actividades Subacuáticas, el Grupo Rural de Seguridad, el Servicio Aéreo, la Policía Judicial de la comandancia, el Grupo Especial de Desactivación de Explosivos, el Servicio Cinológico de la comandancia,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 4

patrullas de seguridad ciudadana y del Servicio de Protección de la Naturaleza, el Servicio de Criminalística, la Agrupación de Tráfico, la Unidad Central Operativa y el Servicio de Psicología.

Dada la existencia de víctimas en el arroyo, se solicitó la presencia del Grupo Especial de Actividades Subacuáticas, que llegó sobre las 17:30 horas. También, y ante la falta de señaleros suficientes, se guiaron ambulancias por efectivos de la Guardia Civil desde la zona cero hasta el acceso del colegio Alemán. Se pudo constatar que entre el personal de emergencias había mucha gente parada sin hacer nada, mirando, y en muchos casos entorpeciendo las labores de rescate. Incluso se llegaron a montar dos tiendas de campañas de grandes dimensiones en el único vial de acceso y de evacuación que teníamos para llegar a la zona. Se realizaron varias batidas para localizar enseres o víctimas, una de ellas de mayor envergadura a las 20:30 horas, junto con personal del Grupo Rural de Seguridad, Cruz Roja y Protección Civil, encontrando únicamente una maleta. Los servicios de mi equipo finalizaron a las 23:00 horas, los que habían entrado en turno de mañana, y a las 24:00 horas los del turno de tarde. Y yo me retiré a la 1:30 horas de la madrugada.

El día 21 a las 6:00 horas de la mañana iniciamos otra vez el servicio, trasladándonos todo el equipo, los nueve componentes, a la zona cero, a fin de continuar con la búsqueda de dos víctimas que no habían sido halladas el día anterior, así como documentación o efectos que facilitasen las tareas de identificación de los cadáveres. Este segundo día, además de mi equipo, en la zona cero estaban componentes del Servicio de Criminalística, del equipo de Policía Judicial, del Grupo Rural de Seguridad, el Servicio de Protección a la Naturaleza, bomberos, el Grupo Especial de Actividades Subacuáticas, que posteriormente fue relevado por buceadores de los bomberos de Madrid, aunque la búsqueda de los dos cuerpos la realizamos mi equipo, el Grupo Especial de Actividades Subacuáticas y los bomberos. A las 8:00 horas de la mañana localizamos el cuerpo de un bebé de meses de edad, que estaba enterrado en el suelo unos quince centímetros, encontrando posteriormente el antebrazo del niño con la mano, un poquito más abajo, más profundo. A las 11:30 horas localizamos debajo de una de las alas del avión, y adherido al ala por efecto de la temperatura, el cuerpo de un niño de cinco años. En este momento se produce un fallo en el recuento de víctimas, porque se nos decía que faltaba una víctima más por encontrar. Continuamos buscando, mi equipo y los bomberos, aunque finalmente seguimos únicamente nosotros. Finalmente, se da por concluida la búsqueda de víctimas, al cuadrar el recuento de las mismas en IFEMA, pero nosotros continuamos en la zona buscando equipaje, documentos, etcétera. A las 18:00 horas se retiró mi equipo, permaneciendo yo en el lugar hasta las 21:00 horas, informando a los miembros de la comisión de investigación de aquello que me iban requiriendo sobre posición de restos, lugar donde aparecieron víctimas, etcétera.

Entre las conclusiones positivas que sacamos de aquello están que se recuperaron todos los cuerpos en veintiuna horas más o menos desde el momento del accidente, lo cual fue alabado por componentes de la Comisión Europea que se desplazaron allí; se recuperaron las dos cajas negras, documentación y restos importantes del avión, equipajes y objetos personales que facilitaron luego las tareas de identificación; y que la coordinación de las tareas de rescate, junto con bomberos y con las especialidades del cuerpo, fue muy buena.

Entre las negativas hay que destacar, sin ninguna duda, la descoordinación total del plan de emergencias del aeropuerto: no funcionó, al menos a nivel de campo. La información no nos llegaba a la zona cero o llegaba de forma muy imprecisa; hubo una completa falta de información de lo que realmente ocurría, sobre todo en los primeros momentos; excesivos medios externos descoordinados y sin guiado; tardamos en poder formar un carrusel para entrar a recoger víctimas, porque el vial de acceso a la zona del accidente se obstruyó; mala situación del personal de emergencias, no acataban las indicaciones que se les daban, por sus protocolos o por el motivo que fuera; afán de protagonismo de ciertos colectivos de emergencias, discusiones por ámbitos competenciales; falta de medios de protección personal adecuados, y circulación de todo tipo de vehículos por el aeropuerto sin guiado de señaleros, así como el fallo de los medios de comunicación móvil, ya que la telefonía móvil se quedó sin red porque el repetidor se saturó.

Entre las lesiones que sufrimos: intoxicación por humo; secuelas psicológicas; yo, en concreto, tuve una infección pulmonar; quemaduras y ampollas en los pies; contracturas; dolores musculares; y, sobre todo, agotamiento físico y mental.

Señorías, asegurar, como se ha asegurado por varios comparecientes, que no hubo errores y que todo fue perfecto, en mi opinión personal es cuando menos presuntuoso, inadecuado e impreciso. No es la realidad que yo viví, por lo menos. Por supuesto que se cometieron errores. Negarlo sería, además de falso, una tremenda falta de respeto hacia las víctimas. Muchos de esos errores son comprensibles, a mi

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 5

juicio, por el altísimo nivel de estrés que se manejaba en el escenario de la emergencia. A otros niveles del plan y en otros lugares, lo desconozco porque yo no estaba allí. Esos errores, al menos en la Guardia Civil, fueron analizados. La Comandancia de Madrid ordenó la creación de un grupo de trabajo, en el cual participé, para analizar el plan de emergencias del aeropuerto, la actuación de la unidad y qué se podía mejorar. Gracias al juicio crítico realizado objetivamente sacamos muchas conclusiones y elementos a mejorar, que fuimos aplicando posteriormente en las acciones formativas que se impartieron tanto en la unidad del aeropuerto de Barajas como al resto de la comandancia, y que nos han permitido mejorar en la atención a este tipo de catástrofes y en nuestro servicio diario en el aeropuerto.

Quisiera finalizar mi intervención resaltando la profesionalidad de aquellos que nos implicamos realmente en las tareas de rescate y evacuación. Todos los componentes de la unidad y de otras especialidades de la Guardia Civil acudieron de inmediato sin tener que llamar a nadie; incluso personal que se encontraba de vacaciones se incorporó al servicio progresivamente. La dureza de lo que allí vivimos, y que aún recordamos como el primer día, es difícil de describir con palabras. En nuestro pensamiento solo estaba proporcionar el auxilio rápido y debido a los heridos, aun poniendo en serio peligro nuestras vidas, y el trato más digno posible a los fallecidos, al menos en el lugar del accidente, que fue donde yo estuve.

Nadie se encontraba preparado para lo que se afrontó, y les puedo asegurar que eso deja huella. En nosotros al menos queda lo que nuestro reglamento para el servicio define como la íntima satisfacción del deber cumplido, la conciencia de que hicimos cuanto pudimos y supimos hacer.

Les agradezco muy sinceramente que me hayan citado en esta Comisión. Les deseo la mejor de las suertes para la difícil tarea que han afrontado y que esperamos que se traduzca en conclusiones que colmen las expectativas de los supervivientes, familias afectadas y de todos los que utilizamos el transporte aéreo. Aprender de los errores y corregirlos es la única manera de evitar que se repitan.

Quedo a su disposición para aquello que deseen preguntarme. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, don Luis.

Empezamos con las intervenciones de los grupos. La comparecencia de don Luis ha sido un poquito más extensa de los diez minutos, pero creo que valía la pena. Ha sido bastante explícito y bastante claro. Se lo agradecemos de antemano.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra doña Ana Oramas.

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

Desde luego, don Luis Rodríguez, ha sido buenísima su intervención. Impacta la capacidad de descripción y cómo lo ha dicho, sobre todo porque es de las pocas personas, seguramente junto con el médico que llegó del Summa y el personal de bomberos, que fueron los que estuvieron allí, que han usado el tiempo para contarnos lo que pasó, que han reconocido incluso los errores propios, y que han dicho: Es que esto no lo podemos callar porque no estábamos preparados, hubo descoordinación y, sobre todo, porque hay que corregirlo y hace falta un respeto a las víctimas.

Hay parte de las preguntas que no haré, porque me he quedado impactada cuando usted ya las ha definido, y no quiero hurgar en ello, por ejemplo, con lo de la descoordinación absoluta de los colectivos. Sí le voy a hacer una pregunta, porque se la tengo que hacer. En el momento en que usted llegó, ¿quién estaba al mando de todo aquello? ¿Estaba claro quién era el mando o no había una cúpula de mando para la toma de decisiones?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Cuando llegué, me dejaron justamente en el final de la pista 36 izquierda, porque el vial estaba bloqueado, y la verdad es que uno se queda impactado. Me paré unos segundos y dije: ¡Madre mía, por dónde empiezo! Vi a mi equipo en el arroyo, uno de ellos con el agua literalmente por el cuello, y me tiré por el terraplén para abajo y a trabajar.

El puesto de mando sí estaba constituido, lo que pasa es que me consta que hubo varios incidentes dentro del puesto de mando.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: Pero, ¿quién era la persona que estaba al mando de todo el operativo?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Según el plan de emergencias de aquel momento, el jefe de dotación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 6

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: ¿Y estaba allí?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): No le sabría decir.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: ¿Es la primera vez que pusieron en funcionamiento el plan de autoprotección del aeropuerto?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): No, no, qué va. El plan de autoprotección se pone en funcionamiento prácticamente a diario.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: ¿Y funciona realmente? ¿Funcionaba realmente en aquel momento?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): En los trece años que yo he vivido en el aeropuerto siempre nos ha pasado lo mismo, que muchas veces la información te llega de forma muy imprecisa, porque no es lo mismo una alarma local por un avión que ha despegado y tiene un sensor de puerta encendido o que no presuriza correctamente, que un avión que me viene en configuración sur, con pista mojada y con un motor reventado que va a aterrizar en unas condiciones de seguridad bastante precarias. Evidentemente no es lo mismo. Muchas veces te llega la información de que viene un avión con un problema. El flujo de información, sobre todo para la gente que está en el terreno, tiene que ser mucho mejor, es muy mejorable. Se ha mejorado mucho, pero tiene que ser mejor.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: Después de lo que vivió en este accidente, por su experiencia en accidentes de aviación, en emergencias, ¿cree que los medios con los que cuentan hoy los aeropuertos son suficientes o son manifiestamente mejorables?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Para mí, son manifiestamente mejorables, y más que en los aeropuertos grandes, en los aeropuertos pequeños.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: ¿Hay diferencias entre unos y otros?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Muchas. Para que se hagan una idea, en el aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos, cuando vino la crisis económica, evidentemente los presupuestos se ajustaron mucho y la figura del señalero se suprimió. Esa función pasaron a asumirla los bomberos. Entonces, los bomberos tienen que hacer revisiones de pista, tienen que hacer guiado de aeronaves, y, claro, si en el momento en el que estoy guiando un avión me viene una avioneta o un avión con un problema, ¿dejo el guiado y me voy a atender la emergencia o qué? Y en Cuatro Vientos todavía va medio bien, porque se cuenta con la ventaja de que están los bomberos de la base aérea, que colaboran constantemente y cada vez que hay una alarma les activan. Pero me consta que hay aeropuertos pequeños en los que llega a haber, incluso durante determinada parte del horario operativo, un bombero.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: Entonces, usted es de los que piensa —se lo hemos preguntado a varios comparecientes— que no fue la crisis económica, sino que los recortes económicos llegaron también a elementos de personal y medios materiales y humanos en lo que afecta a la seguridad.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Sí, sí, por supuesto. Para manejar una manguera hacen faltan tres personas; si hay dos, lo único que puedo hacer es disparar el monitor, no puedo hacer otra cosa.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: Ha quedado muy claro, fueron los recortes, no la crisis. Hubo recortes en materias que afectaban a la seguridad.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Sí, sí, claro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 7

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: Usted lo tiene claro, y de verdad, lo que le quiero decir es que nos impacta, porque esto no lo tiene claro ninguna de las cincuenta personas que han pasado por aquí. Bueno, lo pueden tener cinco o seis, pero no está claro. Quiero decirle que no es que dudemos, ni que queramos hurgar en la herida, es que nos deja usted casi sin palabras por lo que está diciendo.

Dos preguntas más, y después una sobre su equipo y sobre usted. ¿Los simulacros en los aeropuertos son realmente efectivos, son reales? Como nos decía con el tema de bomberos y todo eso, si hiciéramos las cosas, ya estaríamos más entrenados, pero realmente no hay una valoración después los simulacros. ¿Eso es un mero trámite o realmente está siendo valorado, funcionando y entrenado en la realidad?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): A ver, en mi opinión, los simulacros siempre sirven porque siempre se saca algo en claro de ellos. Pero muchas veces en la evaluación del simulacro no participa realmente quien está en el camión de bomberos o quien está en el coche patrulla. Entonces, a menudo con los simulacros se sabe cuándo van a ocurrir, se sabe a qué hora empiezan, se sabe lo que va a ocurrir en determinados momentos, y eso, desde mi punto de vista, no es un simulacro efectivo. Un simulacro efectivo, si yo quiero saber si lo que tengo funciona, es que lo pongo en marcha y a ver cómo funciona; luego evalúo lo que no está bien y lo corrijo. Si yo ya sé a qué hora me van a llamar y antes de que me llamen ya estoy llegando al punto de reunión para cumplir el tiempo de respuesta, pues cuando pase algo de verdad, eso no va a ser efectivo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: ¿Y después se evalúa? ¿Realmente se evalúa por los que tienen que evaluarlo?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Sí, sí se evalúa.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: Cuando después del accidente ustedes tuvieron reuniones para evaluar, ¿pidieron a las personas que habían estado en el primer momento un relato para ver qué cosas habían fallado o no?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): En mi unidad, yo cursé un informe de lo que había pasado.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: ¿Pero la Ciaiac les preguntó después?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): No, a mí de la Comisión de Investigación de Accidentes no me ha llamado nadie en ningún momento.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: ¿En ningún momento?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): En ningún momento, nadie.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: ¿En ningún momento?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Ninguno.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: Es muy importante.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): En diez años la comisión no ha contactado conmigo para nada.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: Segundo. Después del impacto personal de haber estado allí usted y sus mandos, con el agua hasta el cuello sacando a gente herida y a fallecidos —no quiero entrar en detalles, porque nos están oyendo muchas víctimas—, ¿tuvieron ayuda psicológica? Yo tuve la experiencia en Tenerife de Los Rodeos, con gente que trabajó en ese accidente y que te marca toda la vida, pero estamos hablando ya del siglo XXI, no del accidente de los jumbos. ¿Después de lo que vivieron, ustedes tuvieron los siguientes días alguna consideración en cuanto a librar unos días, tratamiento psicológico a lo largo del tiempo, ayuda psicológica a lo largo de los siguientes años?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 8

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): En los siguientes días, evidentemente en la zona quedaba mucho trabajo que hacer, libramos lo que marca la normativa, sin más, ni un día más.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: Ni un día más, a pesar de haber estado muchas horas y durmiendo poco. Usted ha relatado los hechos de una determinada manera, porque es guardia civil y dice a tal hora y a tal, y quisiera saber si a pesar de haber dormido cuatro horas luego pudieron dormir.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Yo no dormí esa noche, se lo aseguro.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: Eso, me lo imagino.

Incluso no estar físicamente dentro de donde estaban los restos, es lo que quiero decir. Entonces, no tuvieron ni días de descanso. ¿Tuvieron ayuda psicológica inmediata y posterior, oficial y facilitada?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): No recuerdo si fue una semana después, o más adelante en el tiempo, tuvimos una sesión de terapia de grupo, que fue voluntaria. Y luego sí, nosotros sabemos que tenemos allí el servicio de psicología. Pero un seguimiento específico de decir: Ven, te entrevisto a ver cómo estás, si esto te ha afectado, o si esto no te ha afectado, eso no.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ MORO**: Muchas gracias. Desde luego es un orgullo para este país, para esta Comisión y para todos los ciudadanos de este país tener gente como usted y sus compañeros de equipo. Muchas gracias.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Muchas gracias, señoría.

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**: Muchas gracias, presidenta.

Es un hecho que puede ser empíricamente comprobado en esta Comisión, que cuanto más cerca del terreno más información veraz nos han dado en esta Comisión, y que aquellas personas implicadas en ayudar, en superar un hecho que es abrumador cuando sucede —que por bien formado que estés no estás preparado para solventarlo— sacaran fuerzas de flaqueza para hacer posible lo que en muchos casos es imposible.

Nos han hablado de ese lugar y lo hemos visitado. Me imagino las llamas, el calor, las circunstancias del momento, y que pasaron ustedes un tiempo más que razonable trabajando, dando solución a ese problema. Pero, atención, más arriba nos dicen que las cosas fueron razonablemente bien. Esto es algo que a mí me gustaría que usted volviese a afirmar. ¿Se puede decir que las cosas funcionaron razonablemente bien en una situación caótica en la que usted nos ha dicho que faltaban medios en la zona y sobraba, digamos, gente pululando por allí? ¿Se puede decir que fue razonablemente bien?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): El término razonable que consta en el informe de la Comisión, eso de razonablemente bien, a mí me parece muy ambiguo. Lo que sí les he dicho ya, desde luego, es que los que estuvimos allí dimos de nosotros lo que pudimos y lo que no podíamos. Desde luego la coordinación fue muy mejorable, sin ninguna duda. Fue muy mejorable porque, si yo me encuentro con un tren de ambulancias en un sentido y con otro tren de ambulancias en el otro sentido y solamente tengo un vial de acceso, tiene que haber una coordinación para que todas vayan en el mismo sentido. Tardamos muchísimo tiempo en poder darles la vuelta y organizar un carrusel para empezar a sacar lo que podíamos de allí.

Medios hubo muchos, pero no estaban bien organizados. No me sirve tener un montón de herramientas si no las sé utilizar correctamente, porque al final tanta herramienta lo que hace es estorbarme. Porque al final, a lo mejor, de las quinientas personas que pudimos haber estado trabajando allí el día 20 de agosto, te encuentras mucha gente que se queda mirando, porque no tiene una misión específica. Entonces, realmente esa gente lo que está haciendo es estorbar. En muchos comités de autoprotección posteriores a los que yo he asistido en Cuatro Vientos como jefe de unidad, tanto el personal del Samur como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 9

nosotros decíamos: Si algo hemos aprendido en el accidente de Spanair ha sido que la entrada de medios tiene que ser muy coordinada y muy contada. Es decir, no puedo tener allí ciento cincuenta ambulancias si al final no me hacen falta o me van a estorbar. Cuanto mayor es la situación de emergencia, mejor tiene que ser la coordinación.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sin duda. Y posiblemente la autoridad ha de estar en el terreno.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Sí, o por lo menos alguien que tenga una cierta capacidad de decisión. Porque ahí evidentemente hay un comité de crisis, que es el nivel directivo, y luego está el jefe de dotación en ese momento. Imagínese en esa situación a una persona atendiendo a todo aquello; es imposible coordinar a responsables de, a lo mejor, quince colectivos. Una sola persona no puede, es que humanamente no puede. Por eso se cometen errores.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Se hacen prácticas habitualmente entre bomberos, Guardia Civil, Policía Nacional, servicio médico, es decir, todo el conjunto de agentes implicados? ¿Se hacen prácticas conjuntas habitualmente?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Fuera de lo que son los simulacros programados, no. Y sería muy necesario.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Y sería muy necesario, ¿no?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Sí, sí, por supuesto, porque si yo conozco la forma de trabajar de mis compañeros, a lo mejor no me hace falta nadie que me coordine, porque yo ya sé cómo trabajan ellos. Si yo ya sé lo que va a necesitar mi compañero, directamente se lo voy a dar, no necesito que me lo pida. Sería muy necesario ese tipo de prácticas, y reales, sobre todo reales.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Por lo que conocemos y vimos en los aeropuertos, hay un ritmo vertiginoso. ¿Usted cree que este ritmo influye en la seguridad?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Completamente. Siempre hemos dicho en el aeropuerto que una cosa es el aeropuerto que se ve en la pista y otra cosa el que se ve arriba, porque arriba en la terminal o en un despacho se ven los aviones moviéndose, se ven los camiones de combustible, etcétera, pero realmente donde funciona el aeropuerto es abajo. Y abajo todo el mundo lleva prisa, porque el avión tiene que salir en hora pase lo que pase.

De hecho, cuando implantamos el control de velocidad en el aeropuerto, la velocidad media está limitada a 30 kilómetros/hora; no llega nadie a tiempo. Si el avión tiene que salir en hora, voy a 80, me meto por sentido contrario, me salto las líneas continuas, etcétera, y la gente se pone en mucho riesgo. Pero, claro, paras a la gente y te dicen: Sí, tiene usted razón, voy muy rápido, pero es que o llego o me despiden. La gente trabaja a presión. Entonces, claro, la presión va también a todos los niveles. A mí no me parece razonable un tiempo de escala para una tripulación de treinta y cinco o cuarenta minutos. Sí, sacan el vuelo adelante, pero creo que repetido durante cuatro o cinco saltos diarios que tienen, quizá el agotamiento físico y mental que tienen en el último vuelo no es lo más adecuado.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Una pregunta más y acabo. Pienso que ha sido especialmente doloroso, sobre todo para los familiares de los tripulantes, que se pusiese en cuestión su profesionalidad diciendo que se equivocaron; probablemente sí, pero fuera de un contexto, que me parece que usted ha relatado, de presión vertiginosa, porque era una tripulación que venía con problemas en el avión, que habían enviado el avión al *parking*, luego del *parking* afuera, etcétera. Pienso que es muy importante que lo tengamos presente y que personas como usted, que conocen la realidad, la realidad desde la pista del aeropuerto, nos ayuden a encontrar estas mejoras para que el ritmo sea el adecuado —a lo mejor el ritmo es el adecuado cuando hay gente suficiente para hacer el trabajo— y para que la planificación aeroportuaria tenga en cuenta esto.

Acabo ya. Tengo un gran respeto por la gente que estudia, que saca títulos, por los ingenieros aeronáuticos, sin duda, pero me preocupa que un ingeniero aeronáutico de veintiocho años pueda estar al mando de determinadas cuestiones, cuando la experiencia y un conocimiento de los instrumentos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 10

plurales que hay en la pista no se estudia en la universidad, es imposible. Tiene que ser, repito, el resultado de la experiencia. Para mí está muy claro que una de las recomendaciones sea esta: la importancia de la gente con experiencia en los ámbitos que están directamente en la pista. Y no puedo dejar de manifestarle todo mi aprecio por usted y por los compañeros que estuvieron con usted, por la seguridad que nos dan a las personas que cogemos un avión cotidianamente. Sabemos esto, y por lo tanto quiero agradecerse en nombre de esta Comisión.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Muchas gracias, señoría.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor Ramírez, tiene usted la palabra.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, señor Rodríguez. Lo primero de todo es pedirle disculpas por haberme perdido parte de su comparecencia, esta Comisión coincide con la de Defensa y, por desgracia, todavía no tengo el don de la ubicuidad; no obstante, veré, como siempre, todas las grabaciones completas de la comparecencia ya que, por lo que me han contado los compañeros, ha sido una intervención muy interesante y, además, muy ilustrativa de lo que sucedió ese día y de lo que todavía, a día de hoy, sucede en los aeropuertos, en concreto en el de Barajas.

A lo que sí me ha dado tiempo es a escucharle decir de forma clara y tajante —y me alegro de que lo haya hecho porque es verdad lo que comentaba la señora Oramas; hemos visto pasar por esta Comisión a distintos comparecientes que parecían estar contando un cuento de hadas que nada tenía que ver con lo que sucedió ese aciago día y con lo que, por desgracia, sucede todavía en lo referido a fallos de seguridad— que hubo errores en distintos ámbitos. Y la pregunta que le quería hacer es si usted, según su opinión profesional y con una dilatada experiencia, cree que se podían haber paliado en ese momento.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Quizá sería muy atrevido por mi parte decir que muchos de los errores que se cometieron en ese momento se podían haber paliado. Digo que sería un atrevimiento porque muchos de esos errores se vieron después al analizar en frío lo que había pasado, porque en caliente estás tan metido en la situación que prácticamente no te das cuenta de que te has equivocado hasta que después te paras a analizar y te preguntas ¿qué podíamos haber hecho mejor? De verdad, para mí sería inconcebible mentir descaradamente a la ciudadanía diciendo que no nos equivocamos, es que no lo entiendo, de verdad no lo entiendo. Hay que ver el nivel de estrés que había en ese momento en la zona del accidente. Francisco, el bombero, lo dijo bien claro: aquello parecía una zona de guerra. Y es que era así, entramos pisando fuego, nos quemábamos, independientemente de la temperatura que había, el escenario, cómo estaban los cuerpos, etcétera. Desde mi punto de vista lo que tenía que haber mejorado muchísimo era la coordinación. Eso es algo fundamental.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Además, ha dejado claro que había una falta de recursos provocada por esa crisis económica que ya en aquel momento se apuntaba. Ha dicho que después hicieron un juicio crítico, que creo que es lo que tiene que hacer cualquier organización una vez se ha producido un evento de la magnitud de un accidente aéreo. Yo tengo claro que eso tenía que haber sucedido en todos los cuerpos. Usted ha dejado claro que su cuerpo, en este caso la Guardia Civil, hizo un juicio crítico y valoró claramente dónde habían estado esos errores, precisamente para que no volviesen a ocurrir. ¿Cree que ha sucedido lo mismo en los distintos cuerpos que tienen que integrarse dentro de ese plan de seguridad y emergencias? ¿Se hizo también ese juicio crítico y se ha hecho una modificación teniendo en cuenta, por lo tanto, ese análisis crítico de cada uno de los cuerpos implicados en el plan de seguridad y emergencias?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Pues no le sabría decir porque no ha habido ningún foro en el que estuviéramos representantes de todos los cuerpos que intervinimos en ese momento. De hecho, una de las cosas que más hemos echado de menos es que en foros sobre emergencias no se haya contado con la gente que realmente estuvo allí. En los trece años que estuve en el aeropuerto solamente he dado una charla sobre el accidente, fue al cuerpo de bomberos de Brasil que son militares y que me frieron a preguntas. Les di una charla de hora y media y me preguntaron absolutamente de todo. En trece años solamente una vez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 11

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: La verdad es que por lo menos a mí, y creo que al resto de mis compañeros también, nos parece sorprendente que, por desgracia, habiendo pasado por una situación como la que pasaron ustedes, que tienen un *expertise* en situaciones de verdadero drama, de verdadero estrés, ese aprendizaje no pueda ser inculcado al resto de los compañeros de otros aeropuertos; porque también algo que me ha dejado muy preocupado de su comparecencia es que ha dicho que hay diferencias de seguridad entre los aeropuertos grandes y los aeropuertos pequeños, con lo cual déjeme que le haga una pregunta concreta: ¿usted cree que si, por desgracia, se volviese a producir un accidente como el que se produjo en agosto de 2008, si tuviésemos un aeropuerto pequeño en el que pudiesen operar ese tipo de aviones, podrían producirse los fallos de seguridad y de coordinación que se produjeron en ese año?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): A ciencia cierta no lo sé, pero muy posiblemente sí. Se lo digo porque en el accidente del Saeta en Cuatro Vientos, el avión cayó a 38 metros de los depósitos de combustible del aeropuerto que no están soterrados; hubiera volado por los aires el aeropuerto entero.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Quiero agradecerle de nuevo, de verdad, señor Rodríguez, su franqueza, su claridad, su exposición a sangre fría de lo que fue aquel día, y vuelvo a pedirle disculpas por no haber podido tener el privilegio de escuchar la comparecencia entera; no obstante, le reitero que la veré en diferido. Todas las comparecencias en esta casa se graban y, por lo tanto, la veré con detenimiento porque me parece muy interesante para seguir sacando conclusiones en aras de mejorar la seguridad. Yo creo que estas evaluaciones de todos los aeropuertos, ya sean grandes o pequeños, será una de ellas. Muchísimas gracias.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): A usted, señoría.

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

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

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

Buenas tardes, don Luis Rodríguez, muchas gracias por su comparecencia. Quiero reiterar lo que han dicho mis compañeros; se agradece mucho la honestidad con la que ha comparecido usted aquí. A mí me parece muy relevante la diferencia, como decía el señor Olòriz, entre quienes tenían responsabilidades políticas en su momento y han venido aquí a decir, o bien que no se acuerdan, o bien que estaba muy bien, y quienes tenían también responsabilidades, pero no tan altas, en el Estado por lo menos, que vienen aquí a contar lo que pasó y con una voluntad real de que lo que pasó no vuelva a pasar o de que, si vuelve a pasar, se actúe de la mejor manera posible, que es lo que yo echo en falta en las autoridades que tenían responsabilidades políticas en aquel momento, que parece que les da igual lo que pasó y que vuelva a pasar, porque no vienen con la voluntad de mejorar la seguridad aérea ni de mejorar la coordinación en las emergencias, aparte de que mienten y, evidentemente, esto está mal. Pero la ausencia de voluntad por mejorar aquello que se puede mejorar y que es necesario mejorar, me deja francamente preocupado. Pero usted y quienes estaban allí sobre el terreno tienen la voluntad totalmente contraria, que desde mi punto de vista es lo que les convierte a ustedes en héroes, como les decía a los bomberos y al Summa, pero sin lugar a dudas. Sobre esto no le quepa a usted ninguna duda, más allá de lo bien o mal que pudieran hacerlo en el momento concreto. Creo que son ustedes héroes y mi agradecimiento, el de mi grupo, el de esta Comisión y el de la ciudadanía lo van a tener siempre porque no se puede hacer otra cosa.

Usted ha contestado en su exposición a todas las preguntas que yo tenía preparadas y a las que me iban surgiendo; o sea, que voy a ser muy breve. Por repasar una de las cosas que yo tenía preparadas, en su exposición ha dicho que vio a las 3:45 exactamente saltar la valla a cinco personas, que se acercó, les identificó, eran periodistas y les echaron de la zona cero. Le quiero preguntar si ustedes cursaron denuncia de aquello y ante qué organismos u organismo, y si saben si después se han abierto expedientes a partir de la denuncia que ustedes pusieron.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): No los identifiqué yo en concreto, sino un componente de mi equipo, pero sí se les identificó y se les denunció. Evidentemente, el derecho a la información en este país existe, debe existir, pero creo que también debe tener unos límites. Yo no sé qué interés puede haber en una fotografía de una persona

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 12

desmembrada y calcinada, no lo entiendo; no lo puedo entender ni lo entenderé nunca, ni como guardia civil ni como persona, sobre todo como persona. En una zona en la que se está trabajando, en la que nos estábamos quemando y nos estábamos jugando la vida, en un ambiente potencialmente explosivo porque estaba todo impregnado de combustible, ¿saltar la valla para tener la foto de qué?

El señor **VILA GÓMEZ**: Más morbosa.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): ¿De qué? Es que no lo entiendo, de verdad no lo puedo entender. Entonces, las denuncias se cursaron y no sé si al final se les sancionó por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o no. Las denuncias que nosotros hacemos al área de seguridad aérea van todas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, todas.

El señor **VILA GÓMEZ**: Eso le iba a preguntar, o sea, ¿denunciaron a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Sí, y no en todos los casos en que cursamos denuncia se abre expediente sancionador.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿No en todos los casos?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): No.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y en este en concreto?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): No lo sé.

El señor **VILA GÓMEZ**: No lo sabe. De acuerdo.

Otra pregunta, también han surgido dudas aquí no tanto sobre el tiempo de respuesta que tenemos entendido que es lo que tardan en llegar exactamente; sino que hay quienes afirman, sobre todo víctimas y gente que estuvo sobre el terreno, que los servicios de emergencias, ambulancias medicalizadas y tal, tardaron cuarenta y cinco minutos más o menos en entrar a la zona cero, mientras los responsables políticos dicen que no, que allí en diez minutos estaba todo el mundo, digamos, trabajando. Usted ha relatado perfectamente los problemas de descoordinación, el colapso en el vial de acceso de las ambulancias, y le quiero preguntar si tiene recuerdo de cuánto tiempo tardaron más o menos —descontando el equipo del Summa que llegó pronto en helicóptero— el resto de equipos de emergencias, concretamente ambulancias; cuánto tiempo tardaron ustedes en descolapsar el vial y cuánto tiempo, aunque sea más o menos, tardaron en llegar las ambulancias a la zona cero.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): El tiempo que tardaron las ambulancias en llegar exactamente no le podría decir; en poder descolapsar todo eso tardamos, fácil, fácil, más de treinta o cuarenta minutos.

El señor **VILA GÓMEZ**: Es decir, que antes de treinta o cuarenta minutos, imposible.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Para que se haga una idea, a mí me dejaron arriba en la pista porque no se podía acceder abajo, y yo llegué cuarenta y cinco minutos más tarde, más o menos, del accidente.

El señor **VILA GÓMEZ**: Correcto.

Muy bien, pues no hay más preguntas por mi parte. Muchas gracias.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): De nada.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Franquis, su tiempo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 13

El señor **FRANQUIS VERA**: Bienvenido, señor Rodríguez, gracias por sus respuestas y también por su claridad en las mismas. Usted ha dicho, y además varias veces, que hubo errores durante el proceso o el trabajo de los servicios de emergencias; me gustaría que descendiera un poco más, ¿qué tipo de errores hubo?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Desde luego, errores de coordinación. Es lo que he dicho antes, o sea, no me sirve de nada disponer de muchas ambulancias, porque vinieron ambulancias hasta de Burgos; creo que Madrid entero se quedó sin ambulancias porque estaba todo el mundo allí; compañeros de Policía municipal que estaban en Legazpi estaban allí. Por eso le digo que realmente no sirve tener un montón de medios, ¿pero para qué los quiero a todos allí si, a lo mejor, no me hacen falta? Entonces, lo que hay que hacer sobre todo es coordinar muy bien en el lugar del accidente qué voy necesitando y que me lo vayan mandando. La coordinación es fundamental, si no tengo coordinación entre la zona del accidente y el nivel directivo y los medios que tengo esperando fuera, no hacemos nada.

El señor **FRANQUIS VERA**: El médico del Samur que estuvo aquí explicaba en su comparecencia que hay una hora llamada oro, que es la hora clave en la que la eficacia y eficiencia de los servicios de emergencia son mayores porque es cuando se produce el mayor rescate de vidas. En esa hora de oro, como él la calificó, cuando usted habla de descoordinación de los servicios que estaban allí trabajando, ¿dónde vio usted más descoordinación?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Pues yo lo veo desde el punto y hora en que si tengo veinte ambulancias fuera y les estamos diciendo: Entrad que la gente se está muriendo —nosotros estábamos entrando—, y ellos nos dicen: No, es que no puedo entrar porque por mi protocolo de actuación hasta que eso no esté apagado, no puedo entrar; yo no pongo en tela de juicio los protocolos de nadie, evidentemente, un rescatador para poder rescatar necesita seguir vivo; pero, hombre, creo que hay situaciones...

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿A qué servicios se refiere? Me gustaría, si fuera posible, que concretara.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): No sabría decirle si fue el Samur, si fue el Summa, si fue la Cruz Roja, porque a lo mejor había cincuenta ambulancias todas mezcladas unas con otras. No puedo particularizar si fue el Samur o el Summa, aparte de que tampoco creo que fuese correcto decirlo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Es que, si no, no avanzamos. **(Rumores)**.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Entiendo su pregunta, pero creo que...

El señor **FRANQUIS VERA**: El sentido de la pregunta es para aclarar, yo soy muy respetuoso con lo que preguntan los demás y espero que también lo sean cuando yo pregunto. Yo lo decía porque usted ha incidido mucho en que había un problema serio de coordinación. Me preocupa porque, efectivamente, lo que está diciendo aquí es lo que hemos visto todos en las imágenes de televisión; las ambulancias estaban aparcadas en un terreno y la sensación es que había muchísima descoordinación allí. Usted lo que hace es retratar seriamente ese momento. Entonces, como lo lógico sería avanzar en el trabajo de las conclusiones a que tiene que llegar esta Comisión, hay que detectar dónde ha habido descoordinación; pues ha sido en tal servicio, en este o en aquel, o es que efectivamente había tres o cuatro jefes que no había forma de coordinarlos. Se trata de avanzar porque si solo decimos que ha habido una descoordinación; es un poco lo que sucede con una de las conclusiones de la comisión de investigación en la que se dice que la actuación de los servicios fue buena, pero no se aplicaron los protocolos de emergencias. Y solo se queda ahí, pero no concreta dónde ha habido el problema.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Ya, es que no se aplicó porque no se activó ningún punto. Es lo que les dije, nosotros el aviso que recibimos por la emisora fue: emergencia. No se dijo ni alarma local ni alarma general ni accidente aéreo ni se activa el punto de reunión 3 y el punto de guiado A; eso no se dijo, ¿por qué? Porque al principio no se sabía qué había pasado, entonces, al no saber exactamente qué ha ocurrido empieza la descoordinación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 14

El señor **FRANQUIS VERA**: Esa era la otra pregunta, porque usted dice que llega al lugar de la catástrofe casi cuarenta y cinco minutos después; en ese proceso desde que usted se traslada al lugar de la catástrofe en el aeropuerto, ¿qué es lo que le comunican, qué oye por la emisora o en las conversaciones que tienen con su unidad o con el resto de los servicios que estaban trabajando allí? ¿Qué es lo que llega, qué es lo que se dice?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Cuando llego de mi casa al aeropuerto, me tiro el uniforme encima y salgo para allá en el primer coche que sale para la zona del accidente. Entro por el acceso al Colegio Alemán y le pregunto al señalero: ¿Qué ha pasado? Y me responde: No tengo ni idea, me han dicho que venga aquí y no me han dicho más. Ya le digo que yo llegué treinta y cinco o cuarenta minutos más tarde al Colegio Alemán y casi cincuenta al lugar del accidente. Si una hora después no sabemos qué ha pasado, mal vamos. Es que ahí empieza la descoordinación, primero hay que saber qué ha pasado para dimensionar la catástrofe.

El señor **FRANQUIS VERA**: En respuesta a otra pregunta usted decía que en la unidad hicieron un análisis crítico de la actuación durante la catástrofe, pero no sabía si en el resto de las unidades o de los servicios se había hecho lo mismo, ¿no?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): No.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y a nivel de mando no ha existido ninguna reunión, ninguna coordinación para analizar cómo se actuó en esa catástrofe y las consecuencias que surgieron luego?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Ya le digo que en nuestra unidad sí, en la Comandancia de Madrid sí porque se hizo un grupo de trabajo, pero en el resto de cuerpos y unidades no lo sé.

El señor **FRANQUIS VERA**: O sea, no tiene usted ninguna información de que se haya producido.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): No, no lo sé.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha dicho que por parte de la comisión de investigación no ha sido entrevistado, no le han hecho ninguna pregunta, ¿pero se han entrevistado con algún responsable de servicio de la Guardia Civil?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): No lo sé, me imagino que con los compañeros de la Policía judicial sí porque son los que elaboraron las diligencias o con el compañero del Servicio de Criminalística; pero lejos de ahí...

El señor **FRANQUIS VERA**: En cualquier caso, si se quiere preguntar a las personas que estuvieron allí debieron preguntarle a usted, que era el responsable de la unidad que estaba en ese momento en el aeropuerto.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): No, yo era el responsable de nueve hombres, nada más; el responsable de la Guardia Civil allí en ese momento era el coronel de la comandancia.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Estaba también en el aeropuerto?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Sí, y llegó a estar detrás de mí en el arroyo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Es claro que hay un antes y un después de haberse producido la catástrofe. Creo que la mayoría de los comparecientes han coincidido en que especialmente el trato con las víctimas ha cambiado sustancialmente. Es fundamental saber si en todos los servicios de emergencias de nuestro país, especialmente los vinculados al aeropuerto, usted también percibe que ahora hay un proceso de cambio no solamente por cómo se debe actuar, sino porque ha habido una cultura, una concienciación de los responsables y del personal que está trabajando en esos servicios, de manera que si ocurriera algo parecido en este momento se actuaría de una forma distinta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 15

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Sí y no, me explico; evidentemente, el paso de los años y este accidente o tragedia supuso un punto de inflexión, marca un antes y un después, pero yo no sé si a todos los niveles la gente se ha concienciado exactamente de que hay que cambiar cosas. Yo percibo que no solamente a nivel de emergencias, sino que a la aviación en general, no solamente a la comercial, dicho coloquialmente hay que darle una vuelta. Si seguimos poniendo los intereses económicos por encima de la seguridad y de la vida de las personas, en mi opinión, vamos mal.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted cree que el tipo de respuesta por los distintos servicios fue el adecuado?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): En cuanto a cantidad de medios sí, sin duda alguna.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted cree que fue un serio obstáculo para los servicios de emergencias la antigua valla perimetral del aeropuerto?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Totalmente, porque en ese momento en el aeropuerto había, si no recuerdo mal, tres y hasta cuatro vallados dependiendo de la zona. En ese momento para moverse de un sitio a otro en el aeropuerto, o te lo conoces bien o puedes tardar un horror en llegar a un sitio.

El señor **FRANQUIS VERA**: Última pregunta, señora presidenta. Por su conocimiento y en base a la experiencia que usted vivió ese día del accidente, ¿qué cree usted que desde la Comisión deberíamos aportar como conclusión o recomendación final precisamente en materia de servicios de emergencias?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Pues fundamentalmente compartir el conocimiento, como ha dicho el señor Olóriz, que la experiencia sea un valor añadido. Evidentemente, no es lo mismo un piloto con quinientas horas de vuelo que otro con 15000, porque el piloto con quinientas horas acaba de salir y puede ser muy bueno, pero al que tiene 15000 algo más le habrá pasado que al que tiene quinientas. Ese conocimiento, yo no sé por qué, no se comparte; sin embargo, en otros países nos lo demandan, aquí no. Hablo incluso dentro de mi institución, yo he ido a varios aeropuertos a dar charlas porque soy instructor de seguridad aérea y sí me he preocupado de comentar el accidente. Muchas veces la gente dice: ¡Puff!, si nos pasara aquí ¿qué pasaría? Entonces, eso sí es algo que habría que mejorar y, sobre todo, lo que acabo de decir: hay que anteponer la seguridad y la vida de las personas a los intereses económicos de todo el mundo.

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

La señora **PRESIDENTA**: Muchas 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 Rodríguez. Usted empezó su comparecencia hablándonos de la emoción que sintió cuando estuvo en Gran Canaria, el pasado mes de agosto, en ese concierto de homenaje con el que recordábamos el décimo aniversario desde que ocurrió la tragedia. La verdad es que nosotras estábamos allí —la señora Valido y yo, por lo menos que yo recuerde—, y quiero decir que la isla de Gran Canaria, el pueblo de Gran Canaria creo que se volcó en ese día para hacerle sentir a usted —creo que así lo sintió— y a todos los que participaron ese calor y agradecimiento que ustedes merecen. Yo no sé si hubo más gente —ahora ha hablado de su comandante que también estuvo allí—, pero usted estaba al frente de ese equipo de vigilancia aeroportuaria, y le rogaría que trasladara nuestro agradecimiento a todos los guardias civiles que estuvieron ese día y a todos los que colaboran cada día en la seguridad en los aeropuertos.

Y paso ya a formular muy poquitas preguntas. Usted al principio nos relató un poco las competencias, las misiones que tienen encomendadas dentro del servicio del aeropuerto, pero ninguna tiene absolutamente nada que ver con lo que luego tuvieron que hacer. Entonces, la pregunta es en el plan de emergencias, ¿qué papel tenía la Guardia Civil? No el que tuvo, sino qué papel tenía asignado la Guardia Civil.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 16

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): En el plan de emergencias y en las siguientes versiones que ha habido la misión que nosotros tenemos encomendada en la zona que nos compete —porque dependiendo de dónde ocurra una situación u otra es competente el Cuerpo Nacional de Policía o nosotros— es fundamentalmente garantizar la seguridad de la zona.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Por eso, es que usted nos dio la pista nada más empezar; nosotros estamos allí para esto, esto y esto, básicamente, seguridad ciudadana; pero es que ustedes no actuaron así, se vieron abocados de verdad al rescate que es lo que ha estado describiendo hoy aquí. Y yo lo quería poner en valor porque realmente ustedes no estaban preparados para eso de ninguna de las maneras.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Para un accidente aéreo desde luego que no.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bien. Cuando usted dijo que les activan la emergencia, ¿quién les activa la emergencia?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): El mensaje de emergencia nos lo da nuestra central. En la unidad de Barajas tenemos una central propia. Yo diría que es una unidad muy grande, somos 730 más o menos de plantilla y, entonces, tenemos una central propia. Esa central va recibiendo la información del CGA, del Centro de Gestión Aeroportuaria.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: O sea, sí que hubo activación desde el CGA. Esa era la pregunta básicamente, quería llegar ahí; sí se activa a través de la central de ustedes. Yo le estaba escuchando y la palabra que me viene a la cabeza siempre es caos; se vieron sobrepasados y aquello fue lo que usted nos ha descrito; pero cuando usted llega allí, ¿hay un centro de mando avanzado?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Hay un puesto de mando avanzado, sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Dónde estaba?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): En el momento en que yo llegué no le sabría decir si estaba constituido o no porque yo llegué y me tiré al agua.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Ya, pero es que eso, se lo digo con el máximo de los respetos, usted sabe que en una emergencia esas son las cosas que no pueden pasar, o sea, que la gente vaya llegando y se lance a hacer lo primero que piensa. Por eso le pregunto no solo quién estaba al mando, sino dónde estaba el mando porque cuando uno llega ante una situación de emergencia tiene que saber quién está al mando y dónde está para que le asignen una tarea porque, si no, el caos va *in crescendo*, es una cosa...

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): El puesto de mando avanzado se constituye allí en la zona del accidente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Pero todo el mundo lo tenía localizado? Usted llegaba y decía: ¿dónde está el mando?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Vamos, se monta una tienda de campaña con el puesto de mando.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí, lo sé, pero ¿se preguntaba dónde estaba?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): No.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 17

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Nadie. Es que, claro, ¿cómo se puede tener coordinación sin información? Es que es imposible.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Por eso digo que quizá el primer paso es saber qué ha ocurrido exactamente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Claro, la información es fundamental.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Y a partir de ahí dimensión...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Y la transmisión de la información, si encima los repetidores se saturan es que es imposible.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Nos quedamos sin telefonía móvil totalmente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: O sea, no hay conexión entre el centro de coordinación en el aeropuerto y los que están a pie del accidente, o sea que es imposible.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Había únicamente por las emisoras del aeropuerto, nada más.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Me gustaría hacer otra pregunta en relación con la falta de señaleros que usted ha mencionado. Yo se lo pregunté al director del aeropuerto porque me pareció que era una cosa muy evidente, ya que uno de los grandes problemas que hubo fue este; vimos las colas de todos los recursos exteriores que no podían pasar y usted nos lo acaba de describir, sin embargo, se mantuvieron pistas abiertas. Cuando se hace la pregunta al director dice que no, que no hubo ningún problema en relación con esto, que se funcionó perfectamente.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Pues no fue así porque incluso nosotros tuvimos que guiar ambulancias porque no había suficientes señaleros. Y claro, nosotros también les guiamos por donde les podemos guiar. Es decir, yo...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Es que no son señaleros, ustedes no lo conocen.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): No es que no lo conozcamos porque sí lo conocemos, pero yo no puedo ir por el mismo sitio que va un señalero porque yo para acceder a una calle de rodadura, tengo que estar conectado con torre porque el aeropuerto estaba abierto.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Exacto.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Enntonces, yo o el compañero que fuera tenía que ir por los viales de servicio.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Luego, es evidente que la falta de señaleros supuso un problema, aunque ustedes lo suplieran no podían hacerlo igual que un señalero. Esto es así.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Claro y tardábamos más.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Aparte de que aquí se nos ha dicho que las emergencias funcionaron razonablemente bien y todo esto, es que el propio informe de la Ciaiac en la conclusión 74 recoge textualmente: La respuesta a la emergencia fue buena, aunque quizás no se ajustó estrictamente al plan de emergencias. Pero lo más curioso, si cabe, de esta afirmación es que no se tuvo en cuenta a nadie de los servicios de emergencias. Usted nos ha dicho que nadie los llamó nunca, pero tampoco a los bomberos ni a muchas de las personas que intervinieron en el rescate. Usted cómo valora esto, ¿cree que se puede decir que funcionaron bien sin haber hablado con las personas actuantes o los que estuvieron allí?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 18

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Vamos a ver, las cosas siempre se pueden ver de una manera o de otra según el punto de vista desde el que se miren. Si lo miramos desde el punto de vista de que tardamos nada más —nada más entre comillas— veintiuna horas en rescatar todos los cuerpos, pues sí se actuó bien. ¿Pero se tardó más de la cuenta en poder entrar a la zona del accidente, en poder rescatar a las víctimas, etcétera? Eso sí que es algo que habría que analizar.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Pero a usted le hubiera gustado que le pidieran opinión?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Sí, claro.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Vale.

Última pregunta, ¿los guardias civiles tienen algún tipo de formación especial para actuar en aeropuertos en relación con los siniestros?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Ahora sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿En aquel momento?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): En aquel momento no.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Cree que es necesaria una especialidad?

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): Sí. Si le parece, le voy a ir contestando por partes. En el año en el que ocurrió el accidente no se daba una formación como la que se da ahora a los compañeros que van destinados al aeropuerto. Ahora mismo, por normativa, se exige una certificación y tenemos que darla instructores cualificados, etcétera, según nos marca la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Como añadido a esa exigencia, les damos formación sobre cómo conducir dentro, y aparte de eso también les damos formación sobre el plan de emergencias. Y evidentemente, se habla del accidente, sobre todo, para que la gente sea consciente de lo que puede llegar a ocurrir. El aeropuerto es algo muy grande, pero también es muy peligroso.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Únicamente quiero reiterarle mi agradecimiento y decirle que me alegro mucho de que al menos la Guardia Civil haya sacado alguna lección. Creo que lo que tenemos que hacer después de una tragedia es ser capaces de aprender algo. Ustedes han aprendido, han mejorado en formación, y yo creo que ese es el gran reto que tenemos todos los que participamos en esta Comisión.

Muchísimas gracias.

El señor **RODRÍGUEZ CASO DE LOS COBOS** (sargento de la Guardia Civil en el momento del accidente): A usted, señoría.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien. Don Luis Rodríguez Caso, le expreso la sincera gratitud de la Comisión, no solo por la comparecencia de hoy, sino por su actuación en el día de la tragedia. Ha sido muy esclarecedor y nos va a ayudar muchísimo. Muchas gracias y buenas tardes. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR HUDSPETH (PILOTO, JEFE DE OPERACIONES DE MAPJET EN 2007), MEDIANTE VIDEOCONFERENCIA, PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001539).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el segundo compareciente, que intervendrá por videoconferencia.

Buenas tardes, señor Hudspeth. Soy la presidenta de la Comisión. Ha sido usted informado de sus derechos y obligaciones. Va a tener diez minutos para realizar su exposición previa y, a continuación, los diputados de los distintos grupos parlamentarios le harán preguntas para que pueda responderlas.

Agradecemos su presencia ante esta Comisión. Puede comenzar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 19

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007) (**Realiza su intervención en inglés**): Voy a darles algunos datos sobre mi persona. He pasado veintiocho años aproximadamente en las fuerzas militares pilotando el AB-6130 y helicópteros Black Hawk. En esta misma época también estuve en la navegación comercial y he pilotado para muchas compañías aéreas, Braniff es una de ellas, Stern es otra, Pan Am también, y finalicé mi carrera en los Estados Unidos con una compañía llamada Spirit, con buses aéreos. Durante esta época en Spirit Airbus también piloté los MD-80 como comandante en jefe. Después de jubilarme a los sesenta en los Estados Unidos vine a Europa y empecé a volar para Map, o a trabajar para Map en Viena. Piloté los MD-80 y llegó un momento en que más o menos era un inspector técnico. Tuvimos un incidente en Lanzarote con estos aviones. Se volaba desde Madrid en un MD-80, pero no puedo recordar exactamente para qué compañía aérea volábamos. Tuvimos algunos problemas técnicos y tuvimos que replantear algunas cuestiones. En Lanzarote hubo este incidente. Lo que ocurrió allí fue que el avión despegó de Madrid, no hubo problemas en principio, pero cuando se llegaba a Lanzarote hubo que dar media vuelta. En el despegue se olvidaron de disponer los *flaps*. Entonces hubo una reversión, un freno, y casi fallecen los más o menos ciento treinta pasajeros que había a bordo. Finalmente los pilotos consiguieron salir de esta frenada, de este parón, porque estaban a nivel del mar, y también seguramente porque su nave tenía un motor más potente. Finalmente, lo que descubrimos, ya en tierra, fue que el interruptor del control, el relé que hace de interruptor en tierra tenía un fallo, y que seguramente se había colocado en Madrid durante los preparativos por el servicio de mantenimiento. Aquí lo que no se vio fue que no se sacó el interruptor de circuito, y también dejaron de cumplir con todos los requisitos de la lista de control. Eso significa que en Madrid los *flaps* estaban replegados. En Lanzarote, este interruptor de circuito estaba fuera, y también había tenido fallos. Al repasar la lista de preparación tenían que haber colocado los *flaps* en posición.

Yo estuve investigando este incidente, los costes de todo esto, y lo que encontré fue que, en una serie de momentos, de ocasiones, los pilotos habían visto que este interruptor estaba fuera de sitio. Esto ocurrió, digamos, después de la revisión en Madrid. Estaban utilizando a una empresa para los preparativos del vuelo. Lo hacían diariamente. Uno de los pilotos, allí donde estás controlando los avisos para el despegue, chequeos, digamos, del interior, lo que vio es que había un avisador que no funcionaba, y se dio cuenta de que el interruptor de circuito había sido extraído.

En otra de las ocasiones también revisaron todo y hubo una serie de indicaciones en las cuales la puerta TGT era alta, el sensor, y también tenían algunos avisos de que algo fallaba. Cuando regresaron a cabina vieron que el interruptor de circuito no estaba en su lugar. De forma que, en al menos dos ocasiones, tres casos más bien, vieron que este interruptor de circuito no estaba en su lugar.

Básicamente, lo que yo hice después de que ocurriera todo eso fue ir piloto por piloto y asegurarme de que entendían cómo eran estas indicaciones y qué pasaba cuando el interruptor de circuito no estaba en su lugar. Quise asegurarme de que repasaban la lista de comprobación de una forma adecuada y de que no se dejaban ningún paso fuera.

También intentamos indicar lo que había ocurrido. Este interruptor está fuera de servicio. Informamos a los pilotos de que había que prestar atención. Les dije que en Suecia hemos utilizado un simulador, en colaboración con los pilotos suecos. También traté de trasladarles esta información. La verdad es que no les encontré muy receptivos, no sé muy bien por qué, pero también tuve el mismo problema cuando intenté decírselo a mis colegas de los Estados Unidos. Algunos conocidos míos, que eran instructores para las compañías aéreas, no fueron verdaderamente muy receptivos. La empresa era Delta. Yo todavía no entiendo muy bien por qué. Lo que pienso es que una posible razón fue que pensaron que cómo era posible que estas indicaciones en relación con los *flaps* o con el hecho de que estuviera fuera de servicio el interruptor, no se siguieran, cómo no se actuó en consecuencia. Yo les dije lo que nos había pasado, y tras su incidente en Madrid también lo repetí, pero no recibí respuesta por su parte.

Es básicamente como ha pasado. Esto es lo que respecta a mi actuación. Me gustaría escuchar sus preguntas o comentarios. Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Empezamos por los grupos de menor a mayor. El señor Olòriz, por el Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya, tiene la palabra.

* Este *Diario de Sesiones* refleja una interpretación al castellano no autenticada de intervenciones realizadas en inglés.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 20

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Presidenta, muchas gracias.

Muchas gracias por su atención, por cómo durante todo este periodo ha hecho un seguimiento de este caso, que no hemos visto en otros mucho más responsables que usted, de este accidente. Por tanto, hace falta agradecerle su esfuerzo y su presencia hoy aquí, aunque sea virtual.

Le haré tres preguntas, que tienen que ver con las personas con las que habló en Madrid sobre esta situación. La primera. ¿Recuerda el nombre de las personas con las que se reunió en Madrid, aparte de la autoridad de la Ciaiac, para informar de las conclusiones posteriores a la investigación?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): No, la verdad es que no recuerdo sus nombres. Lo que sí recuerdo es que una era una señora que formaba parte de las autoridades de aviación, pero también me reuní con un piloto. La verdad es que él se reunió conmigo y me preguntó qué es lo que pensaba que había pasado. Pero no recuerdo sus nombres, la verdad. Lo siento mucho.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Habló con el sindicato de pilotos? A lo mejor ese piloto formaba parte del sindicato, de algún colegio profesional, de alguna autoridad con la que concretamente usted hablase.

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): No. Lo que yo recuerdo es que esta reunión con las autoridades incluía a una señora que estaba con estas autoridades y al piloto de Spanair. Era, digamos, una reunión fundamentalmente con Spanair. No recuerdo a nadie más allí.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En la reunión que hizo con la Ciaiac, usted les explicó lo que pensaba sobre el accidente. ¿Qué respuesta recuerda usted que le dieron? ¿Se preocuparon? ¿Considera que su información fue atendida?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): La verdad es que creo que lo que más les preocupaba, me pareció, era saber qué tipo de formación les habíamos dado a nuestros pilotos. Pienso que ellos entendían que el problema principal había sido que se había extraído el interruptor de circuito. Pero la verdad es que no me pareció que reaccionasen a esto. Lo que más les preocupaba era qué tipo de formación habían recibido nuestros pilotos.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Una última pregunta. ¿Usted considera que un accidente de este tipo, con el tipo de aparatos similares, se podría volver a producir?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): Ha pasado. Pasó en 1988 en Detroit, Michigan, con la aerolínea Northwest. La situación era exactamente la misma, las condiciones muy parecidas. Yo creo, aunque esto no está incluido en el informe, que el capitán revisó las cosas, pero decidió volar esa noche; hizo una serie de preparativos, él tiró del interruptor de circuito, y volvió a entrar, se distrajo porque había otro incidente, no terminó esta revisión, y entonces se olvidaron de poner el interruptor de circuito. Antes de despegar también se olvidaron de que los *flaps* estuvieran en posición, y hubo un accidente en la pista. Todos fallecieron en este accidente salvo un niño pequeño. Esto pasó en 1988. Lo mismo pasó también el mismo año, me parece, con la compañía Delta, con un 727. En este caso también había un interruptor de circuito, digamos que también habían desconectado la alerta de configuración del despegue, y luego se olvidaron de volver a instalarlo. También se olvidaron de poner en situación los *flaps*, y hubo un accidente.

De manera que esto ha pasado antes y muchas veces.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias, Mr. Hudspeth.
No tengo nada más que decir.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Puede repetir la pregunta?, porque creo que no lo ha entendido el compareciente.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: La señora presidenta me orienta, afortunadamente, diciendo que usted ha explicado lo que pasó anteriormente, pero mi pregunta iba sobre si puede suceder algo parecido en el futuro con este tipo de aparatos que aún vuelan.

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): Sí, podría pasar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 21

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien, muchas gracias, señor Olòriz. Por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: (*Realiza su intervención en inglés*). Muchas gracias, señor Hudspeth. Yo misma soy piloto de helicópteros, y creo que para nosotros es muy difícil seguir este tipo de cuestiones. Muchas gracias por estar hoy con nosotros.

Voy a comenzar enlazando con el final de la última pregunta que se ha hecho. Estamos preocupados por esta cuestión en esta Comisión. Hemos empezado nuestros trabajos aquí con la preocupación de encontrar, quizás no una solución, porque los accidentes siempre son posibles, pero sí saber si hay maneras que nos permitan mejorar la seguridad en la aviación, y yo creo que aprender de los errores del pasado es una buena forma. Estoy muy de acuerdo con usted en que este tipo de accidente podría pasar de nuevo en cualquier momento. Me preocupa mucho, y me preocupa más al escuchar su opinión.

Ha dicho usted que intentó en su día ponerse en contacto con las autoridades norteamericanas y que no le prestaron atención, que no se mostraron muy receptivos. ¿Es así? ¿Con quién intentó hablar en ese momento?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): Lo que hice fue enviar una carta a las autoridades de aviación en Washington explicándoles lo que había ocurrido con el avión de Lanzarote, lo que acababa de pasar en Madrid, y también resalté la cuestión de que había ocurrido algo similar antes en el caso de Detroit. No me llamaron ni respondieron por escrito a mi misiva.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Bueno, yo creo que esto es terrible, porque el FAA, es la máxima autoridad en seguridad en la aviación en los Estados Unidos. Me parece muy preocupante.

Creo que las autoridades de España tampoco asumieron en ese momento responsabilidades, y hemos visto en esta Comisión que siguen sin asumir la responsabilidad de este accidente. Creo que la primera cosa que habría que conseguir, quizá, es ser capaces de que se reconozca que hubo una serie de errores. Como usted sabe, no hay accidentes que se produzcan al azar, porque hay causas, y muchas veces hay más de una causa.

Según la experiencia que usted tiene, ¿qué podemos hacer para mejorar la seguridad, tanto a nivel nacional como en el plano internacional, en los servicios de la aviación?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): Creo que hay que formar más, poner el énfasis en enseñar a los pilotos que hay una serie de indicaciones e indicadores importantes. Si el relé de vuelo en tierra no está, hay que saber manejarlo. De acuerdo con mi formación, esto es muy importante. Tienen que conocer a fondo el sistema. Los pilotos tienen que estar al tanto de lo que puede pasar cuando este interruptor no está en su sitio.

Debería ser también motivo de despido si alguien del personal de mantenimiento hace algo con este interruptor del circuito sin avisar de ello e incluirlo en un informe. Cada vez que se toque hay que reportarlo. Sé que lleva tiempo, pero tienen que poner una etiqueta y avisar, porque si lo hacen sin poner una etiqueta al respecto para avisar a los pilotos, si no proceden de esta forma, debería ser motivo de despido.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Piensa usted que todo esto depende sobre todo de la formación, o cree que también puede haber algún fallo de diseño en este caso en la aeronave?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): Estoy seguro de que en el diseño se podrían haber mejorado las cosas para que no dependieran tantos elementos del interruptor de circuito. En todos los aviones, incluso en los más grandes, hay que cambiar del sistema de modo tierra al modo vuelo. En el momento de diseñar este paso antes se hacía a través de un interruptor de circuito; quizás habría que introducir más pasos, más interruptores de circuito para pasar de un modo a otro, pero yo no soy ingeniero, no estoy especializado en esta parte; quizás se podría haber hecho de otra manera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: En esta Comisión también hemos considerado el sistema redundante del TOWS y hemos debatido todo esto en la alerta de configuración de despegue. ¿Ellos no han considerado esto, han intentado simplemente demostrar que el sistema TOWS funcionaba en todos los vuelos? Los pilotos presentes en esta Comisión han insistido en que quizás habría sido necesario emplear un sistema que duplique el TOWS en este avión.

* Este *Diario de Sesiones* refleja una interpretación al castellano no autenticada de intervenciones realizadas en inglés.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 22

En cualquier caso, muchísimas gracias por su presencia y por comunicarse hoy con nosotros. Confío en que esta Comisión pueda llegar a diseñar una serie de medidas para mejorar la seguridad en la aviación y que no se produzcan más accidentes de esta clase.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señor Vila, su tiempo.

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

Buenas tardes, señor Hudspeth, gracias por estar aquí esta tarde con nosotros, por su colaboración y también por el interés que ha mostrado durante todos estos años después del accidente por esclarecer las causas y, por tanto, tratar de que no se vuelvan a repetir, que es para lo que principalmente estamos en esta Comisión.

Yo le quería preguntar —ya sé que lo ha contado en su exposición inicial, pero le pediría que fuese más concreto— si puede enumerar de la forma más sencilla posible cuáles fueron las conclusiones que sacaron a raíz del incidente en Lanzarote en 2007

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): Creo que ha pasado algún tiempo desde que yo escribiera este informe, pero básicamente lo que allí se afirmaba sobre lo que había ocurrido es que el interruptor de circuito estaba fuera y que esta maniobra había ocurrido el día anterior; no esperaban que estuviese, al día siguiente se vio que también estaba fuera. Lo que dijeron es que despegaron sin problema de Lanzarote estando este interruptor fuera. Colocaron los *flaps*, pero no estaban operativos porque cuando el interruptor está fuera en principio no indica ningún problema para aterrizar; cuando estás en tierra no hay avisador. Esto es lo que me dijeron.

Entrando un poco en el tema de la formación de los pilotos, yo tampoco sé cuánta formación se hizo. Nosotros no entramos en detalles en relación con qué ocurre cuando el interruptor está allí, sí que puedo decir que insistimos en que esto había que tenerlo presente. Es necesario hacer algo por parte de las autoridades para poner en práctica en la formación de los pilotos que entiendan este sistema digamos de una manera real, no solamente de forma superficial.

El señor **VILA GÓMEZ**: Bien. Teniendo en cuenta su experiencia, ¿se podría decir que es relativamente común o habitual que las tripulaciones se olviden de configurar el avión para el despegue o para el aterrizaje? Es decir, ¿es relativamente habitual un olvido en la colocación de los *flaps* y los *slats*?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): No, no lo es, no debería pasar, pero el número de vuelos hoy es muy elevado y puede pasar. En el pasado ha ocurrido no solamente en los MD-80, también en los 727 y en otras aeronaves. Creo que hoy en los Estados Unidos sacaron un artículo donde se habla de cuántas veces ha ocurrido esto y dan una serie de estimaciones. Es poco usual, pero puede ocurrir y ocurre. Yo creo que no ocurre a menudo, quizás una vez al año; hay una distracción en un momento dado o se puede producir una situación en el rodaje en pista del avión. A veces se detecta, pero en esta ocasión no se detectó y se olvidaron de poner los *flaps*.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Podría decirnos qué impresión se llevó usted tras la entrevista que mantuvo con las personas que ha dicho de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil de España?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): Mi impresión fue que estaban tratando de encontrar una causa relacionada con el programa de formación. No pensaban tanto en los factores, en lo que había pasado realmente, estaban entrevistándome sobre todo con vistas a si había algo en el programa de formación donde hubiéramos tenido alguna deficiencia u olvido, estaban muy centrados en esto.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Podría decirse que estaban solamente centrados en la línea de investigación que tenía que ver con la actuación de los pilotos, olvidando otra serie de líneas de investigación que hubieran sido cruciales para determinar las causas?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): En el caso de mi entrevista yo puedo entender por qué estaban centrados en esto; yo representaba a nuestra compañía, claro, pero no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 23

sé si entraron en cuestiones de mantenimiento o no, ya que ellos gestionaban el tema del interruptor de circuito cada noche. Durante el tiempo que yo estuve sentado frente a ellos lo que vi es que su principal interés giraba en torno al programa de formación, y lo entiendo, es normal; olvidarse de la parte de mantenimiento solamente porque yo no formaba parte del sector de mantenimiento quizás también es comprensible. Ellos querían obtener información en relación con la formación que damos a los pilotos.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Usted conoce las conclusiones del informe que publicó la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil acerca del accidente de agosto de 2008?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): No, la verdad es que no he tenido en mi poder este informe, no lo he leído.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo.

Una última pregunta, señor presidenta, y ya termino; es que me ha pedido la señora Oramas que formulara las suyas. Decía usted que ha hablado con diversas autoridades, tanto la española como la americana o la suiza, si no me equivoco, y que cuando les ha contado sus descubrimientos en torno al fallo del TOWS, no las ha encontrado receptivas a lo que usted les estaba diciendo. Le pregunto si, en su opinión, este desinterés puede tener que ver con que sus conclusiones apuntan a un fallo de fabricación y, por tanto, digamos que igual no conviene tener en cuenta este tipo de conclusiones.

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): No he hablado nunca con Boeing, la verdad es que no hablé con ninguno de ellos. Escribí una carta a la FAA. Las personas con las que me entrevisté no fueron receptivas; eran más bien pilotos. Mi idea de todo esto es que lo que les preocupaba era que no se tendría que haber llegado a este punto. Ellos pensaban: si yo hubiera hecho todas las comprobaciones siguiendo los pasos prescritos en la lista, no habríamos llegado a que esto ocurriese. Así que, claro, no era muy fácil que dijese: bueno, yo me tengo que formar más en este campo. Lo que tenemos que hacer es enseñar a los pilotos a pasar revista a la lista a fondo.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo.

Muchas gracias, señor Hudspeth. No hay más preguntas.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Franquis.

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

No sé si usted conoce las conclusiones del informe de la comisión de investigación del accidente de Lanzarote.

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): Sí, estoy al tanto de ese informe.

El señor **FRANQUIS VERA**: Ese informe señala que la causa fundamental del accidente fue la mala configuración del avión, y como causas determinantes habla también de la falta de formación de los pilotos. El accidente de Lanzarote y el accidente de agosto de 2008 coinciden, primero, en que hubo mala configuración del avión y, segundo, en el mal funcionamiento del TOWS, ¿no? En un accidente y en otro el mal funcionamiento del TOWS es por diferentes causas: en el de Lanzarote porque, como usted bien ha dicho, el servicio de mantenimiento se olvida de poner el fusible, de haber sacado el fusible el día anterior; y en el accidente de agosto de 2008 desgraciadamente no hemos sabido por qué no funcionó el TOWS. Usted, con su experiencia y profesionalidad, ¿cuál cree que fue la causa principal del accidente de Lanzarote?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): La causa principal es que los pilotos no pasaron revista a la lista y no consiguieron poner en su sitio los *flaps*. La causa secundaria es que no pasaron revista a los controles. El primer punto ahí es ver los fusibles que interrumpen el circuito. Lamentablemente, debido a que este fusible se había utilizado como relé, el hecho es que cuando se hace esto la parte blanca del fusible estaba sucia, estaba casi negra, de manera que si uno lo ve de refilón e intenta hacer el control de todos estos fusibles, es posible no verlo porque no lo estás viendo con el color que tendría que tener que es blanco. Por otra parte, este fusible se encuentra en un lugar del panel de fusibles más alejado del piloto, así que no es fácil descubrir este elemento que no está en su sitio. La lista

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 24

de comprobación tiene muchos puntos, había cuatro o cinco pasos que les habrían permitido saber que existía algún fallo; habrían llegado al problema con este fusible y hubieran conseguido averiguar qué dificultades había con la formación adecuada.

Y luego están los procedimientos de emergencia o procedimientos extraordinarios que están contenidos en el manual. Están ahí y permiten ver que el calibrador PATCH tenía una temperatura muy alta, y esto te haría concluir que este fusible no estaba en su sitio. Se habría tenido que mirar en los procedimientos extraordinarios; si el TOWS no funciona hay que realizar una serie de pasos que te permiten concluir que el problema está en ese fusible interruptor. Pero hace muchos años de todo esto, así que yo no sé cómo se formaba a los pilotos en ese momento para revisar esta lista y hacerlo. Yo sí sé cómo se hacía cuando yo volaba.

El señor **FRANQUIS VERA**: Bien. Usted ha relatado que en la entrevista que mantuvo en enero de 2008 con los miembros de la comisión de investigación española percibió que había mucho interés en hablar de la formación de los pilotos. Yo le pregunto si su interés fundamental en esa reunión era explicar a los miembros de esta comisión su preocupación por el mal funcionamiento del TOWS. ¿Centró usted su preocupación en ese asunto?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): Yo me centré en lo que había hallado; me había dado cuenta de que este fusible había sido extraído, inhabilitado varias veces. Yo pensé en ese momento que esto era un motivo de preocupación. Ha dicho usted que no están seguros de si este fue el caso en el accidente de Madrid. Hay un acrónimo, KISS, que significa «Vamos a simplificarlo, tonto»; a veces las cosas más simples, las soluciones más simples son las pertinentes, quizás era un problema solamente del fusible. Por otra parte, si utilizamos este fusible del circuito como *switch*, como interruptor, tenemos un mal funcionamiento. De manera que si uno no se da cuenta de que el fusible está inhabilitado, puede ocurrir que una parte del relé del modo tierra no funcione correctamente y, entonces, eso afecta al TOWS. ¿Han sabido ustedes, por parte de la tripulación o en las grabaciones, que el avión estuviera en tierra o volando en el momento en el que se desencadena la colisión? La caja negra te tiene que decir si estamos en modo tierra o en modo vuelo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Apelando más a su formación como piloto, me gustaría que respondiera a la siguiente pregunta: ¿puede ser —no digo normal porque quizás no sea el término más adecuado— que se confunda como piloto una situación de pérdida con una situación de fallo de motor?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): No estoy muy seguro de cómo se puede confundir entrar en pérdida y que esto lo cause un fallo de los motores.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted cree que los pilotos tienen suficiente formación para detectar cuándo un avión está en pérdida a la hora de gestionar esa situación?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): Sí, como piloto entrenado estas entradas en pérdida las vemos. En Delta Airlines tienen un procedimiento distinto en relación con esta fase, lo primero que chequean cuando se entra en esta situación es ir directamente a la palanca de *flaps* y *slats* y se sacan los *flaps*. Si esto se hubiera hecho o los hubieran sido formados para hacerlo, seguramente habrían salvado la situación y no habría habido accidente.

El señor **FRANQUIS VERA**: La última pregunta se centra fundamentalmente en el motivo de su comparecencia, que fue ese encuentro con los miembros de la comisión de investigación española. Usted, en declaraciones a los medios de comunicación, con posterioridad trasladó que no encontró receptividad por parte de los miembros de la comisión a la hora de explicarles su preocupación, pues ese accidente se había producido ya en Detroit, se produjo en Lanzarote, y trasladó a la comisión que se podía volver a producir. ¿Usted confirma estas palabras en la comparecencia de hoy, que la comisión estaba preocupada más por otros asuntos que por la preocupación de usted porque ese accidente se volviera a repetir por las mismas causas que se produjo en Detroit y en Lanzarote?

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): Yo pienso que lo único que les preocupaba era saber qué clase de entrenamiento prevemos. Quizás es porque ya sabían lo que había pasado en Lanzarote, que este fusible estaba inhabilitado, etcétera, y es posible que ya supieran también

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 25

lo que había ocurrido en la compañía Northwest donde también hubo un incidente parecido. Mi idea es que estaban muy preocupados por saber cuál era la formación, supongo que la razón es porque yo venía de Viena y estaban al tanto de los otros incidentes o situaciones que se habían producido. Sin embargo, también pienso que si hubieran tomado medidas de una forma inmediata en lugar de esperar; si hubieran forzado y mejorado la formación y la preparación de los pilotos, sobre todo en los vuelos MD, hubiera habido alguna posibilidad de impedir que ocurriese esto; o si se hubiesen decidido a controlar más qué pasa con estos fusibles, se hubiera podido impedir. En ese momento ya se habían hecho cambios en el manual. Aquí no se exigía ya que este fusible fuese inhabilitado en el mantenimiento diario, se debía hacer cada 450 horas de vuelo, no hacía falta más. Si esta comisión hubiera sido más resolutiva y se hubiese dicho a las personas de Spanair que abandonaran estas manipulaciones, quizás se hubiera podido impedir. No estoy seguro.

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

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

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

Cuando se acercan a la recta final las comparecencias en esta Comisión, desde el Grupo Parlamentario Popular quisiera reiterar nuestro máximo respeto a las víctimas del accidente, a sus familiares y a la asociación de afectados que los agrupa. Somos muy conscientes de que este tiempo, estos años transcurridos han sido muy duros para los supervivientes y para los familiares. Ahora toca una fase muy importante que es establecer las conclusiones que contribuyan a evitar que se vuelvan a producir situaciones como las que causaron el accidente analizado, y además establecer propuestas de mejora en el ámbito de la aviación civil española y la seguridad aérea para maximizarla y minimizar el riesgo y, por lo tanto, reconociendo los avances y mejoras que se han producido durante todo este tiempo, mejorar protocolos, normativas y ámbito de asistencia a las víctimas de los accidentes aéreos.

Deseo expresar nuestro agradecimiento a Mr. Hudspeth por comparecer hoy aquí, por su valentía, por su testimonio ahora y en el momento en que decidió hacerlo público, en octubre de 2008, para que no se volviesen a producir accidentes semejantes. Mr. Hudspeth, como ya se ha dicho aquí, es un piloto experimentado, capitán de McDonnell Douglas y jefe de operaciones de la compañía austriaca Mapjet, al que avalan más de 17000 horas de vuelo. Y a esa experiencia se añade el estudio durante muchos meses de las causas del accidente ocurrido al MD-83 de su compañía, Mapjet, en 2007 en Lanzarote, que salió sin *flaps*, sin los alerones fundamentales para que el avión pudiera elevarse, y tampoco sonó la alerta de mala configuración en el despegue por un problema eléctrico. En el testimonio que realizó en aquel momento, en octubre del año 2008, hizo un análisis muy pormenorizado de lo que pudo ocurrir comparando una cadena de fallos, entiendo yo que bastante similar a los accidentes previos de Detroit, de Lanzarote y de Madrid de 2008, y que revela distintos niveles de errores.

Haré un par de preguntas múltiples para intentar aprovechar la economía de tiempo y la paciencia del señor Hudspeth. En primer lugar, ¿cree usted hoy, transcurridos diez años, que la causa de los tres accidentes en los aviones MD pudo ser la misma? En segundo lugar, parece que el fallo de calentamiento de la RAT era muy frecuente en este modelo de avión, y la manera de reparación habitual en otros casos previos —Dublín, Varsovia, Madrid— era la retirada del fusible, por lo que de alguna manera quedaban desconectados los sistemas de avisos del TOWS. ¿Cuál es su opinión, por qué cree que este sistema de reparación estaba generalizado por parte de los técnicos de mantenimiento? ¿Es que no se le daba suficiente importancia? ¿Los pilotos tenían que comprobarlo? Y una cuestión que a nuestro juicio es muy relevante, ¿podemos afirmar —lo han intentado preguntar previamente, pero creo que no se entendió bien la pregunta— que a día de hoy los fabricantes —la propietaria de McDonnell, es decir, Boeing— han corregido ese problema en todos y cada uno de los modelos de fabricación posterior, que se han modificado los protocolos de revisión diaria de mantenimiento?

Y pasando a otro tema de gran importancia, usted también manifestó en su momento, como ha vuelto a reiterar en el día de hoy, que avisó a España, en concreto a la Ciaiacc en una reunión mantenida siete meses antes de que se produjera el accidente de Madrid, de que podría ocurrir un accidente de características similares al que se produjo en Lanzarote en 2007, que es el que en aquel momento procedimental estaba investigando la Ciaiacc. Las preguntas serían: ¿por qué cree que la Ciaiacc no tuvo en consideración o no tuvo en cuenta esas advertencias? Y si la respuesta es que no se tuvieron en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 26

cuenta, ¿por qué cree que eso ocurrió? En segundo lugar, sí pudo ser porque no habían terminado el informe previo del accidente de Lanzarote y, por tanto, todavía no tenían conclusiones o estaban en un periodo parcial de conclusiones. Quisiera saber si es consciente de que no pusieron en el informe preliminar nada referido a esta potencial causa, o si cree que fueron demasiado lentos en concluir esa investigación y por ello no vieron el posible riesgo y la similitud con el accidente previo de Detroit.

En definitiva, qué procedimientos o protocolos cree que se deberían cambiar, si no se han cambiado ya, para evitar en definitiva que accidentes como estos vuelvan a suceder, que es el objeto de esta Comisión (**Termina su intervención en inglés**). En cualquier caso, en nombre de mi grupo, quiero darle las gracias por su testimonio, por su ayuda y por su experiencia. Es usted muy amable por comunicarse con nosotros. Señor Hudspeth, quiero transmitirle nuestra gratitud y nuestro reconocimiento.

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): Muchas gracias. Tal como yo lo entiendo, una de las preguntas es si he visto los informes y también si las autoridades españolas habían concluido ya el informe sobre Lanzarote en el momento en que se produjo el accidente de Madrid. La verdad es que tengo que serle sincero, no estoy seguro de que sea así. Es posible que no hubieran concluido este informe o que no hubieran llegado a una respuesta concluyente.

El problema que yo veo aquí es que no se puede esperar un año, porque uno sabe que esto puede volver a pasar. Yo creo que quizás las autoridades que habían tratado el tema del incidente de Lanzarote concluyeron que había que modificar los puntos de la lista de comprobación en los preparativos, que habían estado testando lo que es el sistema TOWS en 2007, pero no estoy del todo seguro de esto, no puedo estarlo. Habían estado reflexionando sobre la situación, pero esto tampoco nos afecta mucho, porque en nuestra lista de comprobación tenemos varios pasos que tienen que ver con el sistema TOWS; ya está incluido.

Si en su caso hubo un fallo a la hora de comprobar cómo estaba este sistema TOWS, no se pudo saber por qué no funcionó. Podría ser antes del incidente, el día antes del incidente de Lanzarote, o quizás unos pocos días, me parece que es, habían estado chequeando el TOWS y se dieron cuenta de que el fusible, el interruptor estaba fuera. ¿Qué cambios introdujeron? Es posible que partiesen de una premisa falsa, o que lo que supone la entrada en pérdida y su reconocimiento no eran adecuados. Cuando entras en esta situación, entrada en pérdida, lo que habría que hacer es comprobar los *slats*. Si esto se hubiese hecho en Lanzarote, si se sacaran los *slats*, en ese momento, si se hace, la situación de frenado o de entrada en pérdida se detiene. También podría afectar esto al accidente de Madrid. Esto solucionaría problemas. Ha habido varios errores a la hora de repasar la lista de comprobación. Es muy importante saber qué es lo que hay que hacer para detener esta situación de entrada en pérdida, y el primer paso es desplegar los *slats*.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien, muchas gracias, señor Hudspeth, ha sido un placer escucharle. Buenas tardes, buenos días allí, y nuestra sincera gratitud por su tiempo.

El señor **HUDSPETH** (piloto, jefe de operaciones de Mapjet en 2007): Muchas gracias a ustedes. Buenas tardes.

— DEL SEÑOR RAMOS RODRÍGUEZ (DIRECTOR GENERAL DE LA ASESORÍA JURÍDICA DE MAPFRE), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001540).

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, con la tercera comparecencia de hoy terminamos las que teníamos previstas. Comparece don Claudio Ramos Rodríguez, director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre. Lo acordamos así en la Comisión, Se ha informado al compareciente de que, conforme a su derecho, podía venir acompañado. Así lo hace. Esta presidenta quiere hacer constar que va a salvaguardar sus derechos, y de la misma forma le hace saber que, conforme al artículo 502.3 del Código Penal, está usted obligado a no faltar a la verdad en su testimonio.

El marco de la comparecencia son diez minutos de exposición del compareciente, si así lo considera, porque no es obligatorio. Luego, interviniendo de menor a mayor, los grupos le harán las preguntas que correspondan y usted responderá. ¿De acuerdo?

Tiene usted diez minutos, señores Ramos Rodríguez.

* Este *Diario de Sesiones* refleja una interpretación al castellano no autenticada de intervenciones realizadas en inglés.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 27

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Muchas gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, señorías. Comparezco ante esta Comisión en mi condición de director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre, atendiendo a la citación que he recibido y al objeto de dar cuantas explicaciones sus señorías consideren oportuno con respecto a la actuación de Mapfre en relación con el siniestro acaecido como consecuencia del accidente del vuelo JK 5022, operado por la compañía Spanair, a causa del cual, desgraciadamente, fallecieron ciento cincuenta y cuatro personas y otras dieciocho resultaron heridas de diversa consideración.

Con carácter previo, quisiera pedir disculpas si en esta parte de mi intervención he de hacer referencia a precedentes jurisprudenciales y a conceptos de carácter jurídico. Espero que, pese a la aridez de la materia, la exposición sea clara, y sobre todo útil para la investigación que lleva a cabo esta Comisión.

Comenzaré con una breve referencia a los términos de la relación contractual existente entre Mapfre y Spanair como consecuencia de las pólizas de seguro suscritas y vigentes en 2008, y en virtud de las cuales la aseguradora ha debido responder de las consecuencias económicas derivadas del accidente sufrido por la aeronave McDonnell Douglas 82. El seguro se formalizó con efectos a partir del 1 de diciembre de 2007 y, entre otros aspectos, la póliza extendía la cobertura a los daños personales y materiales que pudieran causar las aeronaves aseguradas, entre las cuales se encontraba el avión MD-82. En la sección séptima de la póliza se estableció que la responsabilidad máxima de la aseguradora por cada siniestro indemnizable no excedería de 1500 millones de dólares. En consecuencia, como el contrato prevé y la ley exige, el compromiso del asegurador se concretaba en la obligación de indemnizar, es decir, de resarcir económicamente los daños y perjuicios que pudieran sufrir las víctimas del siniestro hasta el límite determinado por la suma máxima asegurada.

En efecto, como establecen los principios del derecho europeo de responsabilidad civil, el asegurador —leo textualmente— no está obligado a pagar más cantidad de la necesaria para indemnizar las pérdidas y daños sufridos realmente por el asegurado, y ello con independencia de que el límite de la suma asegurada exceda de dicha cantidad.

Una vez delimitado el objeto y alcance de la póliza contratada, me referiré a los aspectos concretos del siniestro. Las primeras preguntas que surgen a este respecto pueden resumirse del siguiente modo. ¿Qué hizo Mapfre en el momento en que tuvo conocimiento del accidente? ¿Qué medidas tomó para hacer frente a las responsabilidades que le correspondía asumir como aseguradora? A este respecto cabe distinguir dos etapas. La primera abarca el periodo durante el cual la compañía Spanair continuó desarrollando sus actividades con normalidad; la segunda, la que se inicia a partir del momento en el que la compañía aérea es declarada en situación de insolvencia. En la primera etapa, la entidad responsable es, sin duda, la obligada directa y principal, y el rol de la compañía de seguros se concreta en colaborar con la asegurada en otorgarle el respaldo financiero preciso y, por supuesto, en iniciar las actuaciones necesarias para indemnizar a los perjudicados con la mayor celeridad.

Esto fue exactamente lo que hizo Mapfre. Y a tal efecto adoptó, en colaboración con el asegurado, las primeras decisiones en relación con los supervivientes y los fallecidos, facilitando el traslado de los heridos en aviones medicalizados, asumiendo el coste de los sepelios y afrontando gastos de diversa naturaleza. Esas primeras decisiones, que supusieron un desembolso inicial de 1100000 euros, se adoptaron de forma inmediata, antes incluso de que se hubieran verificado las causas del accidente y antes de que se hubiese determinado que el agente responsable era la entidad tomadora del seguro.

A continuación, se debía proceder de conformidad con lo previsto en el Convenio de Montreal y en el Reglamento 889/2002 de la Unión Europea sobre responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente. Según disponen estas normas, las compañías deben abonar anticipos para cubrir las necesidades económicas inmediatas por importe de 16000 euros, derechos especialmente de giro, cifra equivalente a aproximadamente 17000 euros. Mapfre no se limitó a cumplir esa obligación de pago mínimo, sino que decidió elevar el importe del anticipo a 25000 euros, lo que supuso un desembolso adicional de 4200000 euros. Es decir, en las primeras semanas después del accidente la aseguradora asumió y satisfizo en nombre de Spanair indemnizaciones por un importe superior a 5200000 euros.

Tras el accidente, el Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid abrió diligencias con el fin de determinar las posibles responsabilidades penales, y la compañía se personó en el procedimiento en su condición de aseguradora de Spanair. A la vista del tiempo transcurrido, en junio de 2011, es decir, antes de que concluyera el procedimiento penal, Mapfre había consignado en el juzgado el importe de las indemnizaciones. Como es natural, para determinar ese importe la entidad hubo de atenerse a los criterios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 28

legales y jurisprudenciales vigentes en ese momento, contando además con dos precedentes recientes a los que resultaba obligado remitirse. Me refiero en concreto a las sentencias dictadas en el llamado caso Yakolev y en el accidente ferroviario ocurrido en Chinchilla; siniestros de extraordinaria magnitud ocurridos en 2003, y estando por tanto vigente la misma normativa aplicable en 2008.

En el caso Yakolev, en el que fallecieron setenta y cinco personas, la sentencia dictada en primera instancia y corroborada por la Audiencia dijo literalmente que resultaba procedente aplicar como criterio orientativo el baremo de la Ley 30/1995 —leo textualmente—, entendiendo que es una referencia sólida y justificada para valorar económicamente una vida. Son palabras del juzgador. En la misma línea se pronunció la sentencia dictada en el caso del accidente ocurrido en Chinchilla, en el que hubo diecinueve fallecidos y sesenta y cinco heridos. En el caso Yakolev se determinó que las indemnizaciones resultantes de la aplicación del baremo eran adecuadas. En el caso Chinchilla, tomando la misma referencia, los tribunales decidieron que las indemnizaciones debían calcularse aplicando un factor corrector para incrementar moderadamente las cuantías resultantes de la estricta aplicación del baremo.

Sobre la base de las disposiciones legales aplicables, la constante jurisprudencia del Tribunal Supremo y la referencia de casos tan significativos como los mencionados, Mapfre cuantificó el importe de las indemnizaciones, no mediante la aplicación directa de las reglas previstas en la Ley 30/1995, como se había hecho en el caso Yakolev, sino tomando como referencia dichas reglas para ofrecer en todos y cada uno de los casos cantidades que suponían una mejora con respecto a las cifras que hubieran resultado de la aplicación estricta del baremo.

De este modo, se propuso a los perjudicados la formalización de acuerdos extrajudiciales y se abonaron indemnizaciones a ciento cincuenta y un perjudicados de un total de trescientos cuarenta y seis. En todos y cada uno de estos casos —y esta es una cuestión relevante que quiero subrayar— los acuerdos fueron examinados por los abogados de las víctimas, que consideraron ajustados a derecho los términos de los acuerdos propuestos y las sumas ofrecidas. En el caso de víctimas menores, tales acuerdos se suscribieron, como es preceptivo, con aprobación por parte de la autoridad judicial competente.

En este punto, señorías, me gustaría exponer brevemente algunos aspectos relacionados con el sistema de valoración de daños vigente en nuestro país. Se trata de un asunto controvertido que ha sido la causa de fondo que explica que una parte de los perjudicados decidiera rechazar las cantidades ofrecidas por la aseguradora. Como es bien sabido, en el ámbito de los accidentes de circulación existe un marco normativo de obligado cumplimiento. De este marco normativo es pieza esencial la Ley 35/2015, vigente desde el 1 de enero de 2016, y la Ley 30/1995, en vigor hasta esa fecha. Sobre la constitucionalidad de esta norma ha tenido ocasión de pronunciarse el Tribunal Constitucional, el cual, en su sentencia 181/2000, la declara constitucional, y de forma clara y contundente afirma que se trata de una ley que establece —leo textualmente— pautas indemnizatorias suficientes y respetuosas con la dignidad inherente al ser humano. Al mismo tiempo, la doctrina constitucional advierte que sería contrario al principio de igualdad establecer valoraciones que dieran lugar a un trato discriminatorio de las víctimas, no a causa de los daños objetivamente sufridos, sino en razón del agente causante del accidente o de cualquier otro motivo no suficientemente fundado. Este es el estado de la cuestión con respecto a la valoración de los daños causados en accidente de circulación.

¿Qué sucede en los demás casos? ¿Cómo se modula la hipotética discrecionalidad de los tribunales en su función de fijar el monto de las indemnizaciones? ¿Cuándo se incurre en arbitrariedad o se vulnera el principio de igualdad consagrado en nuestra Constitución? Es indudable que fuera del ámbito de la aplicación imperativa de la ley del baremo, los jueces y tribunales no pueden dejar de tomar como referencia las reglas que contiene dicha ley. Y si lo hicieran, no solo se apartarían de la jurisprudencia constante del Tribunal Supremo, sino que, como advierte nuestro Tribunal Constitucional, podrían incurrir en grave vulneración del derecho fundamental a la igualdad.

Estas directrices son las que han seguido las sentencias dictadas hasta la fecha en el caso Spanair, con una sola excepción: de todas las sentencias dictadas, solamente una se aparta en un primer pronunciamiento de la doctrina mayoritaria, posteriormente rectifica, y en una segunda sentencia que dicta sobre el caso se alinea con los criterios fijados en el resto de las resoluciones judiciales. En otra sentencia se utiliza como referencia para un caso concreto el baremo, pero se efectúa un cálculo del concepto de lucro cesante muy alejado del criterio general.

Estos criterios coinciden conceptualmente y convergen cuantitativamente con los aplicados por Mapfre. Por tanto, la aseguradora, al calcular el importe de las indemnizaciones, no utilizó criterios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 29

arbitrarios ni trató de ampararse en apreciaciones unilaterales o subjetivas, sino que se limitó a lo que los tribunales de justicia establecen y se adaptó a las pautas que las aseguradoras deben seguir si quieren que su actuación discorra por los cauces legales.

Señorías, si examinamos una por una las sentencias dictadas en los juicios promovidos por los reclamantes y comparamos las cantidades objeto de reclamación con las reconocidas por los tribunales, no es difícil compartir la conclusión a la que llega el juzgador en una de las sentencias que acabo de citar, y que voy a leer nuevamente. Dice el juez: Con este criterio economicista —se refiere el juez al criterio que obliga a tomar el baremo como referencia—, ciertamente los perjudicados pueden considerar que las cantidades son insuficientes para compensar mínimamente la pérdida de un familiar, pero atender a lo solicitado por sus abogados es claramente desorbitante y, con todo el respeto, discriminatorio para otros fallecidos en circunstancias también trágicas.

Expuestos los aspectos sustantivos más relevantes, permítanme sus señorías que dedique una última parte de mi intervención a exponer algunas cuestiones de carácter procesal, y más concretamente a tratar de determinar cuál ha sido el rol de Mapfre en los procedimientos judiciales. Creo que es importante que nos detengamos unos minutos en este aspecto, porque desde diversas instancias se ha acusado a la aseguradora de ser la causante de la dilación de los procesos, o incluso de haber utilizado argucias procesales para eludir sus responsabilidades o retrasar el pago de las indemnizaciones. Señorías, nada más alejado de la realidad. La actuación de Mapfre ha estado encaminada desde el principio a abonar con la mayor celeridad posible las indemnizaciones correspondientes a los daños causados por el accidente. En este sentido me permito recordar lo siguiente. La Audiencia Provincial de Madrid decretó el archivo definitivo de la causa penal en septiembre de 2012, y fue en ese momento cuando se abrió la posibilidad de demandar civilmente a Spanair y a su aseguradora. Señorías, subrayo, la primera demanda contra Mapfre se presentó en el año 2013, cinco años después del accidente. La primera vista previa en la jurisdicción civil a la que fue citada Mapfre tuvo lugar en los primeros meses de 2014, casi seis años después del accidente. Pues bien, en ese momento Mapfre ya había hecho ofrecimientos extrajudiciales a todos y cada uno de los perjudicados, y había consignado las cantidades correspondientes, precisamente para evitar que los procedimientos en curso retrasasen aún más el cobro de las indemnizaciones.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Ramos, ha excedido su tiempo.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Si me permite dos minutos, señora presidenta, se lo agradecería.

La señora **PRESIDENTA**: Un minuto, porque le van a hacer preguntas los grupos y puede detallar después los temas.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): De acuerdo. Me interesa simplemente dejar constancia de que esa dilación de la que hablamos se debió, en buena medida, a que treinta y seis perjudicados decidieron instar acciones contra la compañía Boeing en los Estados Unidos. Los juzgados norteamericanos de Illinois se declararon incompetentes. La sentencia fue apelada y finalmente desestimada en 2013. Pues bien, en ese lapso resultaba técnicamente inviable llegar a acuerdos en España, y los abogados norteamericanos de las víctimas advirtieron formalmente a Mapfre para que se abstuviera de mantener cualquier tipo de contacto con sus clientes y reclamantes.

Para concluir, señoría, si me lo permite, quiero destacar lo siguiente. Mapfre cumplió la obligación establecida en el Convenio de Montreal con carácter inmediato abonando anticipos por importe superior al exigido por la normativa aplicable. Mapfre en todo momento ha estado abierta a buscar soluciones extrajudiciales, actualizando las cantidades ofrecidas y ajustando su importe a los criterios más favorables para las víctimas en función de la propia evolución de las pautas que a lo largo de estos años han ido aplicando los tribunales. La aseguradora ha tratado en todo momento de imprimir celeridad a los procedimientos judiciales y jamás, bajo ningún concepto, bajo ninguna circunstancia, ha llevado a cabo actuación alguna que pudiera entorpecer o dilatar los juicios. Ciento cincuenta y un perjudicados, cifra cercana a la mitad de los reclamantes, llegaron a acuerdos extrajudiciales. En este momento Mapfre ha indemnizado mediante acuerdos extrajudiciales o en cumplimiento de sentencias la totalidad de las cuantías a todos y cada uno de los afectados, y ha satisfecho en concepto de principal 38 millones de euros, y en concepto de intereses 13 millones.

Señora presidenta, concluyo mi intervención. Agradezco la oportunidad que me han brindado y quedo a disposición de sus señorías para responder las preguntas que deseen plantear.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 30

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien. Empezamos con las preguntas de los grupos, que intervendrán de menor a mayor. Por el Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya, tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sí. Me temo que me he de ausentar después de escuchar lo que tiene que decir Mapfre.

La verdad es que al escuchar su intervención me ponía en el puesto de un familiar o de uno de los supervivientes; incluso si estuviese en mi casa y llega un abogado o alguien de Mapfre y me empieza a citar todo el Código Penal y el Código Civil, se hace difícil.

Mi primera pregunta es la siguiente. ¿Cuánto vale una vida para Mapfre? ¿Cuál es el precio?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Señoría, Mapfre no tiene la función de valorar el precio de los daños. La tasación viene dada por la normativa vigente, concretamente por las leyes aprobadas en este Parlamento, como es natural, y por la jurisprudencia del Tribunal Supremo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Eso de las leyes me lo deja a mí, que soy legislador. A ver, tenía una póliza de 1500 millones; supongo que no se ha llegado a 1500 millones, sin duda que no, ¿no?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): ¿Me hace la pregunta?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sí, y la respuesta corta, a ver si puede explicar un poco más. ¿No se ha llegado a 1500 millones?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Sabemos que una vida no tiene precio, y constantemente los tribunales, cuando asumen ese tipo de situaciones, es lo que suelen decir; se ven en la difícil situación —es una frase repetida, ¿verdad?— de traducir en términos económicos pérdidas humanas. Y eso nunca es posible, una vida no tiene precio. El legislador establece unas tablas para tratar de facilitar esa labor a los tribunales de justicia. Así es como funciona nuestro ordenamiento jurídico, señoría.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: No sé si son las tablas de la ley o qué son, pero una persona muere en un accidente y tiene familiares y hay una póliza de 1500 millones. Supongo que Mapfre tiene en cuenta lo que esta póliza tiene y cómo dar aquel dinero que necesita esa familia por la pérdida de su familiar o porque necesita cuarenta mil operaciones para ponerse bien. Usted nos dice que hay que ir a un principio de igualdad. Pues la verdad es que no es lo mismo una persona que necesita cuarenta operaciones que una que no, pienso yo. Por tanto, es lógico que determinada persona pueda recibir más dinero que otra.

Si hay arbitrariedad, no entiendo esta cláusula que usted ponía en el acuerdo de indemnización y renuncia, estos veintinueve folios por los cuales, si aceptaba una cantidad, la persona no podría exigir nada más. Yo entiendo que esto no es de recibo. Si ha habido sentencias y esa persona considera que ese acuerdo con Mapfre, que aceptó en los primeros días, es injusto, tendría que tener derecho a poder reclamar. Y ustedes no les dan este derecho.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Si me lo permite, señoría, voy a intentar contestar a todas las preguntas.

En primer lugar, en lo que respecta al límite de la cantidad máxima asegurada. En ningún foro judicial, por parte de ninguno de los reclamantes, ni siquiera por aquellos que han actuado colectivamente, se ha solicitado que se agotaran los 1500 millones de dólares previstos como límite máximo, porque ese tipo de declaraciones que se han hecho ante la prensa, cuando se tienen que hacer fundamentadamente en derecho en los tribunales de justicia —y me estoy refiriendo a las reclamaciones presentadas por los demandantes— en ningún momento se han hecho. ¿Por qué? Porque en España y en todos los países de nuestro entorno —y he hecho referencia a los principios europeos sobre la responsabilidad civil— rige el llamado principio indemnizatorio.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: También rige la moralidad, una cierta sensibilidad por las personas que están sufriendo. Yo, cuando tomo cualquier seguro, no tengo que saber que iré a litigar con una de las mayores empresas de España. ¿Me explico? Lo lógico es que si hay un seguro, yo sepa que tendré unas indemnizaciones, que responderá este seguro, y que serán las correctas, porque hay una empresa que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 31

se llama Spanair que ha hecho un seguro de 1500 millones, y por tanto, estará cubierta cualquiera de mis necesidades.

Por tanto, este principio de convertir la justicia en una trinchera detrás de otra trinchera, detrás de otra trinchera, donde los especialistas saben más que los ciudadanos, que están totalmente agobiados por la pena, para mí no es de recibo.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Si me lo permite, señoría, intentaré contestar a sus preguntas.

Son los tribunales de justicia los que determinan las cantidades que deben percibir los perjudicados allí donde no haya sido posible llegar a un acuerdo extrajudicial. Son los tribunales de justicia los que, en aplicación de la ley, en aplicación de los criterios y los precedentes jurisprudenciales, determinan cuál es el valor de ese daño. Cuando ese daño queda íntegramente satisfecho, pongamos por caso el ejemplo de una lesión moderada que se puede cuantificar en 20000 euros, pongamos que con esa cifra queda satisfecho íntegramente el daño producido, cualquiera que haya sido este, en el momento...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Una vida para Mapfre es más de 20000 euros. ¿Cuánto ha sido, 100000, 150000, 200000?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Le he dicho, y repito, que la vida humana no tiene precio, pero que el legislador establece valoraciones en la legislación vigente para determinar el modo de satisfacer los daños personales que puede sufrir una persona en un accidente. ¿Por qué? Porque los tribunales de justicia deben actuar con criterios objetivos, porque, como nos ha advertido el Tribunal Constitucional, el principio de igualdad rige también a la hora de satisfacer a las víctimas, sea en un accidente de una naturaleza o con un origen o como consecuencia de un accidente de otra clase. Son los tribunales de justicia, no son las compañías de seguros las que determinan que la finalidad de nuestro derecho en materia indemnizatoria tiende a resarcir el daño causado. Una vez resarcido ese daño causado, cualquiera que sea, 20000, 200000, 2 millones, una vez que se ha reparado y se ha indemnizado el daño, el perjuicio producido, a partir de ese momento efectivamente surte toda su virtualidad el finiquito, porque carece de sentido reclamar a terceros cuando uno ha obtenido la reparación completa del daño sufrido; la reparación completa dictada por un tribunal, no impuesta por Mapfre, o acordada en un convenio extrajudicial, siempre con intervención de los abogados de los perjudicados, siempre con su asesoramiento. Mapfre no ha consentido que se firmase ningún acuerdo extrajudicial sin la intervención de los abogados de las víctimas, que han estampado su firma en los acuerdos. ¿Por qué? Porque los consideraron correctos en sus términos y satisfactorios en las cifras que ofrecían.

Esto afecta a ciento cincuenta y un perjudicados y al 60% de las indemnizaciones abonadas por Mapfre. En el caso de ciento cincuenta y un perjudicados, en el caso del 60% de las indemnizaciones abonadas, se ha llegado a acuerdos al margen de los tribunales, sin trincheras, sin abogados, salvo para el caso que le acabo de decir, en el asesoramiento en la firma de los finiquitos.

Otros perjudicados no se sentían satisfechos con ese ofrecimiento, y en el uso legítimo de su derecho han recurrido a los tribunales. Ahí se han iniciado los procedimientos. Y los procedimientos no han durado años porque Mapfre ha querido, sino todo lo contrario, porque la causa penal no se cerró hasta prácticamente cinco años después de la fecha de haber ocurrido el accidente; hasta ese momento no se pudieron desencadenar las reclamaciones civiles.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Ya sabe la presidenta que uno de los puntos que intentaremos trabajar para las conclusiones de esta Comisión es hacer más sencillo el bosque para que los ciudadanos sepan con mayor claridad y justicia que sus problemas serán solucionados con más facilidad. Ya sé que no podemos legislar sobre moralidad y sobre sentimientos, lamentablemente.

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

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

Quiero hacerle una pregunta. ¿Qué es lo que usted puede aportar al objeto de esta Comisión, que en definitiva es saber cuáles han sido las causas del accidente y procurar que accidentes como este no ocurran en el futuro?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 32

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Señoría, el papel de la aseguradora es respaldar financieramente a la entidad, a la compañía aérea asegurada. Y efectivamente, sus obligaciones fundamentales estriban en mantener su solvencia y en estar siempre dispuesta y en capacidad para atender las consecuencias económicas de los siniestros, de manera que en materia de seguridad aérea, de forma directa, la compañía aseguradora, creo que lo que debe hacer es cumplir su función como tal, la función que le asigna el ordenamiento jurídico, cumplir escrupulosamente sus obligaciones, las que le impone el contrato de seguro y las que dimanar de la ley.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Pregunto precisamente por eso, porque el motivo de esta Comisión no es llegar a esclarecer qué es lo que realmente pasó, y desde luego tomar las medidas oportunas para que no vuelva a ocurrir, porque sinceramente el mejor accidente es aquel que no se produce. Reitero siempre esto tanto en seguridad vial como en seguridad aérea.

Una vez que ya ha ocurrido —que entiendo que es su parte dentro de esta Comisión— el accidente, quisiera saber cómo responder o cómo aliviar de alguna manera a las víctimas o responder de la forma más pronta posible. Mi pregunta es la siguiente. ¿Qué cauce considera usted que se podría utilizar en la legislación española para que las víctimas no tengan que esperar cinco años para poder tramitar una indemnización?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Con toda sinceridad he de decirle que en los últimos años se han hecho avances notables en esta materia. Y las estadísticas demuestran que la litigiosidad, afortunadamente, ha descendido de manera muy notable. Se han tomado medidas, una de ellas en la reforma reciente de la llamada Ley del baremo y en las obligaciones que se imponen a las aseguradoras de hacer una oferta motivada y tratar, en la medida de lo posible, de sacar del foro judicial la discusión; en la medida de lo posible. De hecho, le puedo asegurar que en todas y cada una las vistas, o en la mayoría de ellas, Mapfre, acogiéndose a lo dispuesto en esta normativa que le comento y siguiendo la propia recomendación de los jueces, ha intentado abrir procesos de mediación para llegar a soluciones rápidas de las controversias.

Nuestro ordenamiento jurídico ha avanzado notablemente en esa materia, las estadísticas así lo dicen. Por otra parte, al final el mal endémico del exceso de la carga de trabajo de los tribunales de justicia hace que en muchas ocasiones no funcionen con la celeridad que todos deseáramos. La prueba evidente es la que le acabo de comentar, que cinco años después de ocurrido el accidente se cierra, y se cierra con sobreseimiento libre.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Mi pregunta es, una vez pasado el juicio, digamos, entrando ya en la parte civil, ¿cuál ha sido su tiempo de respuesta en las indemnizaciones a las víctimas del accidente de Spanair?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Tengo los datos en concreto. Si quiere, le doy la respuesta en general. La respuesta ha sido, en lo que respecta al cumplimiento del Convenio de Montreal, inmediata. En los días siguientes al accidente se pusieron a disposición de las víctimas, no los 17000 euros, que prevé dicha norma, sino una cifra de 25000 euros por pasajero. En un caso esa cifra se incrementó hasta 50000 por motivos muy particulares.

Creo recordar que —quiero consultar los datos— meses más tarde, en el momento en que se dictaminó, no judicialmente, sino por la comisión investigadora, que Spanair era la responsable, antes de que concluyera el proceso penal, Mapfre ya había hecho ofrecimiento extrajudicial a todos y cada uno de los perjudicados. Legítimamente Mapfre podría esperar a que se determinaran responsabilidades en el ámbito jurisdiccional. Desde luego, los informes de la Ciaiac, todas las investigaciones que se estaban haciendo, apuntaban claramente a que el responsable era nuestro asegurado, Spanair. No quisimos dilatarlo más. Hicimos inmediatamente el ofrecimiento, a todas y cada una de las víctimas. Insisto, ciento cincuenta y una víctimas aceptaron esos ofrecimientos. Se abonó por ese medio, con una celeridad desde luego envidiable, el 60% de las cantidades adeudadas por indemnizaciones.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Pero con las restricciones que estaba comentando antes mi compañero, el portavoz de Esquerra.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): No, ningún tipo de restricción, señoría, se lo digo con todo respeto. En el momento en que se ha satisfecho completamente, reparado el daño, no hay acción ulterior por parte de la víctima o del perjudicado contra terceros. Esto en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 33

nuestro ordenamiento jurídico se denomina enriquecimiento injusto. Una vez satisfecho íntegramente el daño sufrido, el perjudicado no puede accionar frente a terceros, de manera que el finiquito no estaba privando a los perjudicados de ninguna acción ni de ningún derecho, porque, por supuesto, estaban en su legítima facultad de negarse a recibirlo. Recibieron asesoramiento legal todos y cada uno de ellos, y se firmaron los finiquitos voluntariamente.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Entraremos en otro ámbito al debatir la Ley del baremo, posiblemente más adelante, porque, como usted bien ha comentado, ahí está. Pero como usted bien sabe también, se está evaluando, incluso el próximo mes de enero hay una reunión precisamente para ver todo eso. A mí me interesa de manera especial porque también estoy en seguridad vial, pero creo que no es el motivo de esta Comisión. Así que, como le decía, nos veremos en otros foros, y habrá mucho que debatir y mucho que mejorar, porque ya no solamente hablo por las víctimas del accidente de Spanair, sino que creo que en muchos casos las víctimas de accidentes de tráfico, que son muchas, muchísimas, también se sienten un poco desamparadas. Así que hablaremos más delante de todo esto. Muchas gracias.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): A su disposición, señoría.

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

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

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

Buenas tardes, señor Ramos. En primer lugar le voy a decir que —se lo digo con toda la buena intención— estamos en una Comisión del Congreso que es, por tanto, política, no jurídica. No estamos intentando tanto dirimir si Mapfre ha actuado dentro de los márgenes que le permite la ley, que sabemos que hay muchos subterfugios y que ustedes los conocen a la perfección y por tanto se pueden mover ahí con bastante margen, sino que estamos intentando dirimir hasta qué punto el tratamiento a las víctimas y la compensación económica han sido los adecuados, porque si no, habrá que proponer las modificaciones legislativas pertinentes. Lo digo porque le veo a usted muy encorsetado en el aspecto jurídico y digamos que eso ayuda poco al objetivo de la Comisión. No obstante, evidentemente usted tiene libertad para no moverse de su marco si así lo considera.

La primera pregunta que le voy a hacer es si Mapfre tiene algún proceso judicial abierto aquí o en otro país contra alguna empresa por este mismo accidente.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): No.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale. ¿No tienen ustedes algún proceso judicial abierto a día de hoy?, porque aquí ha habido víctimas que han dicho que, a día de hoy, están en litigio con Mapfre por las indemnizaciones respecto al accidente.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): No me consta que actualmente exista ningún litigio ni reclamación frente a Mapfre fuera de España.

El señor **VILA GÓMEZ**: No, no, he dicho o aquí en España.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Actualmente en España se ha dictado sentencia en todos los casos. Mapfre ha satisfecho todas las sumas reclamadas reconocidas en sentencia, y algunos de los pronunciamientos de las audiencias han sido recurridos tanto por los reclamantes como por la propia entidad.

El señor **VILA GÓMEZ**: Entonces, ¿a usted no le consta que hay familiares afectados que habiendo perdido hasta a cuatro miembros de su familia y teniendo reconocida la indemnización en sentencia, se han visto obligados a interponer denuncia para ejecución de sentencia porque Mapfre no ha pagado esas indemnizaciones? Esto lo ha dicho un afectado aquí en esta Comisión.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Sí, pero yo pongo a disposición de esta Comisión la documentación que acredita que Mapfre ha consignado, ha depositado en los juzgados...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 34

El señor **VILA GÓMEZ**: Le he preguntado si, a día de hoy, hay alguna demanda por ejecución de sentencia para que Mapfre pague las indemnizaciones establecidas en una sentencia firme que no ha ejecutado.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Insisto, a día de hoy, señoría, si me permite, Mapfre ha satisfecho el importe de todas las indemnizaciones a las que ha sido condenada en vía judicial y, por supuesto, aquellas que proceden de acuerdos extrajudiciales. Efectivamente, esta es la información de la que yo dispongo. Me he preocupado de examinarla minuciosamente, si hay algún error, pido perdón y, efectivamente, si alguna sentencia está en trámite de ejecución, inmediatamente Mapfre la cumpliría; es su deseo y así lo hemos hecho siempre en todos y cada uno de los casos. Les invito, señorías, de verdad...

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo, de acuerdo, es que dispongo de poco tiempo y tengo muchas preguntas.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Disculpe, señoría.

El señor **VILA GÓMEZ**: Una pregunta muy concreta, ¿qué porcentaje, es decir, cuánto de esos 1500 millones de dólares que era la póliza ha gastado Mapfre en indemnizar a familiares y afectados?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Pues, fíjese, le voy a empezar diciendo cuáles han sido las cantidades reclamadas por los perjudicados.

El señor **VILA GÓMEZ**: No, le he preguntado una cosa muy concreta: ¿cuánto de esos 1500 millones de dólares se ha gastado Mapfre a día de hoy, diez años después, en indemnizar a familiares y a víctimas. Esta es la pregunta concreta, si no me quiere contestar, no me conteste, pero no me conteste a otra cosa.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Le voy a contestar de manera muy concreta, muy precisa y, si usted me lo permite, señoría, le voy a dar una pequeña explicación.

El señor **VILA GÓMEZ**: Sí, pero por favor dígame el dato concreto.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): El dato concreto es que hemos satisfecho todas las cantidades a las que hemos sido condenados que ascienden a 38,1 millones de euros, incluyendo las cifras que se han abonado como consecuencia de sentencias, 15,9 millones de euros, y las cifras a las que hemos llegado en virtud de acuerdos amistosos, 22,2 millones de euros. Los 15,9 millones es la cifra que por principal han determinado los tribunales de justicia.

El señor **VILA GÓMEZ**: Es decir, que el total son 38,1 millones.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): El total por principal son 38 100 000 euros.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿De una póliza de 1500 millones de dólares ustedes se han gastado en indemnizaciones 38 millones de euros exclusivamente?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): En indemnizaciones hemos satisfecho las cifras que han dictaminado los tribunales de justicia.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo, ha quedado claro, eso es un eufemismo para decir que se han gastado ustedes 38,1 millones de euros de 1500 millones de dólares que tenía esa póliza.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Señoría, con todo el respeto, esa es la realidad

El señor **VILA GÓMEZ**: Está claro. Yo no sé si usted sabe que lo que les reprochan los afectados es que su compañía les haya tratado de imponer unilateralmente indemnizaciones a conveniencia de la empresa, y la amenaza o lo que sobrevolaba era que, si no aceptaban, se iban a eternizar en los tribunales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 35

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Jamás, jamás se han empleado ese tipo de términos y jamás las relaciones con los asegurados han tenido ese tipo de circunstancias, jamás.

El señor **VILA GÓMEZ**: Usted ha hecho mucha referencia a los acuerdos extrajudiciales. Ha dicho ciento cincuenta, ¿no?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Ciento cincuenta y un perjudicados llegaron a acuerdos amistosos con la compañía.

El señor **VILA GÓMEZ**: Le voy a hacer varias preguntas con respecto a los acuerdos extrajudiciales. La primera, en esos acuerdos extrajudiciales, ¿ustedes qué cantidades ofrecían, las mismas que establece la ley o menos?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Superiores a las que establece la ley.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Superiores a las que establece la ley?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Superiores a las que establece la ley en todos los casos.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y cuánto tiempo ha pasado hasta que han firmado y han empezado a ofrecer esos acuerdos extrajudiciales desde el accidente?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Como le comentaba a su señoría, la representante del Grupo Parlamentario Ciudadanos, de manera bastante rápida. Le puedo dar las fechas exactamente, si quiere se las doy, pero ha ido...

El señor **VILA GÓMEZ**: Si las tiene por escrito, las puede hacer llegar...

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Naturalmente que las tengo y con mucho gusto se las facilito.

La señora **PRESIDENTA**: Las aporta después, al finalizar le vamos a pedir la documentación.

El señor **VILA GÓMEZ**: Sí. La última pregunta al respecto sería si todos esos acuerdos extrajudiciales son en los mismos términos o hay diferencias entre afectados.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Hay diferencias entre afectados.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): A lo largo de los años los tribunales de justicia han ido incrementando en muchas ocasiones los factores correctores sobre la Ley de baremo. Ha tenido una vis atractiva el movimiento legislativo que se inició para modificar o actualizar la Ley de baremo de 1995, y naturalmente esta tendencia legislativa, aún antes de entrar en vigor la Ley 30/2016, influyó ya en los tribunales de justicia y en la jurisprudencia. Y Mapfre se ha ido adaptando y ha ido actualizando las cantidades ofrecidas acompañándose a las pautas que iban dictando los tribunales de justicia en cada momento.

El señor **VILA GÓMEZ**: Voy a volver con el finiquito, al que ya se ha hecho referencia, que condiciona la entrega al afectado de cualquier cantidad indemnizatoria a una cesión absoluta e ilimitada por su parte de todo tipo de derechos y acciones que pudieran corresponderle como víctima. Teniendo en cuenta que dicha cesión ni siquiera tiene como límite el importe de la indemnización que los afectados pudieran percibir de Mapfre, ¿es esto lícito? Es decir, con esto estoy diciendo que podría darse el caso de que Mapfre hiciera negocio a su favor con una póliza de seguro en vez de que los afectados recibieran la indemnización correspondiente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 36

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): En absoluto. La respuesta a su pregunta es que efectivamente es lícito, y lo que es ilícito es que el perjudicado una vez que ha visto íntegramente satisfecho el daño sufrido, recupere o trate de reclamar una cifra superior a ese daño; al menos en el marco jurídico español y en los ordenamientos de corte continental es así.

El señor **VILA GÓMEZ**: Por tanto, el finiquito sí establece cláusulas de no reclamación posterior.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Son lícitas.

El señor **VILA GÓMEZ**: No, serán legales, vamos a decir que son legales, pero las establece.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Naturalmente que sí.

El señor **VILA GÓMEZ**: Bien, es que antes ha dicho usted que no. O sea, establece las condiciones para que los afectados que cobren determinada cantidad no reclamen nada más.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Sí, señoría, entendía que se me preguntaba si tal cosa era lícita, y le contesto que sí es lícita.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale. En ese mismo finiquito se obliga a que los propios afectados previamente devuelvan los gastos de funeral y equipaje asumidos por la aseguradora tras el siniestro. Usted ha dicho que una de las cosas que cubre la póliza es garantizar daños personales y materiales. La pregunta es obvia: ¿el entierro y los gastos de equipaje no tienen la consideración de daños personales y materiales para Mapfre?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Con carácter general —y puede haber algún caso concreto especial que ahora mismo no recuerdo— Mapfre se hizo íntegramente cargo del coste de los sepelios, del traslado de los heridos, de la asistencia psicológica y de todas las cuantías que se abonaron a través de Spanair, porque en ese momento Spanair era una entidad viva, por decirlo así. Todas esas cantidades no han sido descontadas de los finiquitos posteriores, sino que se consideran un incremento. Por eso le cuento que, en efecto, en todos y cada uno de los casos Mapfre ha satisfecho indemnizaciones con factores correctores por encima de lo exigido por la Ley de baremo.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Mapfre ha reclamado recuperar los gastos por entierro y equipaje a las víctimas?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): No me consta.

El señor **VILA GÓMEZ**: No le consta, pero podría ser.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): No me consta, señoría.

El señor **VILA GÓMEZ**: Pero podría ser. La última pregunta, ¿usted firmaría un documento como el finiquito que tuvieron que firmar las víctimas o los familiares de las víctimas?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Con toda seguridad haría lo que hicieron los ciento cincuenta y un perjudicados con la asistencia de sus abogados, con toda seguridad.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Usted firmaría el finiquito concreto del que estamos hablando?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Con toda seguridad.

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

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Franquis, su tiempo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 37

El señor **FRANQUIS VERA**: Gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, señor Ramos, por su comparecencia en esta Comisión. Permítame que haga esta evaluación inicial, pero no es casualidad que el representante de Mapfre que está aquí compareciendo sea precisamente el director general de la Asesoría Jurídica, porque lógicamente ha centrado la comparecencia exclusivamente en el escenario jurídico y, efectivamente, ahí la Comisión tiene poco recorrido político. Ustedes cumplen la ley, se ajustan a Derecho y si hay acuerdo... Creo que la Comisión cuando ha citado a comparecer a Mapfre está un poco por encima de ese escenario jurídico, en el que sabemos que el recorrido que tiene es prácticamente nulo. Y usted lo ha dejado claro cuando inmediatamente recurre a que su asesoría jurídica ha cumplido con la legalidad, ha cumplido con lo que dicen las sentencias y ha cumplido con los acuerdos con los afectados.

Usted ha dado una serie de cifras. En esta Comisión una compareciente dijo que el importe que pagaba Spanair por la póliza a Mapfre era de 80 millones. ¿Es cierto?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Perdón, ¿la pregunta exactamente es...?

El señor **FRANQUIS VERA**: El importe de la póliza que pagaba Spanair a Mapfre.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): ¿Se refiere a la prima?

El señor **FRANQUIS VERA**: Perdón, la prima.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Si no recuerdo mal, el importe de la prima era entre cinco y siete millones de euros.

El señor **FRANQUIS VERA**: Es lo que pagaban anualmente. Se lo preguntaba porque aquí se hablaba de una cantidad de 80 millones.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): No.

El señor **FRANQUIS VERA**: Bien.

Cuando hablamos de las consecuencias que ha tenido el accidente, recuerdo que una de las principales aportaciones que puede hacer la Comisión para mejorar es precisamente en el trato con las víctimas. Usted coincidirá conmigo en que la sensación que tiene la sociedad española respecto a la aseguradora, en este caso Mapfre, pero podría haber sido cualquier otra, es el hecho evidente de una batalla en la que no se trata justamente a los afectados y a las víctimas. Coincidirá conmigo en que usted ha insistido mucho en esto a la hora de responder más que a preguntas de aquí, a intervenciones de fuera que se referían fundamentalmente al papel que ha tenido Mapfre en esta gestión. Yo sé que usted es el director general de la Asesoría Jurídica, pero en la gestión de una tragedia como la que vivimos, me gustaría saber cuál fue a los pocos días la actuación de Mapfre con cada uno de los familiares y de las víctimas; sabiendo el dolor que estarían pasando estas familias, cómo se gestionó este asunto. Al margen de los acuerdos y negociaciones, en ese proceso de los días posteriores cuál fue el papel de la empresa, que debió ser clave, porque eso me permitirá hacer luego una serie de preguntas respecto a la gestión de Mapfre, ya que la capacidad de gestionar esta tragedia, desde el punto de vista de una empresa como la suya, da el nivel de la propia empresa. Me gustaría saber si usted tiene la información necesaria para contar a la Comisión cuál fue el protocolo que siguió Mapfre y cuál fue la capacidad que tuvo para gestionar esta gran tragedia.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Con mucho gusto, señoría. Efectivamente, he comparecido ante esta Comisión en el marco de dar explicaciones sobre los aspectos legales del seguro y de cómo Mapfre abordó el tratamiento del siniestro. En relación con lo que usted dice, señoría, como comentaba en mi intervención, durante la etapa de Spanair, antes de que llegase al procedimiento concursal, el papel de la compañía era el de dar un respaldo financiero a todas las actuaciones. Fíjense que en cualquiera de los acontecimientos catastróficos que he mencionado, el caso Yakolev, el caso Chinchilla, es muy probable que sus señorías y en general no se conozca quién es la aseguradora que está detrás del asegurado, de la compañía agente o responsable del accidente que es la que debe afrontar como aseguradora directa, y la compañía aseguradora debe darle el respaldo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 38

financiero para que cumpla. En esa época se tuvo especial cuidado para intentar hacer las cosas bien. Se pagaron todos los sepelios, se satisfizo los costes; se procuró —y creo que se consiguió— que ninguna factura llegara a las familias de los perjudicados. Esto no es lo que suele ser habitual en el funcionamiento del sector asegurador. Se pagaron los viajes de los heridos; incluso se llegó a pagar por parte de Spanair los pasajes de todos los allegados de las víctimas que vinieron a Madrid, muchos de ellos procedentes de las islas Canarias, para la conmemoración del primer aniversario del accidente; incluso he oído decir a la asociación de víctimas que agradecían aquel gesto. Bien, señorías, todos estos costes, incluidos esos viajes, fueron sufragados por Mapfre, todos esos costes.

En Mapfre trabajamos 35000 personas y, desde luego, no tenemos menos sensibilidad humana que los demás ni menos empatía por el sufrimiento que los demás; muy al contrario, forma parte de nuestra vocación, de nuestra obligación de cada día el tratar de hacer las cosas bien, de atender a los asegurados con equidad y desde luego con el mayor respeto. Todos y cada uno de nuestros empleados así lo tratamos de hacer.

Señoría, hay un dato muy importante, hemos hablado antes de las trincheras judiciales y de las dificultades, pero ahora mismo estamos en una situación que es objetiva y en las sentencias se puede demostrar: en todos y cada uno de los procedimientos las cantidades consignadas por Mapfre, depositadas, son superiores a aquellas que han sido reconocidas por la sentencia. Mapfre adelantó las cantidades por encima de lo que hubiera resultado obligatorio. Esto es una realidad, y es una realidad que se puede comprobar en las sentencias, una tras una. Le puedo decir que en todos y cada uno de los casos de aquellos que han decidido acudir a la demanda, las indemnizaciones establecidas por las sentencias de nuestros tribunales en primera instancia y corroboradas por la Audiencia se alejan de una manera —en fin, no me atrevo a calificarla— muy distante de las reclamaciones de los perjudicados; y se acercan, se aproximan o se igualan a las indemnizaciones que Mapfre ha venido ofreciendo desde el principio. Le podría dar cifras promedio, le podría explicar cómo, por ejemplo, se abonaron el 60% de las indemnizaciones, 22,2 millones por vía extrajudicial y 15 millones por vía judicial; cómo el promedio de la indemnización...

El señor **FRANQUIS VERA**: Me gustaría saber el importe medio de las indemnizaciones.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Pues mire, el importe medio se lo voy a decir: en el caso de las indemnizaciones acordadas por Mapfre voluntariamente el importe medio tiene un valor escaso porque cada vida, cada situación es diferente, pero es una cifra y es 145695 euros. El promedio de lo que han obtenido por vía judicial los demandantes —quienes no quisieron acudir a la vía amistosa— es de 81538 euros, ese es el promedio. ¿Dónde estaba la solución, en la vía extrajudicial o en la vía judicial? Para ser sincero y para decir todas las cosas; a esa cifra de 81000 euros hay que agregarle los intereses. Obviamente, quienes obtuvieron las cifras en el año 2011, también habrán obtenido el lucro correspondiente, pero aun así, aun añadiendo los intereses, la cifra percibida por quienes han reclamado judicialmente en promedio es inferior a la que recibieron aquellos que aceptaron los procedimientos extrajudiciales.

El señor **FRANQUIS VERA**: Señor Ramos, me gustaría que valorara declaraciones que se han hecho en esta Comisión en algunas comparecencias. El señor Vidal Rodríguez, ingeniero, superviviente y miembro de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022, después de valorar positivamente los servicios sanitarios, respecto a la aseguradora expresó todo lo contrario, dijo: He sufrido un chantaje durante estos años a todos los niveles. Sabía la aseguradora que yo necesitaba dinero para operarme la pierna y en ningún momento ha cedido, todo lo contrario; lo que ha estado haciendo es extorsionar para ver si cedía y firmaba unos finiquitos leoninos totalmente injustos. Señor Ramos, quisiera que nos diera su opinión sobre esta declaración. Se la cito porque se ha hecho en esta Comisión y, por tanto, me gustaría que usted también contestara en esta Comisión.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Con la venia de la presidenta, si procede relatar datos personales y concretos de uno de los damnificados, con mucho gusto lo haré en esta Comisión. Estamos hablando de las facturas, de las cantidades percibidas por una persona identificada con nombre y apellidos, y con mucho gusto lo haré si así se me ordena.

La señora **PRESIDENTA**: Es usted el que tiene que asumir la responsabilidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 39

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Le voy a decir los datos que considero que han sido trasladados a los autos judiciales.

El señor **FRANQUIS VERA**: Yo no le he preguntado en concreto que explique los datos; le he comentado una manifestación que él hizo en esta Comisión.

La señora **PRESIDENTA**: Si tiene la información y puede contestar sin revelar datos...

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Bien, la persona a la que usted se refiere en lugar de los 25000 euros, cifra superior a la que establece el Convenio de Montreal, que recuerdo que son 17000 euros, recibió 50000 euros como anticipo inmediato. Mapfre se hizo cargo de las facturas médicas directamente que, en concreto, el Hospital Reina Sofía le giró, para efectivamente hacerse cargo de todos los gastos en que incurrió esta persona. Mapfre para indemnizar a esta persona ha consignado en total 3300000 euros. Y si podemos enmarcar la petición y la reclamación de esta persona en la reclamación conjunta con otros setenta y un perjudicados, le podré decir que la reclamación total de este colectivo fue de 42 millones de euros, y la sentencia, corroborada por la Audiencia, ha declarado que les corresponde percibir ocho millones. En definitiva, la Audiencia declara que la cifra reclamada representa el 500% de la que procede con arreglo a ley. Esto es lo que le puedo decir, señoría.

El señor **FRANQUIS VERA**: Entonces, usted desmiente que la estrategia de Mapfre en toda esta gestión y relación con las víctimas haya sido el chantaje a todos los niveles, incluso emocional; no vas a cobrar más, cobra ya, si no, no vas a cobrar. Estas son manifestaciones que se han expresado aquí en esta Comisión. ¿Usted desmiente que esa haya sido la estrategia de Mapfre?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Ese tipo de comportamientos no está ni en nuestro estilo ni en nuestra historia, ni en la conducta de ninguno de los 35000 empleados que todos los días nos levantamos para trabajar y procurar dar el mejor servicio a los asegurados. Nada de eso, nada de eso se compadece con la verdad. Insisto, Mapfre satisfizo indemnizaciones aun antes de que se determinara la responsabilidad de su asegurado. Le puedo dar infinidad de ejemplos de que lejos de argucias procesales, lo que Mapfre intentó en todo momento ha sido acelerar los juicios. Incluso en muchos de ellos propuso al juzgador que no se entrase en fase de prueba, aceptando y dando por buenas las que proponían los perjudicados, sin impugnarlas, para evitar toda la fase plenaria del juicio. Curiosamente, los abogados representantes de algunos perjudicados se negaron a este ofrecimiento. Esto hubiera significado que el juez podría haber entrado directamente a dictar sentencia, y por parte de Mapfre se aceptaban las pruebas aportadas por el reclamante, sin discutir las, pero no quisieron, se negaron a ello. Mapfre solicitó la acumulación en diversas ocasiones de los procedimientos precisamente para acelerar también los trámites. Curiosamente, y salvo un solo supuesto, se nos denegó tal propuesta. Con respecto a los treinta y seis reclamantes que acudieron a la jurisdicción norteamericana, no fue posible llegar a acuerdos porque la normativa lo impide técnicamente. En todo momento Mapfre ha estado abierta a soluciones extrajudiciales, y en todo momento ha ofrecido cantidades superiores a las que se derivan de la aplicación estricta del baremo.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted cree que es necesario elaborar un nuevo convenio internacional que regule las indemnizaciones de obligatorio cumplimiento tanto en Europa como en el resto del mundo o, al menos, en los países que están asociados a la aviación comercial?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Desde luego es un asunto en permanente debate. Digamos que existen dos polos: por una parte, la soberanía de los tribunales y su capacidad para establecer las indemnizaciones con arreglo a la situación concreta de cada caso singular y, por otra, normativas, como sucede en nuestro país y en otros muchos en los que existen reglas objetivas. En este momento parece que sea difícil obtener un consenso en el marco de los países de nuestro entorno o en el marco de la Unión Europea, aunque se están haciendo avances al respecto que considero muy positivos.

El señor **FRANQUIS VERA**: Acabo, señora presidenta. Digo esto porque aquí, lógicamente, se hablado de cifras muy concretas; 1500 millones de euros es el importe total de la póliza, la prima que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 40

pagaba Spanair ha dicho usted que era entre cinco y siete millones al año, y Mapfre ha dado 38 millones en indemnizaciones hasta el día de hoy. ¿Usted no cree que las cifras son demasiado diferentes unas de otras a la hora de llegar a la conclusión de que cuando ocurre una tragedia de esta naturaleza, las indemnizaciones están mucho más alejadas de la realidad de lo que finalmente establece la póliza, 1500 millones, o las primas que paga la propia compañía aérea? Porque al final el resultado es el que es, y ante la sociedad cuando se manejan estas cifras y se conoce que lo destinado para el número de afectados que usted decía finalmente son 38 millones de euros, con las cantidades de que estamos hablando, resulta lógica mi pregunta anterior sobre si, efectivamente, se debería regular y que esto no acabe en los tribunales, que no sean los jueces, sino un convenio internacional el que establezca con claridad el nivel de indemnización que corresponde a las familias en cada tipo de accidente. Yo creo que la Comisión debería trabajar en esa dirección a la hora de plantear ciertas recomendaciones.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Señoría, sí me gustaría aclarar que, efectivamente, la prima que cobra Mapfre en este caso cubre no solamente la responsabilidad civil por accidentes, sino que ofrecía cobertura a la responsabilidad patronal de la propia entidad como empleadora, la responsabilidad por daños propios y otra serie de circunstancias. En ese sentido es difícil evaluar, verdad, cuál es el equilibrio, desde luego como su señoría puede imaginarse, responde a lo que es habitual en el mercado. En cuanto a las cantidades, insisto, nuestra Ley de baremo ha sido revisada muy recientemente y cualquier avance que se haga en ese sentido será satisfactorio, sin ninguna duda.

El señor **FRANQUIS VERA**: Muy bien. Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Franquis.
Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Fole, su tiempo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Gracias, señor Ramos, por acudir a esta Comisión y, además, ser tan claro y tan conciso en su exposición, aunque sea efectivamente desde un punto de vista más legislativo o en base al articulado, y no sea, como decía mi compañero, el señor Vila, desde un punto de vista político. Los objetivos de esta Comisión, señor Ramos —lo digo en casi todas las comparecencias—, son determinar qué ha podido pasar, intentar prevenir accidentes futuros, no buscar culpables ni responsabilidades, y sí obtener de todos los expertos que vienen a estas comparecencias su impresión para posibles recomendaciones e intentar maximizar la seguridad aérea y minimizar este tipo de accidentes.

Es cierto que en la relación de una compañía aseguradora con la prevención y la seguridad aérea, evidentemente, están las pólizas de seguro, pero no es la misma que con la formación de los pilotos, la formación de los técnicos, los procedimientos o las listas de comprobación, etcétera. Pero ya que está aquí y desde su puesto en Mapfre nos va a intentar aclarar todo lo relacionado con las consecuencias del accidente, ¿usted cree que las compañías —compañía aseguradora, por no decir en concreto la suya, o compañía aérea— aprietan —hablo coloquialmente— de alguna manera de forma que pueda tener alguna repercusión en la seguridad aérea? ¿Usted cree que hay algún nexo de unión por el que realmente la compañía aérea pueda poner en peligro la seguridad aérea de sus pasajeros?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Sinceramente no, de ninguna de las maneras. Fíjese que la suma máxima asegurada, en ese caso los 1500 millones, no es una cifra arbitraria, sino que proviene efectivamente del cómputo, de la aplicación de la normativa sobre seguridad aeronáutica de acuerdo con el número de pasajeros que opera la compañía y en un periodo determinado. Se presupone sobre esa base, de tal manera que no es algo que entre en discusión, sino que proviene de un dato técnico de acuerdo con la legislación aplicable. Por otra parte, como es natural, las compañías aseguradoras exigen a las entidades que efectivamente cumplan con todos los requisitos que la legislación exige, que tengan al día sus certificados y toda la documentación precisa, y así se contempla en los condicionados de las pólizas. De manera que en este sentido las compañías fundamentalmente deben ser solventes, que cuando sucedan acontecimientos de este tipo estén en condiciones de afrontar los pagos. Ha habido casos, les recordaba el del Yakolev, en los que nadie sabe cuál fue la compañía que aseguró. Fue una compañía de nacionalidad ucraniana que no satisfizo ni un solo euro en indemnizaciones. Esa compañía desapareció.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 41

Qué bueno es, verdad, que vivamos en un Estado y bajo un ordenamiento jurídico en el que se controla a las entidades aseguradoras, se les exige unos niveles de solvencia de acuerdo con las normas de requerimientos prudenciales de capital vigentes en todo el conjunto de la Unión Europea, y cuando suceden estas cosas, efectivamente haya la capacidad financiera para afrontar este tipo de catástrofes.

El señor **FOLE DÍAZ**: Espero que pueda contestarme a la siguiente pregunta, de hecho, he tachado tres o cuatro porque con las preguntas de mis compañeros y su exposición ya me han quedado claras y contestadas. Pienso que a todos nos crea un poco de confusión lo que es el importe máximo por el que se asegura, la petición de los afectados y las sentencias judiciales resultantes de los diferentes juicios. 1500 millones de dólares, ciento cincuenta y cuatro afectados, casi a 10 millones de dólares por persona, por afectado. Sin embargo, reclaman cuarenta y dos, y se sentencian 38,1. Entonces, más o menos, eso lo ha empezado a explicar, ¿pero hay algún baremo que nos puede explicar un poco? Acaba de decir que es en función del número de pasajeros de la compañía. Es que la diferencia es abismal. Usted ha dicho que no tenía por qué pagar más de esos 1500 millones de dólares, por lo que puedo entender, ni siquiera agotarlos. Pero con esa diferencia, entienda usted que le pregunten mis compañeros por qué no se ha indemnizado más. Hay unos baremos. ¿Cuáles son esos baremos que establecen esos 1500 millones? Nos gustaría que nos lo explicara con un poco más de detalle.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Sí, por supuesto. Como he comentado a lo largo de mi intervención, en España y en los demás países de nuestro entorno—no sucede lo mismo en países como Estados Unidos y en otras jurisdicciones de corte anglosajón— existe el principio resarcitorio o el principio indemnizatorio; es decir, lo que debe hacer la compañía de seguros, lo que debe hacer el responsable es satisfacer la suma necesaria para cubrir el daño, para reparar el daño causado. Hablaba de un lesionado que sufre daños moderados, y que esos daños se pueden reparar, se reparan satisfactoriamente, sobradamente con una cifra, pongamos por caso 20000 euros, cifra en la que está de acuerdo perfectamente el perjudicado y que corresponde a la que se aplica según las tablas y según los criterios jurisprudenciales. En ese momento se cumple la finalidad del principio resarcitorio, que es, en la medida de lo posible y traducido en términos económicos, situar a la persona que ha sufrido el daño en la misma posición que tendría de no haberlo sufrido. Si la pérdida, si el daño se cuantifica en 20000 euros, la reparación debe ser equivalente a esa cifra. Una vez conseguido esto, la compañía de seguros, responsable directa, agente del daño, no debe indemnizar. Así es como lo establecen los tribunales de justicia, y así lo dicen los principios europeos de la responsabilidad civil. Si quiere, le repito la cifra que he dicho al principio de mi intervención, concretamente en el artículo 8, parágrafo 101, de los Principios de Derecho Europeo de Responsabilidad Civil: el asegurador no estará obligado a pagar más cantidad de la necesaria para indemnizar la pérdida sufrida realmente por el asegurado, y ello con independencia de que el límite de la suma asegurada exceda de dicha cantidad.

Como ya he comentado en otra parte de mi intervención, ni siquiera los perjudicados que han mantenido, digamos, unas posturas litigantes, más vehementes contra la compañía aseguradora han llegado a solicitar esas cifras en sede judicial. No lo han hecho, porque, evidentemente, asesorados por sus abogados, saben que lo que pueden obtener es la reparación del daño. Efectivamente puede haber una discusión legítima, y así han actuado en uso de sus derechos, porque piensan que ese daño no ha sido correctamente valorado, o que el daño sufrido, que el sufrimiento o que el daño moral, el daño material o incluso el lucro cesante no se ha cubierto adecuadamente o no está correctamente valorado. Pero una vez que hemos llegado a la conclusión de que ese daño está correctamente valorado, la indemnización debe ser equivalente a la cifra en la que se ha cuantificado el daño. El principio resarcitorio es el que rige nuestro derecho, y en el conjunto de la Unión Europea, a excepción de Gran Bretaña, que no sé si ya es parte de la Unión Europea o lo está dejando de ser.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias, señor Ramos. Como le decía, no quiero entrar en datos que ya ha dado sobre acciones que ya ha realizado Mapfre, anticipos a los afectados, indemnizaciones, la dilación en el tiempo, las sentencias judiciales, etcétera. Pero ha comentado un par de cosas que entran en un turno de preguntas, porque son importantes respecto a comparecencias anteriores, por ejemplo, de afectados. Decía que no se trataban por igual todas las reclamaciones o todas las situaciones. Efectivamente, también hay que tener en cuenta la especial sensibilidad por el hecho en sí, ya que no es un accidente aislado de una persona, sino de muchas, y de muchas familias. Igual que tenemos los 1500 millones de dólares en conjunto, ¿por persona o por afectado hay algún límite o no? ¿Uno puede ser 80 y otro puede ser 4?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 42

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): El límite es el que le acabo de decir: aquel que es el necesario para reparar íntegramente el daño causado. He hecho antes referencia al caso de un damnificado particular y a la consignación que ha hecho Mapfre de 3300000. Esto es lo que han determinado los tribunales en ese momento que satisface íntegramente el daño sufrido por esta persona en particular. Esta es la cifra, sin límite ninguno.

Naturalmente, en el juego de la responsabilidad civil está el agente causante del daño, en este caso Spanair, y la compañía aseguradora. En el marco de nuestro ordenamiento el responsable responde ilimitadamente, con todo su patrimonio, de forma ilimitada, así lo prevé el artículo 1911 del Código Civil. La compañía de seguros, obviamente, se ha de atener a los términos del contrato. Y en este caso la compañía de seguros, en contrapartida, por una prima determinada, se compromete hasta un límite concreto.

Por cierto, me pasan el dato, y la prima relativa a los daños a los que nos referimos, a responsabilidad civil, concretamente del conjunto del que les hablaba, asciende a 2932000 euros. Esta es la cifra concreta para la cobertura de responsabilidad civil.

El señor **FOLE DÍAZ**: Señor Ramos, dice usted que el importe se determina en función de resarcir la situación. ¿Qué pasa, como en este caso —y no es una pregunta de rutina, porque creo que es importante—, si ese resarcimiento o esa visibilidad del resarcimiento se prolonga demasiado en el tiempo? Hay que hacer sucesivas operaciones. En ese momento, ¿queda un procedimiento abierto o hay posibilidad de que en su momento la compañía haya tenido la sensibilidad de decir que van a llegar a un acuerdo? Realmente, cómo se va a llegar a un acuerdo si no se sabe si efectivamente va a quedar como estaba antes, como usted decía. ¿Contemplan esa posibilidad?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Esa posibilidad se contempla, es práctica habitual de todo el sector, incluso nuestra legislación establece medidas para promover ese tipo de soluciones. Evidentemente, hasta que no finaliza todo el periodo de curación, secuelas, y se puede cuantificar, no es posible llegar al último céntimo de indemnización. Pero efectivamente ese es el modo en que se opera, mediante lo que en el argot o en el marco de nuestra legislación se denomina oferta motivada, que se debe hacer y que está regulado específicamente, de manera especial para los accidentes de circulación, y que se aplica en muchos otros sectores no por imperativo legal, sino por práctica de la industria aseguradora.

El señor **FOLE DÍAZ**: Dos últimas preguntas, señora presidenta, si tengo tiempo. Al hilo de que hay unos baremos, tanto en la parte global como en la parte de afectados —no sé si ya le ha contestado a mi compañero Franquis, si es así la damos por contestada—, ¿cree que está un poco obsoleto este procedimiento, este sistema de valoración? Porque usted decía y explicaba que se adaptan a lo que la legislación pone. A nosotros nos afecta como legisladores. ¿Cree que, efectivamente, eso está obsoleto y que se le debería dar una vuelta después de este tipo de situaciones, que son las que nos hacen reflexionar sobre la importancia o no de actualizar las leyes?

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): La ley vigente entró en vigor el 1 de enero de 2016; es decir, hace dos años efectivamente fue objeto de un amplísimo debate y fue aprobada en el año 2015 con efectos a partir de 2016. Contamos, por tanto, con una ley reciente. La previa era del año 1995, como saben sus señorías. Además, se prevé un procedimiento de actualización automática anual para que las cuantías no se queden obsoletas. En este momento, con carácter general, los operadores jurídicos consideran que es una norma razonable. Pero desde luego siempre es un tema abierto a debate y, efectivamente, en el que es posible mejorar en todos los aspectos.

Quisiera hacer un matiz en lo que se refiere al trato desigual de los damnificados. El trato desigual, como nuestro Tribunal Constitucional ha dicho reiteradas veces, procede con respecto a situaciones desiguales. Y esas situaciones desiguales se pueden dar por la distancia del parentesco, la dependencia económica del allegado con respecto a la víctima, su propia edad, la naturaleza de las secuelas, etcétera. Todas estas circunstancias, en un sistema complejo, sofisticado, el baremo las contempla, y los jueces las toman siempre, incluso fuera del ámbito de los accidentes de tráfico, como referencia.

El señor **FOLE DÍAZ**: Una última pregunta. ¿Le consta a usted que Spanair tuviese algún incremento en el baremo del cálculo de la prima de la póliza por un índice de siniestralidad más elevado que otras compañías o por una situación de insolvencia económica, que tuviera un baremo más elevado en la prima con ustedes?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 111

19 de diciembre de 2018

Pág. 43

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Fíjese que estamos hablando de un contrato que se formalizó en el año 2007. Ninguna de esas circunstancias en ese momento era predecible respecto a la evolución futura de la solvencia de la compañía. No me consta que ninguna de las circunstancias que su señoría menciona se tuviera en consideración, en absoluto.

El señor **FOLE DÍAZ**: Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Ramos, le voy a hacer una pregunta. Si el baremo se conoce con antelación —ha dicho usted que el baremo de 1995 efectivamente fue actualizado en 2016—, ¿no le parece desorbitado pagar 1500 millones, poner el montante de la póliza en 1500 millones? Esa pregunta se la han hecho varios diputados, pero es que nos sorprende que la indemnización ascienda solo a 38,1 millones cuando la póliza es de 1500. Es una sorpresa. Usted ha dicho en todo momento que eso estaba y que efectivamente existe un baremo que establece la ley. Esa es la primera pregunta.

Segunda pregunta. ¿En el baremo es igual que el fallecido sea un niño de cinco años que sea una persona de setenta?

Tercera pregunta. Hay una sentencia en la Audiencia de Barcelona que establece y discute que el baremo a aplicar en una tragedia de este tipo sea el baremo de tráfico, y sube el montante de la indemnización. Supongo que usted la conoce, ¿no? ¿Qué tiene que decir respecto de todo esto? Me parece que conociendo el baremo, fijar 1500 millones crea expectativas distintas de indemnización, cuando, repito, ya se conoce un baremo tan bajo.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Sí, vamos a ver. La compañía Spanair solicita contratar un seguro con ese límite, y desde luego ni la compañía Spanair ni la compañía aseguradora esperan que ocurran catástrofes que puedan agotar esa cifra.

La señora **PRESIDENTA**: Como usted en su seguro de coche, no espera nunca esta cifra.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Exactamente. Como su señoría ha puesto ese ejemplo, seguiré con el mismo. Si usted contrata un seguro de daños con un límite, pongamos por caso de 20000 euros, pero el daño real que sufre afecta —por seguir con el ejemplo del automóvil— a un faro cuya reparación son 100 euros, puede pensar si efectivamente el importe indemnizado por la reparación de ese daño concreto es ínfimo en comparación con el límite total de la póliza contratada. Pero así es como funciona el seguro, señoría, es como funciona el seguro. No se puede acusar a Mapfre de abonar cantidades que en algún momento se han considerado exiguas. Se abonan las cantidades que se establecen en la ley. Se abonan las cantidades y se resarcen las indemnizaciones que prevé la normativa vigente y que aplican de manera constante nuestros tribunales.

En efecto, ha citado usted el caso de una sentencia única. Estoy hablando ya de dieciocho sentencias, por lo menos, que recuerde en este instante. Esa sentencia en la Audiencia Provincial de Barcelona llega curiosamente a la misma cifra que otro pronunciamiento del mismo tribunal en el que rectifica y declara que sí es procedente aplicar el baremo. Señoría, esto está a la vista y en la documentación que está a disposición de todas sus señorías.

La señora **PRESIDENTA**: La última pregunta que le hice era el sobre si el baremo recoge la misma indemnización para un fallecido.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Efectivamente, el baremo no recoge la misma indemnización, sino que tiene en cuenta circunstancias personales, circunstancias familiares, circunstancias económicas. Una de ellas, por ejemplo, la que su señoría acaba de mencionar, que es la edad de la persona que sufre el accidente. Así es, señoría.

La señora **PRESIDENTA**: La expectativa de vida, ¿no?, supongo. Pero es que desgraciadamente hubo niños fallecidos en esta tragedia.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ** (director general de la Asesoría Jurídica de Mapfre): Así es, señoría.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señorías. Terminamos la comparecencia. Gracias, señor Ramos.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y quince minutos de la tarde.