



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

COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 96

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. 19

celebrada el miércoles 17 de octubre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

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

- Del señor Fernández-Trapa de Isasi (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac). (Número de expediente 212/001768) 2
- Del señor Lozano Pacios (piloto en activo y autor de la revisión del Informe independiente COPAC-SEPLA). (Número de expediente 219/001418) 23

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 2

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

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

— DEL SEÑOR FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI (VOCAL DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC). (Número de expediente 212/001768).

La señora **PRESIDENTA**: Buenas tardes, señorías. Sesión del 17 de octubre de 2018. Conforme a los acuerdos que adoptamos el 5 de septiembre, comparece hoy don Juan Fernández-Trapa de Isasi, vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. Ha sido informado de sus derechos y obligaciones, que, como saben, en el marco de la comparecencia, es lo sujeto a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984. En este marco, la presidenta hace saber al compareciente que velará por salvaguardar sus derechos y le hace saber también la obligación, conforme al artículo 502.3 del Código Penal, de no faltar a la verdad en su comparecencia.

El marco son diez minutos de exposición del compareciente, y luego los grupos, de menor a mayor, también tendrán diez minutos, con pregunta y respuesta sucesivamente o agrupación de preguntas y respuestas.

Cuando quiera, señor Fernández-Trapa, tiene usted la palabra.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Señora presidenta, señores de la Mesa, señorías, buenas tardes.

Lo primero, es obligado en una situación como esta dedicar un recuerdo a las víctimas. Los que somos pilotos tenemos muchas veces a muchas víctimas presentes en nosotros, de modo que lo que estoy diciendo no es una frase, lo digo de verdad, y, naturalmente, a sus familias, que son las que sufren las consecuencias después. Por eso, estaba pensando qué les puedo decir a ustedes en estos diez minutos que tengo para ayudarles en su trabajo, por más que su trabajo me parece a la tercera va la vencida, porque hay un informe de la Ciaiac, un informe de los jueces y ahora entran ustedes en acción. A ver si a la tercera va la vencida de verdad y se queda esto tranquilo, porque si yo fuera un familiar estaría desasosegado permanentemente, y eso es un horror.

Entonces, lo que he decidido contarles son tres asuntos. El primero lo conocen ustedes y es el que enmarca este accidente. Es un poco de propaganda del transporte aéreo, pero me parece que es obligado hacerlo. El año pasado el transporte aéreo del que estamos hablando movió un número de pasajeros mayor que la mitad de los habitantes del mundo: 2100 millones de pasajeros en cuarenta y dos millones de vuelos, y haciendo eso hubo cuarenta y cinco accidentes y fallecieron diecinueve personas. Vaya usted a decirles a las diecinueve personas algo, ¿verdad? ¿Y por qué me ha tocado a mí? ¡Naturalmente! Pero el calificativo que podemos poner al transporte aéreo es entre magnífico y soberbio, porque eso es muy difícil de conseguir. No fueron esos los datos en el 2008, pero, en fin, el transporte aéreo ha mejorado. Es decir, yo siempre he estado muy satisfecho de pertenecer a este mundo y de estar; es lo que he querido hacer toda mi vida. Por tanto, quería centrar que el marco general es entre magnífico y soberbio, me parece a mí.

La segunda cosa que quería indicarles y que probablemente sus señorías ignoran es cuál es la diferencia entre dos que vuelan juntos y una tripulación de vuelo de un operador aéreo. Acerca de dos que vuelan juntos no hace falta explicarlo. Una tripulación de un operador aéreo son dos pilotos que tienen al cien por cien conciencia de la situación que están compartiendo durante todo el tiempo. ¿Cómo se hace para tener conciencia al cien por cien de la situación que se va a compartir con una persona a la que a lo mejor se acaba de conocer, porque la programación hace que venga Pepito Pérez, al que no he visto nunca? ¿Cómo se hace eso? Pues se hace porque las tripulaciones tienen unos conocimientos y un entrenamiento, y cuando se les programa para volar es porque tienen las suficientes calificaciones y han demostrado que su entrenamiento y sus conocimientos son los que tienen que ser y sobradamente, y entonces pueden volar juntos. ¿Pero cómo se logra lo de tener conciencia al cien por cien, en qué situación, si yo a este no lo conozco de nada? Pues porque siguen unos procedimientos, como ustedes saben, los famosos SOP, dicho en inglés, los procedimientos operativos, que ya saben que los hay para normalidades y para emergencias, porque está cubierto el 99,9%. En la aviación se trabaja con un 10 elevado a menos algo para la probabilidad de que la cosa no suceda, es decir, casi todo lo que va a suceder está contemplado —no todo, claro, todo no, por supuesto que todo no—, y haciendo eso digamos que las tripulaciones llevan a cabo unas labores que tienen aprendidas de memoria, siguiendo unos patrones, vigilándose por el rabillo del ojo, porque un piloto sentado a la derecha sabe perfectamente lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 3

que tiene que hacer el piloto que está sentado a la izquierda y viceversa, es decir, la calificación de un avión es la calificación en el avión, no en la posición de trabajo. La posición de trabajo es la que tiene el piloto, pero está volando un avión y sabe perfectamente lo que tiene que hacer el otro, y hay cosas que tienen que hacer combinadamente y llegar al mismo tiempo a hacerlas, según qué tipo de chequeo o de comprobación. Y para quedarse con el cien por cien de la conciencia tranquila de que están haciendo lo que deben, viene ese momento famoso ya en esta Comisión —supongo— en el que un comandante le dice a su copiloto: Vamos a hacer la lista de chequeo, y le dice el nombre de la lista, la lista de chequeo después de ponerlo en marcha. Entonces el otro tira de lista, pero la lista no se lee —porque ya sabemos que los dos saben leer—, la lista se hace, lo que quiere decir que el que la lee está esperando la contestación del otro, y la contestación del otro no es cualquiera, es la que tiene que darle; y a lo mejor tiene que contestar él también, y contestar no es contestar solo, es mirar que la contestación es. Es decir, este aparato está bajado: está bajado, y la señora presidenta dice: está bajado, y yo digo: está bajado. Vale el punto; el siguiente. Así, muy machacadito. Y cuando se acaba, debe oírse, con voz fuerte y clara, al que la lee decir: Lista de...—y el nombre que tenga la lista—, lista de después de ponerlo en marcha, finalizada. Y entonces es como si cayera un telón, y los dos tienen conciencia de que lo que han hecho hasta ese momento está bien hecho, y pasan al siguiente acto. ¿El siguiente acto cuál es? El que sea. Eso es lo que tienen entrenado y aprendido.

La tercera cosa que quería contarles, y es una verdad dolorosa —me alegro mucho de que esta sea una Cámara cerrada, que no tenga al exterior más que las salidas que ha de tener—, es la verdad que nos proporciona el registrador de voces de cabina. Y del registrador de voces de cabina de este vuelo tienen ustedes la transcripción completa en el informe del órgano pericial colegiado, de la página 500 a la 519. Es el apartado 6.11, por si quieren consultarlo directamente, porque el informe del órgano pericial colegiado es una cosa pesadísima, de 500 páginas, que hay que saber leer porque, si no, se te pone la cabeza caliente y los pies fríos como al negro del sermón, para uno que no sepa de qué estamos hablando. Y, desgraciadamente —y esto me duele mucho y me cuesta decirlo—, estos dos pilotos no funcionaron como una tripulación de transporte aéreo. No hay una lista bien hecha, no hay las voces que se deben dar. Hay veces que no hay lista, cuando se pone en marcha un motor no hay una lista de vamos a ponerlo en marcha. Hay unos *call out* —ya conocen ustedes la tendencia a hablar en inglés en el transporte aéreo—, unas voces que hay que dar cuando se pone en marcha, que quieren decirle al otro: estoy vigilando lo que tengo que vigilar y marco el tiempo como tengo que marcarlo y aquello ha subido y esto ha bajado y esto ha llegado a la temperatura y ha saltado cuando tenía que saltar. Esas voces están tipificadas también y las tiene que hacer el que las tiene que hacer. Tampoco se dan, no se dan bien.

La tripulación no añade, el comandante no añade el peso de un tripulante extra que llevaba en la cabina. ¿Influye eso en el accidente? Pues una miseria, es decir, no. Pero la miseria es a peor. Si quieren ustedes, si nos ponemos a dar una clase de mecánica de vuelo, como el tripulante va en la punta y pesa, es peor. Pero no van a ningún lado noventa kilos más o menos en un avión.

Después de despegar, ya saben ustedes —se ha dicho aquí hasta la saciedad— que hay tres ocasiones en que deben verificar que los *flaps* están, porque los *flaps* y los *slats* son una de las tres condiciones necesarias para despegar. Es decir, configurar un avión no es poner los *flaps* y los *slats*, es eso, poner un estabilizador en una cierta posición y calcular qué pesa, porque eso nos dice a qué velocidades vamos a manejarlo; todas esas cosas es configurar un avión. Entonces, una parte de esas se la dejan; se la dejan una vez, se la dejan dos veces, se la dejan tres veces. Como los *flaps* y los *slats* son importantes, están triplicados; el repaso de que ya hemos hecho esto, descansemos tranquilos se hace a los *flaps* tres veces. Pues las tres veces lo fallan. Y cuando se van al aire en un desgraciado vuelo de catorce segundos y medio, el avión les habla nada más sacar la rueda del suelo, el avión dice: estoy en pérdida, que eso en inglés se dice: *¡stall!*, *¡stall!*, y, además de eso, les vibra la palanca con un ruido característico, porque no es silenciosa la vibración, para despertar al piloto, por si estuviera dormido y no oyera la voz. Y la reacción de cualquier piloto —subrayo, de cualquier piloto, por lo menos hasta donde yo sé— cuando se oye esa voz —a los aviones no se les puede llevar la contraria porque no razonan, y, si dicen que están en *stall*, están en *stall*—, la reacción es hasta tope mecánico de palancas, y deje usted un poquito para abajo; si no, se va a caer, si tira se va a caer, de modo que caiga un poquito, que un poquito se puede caer y no pasa nada, con los motores metidos hasta donde pone Toledo, como diría un castizo. Eso es lo que haría cualquier piloto. Sorprendentemente, este comandante dice: ¿Cómo se apaga esa voz?, lo cual no he logrado comprender, señorías. Tampoco he logrado comprender que en lugar de meter los gases a tope y romperse las manos en el tope mecánico, se retrasen los gases, porque eso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 4

apuñala al avión. Es más que dudoso que hubieran podido volar en el segundo régimen en el que se meten —y luego si quieren les explicó qué es eso en breves palabras—,...

La señora **PRESIDENTA**: Sí, mejor, porque ya ha acabado su tiempo.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿Ya ha acabado el tiempo? Pues entonces procedan ustedes.

La señora **PRESIDENTA**: A preguntas de los portavoces, podrá aclarar lo que quiera.

Empecemos. Y esta tarde lo hacemos con el Grupo de Esquerra Republicana, puesto que le ha cedido el turno la portavoz del Grupo Mixto. Tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias. Siempre es bueno escuchar a un experto, sin duda.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Perdone. Como viejo piloto, estoy sordo. ¿Puede subir más el tono de voz?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sin duda.

En primer lugar, quiero agradecerle su presencia y la información que nos ha dado, que supongo que ahora se completará con las preguntas que le haremos.

Respecto al acuerdo marco que firmó la Ciaiac con cuatro ministerios, el Consejo General del Poder Judicial y la Fiscalía General, teniendo en cuenta que usted participó en la investigación judicial del JK 5022 y ahora pertenece a la Ciaiac, ¿qué opinión le merece este acuerdo?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿El acuerdo con el Poder Judicial?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: El acuerdo de los cuatro ministerios, el Consejo General y la Fiscalía General. Hay un acuerdo marco.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Me parece que no entiendo su pregunta. Pero si se refiere a que la Ciaiac debe funcionar por su cuenta y no tiene nada que ver con...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: No.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿No le estoy entendiendo?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Se nos ha informado de un acuerdo marco, pero tampoco lo voy a explicar yo. En todo caso, si no lo conoce o en estos momentos no lo recuerda, paso a la pregunta siguiente.

¿En qué se diferencia la actividad —como denominó la vocal Guerrero Lebrón— que realiza usted ahora con la que realizó en la OPC? Ella habló de la actividad —así, textual— y me chocó.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): El juez necesitó —claro, un juez que sabe de esto— un órgano pericial que lo ilustrara, buscó en los colegios de ingenieros técnicos, de pilotos y en la Asociación de técnicos de mantenimiento y pidió que le mandaran a alguien. Los colegios funcionaron como tienen por costumbre y aparecimos unos cuantos por allí, fuimos vistos por todas las partes que concurrían en el acto, al juez le pareció todo bien, a las partes también y empezamos a trabajar.

El trabajo consistía en averiguar por nuestra cuenta, con medios muy escasos, qué había pasado, para decirselo al señor juez; eso es lo que hicimos. El trabajo en la Ciaiac es noche y día con aquello, no tiene nada que ver. El trabajo en la Ciaiac, por lo menos el mío, el de un miembro del pleno, es comprobar el trabajo que ha hecho un equipo de investigadores de accidentes —siempre es un equipo—, cuando presenta un informe. El trabajo lo hacen ellos, hacen el informe, que a continuación pasa al pleno, y el pleno se supone que somos gente que por nuestra vida anterior tenemos suficiente experiencia como para ver si falta alguna línea de investigación, si hay algo que sobra, porque los informes de la Ciaiac no deben ser artículos de periódico ni deben tener morbo ni una serie de facetas. Y los miembros del pleno opinamos, podemos devolver un informe a los que lo han hecho porque no nos gusta lo que están haciendo o porque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 5

queremos que se aumente una línea de investigación en algún sentido o pasarlo, como usted sabe, a todos aquellos a los que afecta directamente para que opinen lo que tengan que opinar, vuelvan sus opiniones, se contrasten y, al final, salga el informe de la Ciaiac en la página web, a la calle, a la luz pública. Por tanto, el trabajo que tengo ahora no es investigar en un accidente qué pasó, en cuyo caso hago de investigador de accidentes, ahora no hago de investigador de accidentes. Si los investigadores de accidentes en algún momento de su investigación quieren contar conmigo porque piensan que un viejo piloto de línea aérea como yo, que además es ingeniero aeronáutico, les puede aportar algo, me llaman por teléfono y, gentilmente, me reúno con ellos y se lo digo. Pero eso es a disposición de los equipos de investigación, que pueden no llamar; eso es aparte. No, no tiene nada que ver.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Sabe decirnos cuándo dimitió la señora Guerrero Lebrón de la Ciaiac? ¿Cómo le informaron? ¿Sabe si ha sido publicada esta información y quién la ha sustituido?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): De momento no la ha sustituido nadie, que yo sepa, pero es una información de antes del verano, como usted sabe. En agosto la Ciaiac no tiene reunión y la próxima que tendremos será a finales de este mes. Es posible que entonces nos enteremos de si hay un sustituto, pero no tengo más información sobre eso. La señora Guerrero Lebrón renunció porque pasaba a ser llamada en una compañía que tenía un relativo parentesco con los asuntos aeronáuticos. Dimitió por eso, por corrección jurídica, no tiene mayor historia.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Algunos de nosotros hemos ido a la web de Ciaiac, Fomento, y no hemos encontrado ninguna información de esta dimisión ni nada. ¿Sabe si esto es habitual, que no se publique un tema que es relevante?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No. Estoy de acuerdo con usted, es algo que debería figurar en la página web de la Ciaiac. Lo comentaré para que se corrija, porque el español que paga sus impuestos tiene derecho a mirar y ver quiénes son los miembros del pleno y quiénes no, naturalmente.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Por mí nada más. Gracias.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): A usted.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Olòriz.
Por el Grupo Mixto, tiene la palabra la señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señora presidenta. Gracias, don Juan Fernández-Trapa. Usted ha explicado la diferencia de su trabajo como perito judicial y como miembro de la Ciaiac. Según su punto de vista, ¿cuáles son las diferencias fundamentales entre las conclusiones del informe judicial y del informe de la Ciaiac? ¿Hay diferencias importantes?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Antes de venir aquí llamé al juez instructor del caso y le comenté si había alguna limitación para decirles a ustedes algo y me contestó que en absoluto, y tengo el permiso del pleno de la Ciaiac para decir lo que me parezca en esta sala. De modo que oída su pregunta le digo que la diferencia es escasa. La Ciaiac es una ilustre desconocida y, si no lo remedian ustedes, lo va a seguir siendo, pero la Ciaiac trabaja con unos patrones que coloca encima de los accidentes porque la Organización de Aviación Civil Internacional quiere ese patrón. Funciona de esa manera y, cuando tiene la suficiente información para ver que aquello no ha funcionado, produce la recomendación. Ese es el funcionamiento en un análisis de accidentes desde el punto de vista de la Ciaiac.

Desde el punto de vista de un juez es diferente. Fíjense si será diferente y si nosotros estábamos cogidos a lazo por nuestros colegios profesionales en el órgano pericial colegiado —no nos habíamos reunido antes ni nos conocíamos— que cuando el informe dice al principio: nos encarga el señor juez que digamos las causas directas e indirectas, etcétera, no fuimos capaces de ponernos de acuerdo en qué es causa directa y causa indirecta. Y si le saco a usted el listado de definiciones de causas directas, causas indirectas, causas circunstanciales, causas raíces, causas mayores, causas menores, estamos aquí hasta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 6

la noche de los tiempos. Entonces, causa directa y causa indirecta no quieren decir que una sea principal y la otra sea secundaria; no, quiere decir que una es más necesaria y suficiente y que la otra es solo suficiente, pero con que falle una ya no habría pasado la otra. Hay que entender eso, pero la gente cuando lee a la Ciaiac cree que está leyendo un informe para ver quién es el malo y sacando conclusiones erróneas de un informe que debe ser técnico, escueto y lo más duro de leer posible para que lo lea poca gente, porque lo van a leer mal, salvo que hagamos una propaganda y lo expliquemos mucho, cosa que no hacemos; colgamos el informe en la web y fin. Entonces, eso es malo para la Ciaiac, es malo para la sociedad española y no aclara las cosas.

¿La diferencia?, me pregunta usted. Es escasa. En el OPC nosotros ponemos al juez las conclusiones, ni siquiera en orden. En dos reuniones no fuimos capaces de ponernos de acuerdo en causa o no causa, en distinguir esto y lo otro. No nos dimos clase unos a otros sobre qué es la causa, que primaria no quiere decir que sea más que secundaria, etcétera. Entonces pusimos: conclusiones, esta, esta y esta, y coincidimos. Si usted lo lee, la idea que se saca es la misma, creo que no hay mucha diferencia.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Usted manifestó al empezar que los peritos judiciales no contaban con medios técnicos y personales suficientes. Los que estaban en aquel momento en la Ciaiac nos han manifestado que la Ciaiac tampoco contaba con medios técnicos y profesionales suficientes. Usted dice que los que van al peritaje judicial no se conocían entre sí. ¿Los peritos usaron para su informe pericial el informe de la Ciaiac?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿No lo habían leído?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Hombre, hubiera sido una irresponsabilidad no leerlo. Cuando salió claro que lo leímos, pero ya le digo que tuvimos muy a gala hacer nuestro informe. Y nuestro informe...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Sin usar nada del informe de la Ciaiac?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sin usar nada del informe de la Ciaiac. Fuimos a la Ciaiac a preguntar algunas cosas porque surgían algunas dudas. No teníamos ningún medio más que una tarjetita que nos autorizaba a ir por donde fuera y para que el que fuera nos tuviera que dar la información que fuera porque íbamos en nombre del juez, solamente teníamos eso, pero no nos movimos extensamente con la tarjetita, y lo que....

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Las dudas que tenían fueron a aclararlas a la Ciaiac?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, las dudas que teníamos las tratamos en una reunión con la Ciaiac, que tiene usted reflejada en el OPC, y algunas eran tales como: ¿habéis visto el pedestal?, ¿y la palanca de *flaps* estaba en *up* o en *retract*?, ¿habéis visto la palanca de *flaps*? Nosotros vimos los restos, pero no pudimos separar lo suficiente los que nos hubiera gustado ver. Y sobre los otros, cuando los vimos, ya estaban guardados y relativamente amontonados en un hangar en Barajas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted se da cuenta de la importancia de lo que está diciendo?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pero la Ciaiac nos dijo que sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted se da cuenta de la importancia de lo que está diciendo, que el peritaje judicial tuvo que hacer suyo en aquellas cosas que no pudo comprobar lo que manifestaron en el informe de la Ciaiac? ¿Usted sabe que en Estados Unidos.... ?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿Hago un matiz? ¿Puedo hacer un matiz?

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 7

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): El matiz es que un FDR, un registrador de datos de vuelo, y un registrador de voces de cabina pintan el cuadro muy bien pintado de lo que sucede en una cabina de vuelo. Y el FDR dice claramente dónde estaban los *flaps*. Claro, ¿y si hubiera sido que? Si empezamos con los y si hubiera sido y si hubiera funcionado mal el FDR, pues nada, buenas noches, nadie sabemos nada de nada. Por eso fuimos a hacer algún tipo de pregunta de ese estilo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted sabe que en Estados Unidos no se puede usar el informe de la comisión de investigación en los juicios?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No, claro. Sí, sí, lo sé. No se ha utilizado en nuestro informe. Fuimos a ver a la comisión porque tenía algún dato que queríamos ver, que nos aclaraba. Pero nuestro informe está hecho con el FDR y con el *cockpit voice recorder*. No hay ningún punto que diga: y además la Comisión nos dijo. Bueno, pues los que querían quedarse tranquilos de que los *flaps* estaban en *up-retract* se quedaron tranquilos, cosa que los demás no necesitábamos ver.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Usted ha manifestado que no tenían los medios materiales en el momento de la investigación judicial y ha quedado acreditado en esta Comisión que hace ocho años no había los medios materiales ni humanos suficientes en la Ciaiac para la investigación, lo han dicho personas especializadas. ¿Considera que actualmente los recursos de la Ciaiac son suficientes y su funcionamiento adecuado para lograr unas investigaciones eficaces?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo llevo en la Ciaiac desde principios de 2014, cuatro años, y según dice el presidente actual, Manolo Hita, ha conseguido unas facilidades presupuestarias que antes no existían y yo creo que ha mejorado....

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, yo no le he preguntado si ha mejorado, yo lo que le he preguntado...

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿Si tiene suficientes recursos?

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Suficientes medios humanos y técnicos para que las investigaciones sean eficaces.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No sé decirle, porque me equivocaría, cuál es el número exacto de investigadores, pero hay unos cuantos; es decir, la plantilla de investigadores no me parece escasa. El laboratorio es capaz de digerir las informaciones de algunos FDR y algunos *voice recorders*, no de todos, porque hay muchos modelos en el mundo.

Me parece una adecuación digna. ¿Que es mejorable? Seguro.

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

Última pregunta. ¿Qué opinión le merece la comparecencia del señor Villarroel, que declaró que los informes eran edulcorados en la Ciaiac, y su carta de dimisión, donde pone en duda la independencia de la Ciaiac?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Señoría, es una de las comparecencias que he visto. Me sorprende que después de decir eso siguiera en la comisión. Él mismo explicó que siguió porque el Colegio de Pilotos prefería que, aunque la comisión fuera tan pintoresca como la describía Valentín Villarroel, estuviera allí. No cabe duda de que es un enfoque.

¿Qué me parece? En el tiempo que yo llevo en la Comisión le puedo jurar que no he visto ningún informe edulcorado, más bien he visto que el pleno ha hecho mucho más consistentes los informes. Esa es mi opinión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 8

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muchas gracias por sus respuestas.

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

Señor Fernández-Trapa, está muy bien que el magistrado le haya dicho que usted puede decir aquí lo que quiera, solo faltaba, esto es una Comisión del Congreso y está usted ante los representantes, no solo del pueblo español, sino del Legislativo. Lo que quería resaltar, aunque imagino que lo habrá dicho sin ningún interés, es que no es conveniente que usted diga lo que le parezca, sino que en su testimonio diga la verdad de lo que se le pregunta. ¿De acuerdo? No fue muy afortunada su frase. Solo quería reprochársela en esa línea.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Lo siento.

La señora **PRESIDENTA**: No se preocupe.

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

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

Buenas tardes, señor Fernández-Trapa. Acaba de decirnos que una de las comparecencias que ha seguido ha sido la del señor Villarroel. Le quería preguntar si también siguió la de Fidel Sanz Sacristán.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No, no la he visto.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Pues el señor Fidel Sanz Sacristán iba en la misma línea del señor Villarroel. Básicamente decía que tuvo que abandonar la Ciaiac porque no era una comisión independiente, no funcionaba como un órgano independiente; de hecho, relató que era ineficaz, inoperativa, muy mejorable. En ese sentido, le quería preguntar. ¿Usted cree que es ineficaz, inoperativa y muy mejorable o, como nos ha dicho ahora, son aceptables los recursos que tiene y la manera de funcionamiento?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo la veo aceptable; me mantengo en aceptable.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: ¿E independiente?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, independiente funcionalmente desde luego.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Entonces, ¿por qué cree que sus excompañeros, porque los dos formaban parte del consejo, tanto el señor Sanz Sacristán como el señor Villarroel, tienen esa opinión, siendo personas diferentes y habiendo ocupado ese puesto en diferentes periodos de tiempo? ¿Por qué cree que han sacado las mismas conclusiones al final?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Es una preciosa pregunta porque se refiere a cuál es la condición humana delante de los acontecimientos. Yo creo en la gente, soy optimista. Quizá no lo son tanto Valentín Villarroel y Fidel, es posible, y tienden a ver las cosas más oscuras. Hay algo que me llama siempre la atención. Si alguien critica muy duramente esta comisión diciendo: No es independiente, esto está edulcorado, yo digo: ¿Puede profundizar más en eso? Porque lo que está diciendo es muy grave, se dice alegremente pero ahí queda dicho. ¡Caramba!, si era muy edulcorado vaya usted a los tribunales, vaya usted a por la edulcoración y sáquela. Si alguien no es independiente, ¿dónde ha cazado usted que no es independiente? ¿Qué puede hacer usted para saberlo? Cuando lo dice, ¿tiene usted pruebas para decirlo o es una alegre expresión?

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Supongo que lo de la condición humana también se lo haremos extensible al señor Manuel Hita.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): También, también.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 9

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: En esta Comisión el presidente de la Ciaiac dijo textualmente que los investigadores del accidente siguen frustrados por no saber el motivo exacto por el que falló el relé 2-5. Pienso que se podía considerar que realmente no se llegó al fin de la cuestión y entiendo que sería porque le faltan medios a la comisión, ya sean técnicos, humanos o de conocimiento.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí. Yo creo que en ese caso se llegó al final de la cuestión del relé —es mi impresión— y a la destrucción completa del relé, cosa que autorizó el juez, que estuvo presente en todas las pruebas que les pidieron los distintos peritos. De modo que al final el relé murió, pero murió sin haber fallado. Parece que no se pudo pillar el mal funcionamiento del relé, cosa que hubiera aclarado mucho el asunto. Pues no.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Bien.

Voy a hacer una única pregunta. Nos ha comentado aquí que su función dentro del consejo de la Ciaiac en algunos casos es cuando le consultan los investigadores su función. Nos ha dicho usted que una de sus funciones es cuando los investigadores le consultan incluso la posibilidad de devolver los informes cuando no están bien realizados. Usted ha dicho que los informes de la Ciaiac de hoy son mucho más consistentes que los de hace diez años. Por tanto, ¿qué cantidad de informes se han devuelto en algún momento, si se ha devuelto alguno, por esa falta de consistencia?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No sé la tasa, se le podría preguntar a la secretaria de la Ciaiac, pero, vamos a ver, de cada tres plenos un informe o dos vuelven a ser rehechos, no rehechos cien por cien en su totalidad, pero vuelven al equipo que los informó para que los haga de otra manera o para que mejore una parte sustancial que no estaba aplicada o para que corrija algo que nos parece erróneo o para lo que sea. Es una tasa pequeña, pero existe, no es de tiempo en tiempo.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Sobre esta cuestión también le quiero hacer una pregunta. ¿Cómo saben ustedes que no está bien explicado un elemento o, dicho de otra forma, cómo hacen que se vuelva a revisar un elemento de esos informes si no han visitado el lugar del accidente? Entiendo que los expertos que ustedes envían a los accidentes son los que recaban toda la información de primera mano, más allá de los FDR o de cualquier otra fuente de datos, otra base de datos que puede ser analizada en el laboratorio de la Ciaiac. ¿Ustedes tienen constancia, todo el pleno tiene constancia de cada uno de los informes, de todas las informaciones que se van produciendo y de todas esas bases de datos?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Lo que tiene el pleno es el informe. El pleno no sigue la labor día a día de cada equipo de investigación. El pleno tiene el informe al final y, naturalmente, si en el informe se pregunta: Esto no está, de dónde sale esto, cómo es o aquí falta, pues se le da, claro.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: ¿Solo con esos motivos? ¿Solo porque falte una explicación de ciertos detalles o porque la estructura que se ha realizado en ese informe no explica en profundidad algún elemento que puede dejar alguna sombra de duda?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Eso es, porque la tarea de hacer el informe es del equipo de investigación.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Entiendo que en ningún caso se pide que los informes tengan alguna tendencia; dicho de otra forma, entiendo que en ningún momento se hace una, vamos a decirlo, modificación de información por petición expresa de alguien de la comisión.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No, no, no. ¿Qué quiere que le diga? Le voy a poner un ejemplo sencillo. Un avión ligero hace un aterrizaje de emergencia y la tripulación fallece, entonces, el informe de campo que hace el equipo de la Ciaiac es muy detallado y a veces, cuando escriben el informe, escriben nuestros investigadores un artículo de periódico y dicen que se arrancaron treinta y siete vides, que la uva era de tempranillo y que los troncos de la conífera, que era una no sé qué, no sé cuántos, tal y cual Esos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 10

son datos que pueden haber servido para ver la energía que llevaba un avión y si es coherente esa energía con la velocidad que decimos que pensábamos que tenía. Son datos de cálculo, pero no son datos para un informe de la Ciaiac, porque los informes de la Ciaiac a lo mejor lo que tenemos que hacer es modificarlos severamente; por lo menos los españoles debemos decirle a la OACI que los queremos modificar. Lo que estoy viendo es que se pretenden recomendaciones, pues entonces el informe debería empezar por: Este accidente, una breve sinopsis de cuatro líneas, y después: Estas son las recomendaciones que hace la Ciaiac, y ahora, si quiere usted, se lee el informe. El informe no tiene que ser un artículo de periódico, no tiene que tener morbo, tiene que ser lo más escueto y lo más técnico posible, es decir, con un cierto punto de sosez técnica muy recomendable. Ese es el tipo de informe que deberíamos fabricar. Lo importante no es el informe —el informe coloca en situación, pero eso se puede resumir, la sinopsis de un accidente se puede hacer en media cuartilla partida por la mitad—, sino qué recomendaciones ha hecho la Ciaiac para que esto mejore. Eso sería lo que habría que poner al principio para mejorar.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Con lo cual, concluimos que la Ciaiac es mejorable.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Hombre, claro. Sí, sí. Qué duda cabe.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Todo es mejorable, eso lo tengo claro. Lo cierto es que se habla de la condición humana delante de los acontecimientos como explicación de por qué dos personas que han pertenecido a ese órgano directivo de la Ciaiac abandonan sus puestos alegando claramente una falta de independencia, una falta de medios, una ineficacia, una inoperancia, que quizá en algunos casos se ha podido producir por falta de esos medios, por falta de recursos —vamos a dejarlo ahí—, pero está claro que la Ciaiac tiene que hacer una modificación, al menos, como usted dice, habrá que pedirle a la OACI que le deje hacer otro tipo de informes que sean más valiosos, que desde luego sirvan para algo.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No, no, no. En el formato, ¿verdad? No me obligue usted a poner un formato punto por punto, por punto por punto y las recomendaciones al final, porque lo que estamos buscando con el informe no es contarle un cuento a usted, que está muy interesado en saber los detalles de un accidente; en lo que tiene interés la Ciaiac es en las recomendaciones, que puede no haberlas, pero esas las deberíamos poner al principio y después decir: Y se han hecho porque, y lea usted el accidente.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Realmente le voy a decir la verdad, señor Fernández. Estoy muy poco interesado de la parte amarilla, en la parte de cómo se produjo el accidente, a mí me interesa saber qué se puede hacer para que no vuelva a producirse otro accidente y está claro que, por lo menos en mi caso y después de haber estado en esta Comisión escuchando a distintos comparecientes, el informe de la Ciaiac no ha servido para que esto no pudiera volver a suceder. Tal y como estamos viendo, yo creo que si una parte, lo que hemos escuchado aquí, estaba producido por un fallo en el TMA, lo que está claro es que nos tenemos que asegurar que las compañías aéreas tengan su sistema de mantenimiento óptimo. Desde luego, cuando ha dicho, y estoy de acuerdo con usted, que al relé 2-5 se le hicieron todas y cada una de las perrerías que se le pueden hacer, hasta el punto de que lo destruyeron, sin concluir por qué falló, es notorio que el informe quedó vacante de un elemento fundamental, de un factor fundamental para saber cómo se produjo ese accidente.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí. De todas formas, en lo que me ha dicho usted da por hecho que el TMA tiene alguna influencia en el accidente, y el TMA no tiene ninguna. Ustedes, que tienen poder y autoridad, han aplicado la lupa al accidente y, claro, cuando se le aplica la lupa a algo empiezan a aparecer goterones que no tenían nada que ver con la humedad que había allí, pero también había un goterón aquí y otro allí y otro en no sé dónde. Aprovechemos para analizar los goterones y corregirlos. ¿Tenían que ver con este de aquí? No, pero también estaban, y como hemos aplicado la lupa los hemos visto todos. Eso es lo que me parece a mí que pasó con el despacho del avión. El avión con el *circuit breaker* sacado sin obedecer a ningún procedimiento, con el *circuit breaker* metido, con la calefacción, sin la calefacción, podía haber volado perfectamente. Ese avión era aeronavegable ese día y ese comandante quería mantenerlo, porque a mí me da la impresión de que tenía prisa, no quería hacer un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 11

cambio de avión, porque es un retraso grande para los pasajeros, y esperó a ver si mantenimiento le daba una solución. Ese avión era aeronavegable en Barcelona cuarenta o cincuenta minutos antes de que saliera en el primer vuelo por la mañana; digo cuarenta o cincuenta minutos porque sumo media hora de embarque de pasajeros y quince minutos de rodaje, cuarenta y cinco minutos más o menos. Antes de eso, el comandante ha hecho sus chequeos y en el primer vuelo del día tiene que comprobar el TOWS y el TOWS ahí ha funcionado, no hay por qué suponer que no ha funcionado. Entonces, el hombre quiere llevarse su avión y mantenimiento....

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Mantenimiento del Aeropuerto de Barcelona frente al fallo, frente al aviso de que fallaba precisamente el relé, actuó de forma diferente a como actuó mantenimiento en Barajas. Cuando vino de Barcelona aterrizó en Barajas y el resultado es que cuando despegó de Barajas se estrelló y murieron 154 personas.

Respeto su opinión, que es muy cualificada, porque es un hombre que tiene muchísima más experiencia que yo en aeronáutica, y sé, por lo que he leído en su curriculum, que es muy dilatada. No le pienso dar en ningún momento ninguna charla ni ninguna lección, me las tiene que dar usted a mí, que para eso precisamente es el compareciente, para que nos explique desde su punto de vista lo que sucedió. Pero es verdad que hemos tenido a otros expertos que también han trabajado de forma dilatada en aeronáutica, que sacan otras conclusiones diferentes de las suyas, a los cuales yo también respeto. A partir de ahí sacaremos nuestras conclusiones.

Mi conclusión es que, desde luego, los pilotos tuvieron una parte de responsabilidad, pero no solo fueron los pilotos. Hablar de que el tercer tripulante que estaba en la cabina pesaba noventa kilos, usted mismo ha dicho que no condiciona ningún objeto que pese esos kilos. En un MD-82, lógicamente, los noventa kilos de un tripulante no varían su estabilidad en el vuelo. Con lo cual, le agradezco su opinión, que muy respetable y la tendré en cuenta, pero permita que también otros expertos que han estado en esta Comisión, que tienen también una formación y una experiencia en aeronáutica muy dilatada, tengan otro tipo de opinión respecto de cuáles fueron los factores, que lógicamente no solo es uno, que al final ocasionaron, por desgracia, una tragedia.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo no sé si todo el mundo tiene el OPC.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: El informe del órgano pericial.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí. Porque ahí está la transcripción. Sabrá usted que las transcripciones hay que usarlas con tiento, porque si no aparecerían mañana en la primera página de un periódico. Pero muchos expertos no han tenido esos datos y, entonces, han buscado muchas cosas —siempre que se aplica la lupa, como decimos, sale el polvo por los rincones—. Esos datos son los que hoy he querido ponerles a ustedes de manifiesto; ni mucho menos quiero ofenderlos, pero no sé si saben leerlos en su profundidad total, y por eso se los he aclarado. Ese es el punto.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Se lo agradezco muchísimo. Gracias.

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

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

La señora **VALIDO PÉREZ**: Muchas gracias, señora presidenta. Muchas gracias, señor Fernández-Trapa, por estar aquí esta tarde, por intentar ayudarnos en esta tarea. Antes de empezar con mis preguntas, quisiera hacerle una apreciación y también le voy a pedir una aclaración de lo que dijo al principio de su intervención. La apreciación es relativa a las asignaciones presupuestarias que tiene la Ciaiac, que usted dijo que, según el presidente actual, habían aumentado. He constatado, entre otras cosas porque soy miembro de la Comisión de Fomento, que el presupuesto de la Ciaiac es el mismo, sigue siendo el mismo desde 2012 hasta la actualidad, es decir, tiene la misma asignación presupuestaria en estos seis años.

Por otro lado, usted dijo en su primera intervención que esta era la tercera vez y que esperemos que a la tercera vez vaya la vencida. ¿A qué se refería?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 12

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Vamos a ver, hay una Asociación de Víctimas muy activa a la que no le gusta nada el informe de la Ciaiac y tampoco le gustan las sentencias de los jueces. Sorprendentemente para mí, acabo de venir de estar fuera de Madrid, he cogido la revista del Colegio Oficial de Pilotos, al que pertenezco, y en la página central está una emotiva ceremonia que se hace en el aniversario, en agosto, y la presidenta de la asociación les dice a ustedes que mucho cuidado con los comparecientes, porque mienten y los van a engañar, lo cual me ha dejado atónito. Bien, es una manera de ver el mundo, desde luego no es la mía. A mí me parece que los organismos que tenemos serán mejores o peores y si se les pilla en un renuncio, qué barbaridad, pero el OPC funcionó por su cuenta, la Ciaiac funcionó por la suya, ha hecho muchísimas recomendaciones y algunas de ellas han sido contestadas ya. El accidente fue en 2008 y en 2016 la FAA ha modificado la definición de inoperativo en las MEL; en el año 2016, ocho años después, después de recibir la respuesta que ustedes nos mandan de que FAA no es satisfactoria, y volvérsela a mandar. En el año 2016 modificaron lo que se les pedía que cambiaran en la definición de inoperativo, es decir, cosa que no está funcionando. En fin, se consiguen cosas, lentamente, claro, muy lentamente.

Respecto a lo de la asignación presupuestaria, lo que he querido decir es que Manuel Hita ha conseguido, por ejemplo —me da un poco de vergüenza decirlo—, que cuando hay que mandar unos investigadores, porque ha habido un accidente un fin de semana, no haya que pasar por Fomento para que la secretaria o quien quiera que sea en el ministerio autorice el sacar unos billetes para que los investigadores vayan al sitio del accidente. No es que haya aumentado el presupuesto de la Ciaiac, sino que existe la posibilidad de tener fondos; no sé si es con una autorización de Manuel Hita o qué trámite hay que seguir, pero hay unos fondos disponibles para poder funcionar que hasta ahora, hasta que él los consiguió, no estaban. A eso es a lo que me refería.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Siguiendo con las preguntas que le hacían los anteriores diputados, ya sabemos que fallaron los pilotos —esa es una cosa que queda clara—, porque se despistaron o por lo que sea, ya que, como dijo usted, se hizo tres veces la comprobación de los *flaps* y los *slats* y no lo tuvieron en cuenta. Sin embargo, teniendo en cuenta también la teoría de James Reason, que es la del queso gruyere, donde dice que cuando se llega a un accidente ha habido antes una cadena de errores y varios saltos de seguridad, yo quería preguntarle si el informe técnico de la OPC tuvo en cuenta qué otros eslabones de esta cadena fueron fallando antes de llegar al momento del accidente.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Como el dato que hemos tenido es el del FDR y el del *cockpit voice recorder*, con eso se ve una conducta negligente en los pilotos durante todo el tiempo hasta que se estrellan. Eso es lo que le contamos al juez y eso es lo que está documentado en el informe. La pregunta que se hace siempre la gente que ha estado en instrucción —yo me paso la vida en instrucción— es por qué un piloto debidamente instruido va por libre o tiene tal confianza en sí mismo que no funciona de acuerdo con los procedimientos establecidos. Es algo asombroso, pero pasa. Cuando el tipo va a su chequeo semestral, a su verificación de competencia, demuestra que está entrenado, que lo sabe y lo hace bien, porque tiene honrilla profesional, porque no quiere quedar mal delante de un compañero que lo está juzgando para darle el pase o no, porque le va su trabajo en ello si no funciona; es decir, hay una serie de razones que hacen que la persona más despreocupada por los procedimientos se organice un buen día para parecer apañadito, y luego al bajar a la calle vuelve a hacer otra vez lo mismo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Y si eso es tónica general, cómo es que....

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No, eso no es tónica general. Cuando pasa eso, ese es un agujero de Reason.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es el último agujero. ¿Pero antes de ese?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿Cómo lo salvamos? Antes de ese, ese tipo de actuación se salta tal cantidad de barreras ¿Las barreras estaban mal puestas? No. Las barreras no se han usado. ¿Por qué

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 13

no las han usado, por exceso de confianza, por alegría en la operación? ¿Por qué no las han usado? No tengo la contestación, si la tuviera....

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Y no hay manera, no hay procedimientos que aseguren que eso no se dé? Porque no estamos hablando solamente del entrenamiento del piloto, sino más atrás todavía, de si esos procedimientos son los efectivos, de si las autoridades que están obligadas a poner esos procedimientos no se dan cuenta de que eso es lo que está fallando y cambiarlos.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Señoría, ya sabe usted que después de esto se puede empezar a establecer y se empezará a establecer y se habrá establecido. ¿Ponemos una cuarta barrera más en este modelo de avión?

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, nos aseguramos de que funcione.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Ahora mismo hay unos cuantos cientos o miles de aviones de estos volando por el mundo. ¿Ponemos una barrera más? ¿Ponemos la palabra *flap* la primera de una lista para que, aunque el que lee la lista, que solo la lee, lea la primera y hagan por lo menos la primera y la primera es *flap*, que es más importante que los que están abajo? ¿Modificamos un *scan flow* para? Todo eso se puede pensar. ¿En lugar de ponerlo tres veces lo ponemos cuatro? ¿Cómo hacemos? Para que no sean ocurrencias como resultado de un accidente y sean sesudas opiniones que vigilan todo el transporte aéreo mundial, además de la Ciaiac, están los fabricantes y todas las Ciaiac de todo el mundo que se enteran de esto, porque eso es público para todas. ¿Cómo se corrige eso en la aviación? Es una magnífica pregunta. Pues se corrige siguiendo las recomendaciones. ¿Las recomendaciones que ha hecho las Ciaiac son todas las que se deberían haber hecho y todas las posibles? ¿Qué quiere que le diga? Ojalá. Pero no lo son.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Voy a seguir con la siguiente pregunta. En varias comparencias que hemos tenido aquí se ha mencionado —además es un hecho que está en uno de los medios de comunicación— que se filtraron imágenes y audios del accidente en aquellos días. De hecho, el entonces jefe de prensa de Fomento también dijo que para él no había sido una filtración, sino él lo había cedido así a los medios. Aparte de eso también ha habido filtraciones de documentos sobre las investigaciones antes de que fueran oficiales. Mi pregunta es la siguiente. ¿Actualmente —se lo pregunto a usted como miembro de la Ciaiac— la Ciaiac tiene algún protocolo de relación con la prensa para que esto no vuelva a repetirse?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No lo sé. Desde luego, los que están autorizados a relacionarse con la prensa son el presidente, Manuel Hita, y el secretario de la Ciaiac.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Como investigador?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Los vocales no. Ahora a mí me llama una emisora de radio para hablar allí, para que cuente, y tengo que decir: lo siento mucho, pero no. Eso es el protocolo, más bien es un funcionamiento interno nuestro. Los miembros del Pleno de la Ciaiac no tratan con la prensa y, por supuesto, todas las investigaciones que se hacen dentro de la Ciaiac, son de la Ciaiac nada más.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Las filtraciones de todo este tipo de información, que tiene carácter reservado, todo este tipo de información de carácter reservado....

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No se debe filtrar nada.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Efectivamente.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Eso no quiere decir que no se pueda filtrar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 14

La señora **VALIDO PÉREZ**: Efectivamente.

¿Usted cree que todas estas filtraciones durante el proceso de las investigaciones afectan de manera favorable o desfavorable al resultado de la investigación o al trabajo de los investigadores?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Naturalmente es magnífico que haya un secreto del sumario dentro de la Ciaiac. Eso es lo que debe ser.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Entonces, ¿cómo es posible que la Ciaiac todavía no tenga estos protocolos?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿Cómo es posible qué?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Que la Ciaiac no tenga todavía este tipo de protocolos, que eviten estas filtraciones.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Quizá me equivoco mucho al decirle que no existe el protocolo, porque las normas de funcionamiento que tenemos ya le digo que me impiden hablar de cualquier cosa de la Ciaiac fuera de aquí. Quizás ese es el protocolo al que usted se refiere. ¿Tan pomposamente dicho como protocolo de funcionamiento de la Ciaiac con los medios de comunicación? Con ese título no me suena que exista. Ahora, las normas de funcionamiento son tales que hacen que funcionemos sin contacto con la prensa y mucho menos autorizando filtraciones.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Participó usted en la investigación del accidente de Mali de 2014, de la compañía española Swiftair?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Me parece que estaba, sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que nos han llegado informaciones de que la Ciaiac o España no tuvo una acción activa en esta investigación. ¿Por qué no llega? Por qué hay información sobre....

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No, yo creo que tuvimos la acción correcta, porque el accidente, como usted sabe, fue en Mali, en una región muy inhóspita. La autoridad de Mali no anda sobrada de recursos y recurre a la BEA francesa para la investigación. En esos casos hay un protocolo, ahí sí que hay un protocolo, que es llamar al investigador, a los investigadores o a la persona que se reconoce como portavoz de la comisión del país en el que están los implicados, en este caso los pilotos en Mali, y yo creo que eso funcionó correctamente. Otra cosa es que si quisiera funcionar, si hubiéramos tenido más medios o si a los familiares les hubiera parecido que debería haber habido más presencia española. Pues es posible, pero el funcionamiento, cuando sucede un accidente fuera de un país, creo que se siguió correctamente, no tengo noticia de otra cosa.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Pero se participó en la investigación?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, sí, sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale.
No tengo más preguntas, presidenta. Gracias.

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

El señor **FRANQUIS VERA**: Muchas gracias, señora presidenta.
Muchas gracias, señor Fernández-Trapa, por su comparecencia y sus palabras en las respuestas a mis compañeros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 15

Creo que usted fue elegido miembro para la comisión de investigación entre tres propuestas que había hecho la Copac. ¿Es correcto eso?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Me temo que no le he entendido bien. ¿Me está usted preguntando cómo fue el mecanismo para aparecer yo en la Ciaiac? (**Asentimiento**).

El decano del Copac Luis Lacasa habla con la entonces ministra de Fomento, señora Pastor, ahora presidenta del Congreso, y le pide que aumente el número de vocales de la Ciaiac para que haya un piloto de transporte de línea aérea. Entonces, la señora Pastor accede a eso y el colegio nos manda a todos los afiliados una carta diciendo: hemos conseguido este asunto, la señora ministra ha sido sensible a nuestra petición, ¿quién quiere aparecer en el Copac? No sé cuántos contestamos que teníamos interés en hacerlo. EL Copac se reunió; había un pliego de condiciones de esos que cuando lo lees piensas que está hecho para Pepito Pérez, que es el primo de la ministra, porque nadie puede cumplir todo lo que se pide: hay que ser piloto de helicóptero, piloto de avión, piloto de submarino, haber volado hidros... ¡Caramba, qué cantidad de méritos hay que tener! Tú cumples una parte de aquello nada más. Entonces, con ese bagaje nos presentamos unos cuantos. ¿Cómo decidió el colegio que fuera yo el agraciado? No lo sé, una noche recibí una llamada de Luis Lacasa, que me dijo: Juan, te ha tocado. Y tan amigos. Esa es toda la influencia que ha tenido el colegio sobre mí en este aspecto y toda la influencia que hay. Así es cómo ha funcionado.

El señor **FRANQUIS VERA**: Ha dicho usted que, lógicamente, conoce el informe pericial porque participó en él —el suyo es uno de los nombres de los ochos peritos que formaron parte de ese órgano pericial— y que conoce el informe de la comisión de investigación. Le pregunto: ¿Conoce usted la revisión independiente de la Copac con respecto al informe de la comisión de investigación?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y qué opina de él? Como sabrá, es muy crítico con el informe de la comisión.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Critiquísimo. Además, está hecho en un tono que me parece que un colegio no debe emplear, salvo que a continuación el colegio vaya a saltar sobre la yugular del criticado. Es mi opinión y estoy hablando con entera sinceridad. Cuando se dice que una cosa es correcta o incorrecta o que este dato está equivocado, vale. Pero sobre tergiversado, adulterado, falso, dices: caray, está empleando unos adjetivos realmente notables, ¿viene a por mí o cuál es el problema? Es un toquete, pero algunos párrafos no me han gustado, los he cogido en falta en algunas cosas, aunque tampoco tiene mayor importancia. Vuelvo a decir, mis colegas pilotos no han tenido la oportunidad de leer el CVR; si lo hubieran leído, le dirían, con más o menos sentimiento y más o menos dolor, lo que yo les he contado.

El señor **FRANQUIS VERA**: Aquí se ha comparado mucho el accidente de Spanair con el accidente de Lanzarote; al final, no funcionó el TOWS. Siendo que no funcionó el TOWS en los dos aviones, ¿la reacción de los pilotos fue la misma?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿En qué se diferenció uno de otro?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Los dos pilotos de Lanzarote debían tener muchas horas de vuelo y haberse visto envueltos en muchos fregados y tiraron para adelante con una cabina que debía tener más de una luz encendida. Y además estaban al nivel del mar, lo cual ayuda mucho a un avión. Y en Madrid, cuando despegan, despegan el segundo, que es más bisoño —no es un novato pero casi en la compañía—, nota que el avión no le funciona y dice: ¿falla el motor?, como diciendo que eso es lo que pasa en el simulador cuando falla un motor. Pero los dos motores están funcionando perfectamente y tira para seguir volando —es lo que está haciendo, el piloto tira para volar—. En esos casos, desgraciadamente, cuando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 16

un piloto tira, el avión sube; y cuando empuja para adelante la palanca, el avión baja, salvo cuando un avión está diciendo: *¡stall, stall, stall!*, porque está en un pico de su curva de sustentación en el que al tirar pierde sustentación, en lugar de aumentarla. Entonces, al tirar, baja, y, al ceder, sube. Es un régimen muy malo. Probablemente, por la pinta que tienen todos los datos, ese avión ha entrado volando en segundo régimen —decir segundo régimen es una pedantería mía como ingeniero, pero se llama así—; muy delicadito el punto, hay que coger el punto muy delicadito. Por eso su comandante, que debía haberse visto en más asuntos peligrosos en su vida, le grita: ¡vuélalo!, ¡vuélalo!, que significa: sé sensible a lo que está pidiendo el avión para que no diga: *¡stall, stall!*, pero tampoco mucho más. Eso es salir a la altura de los árboles. Por eso es altamente improbable que hubieran podido sobrevivir. Pero está claro que siguieron tirando y que además cortaron los motores. Eso, con todos los motores metidos a tope, a lo mejor les hubiera salvado; pero sin motores, no. Ahí acaban.

El señor **FRANQUIS VERA**: Se lo pregunto como piloto que es usted. Aquí hemos hablado muchas veces de que el comandante tiene la capacidad de tomar la decisión de que el avión no vuele si considera que hay algún problema técnico. El piloto de ese avión volvió al parking porque consideraba que no reunía las condiciones técnicas para salir y, sin embargo, luego decidió salir. Cuando toma la decisión de no volar y, por tanto, no utilizar ese avión, ¿usted considera que está suficientemente protegido, que esa decisión está blindada contra la propia empresa, por las complicaciones que pueda producir: retraso, en cuanto a los pasajeros, las pérdidas, etcétera?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Lo que vimos en el OPC, que es distinto de lo que opina el informe crítico, el análisis crítico del Copac, es que, perfectamente, el comandante puede decir que quiere el avión o que no lo quiere. Aunque mantenimiento venga y le diga: de acuerdo con el punto tal y con el punto cual, ¿acepta ir con el avión sin este elemento en funcionamiento?, el comandante puede decir sí o no; esa es una pregunta que le hacen aquí. Puede ser que mantenimiento se vaya y diga que el avión está listo y firme. Los aviones siempre están en posesión de operaciones de los pilotos o de mantenimiento, están en posesión de uno de los dos, es decir, si un comandante apunta que no funciona tal cosa, el avión no está listo para servicio, y entonces viene mantenimiento y lo coge, es de mantenimiento; y cuando mantenimiento apunta: corregida la avería porque se ha hecho tal y cual cosa, el comandante lo lee, y en ese momento puede decir: no, otro avión; luego tendrá que explicar a su compañía por qué otro avión, pero tiene esa potestad, y la tenía en Spanair.

El señor **FRANQUIS VERA**: En su opinión, ¿cuál es la causa principal del accidente?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): La causa principal del accidente es la no adherencia a los procedimientos de vuelo de la tripulación y la falta de aviso TOWS.

El señor **FRANQUIS VERA**: Ha dicho usted que ha seguido varias comparencias. Usted sabe que en esta Comisión se ha hablado mucho de la independencia de la comisión de investigación, ha sido un asunto recurrente prácticamente en todas las sesiones. ¿Usted cree que es mejor que cualquier accidente sea investigado por una sola comisión de investigación o que cada accidente tenga una comisión específica, como ocurre en estos momentos en España?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Creo que cada uno debe tener una comisión específica, porque ahora no me imagino la clase de técnico que podría ser un experto en accidentes de oleoducto, de carretera, de la marina mercante, de la marina deportiva, de la aviación ligera y de la aviación de transporte aéreo, de los grandes aviones, es decir, sabiendo de todo eso; me cuesta trabajo pensar en una sola organización.

¿Que, como hace el NTSB —muy bien hecho—, haya una cabeza visible —es muy visible esa cabeza— que sale a dialogar con los americanos y a explicarles qué es lo que han hecho y cómo se han gastado el dólar del contribuyente para que esté más seguro, probablemente con un asesoramiento tremendo de la parte que tienen como Ciaiac y de la parte que tienen como ferrocarriles, etcétera, y los cuatro que salen, que son cuatro artistas, saben muy bien lo que tienen que decir, cómo ha sido el accidente y se han empapado muy bien del asunto?, ¿ese modelo? Probablemente ese modelo daría

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 17

mucha más visibilidad a las comisiones de seguridad que tenemos en España y no me parecía nada mal. Pero la comisión de asuntos aeronáuticos no tiene mucho que ver con la de accidentes por carretera.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha tenido la experiencia de trabajar en el órgano pericial y ahora ser miembro de la comisión de investigación. Le pregunto, porque también ha sido otro asunto que se ha debatido en la Comisión, ¿debería estar muy bien delimitada la competencia de la comisión de investigación con relación a la comisión judicial? ¿Debería haber no digo protocolo pero sí una normativa que diferencie una investigación de la otra?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Creo que esa normativa está hecha. Lo que pasa es que si está la Comisión de Investigación de Accidentes, que es la que investiga el accidente, y entonces ya tenemos a alguien que ha investigado el accidente, ¿cómo explica usted a sus amigos en una cena que una comisión de investigación, pagada por todos los españoles, que sabe lo que pasó para hacer recomendaciones, no la puede utilizar un juez? El funcionario de a pie no lo entiende bien. Es decir, los jueces —a lo mejor sus señorías pueden hacer algo en ese sentido— podrían tener dotación presupuestaria para cuando hacen un OPC, para cuando hacen un cuerpo de peritos, o los cuerpos de peritos podrían tener una fortaleza e independencia muy notables para asesorar a los jueces, que no tiene nada que ver con la comisión de investigación.

La figura de la comisión de investigación y el progreso de la aviación es hasta cierto punto difícil de entender. Hay que dar dos vueltas —bueno, ustedes ya lo han dado mil vueltas— por un elemento normal para entenderla. La gracia está en qué recomendación ha hecho, no en si el informe es mejor o peor, si dice aquello o no dice esto, porque yo sé que pasó tal y estos no lo cuentan; a lo mejor porque sobre eso no hay que recomendar nada. Hay informes en los que no hay recomendación, porque lo que la Ciaiac no dice nunca es que el agua moja, ya lo sabemos; que los pilotos tienen que seguir de una forma estricta la adherencia a sus procedimientos ya lo sabemos, eso no se dice.

El señor **FRANQUIS VERA**: Se lo decía porque han comparecido miembros de la Ciaiac que han dicho que uno de los principales temores del trabajo de la comisión es que su trabajo influya en sede judicial y que ese límite no tiene una normativa especial.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No se entiende bien; delimitado está, pero no se entiende.

El señor **FRANQUIS VERA**: En respuesta a una compañera, usted decía: Sí, fuimos a la Ciaiac a informarnos sobre tal cosa. Lo que produce esa manifestación es la confusión de que pueda estar mezclándose una investigación con otra. Algunos miembros de la comisión lo plantearon, que tenían una cierta preocupación porque se podía estar utilizando en sede judicial alguna información.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Ninguno de nosotros tenía formación jurídica y probablemente teníamos en aquel momento —yo, desde luego— mucho menos conocimiento de la Ciaiac del que tenemos ahora, y no pensamos que si hacíamos eso con la intención de saber de esto y de lo otro y de fiarnos del órgano que nos iba a decir lo que nos pudiera decir, lo que iba a producir en un informe que cuelga de la red, es decir, lo que cualquier español puede leer, ... ¿Que eso me puede influir? Es un informe que se puede publicar. Tonto sería yo si no lo leyera. Me podría usted contestar que cómo es que no leíamos el informe. Claro, y eso es lo que fuimos a aclarar. De todas formas, las preguntas se pueden ver.

La señora **PRESIDENTA**: Ya ha contestado a esa preguntado varias veces. Termine, señor Franquis, por favor.

El señor **FRANQUIS VERA**: Dos preguntas más y acabo.

Acerca del valor de las recomendaciones, de las que aquí se ha hablado mucho, como en la práctica solo son recomendaciones, muchas luego no tienen ninguna operatividad, porque se pueden aceptar algunas y otras no, ¿cree usted que habría que cambiar la normativa, para que esas recomendaciones no fueran recomendaciones sino que se pudieran trasladar con carácter impositivo a los afectados, a los colectivos e instituciones a los que pudieran afectar?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 18

En cuanto a la última pregunta, que habitualmente suelo hacer y en la que va a coincidir el compañero del Grupo Popular, sabe usted que el trabajo de la Comisión debe acabar en unas conclusiones. Desde su punto de vista, su experiencia y solvencia técnica, ¿qué iniciativas o propuestas debería aportar esta Comisión en sus conclusiones?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Ya he dicho una antes, que los jueces tengan la posibilidad de presupuesto cuando organicen un OPC. Y la clara separación y visibilidad para todos los españoles de qué es la Ciaiac y qué es un perito que asesora al juez, que son dos cosas completamente diferentes. Eso ya sabe usted que lo conoce muy poca gente, que no lo entienden, y algunos jueces tampoco. En fin, ese es un tema delicado, que convendría mejorar. Probablemente sus señorías pueden haberlo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Gracias.

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

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muchas gracias, señora presidenta. Muchas gracias, señor Fernández-Trapa.

En un momento de su intervención usted nos dice que solicitó el permiso del pleno de la Ciaiac. Le hago una pregunta muy sencilla: ¿Cree usted que necesita el permiso del pleno de la Ciaiac para venir a esta Comisión?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No cabe la menor duda de que si vengo respaldado con el permiso del pleno vengo muy confortado. Si no, tendría la duda de conciencia de haber prometido en el pleno...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Le he preguntado si necesita la aprobación del pleno de la Ciaiac.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, necesito que cuando...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Usted está aquí y tiene una obligación, que es contar y contestar a nuestras preguntas. Me ha chocado muchísimo y por eso se lo pregunto. Si usted me contesta que sí, se ve que usted se queda más tranquilo...

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: La siguiente pregunta es bastante obvia. Entonces, ¿en algún pleno de la Ciaiac se ha hablado entre los vocales que aquí han venido a comparecer de lo que está sucediendo en esta Comisión? ¿Han hablado ustedes de eso?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No, no.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Se lo quiero preguntar con respeto; entiéndamelo usted, y me va a entender. ¿Es usted infalible?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Usted se equivoca?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, claro, como todo el mundo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No me ha gustado nada —ya se lo digo de entrada—, pero voy a utilizar las palabras que usted ha empleado —no me han gustado ni el tono ni las palabras—: «Da la impresión de que tenía prisa». «Va por libre». «No quiere quedar mal». «Apañadito». «Con alegría».

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 19

Cuando usted comete un error, ¿le gusta que se le digan todo esto que he mencionado —que lo ha dicho usted, no lo he dicho yo-? A mí no me gusta nada nada.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Tiene usted razón, debería haber sido mucho menos vehemente en mi vocabulario, sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Respetuoso.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): De todas formas, lo de que creo que ese comandante tenía prisa y que no se adhería a los procedimientos...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No, eso no le he dicho. He dicho que usted dijo todo aquello. Lo he apuntado, porque esto ha sido una tragedia y un drama.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Absoluto.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Hay un lado técnico, en el que ahora entraremos, pero también hay un lado humano. Acerca de cuando una persona se equivoca —usted no es infalible y yo tampoco, desde luego yo cometo muchísimos errores y usted también, porque es evidente, y está claro que la tripulación también—, una cosa es cometer un error y otra es decir: Me da la impresión de que tenía prisa, va por libre, está apañadito, lo hizo con alegría. ¿Usted lo ve ahora distinto, tal y como se lo estoy diciendo?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Efectivamente, ¿he sido ligero de lengua? Pues lo siento. Pero quería referirme coloquialmente al asunto.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Ya, lo que pasa es que aquí nos están escuchando los familiares de las víctimas y de la tripulación. Hay ciento cincuenta y cuatro muertos. Usted me disculpa, pero, si no se lo digo, me da un algo, sinceramente. Y le doy la oportunidad de rectificar y de que usted lo diga, porque una cosa es cometer un error y otra es todo lo demás.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Efectivamente, siento haber sido tan ligero en este vocabulario, porque quería expresar muy coloquialmente lo que digo y este no es el lugar para ello.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Quizás, ¿verdad?
¿Usted cree en esta comisión de investigación? ¿Le parece necesaria?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí. Me sorprende que no se crea en la Ciaiac —se puede creer con reservas—, que no se crea en lo que dice el juez y que, al final, haya una Comisión de investigación. Eso es porque ustedes han juzgado indudablemente que deben hacerla, claro.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Le he preguntado por su opinión. Nosotros, evidentemente, creemos en la Comisión, pero todo el rato me ha dado la sensación de que usted no. Cuando usted dijo que a la tercera va la vencida, y mi compañera le ha preguntado por eso, he tenido esta sensación. Por eso he sido más directa y le quiero preguntar si usted cree en esta Comisión de investigación.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, tengo gran curiosidad por saber cuáles serán sus conclusiones.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Solo eso, curiosidad? Puede decir sí o no, tampoco es difícil.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bien, vamos a dejarlo ahí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 20

Cuando usted empezó su relato habló del transporte aéreo y después todo el tiempo de la tripulación. Habló de los procedimientos operativos y de que evidentemente no estaba bien configurado el avión —eso lo sabemos todos, no estaba bien configurado el avión—, pero en ningún momento se refirió al TOWS. ¿Qué pasó con el TOWS? ¿Funcionó?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No funcionó.

Usted, que es piloto, ¿cree que si el TOWS hubiese funcionado el piloto hubiese iniciado el procedimiento de despegue?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Si el TOWS hubiera funcionado, habrían corregido la configuración o...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Haga el esfuerzo, por favor, contésteme a la pregunta. ¿Cree que ese piloto del que usted ha dicho todo eso, y que no se explica todas esas negligencias y todas esas cosas...

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿Si con el TOWS sonando habría despegado? No.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Si el TOWS hubiese funcionado, ¿cree que ese piloto, del que usted ha hablado tanto, habría iniciado la maniobra de despegue o que hubiese abortado?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Claro.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí. Entonces, en cuatrocientas páginas o más del informe, ¿por qué no se habla de eso? ¿Cómo es posible que se cierre una investigación sin conocer qué pasó con el TOWS?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Lo que no se conoce es el fallo de TOWS. Se conoce...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¡Pero es que no se nombra! Usted acaba de decirme: Si el TOWS funciona, el avión no despegue. Entonces, usted ha podido hablar de muchas cosas, pero solo se ha referido a eso, a que cae el telón, a la lista finalizada, a estar entrenados y haber aprendido, a los *call out*... ¿Por qué insisten en esto y nadie insiste en averiguar por qué no funcionó el TOWS?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Señoría, perdone, su colega me preguntó cuáles son las causas: la no adherencia de la tripulación y que el TOWS no funcione, las dos juntas.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Se lo pregunté también a la señora Cuerno y fue un poco crítica, porque dijo que se resumió demasiado. Si una causa es claramente que el TOWS no funciona, la verdad es que en el informe cuesta ver que eso es causa de algo, porque casi ni lo mencionan. ¿A usted le parece...

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿Dice usted que no se menciona en el OPC?

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muy poco.

He dicho que la señora Cuerno —usted no— dijo que se resumió demasiado, y fue crítica con esto.

Entonces, si se reconoce que el TOWS no funcionó, que es una causa de este accidente, ¿cómo es posible que se cierre la investigación y a día de hoy todavía no se sepa qué pasó?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿Que no se sepa por qué el TOWS no funcionó?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 21

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí, y su relación con el relé y todo eso de lo que llevamos aquí hablando tanto. A usted le parece que todos deberíamos conformarnos con lo que dijo el informe de la Ciaiac y lo que se decidió en el juzgado. Usted dirá lo que le parezca, que me parece correcto, pero la intuición de una escuchándole es esa. ¡A la tercera!, como diciendo: ¡ya, otra vez! Pero, en realidad, esto se cierra sin conocer la causa por la que el TOWS no funcionó. Y usted y todos los vocales han dicho que, si hubiese funcionado, desde luego no habría despegado. Entonces, ¿de qué se extrañan? Yo no me extraño. No hace falta ser piloto ni ingeniero, de verdad, para ver esto con claridad. ¿O cree usted que estoy equivocada?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En lo que usted dice tiene toda la razón del mundo. Si hubiera sonado el TOWS no hubieran despegado. Eso es verdad y está reconocido en el informe de la Ciaiac y en el del OPC, por supuesto.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Ya, pero usted aquí solo ha hablado de una cosa, que ha sido de la tripulación y del fallo en los *flaps* y los *slats* —eso ha sido así—, y el TOWS ni lo ha nombrado.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, iba a hacer la descripción de cuando se van al aire y el TOWS no suena —bueno, el TOWS no suena en el despegue—, y ahí se acabó el tiempo. El TOWS no sonó cuando ellos avanzaron sus palancas de gases. Sigue siendo doloroso, pero las voces que se dan no son las que deberían. Y el TOWS no ha sonado. Todo ha contribuido al accidente, absolutamente, sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Entonces no hubo una sola causa.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No. ¿Quién ha dicho que hay una sola causa?

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Entonces, al final, estamos hablando de una cadena, de una concatenación de errores. No es uno solo.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No, no es uno solo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Es que a veces da la sensación.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Se puede puntualizar cada error, distinguiendo cada punto de error en cada llamada barrera de seguridad o lista de chequeo y TOWS en su momento, o se puede decir que la tripulación no actuó de acuerdo con los procedimientos operativos, que eso es general en todo el tiempo, y el TOWS no funcionó. Eso dicho seguido, sin comas, son las dos causas del accidente, claramente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: En esta Comisión hemos escuchado muchas voces, y algunas han sido críticas, y algunos también han sido vocales de la Ciaiac. Usted dijo antes que si no estaban contentos y conformes se tendrían que haber ido. Sinceramente, también me ha chocado mucho esto. Y también se le ha preguntado por el informe de la Copac, que es crítico, bastante crítico, y a usted también le ha parecido... Entonces, sobre cualquier cosa que cuestione, que sea crítica, usted ha llegado a decir que está equivocado. ¿Qué quiere que le diga? Me choca bastante.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Ya le he hablado de la crítica del Copac, ellos no tuvieron el CVR. Probablemente cuando el Copac....

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Hacen una valoración del informe de la Ciaiac, pero yo entiendo que es el Colegio de Pilotos. A lo mejor a usted le parece que no son suficientemente profesionales, no lo sé, a mí me lo tienen que parecer. Es verdad que hacen una revisión del informe de la Ciaiac, pero yo creo que lo hacen con profesionalidad, al menos nosotros tenemos que....

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 22

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Hay una contestación de la secretaría de la Ciaiac a esa revisión del informe, que el Copac no ha publicado nunca —no sé por qué no lo ha hecho—, donde se razonan muchos de los puntos que el Copac dice. Cuando el Copac dice que esto es falso, se contesta: No es falso por tal cosa. En fin, una contestación a un informe muy crítico. No sé si ustedes la tienen.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero no ha habido rectificación. La Ciaiac estaría o no de acuerdo en ciertos aspectos, pero la Copac se ha mantenido, y si lo ha hecho es porque considera que no tiene que rectificar. En algún momento, usted tiene que intentar, de verdad, ponerse en nuestro lugar. Usted viene y nos dice su verdad, pero es que aquí hemos escuchado muchas verdades y hemos visto muchas cosas. Antes nos dijo: Abrí la revista y vi un artículo, y nombraba a la presidenta de la Asociación de Afectados. Es verdad, aunque yo ese artículo no lo he visto, pero esto también lo hemos dicho nosotros aquí. Hay mucha gente que ha venido y no nos ha querido dar respuestas y hay gente que nos ha dicho cosas que no se ajustaban a la realidad, también ha venido gente que nos ha dicho una cosa y gente que nos ha dicho la contraria. ¿Por qué vamos a pensar que uno tiene la verdad y el otro no? Es que han venido vocales de la Ciaiac que han dicho lo que han dicho, y eran tan vocales como usted. A usted le parecerá mal que sigan, pero muchos han dicho que se querían ir y que han seguido y nos han dado sus razones. Yo particularmente pienso que si uno quiere cambiar las cosas lo que tiene que hacer es quedarse y resistir, porque las cosas no se cambian desde fuera, lamentablemente, se cambian desde dentro. Es una opinión personal. Quiero decirle que para nosotros esto es muy complicado porque cada uno viene y cuenta su verdad y en muchos casos las versiones son contrarias.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, sí. Queda claramente expuesta mi opinión sobre el accidente, como usted bien ha visto, y lamentaría mucho que los familiares de las víctimas, sobre todo la mujer del piloto y sus hijas....

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Es que lo están escuchando.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil): El tema es que no actuaron en absoluto correctamente —es mi opinión— durante todo el tiempo, y además no les funcionó el TOWS, con lo cual....

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bien.

La última pregunta está relacionada con el órgano o el mejor modelo de investigación. Lo que intentamos aquí es que esto no vuelva a pasar nunca más, que no suceda, y, por tanto, queremos sacar unas buenas conclusiones para que el sistema mejore. Esa es la intención que tenemos todos los miembros de la Comisión.

Mi compañero, el señor Franquis, le ha preguntado que si creía usted que era mejor un órgano multimodal, pero no en el sentido que usted ha interpretado, creo, porque en este órgano hay especialistas por cada una de las vías de navegación, de carretera, por mar; o sea, es evidente que no hay un especialista de todo, al menos yo no lo conozco y creo que no existe. No estamos hablando de eso, sino de que existiesen en ese órgano especialistas por cada una de las diferentes áreas. Por tanto, ¿podemos resumir que para usted este es el mejor modelo que existe y que no tenemos que modificarlo?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Me parece que ya le he contestado. Tendría más visibilidad para la sociedad española que hubiera una cabeza que se ocupara de todos los accidentes y que informara periódicamente de eso. Esa es una buena práctica de la NTSB.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿El modelo de la NTSB a usted le parece....?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): El modelo al público, que es el que yo conozco —se puede ver el organigrama de la NTSB y averiguar más cosas—, de cuando han tenido un accidente sonoro o que ha salido en los medios de comunicación, consiste en unas entrevistas, como diciendo: Aquí no se oculta nada, se entrevista a la persona, los periodistas vienen y preguntan y el accidente ha sido esto y esto,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 23

etcétera. Ese modelo hace que la NTSB sea conocido en todos los lugares del mundo, en cambio, las demás Ciaiac no son conocidas. Desde ese punto de vista me parece muy buen sistema. Luego, que fortalezcan o robustezcan cada unidad de las que tienen debajo, en la aviación, en la marina, etcétera, claro. Probablemente en ocasiones se ahorrarán recursos si tienen ese procedimiento, que, si no, no se tendrían. No sé.

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

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Hernández Bento.

Una última pregunta, señor Fernández-Trapa. Usted decía antes, puso un ejemplo gráfico, que nosotros habíamos puesto la lupa y que habíamos visto una mancha, un goteo y otro goteo, pero que se había focalizado en un solo goteo. Yo creo que tras las preguntas de sus señorías podemos deducir que no hay un solo foco de goteo. Usted en su introducción lo focalizaba exclusivamente en los pilotos. Es cierto que el TOWS falló —acaba usted de reconocerlo en sus respuestas a los diputados y a las diputadas— y, por tanto, creo que la focalización que estamos haciendo es la correcta, es decir, que hay varias causas que motivan esa tragedia.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): A lo mejor les parezco muy insistentemente zoquete, pero yo creo que la responsabilidad que tiene una tripulación es terrorífica y el resto de los periféricos sobre los cuales hay que aplicar la lupa y poner en orden, porque cuando se aplica la lupa sale lo que sale, no han tenido una relación directa con este accidente, me parece a mí, excepto el malhadado funcionamiento del TOWS.

La señora **PRESIDENTA**: Casi nada, ¿no?

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Casi nada, casi nada. No, bueno, claro, el avión tiene un puñetero fallo que no está duplicado, que no es fundamental cuando se certificó el avión, ya saben todos ustedes toda esa historia, pero por eso el *flap* tiene tres barreras de seguridad. Naturalmente, si hubiese funcionado el TOWS, no estaríamos aquí. Ojalá hubiera funcionado.

La señora **PRESIDENTA**: Eso es lo que quería oírle decir. Probablemente no estaríamos aquí si hubiese funcionado.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No, eso seguro.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Fernández-Trapa. Gracias, señorías.
Seguimos con el segundo compareciente en unos instantes. Muchas gracias.

El señor **FERNÁNDEZ-TRAPA DE ISASI** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): A usted.

— DEL SEÑOR LOZANO PACIOS (PILOTO EN ACTIVO Y AUTOR DE LA REVISIÓN DEL INFORME INDEPENDIENTE COPAC-SEPLA). (Número de expediente 219/001418).

La señora **PRESIDENTA**: Seguimos la sesión de esta tarde con la comparecencia de don Juan Carlos Lozano Pacios, piloto en activo y autor de la revisión del informe independiente de la Copac. Ha sido informado de sus derechos y obligaciones. Conforme al marco de la Ley Orgánica 5/1984 esta Presidencia le explica, para que así conste, que estoy aquí para salvaguardar sus derechos, pero también le indico 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 se lo hemos explicado, son diez minutos de exposición, que puede agotarlos o no; luego los grupos le preguntarán de manera agrupada y usted contesta de manera agrupada o con el formato de pregunta-respuesta.

Muchas gracias. Señor Lozano, tiene usted la palabra por un tiempo de diez minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 24

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Gracias, presidenta.

Buenas tardes, señorías. En primer lugar, quiero enviar un afectuoso saludo a las víctimas de la tragedia del vuelo JK 5022 y a sus familiares, y quiero darles las gracias por haber hecho posible esta Comisión, con la fuerza que les da tener la razón de su lado. También quisiera dar las gracias a esta Comisión, a sus señorías, por darme la oportunidad de expresar mis conclusiones sobre la investigación que la Ciaiac realizó del vuelo JK 5022 que se accidentó en Barajas el 20 de agosto de 2008.

Mi nombre es Juan Carlos Lozano, soy piloto de transporte de líneas aéreas e investigador de accidentes. Como piloto profesional acumulo una experiencia de unas 14 000 horas de vuelo, de las cuales quería destacar que unas 4500 son en aviones de la serie McDonnell Douglas MD-80.

En cuanto a mi actividad en el ámbito de la seguridad aérea, les diré que en el año 2004 me incorporé al comité de análisis y prevención de accidentes de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas, Ifalpa. En 2010 fui elegido presidente de ese comité y ostenté el cargo hasta el 2014. He participado como miembro del comité asesor del director ejecutivo de EASA, que, como saben, es la Agencia Europea de Seguridad Aérea, en el momento en que el director ejecutivo era don Patrick Goudou, que ahora ha sido sustituido por otra persona. Entre 2011 y 2016 fui miembro del panel de expertos en seguridad operacional de la OACI, encargado de redactar el anexo 19 al Convenio de Chicago, que es el que trata de la gestión de la seguridad operacional, y el último que ha sido publicado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Por último, quiero indicarles que he sido miembro del equipo pericial del Sepla en la causa judicial del accidente JK 5022 y, como ha comentado la presidenta, soy autor de la revisión independiente que presentó el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial tras la publicación del informe de la Ciaiac sobre el accidente.

En mi intervención quiero destacar el hecho de que la investigación técnica del accidente del JK 5022 hecha por la Ciaiac no se realizó de forma independiente, tal y como establecen las normas y procedimientos y requerimientos internacionales sobre la materia. Este hecho hace que la investigación realizada por la Ciaiac presentase unas conclusiones incompletas y que impidieron en su momento aprender de los errores cometidos; es decir, el informe emitido por la Ciaiac falló en su característica esencial: la prevención de futuros accidentes. Que una autoridad de investigación de accidentes sea independiente a la hora de conducir sus investigaciones es uno de los elementos más importantes de la prevención de los accidentes. La falta de independencia de una autoridad que tiene el deber de investigar los accidentes aéreos con absoluta objetividad es un problema serio, reconocido a nivel internacional, que debe ser solucionado lo antes posible si se quieren obtener conclusiones ciertas que sirvan para la mejora de la seguridad del transporte aéreo.

En el caso que nos ocupa, en mi opinión, la falta de independencia de la Ciaiac es evidente. Existe una dependencia clara de la comisión respecto del Ministerio de Fomento, no solo a nivel de asignación de recursos, sino también en cuanto a quienes componen el pleno de la comisión, que, como saben, es su órgano de gobierno. El nombramiento de presidente y vocales que forman parte de la comisión se hace a propuesta del Ministerio de Fomento, es decir, quien no tenga el pláacet del ministro no formará parte de la comisión, por muchos méritos que acredite. Pero esta falta de independencia no afecta solo a la cuestión organizativa de la propia Ciaiac, se refiere también a la falta de independencia respecto de los órganos judiciales que realizan investigaciones que tienen por objeto la asignación de responsabilidades en un accidente aéreo.

En el caso del JK 5022, las disputas entre la Ciaiac y el juez encargado del caso respecto de la custodia de restos del accidente o la realización de determinadas pruebas, necesarias para la investigación técnica, perjudicaron la marcha de la misma. Pero quizás el mayor perjuicio vino de la posible influencia que podía tener el informe de la Ciaiac en el proceso judicial. Para un experto en investigación de accidentes es fácil observar cómo en el informe de la Ciaiac se evitó mencionar determinados aspectos que tuvieron una influencia directa en el accidente por miedo a posteriores implicaciones legales. No cabe otra explicación al observar que el fallo del sistema de aviso de configuración de despegue, el célebre TOWS, así como su defectuoso diseño, no se ha considerado una causa del accidente o que la existencia de terreno abrupto en el lugar del accidente no sea considerado un factor contribuyente al mismo. Resulta comprensible la indignación de víctimas y familiares, así como de los profesionales de la aviación, al afirmar que el informe de la Ciaiac fue una oportunidad perdida. El informe técnico A-32/2008 de la Ciaiac es un caso claro de un informe que no ha servido para su propósito principal, debido a la falta de independencia de la investigación técnica y a la influencia de un proceso judicial, que hizo olvidar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 25

a la Ciaiac cuál era su labor fundamental: determinar todas las causas o factores intervinientes en un accidente y recomendar las medidas necesarias para evitar la repetición de un hecho similar.

No me entiendan mal, señorías, en ningún caso mi intención es limitar o perjudicar en ningún modo los procesos judiciales de investigación de accidentes, ya que la justicia es un pilar fundamental de la sociedad y así debe seguir siendo, pero estoy convencido de que ambos procesos, el judicial y el técnico, pueden discurrir por vías paralelas, pueden incluso compartir información, pero en ningún caso deberían ser utilizados indistintamente para lo que son objetivos bien diferentes. Los estándares internacionales, tanto de la OACI como de la Unión Europea, establecen que deben existir protocolos y normas que permitan investigaciones técnicas de accidentes libres de influencias judiciales que pudieran alterar el resultado de las mismas. En mi humilde opinión, no podemos dejar pasar esta oportunidad para ponernos a la cabeza de estas iniciativas. No será fácil, pero sí es posible.

Por último, no quiero desaprovechar esta ocasión para pedir con todo el respeto a sus señorías, si el fin último de esta Comisión es la mejora de la seguridad aérea en España, que se centren en solucionar los problemas más que en la búsqueda de responsabilidades. Los responsables pueden ser identificados, pero si los problemas persisten, más o menos ocultos, el esfuerzo habrá sido en vano.

Muchas gracias por su atención. Quedo a su disposición para responder a las preguntas que deseen plantearme.

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

Empezamos por el Grupo Esquerra Republicana. Tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias, señor Lozano, por estar en esta Comisión.

Ya son bastantes los comparecientes, y pasamos de intervenciones como la suya, que nos parecen claras, que las entendemos, a múltiples intervenciones oscuras, contradictorias, con poca memoria, y que parecen más un disculparse para que no me puedan implicar en ninguna cosa, que un intento de esclarecer la verdad para que no sucedan cosas parecidas a las que estamos viendo. Esto nos lleva a una cierta frustración o a un cierto desánimo, pero intervenciones como la suya nos permiten, como usted ha dicho, recordar nuestra responsabilidad, que fundamentalmente es esta, porque también las familias de las víctimas nos han hecho llegar siempre que este es su principal objetivo.

No he podido estar en toda la intervención del compareciente anterior, un piloto. Muchos tenemos un gran respeto por los pilotos porque habitualmente cogemos un avión y estamos tranquilos, a pesar de todo, porque sabemos de su profesionalidad, de su capacidad, y que tienen instrumentos muchas veces redundantes para asegurar el vuelo, a pesar de lo que hemos observado en cuanto a las presiones que reciben. Estamos hablando de unos pilotos que llevaron al *parking* el aparato, y esto no es sencillo, es muy significativo, porque sabemos que la empresa estaba en crisis, con todo lo que ello representa. A mí, lo digo sinceramente, me han roto el corazón las afirmaciones tan redundantes y tan potentes de que la culpa la tenían los pilotos y que no hicieron lo que hacen todos los pilotos en todas las circunstancias. Si no lo hicieron, hemos de investigar el porqué. A mí me parecía que antes de hacer las preguntas había que hacer esta afirmación, y lo digo o reviento, y lo digo con toda tranquilidad o reviento, porque no puede ser.

Ahora paso a las preguntas. ¿Puede explicarnos esta diferencia semántica, que a mí también me ha preocupado, puesta de manifiesto por algún compareciente, entre causas y factores contribuyentes de un accidente?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Eso está definido por la Organización de Aviación Civil Internacional. Para que nos entendamos, la causa de un accidente es aquella acción o inacción, es decir, por no hacer algo, que si la quitamos de la secuencia de eventos el accidente no tiene lugar, dentro del sentido común; es decir, si estuviéramos hablando del caso de Spanair, si no hubiera habido avión, no hubiera habido accidente, eso no es una causa, obviamente. Pero cualquier otra circunstancia que si la extraemos de la secuencia de eventos el accidente no se produce, se considera una causa. Si quiere le leo la definición oficial de la OACI, que la tengo por aquí, la tengo en inglés, pero se la puedo traducir.

¿Qué es un factor contribuyente? Es aquella acción o inacción que ha agravado la situación o que no ha mitigado suficientemente las consecuencias del accidente. Yo mencionaba —lo menciono así un poco de paso— el tema del terreno abrupto, que es evidente, porque además hay casos, hay multitud de investigaciones de accidentes en las que se ha comprobado que cuando un avión cae en una superficie plana, como es la pista de un aeropuerto, el número de víctimas suele ser inferior, en un caso parecido,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 26

estaríamos hablando de un avión similar, que se levanta del suelo a una altitud similar y luego vuelve a caer. Ha habido aviones que incluso han podido hasta evacuar a los pasajeros. Sin embargo, en este caso resulta fundamental que el avión no solo vuela encima de la pista, sino que cuando cae por el barranco también vuela y cuando cae disminuye notablemente la capacidad de supervivencia de los que van dentro. Por tanto, a mi juicio, eso debería ser un factor contribuyente al accidente. Luego analizaríamos por qué está, por qué no está, si hay que tenerlo o no hay que tenerlo; eso ya es otra cosa.

Eso está tabulado y tasado y la propia OACI lo dice. Yo se lo he explicado así por no ir a los tecnicismos. Una causa es aquello que tiene una influencia directa en el accidente, que si no hubiera estado, el accidente no hubiera ocurrido, y un factor contribuyente es aquello que agrava o no mitiga suficientemente las consecuencias del accidente.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Aparte de la actuación de los pilotos, ¿qué otras causas ve usted en este accidente? Y digo causas, no factores contribuyentes.

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Si analizamos esto que hemos dicho, para mí el hecho de que el avión salga del *parking* la segunda vez, después de que ha habido una acción de mantenimiento, y que se ponga en vuelo debería ser considerado una causa. Digamos que ahí está un poco el origen de lo que deviene a continuación. En primer lugar sería eso. Yo creo que hay una deficiente actuación por parte de los técnicos de mantenimiento o del departamento de mantenimiento en general, no sabría especificarlo ahora mismo. Pero es evidente que el hecho de que ese avión ha vuelto al parking, que tiene una avería, que no se ha analizado bien esa avería, sino que se ha mitigado simplemente un síntoma y no se ha analizado hasta dónde puede llegar eso, genera que dicho avión tenga un defecto oculto, que además la tripulación no esté pensando en lo que tiene que pensar, que estén discutiendo entre ellos si esto va a funcionar o esto no va a funcionar y con el tercero y el tercero les dice: Esto ha sido una chapuza, y tienen dudas. Como usted ha comentado, indudablemente, el fallo del *take off warning system* es una causa, si el *take off warning system*, o el sistema de configuración de alerta de despegue, si lo queremos decir en español, funciona, ese accidente no tiene lugar.

¿Qué pasa? No funciona, o por lo menos no alerta a la tripulación. No queda claro en el informe de la Ciaiac si funcionaba o no funcionaba. A mí eso me parece inaudito, porque una autoridad de investigación de accidentes está para eso, o por lo menos para establecer una hipótesis si no tiene datos. El hecho de que el *take off warning system* no funcione es una causa, y yo añadiría que el hecho de que el diseño del *take off warning system* es como es y no es redundante y no proporciona una alerta, también debería ser considerado una causa.

Luego podríamos entrar en si la documentación de mantenimiento, pero eso ya forma parte de lo primero que le he comentado. Para ser breve yo lo analizaría en esas tres partes: la actuación de la tripulación, la no resolución de la avería y todo lo que tiene que ver con el *take off warning system*, su diseño y su fallo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Se nos ha dicho que no existen pruebas concluyentes del mal funcionamiento del relé R2-5. Se ha dicho: Le hemos hecho todo tipo de perrerías. Es algo que no olvidaré. ¿Hasta qué punto las pruebas deben ser concluyentes para establecer unas causas del accidente?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Vamos a ver, un informe técnico de accidente aéreo no es un informe pericial ni es una actuación judicial. La Ciaiac se compone de expertos. Una investigación de un accidente aéreo es como un puzle al que le faltan piezas, usted tiene que hacer el puzle y le faltan piezas. Entonces, una vez que ha construido el puzle, usted mira y si es un investigador dice: Mire, yo creo que lo que hay aquí es, no sé, imagínese, la ciudad de Nueva York. ¿Por qué? Pues, hombre, no veo la Estatua de la Libertad, pero sí veo grandes edificios, veo no sé qué, parece Manhattan, y establezco una hipótesis con lo que tengo, no necesito pruebas concluyentes. En todos los informes que publica la Ciaiac, en la segunda o en la tercera página viene una aclaración en la que se dice que el informe no busca, y que no son necesarios medios de prueba en la investigación técnica del accidente. Por supuesto, si se pueden tener todas las pruebas, fantástico, pero siempre faltan pruebas y hay que establecer hipótesis. Es más, lo tengo por aquí apuntado, la Ciaiac utiliza frecuentemente las hipótesis. Informe técnico A-055/2001. Causas —abro comillas—: Aunque no han podido determinarse las causas del accidente, teniendo en cuenta las circunstancias en que se produjo y los antecedentes de sucesos similares en aeronaves del mismo tipo, se considera como causa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 27

probable del accidente una pérdida total del suministro eléctrico, bla, bla, bla. Informe de la Ciaiac. Informe técnico A-013/2005, de un MD-83 de Spanair. Causas —abro comillas—: Se considera que la causa probable del accidente fue una variación significativa en la intensidad y dirección del viento en el momento del aterrizaje, lo que provocó que se alcanzaran 4,11 g de aceleración vertical. Sin embargo, con la información meteorológica disponible, no se ha podido determinar que existieran condiciones objetivas para que se diese la posibilidad de una cizalladura en el aterrizaje. Lo cual quiere decir que se puede establecer una hipótesis con los datos que uno tiene sin necesidad de conocer absolutamente todo. No sé si le he contestado.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias.

Y la última pregunta. ¿Qué opinión le merecen las recomendaciones de seguridad realizadas por la Ciaiac en su informe?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Creo que han sido ineficientes, no han conseguido su objetivo. El *take off warning system* no se ha cambiado, no ha habido ningún cambio de diseño. Son muy similares a las que se emitieron después del accidente de Detroit veinte años antes. Entonces, establecidas las mismas recomendaciones —me estoy refiriendo concretamente a todo lo que significa el diseño de la aeronave, la certificación, la aeronavegabilidad, todas esas cosas de las que se ha hablado tanto—, que son muy similares a las de Detroit, las considero ineficientes, y creo que la realidad me da la razón, lamentablemente.

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

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

Muchas gracias al señor Lozano por comparecer hoy aquí. Efectivamente, coincido con mi compañero, el portavoz de Esquerra, el señor Olòriz, en que, afortunadamente, estamos teniendo comparecencias como la suya, muy claras y contundentes, aunque también otras que no dicen nada o incluso lo que dicen es absolutamente indignante y hasta irrespetuoso, sobre todo para las familias de las víctimas, que están siguiendo esta Comisión.

La primera pregunta que le voy a hacer es muy sencilla. Como piloto, ¿usted despegaría alguna vez con una alarma sonora en vuelo?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Nunca.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Gracias por la respuesta contundente. Esa misma pregunta es la que me hubiera gustado hacer al señor Fernández-Trapa, que, desafortunadamente, no le pude realizar porque estaba en otra Comisión, que coincidía al mismo tiempo. Se la hice justo cuando nos estábamos despidiendo en esta sala y me respondió: ¿Usted es piloto de helicópteros? Le contesté: Sí, efectivamente. Fue la primera pregunta que le hice, pero no me contestó. Lo expreso para que quede en el *Diario de Sesiones*, porque tengo claro que a cualquier piloto al que se le preguntase —y me incluyo— nunca diría que despegaríamos con una alarma sonora en vuelo. Así que la siguiente pregunta es: ¿Hasta qué punto el fallo del TOWS se puede considerar como una causa del accidente?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Al señor Olòriz le he comentado que creo que es fundamental, pero puedo explicarlo un poco más, va en la línea de lo que usted me acaba de preguntar. Es una alarma, y en un avión cualquier alarma te tiene que decir algo. Creo que fue la FAA la que envió —además está reflejado en el informe de la Ciaiac— el número de veces que pilotos habían reportado que habían tenido un problema en cabina porque el avión no estaba configurado y habían abortado el despegue. Es lo normal, porque para eso están las alarmas. Entonces, obviamente, si el *take off warning system* hubiese alertado a esa tripulación de que el avión no estaba configurado para el despegue, esa tripulación no hubiera iniciado el despegue.

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

Acerca de lo que ha comentado anteriormente y, sobre todo, teniendo en cuenta que no se ha sustituido, que no se ha hecho un sistema redundante del TOWS, que no se ha actuado en ese sentido por parte de Boeing —ya hemos tenido la comparecencia del responsable de Boeing en aquel momento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 28

en España y también nos decepcionó bastante, porque no dio absolutamente ninguna información—, quería preguntarle a este respecto si considera que Boeing colaboró plenamente con la Ciaiac.

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Una aclaración, y es que cuando estamos hablando del TOWS nos referimos al de la serie MD-80, no estamos hablando de otros aviones.

Respecto a la pregunta que me hace, entramos un poco en el terreno de la especulación. Yo creo que Boeing de alguna forma fue consciente de que el informe de la Ciaiac podía utilizarse en sede judicial, que pensó que eso podía perjudicar, y probablemente esa sea la razón por la que su colaboración se limitó a lo justo y necesario. De hecho, conozco investigadores de accidentes de Boeing y de Airbus —he estado con ellos—, muchos son pilotos, otros ingenieros, todos muy profesionales, muy conscientes de lo que deben hacer y para qué es una investigación técnica de un accidente, pero, obviamente, trabajan en una empresa que tiene sus intereses, comerciales, etcétera. Entonces, al leer el informe percibo que no se ha puesto toda la carne en el asador, que no se ha informado adecuadamente, que hay información que falta. Es verdad que sí se ha proporcionado información —de hecho, es información muy válida—, pero probablemente —insisto, esto es una especulación— se podría haber involucrado más si hubiesen sido establecidos determinados cortafuegos o la propia Ciaiac hubiese asumido que su trabajo era prevenir accidentes y hubiese tirado para adelante con todas las consecuencias.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Como decía al principio, en esta Comisión también nos preocupa prevenir futuros accidentes, creo que es uno de nuestros principales objetivos. Evidentemente, poco se puede hacer ya con respecto a tener de nuevo aquí a las víctimas, no van a poder estar, pero creo que es fundamental que trabajemos para que accidentes así no vuelvan a producirse. En ese sentido, me preocupa que no se haya corregido ese defecto en estos modelos, que aún siguen volando, aunque no haya muchos en activos; pero me consta que siguen volando. ¿Por qué cree que no se ha llevado a efecto, si entre las recomendaciones estaba hacer un sistema redundante?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): De nuevo entramos en el terreno de la especulación. Evidentemente, modificar un sistema de un avión cuesta dinero; no sé si existe equilibrio o no con lo que puede acarrear la modificación de este sistema. Otros sistemas se han modificado a raíz de accidentes, se han mejorado y, afortunadamente, la aviación sigue disfrutando de unos niveles de seguridad estupendos. Desconozco las razones por las que Boeing persiste en no modificar el diseño del *take off warning system*, a mí me resulta inconcebible, porque ya llevamos dos accidentes similares y se ha demostrado que el diseño no es bueno para los estándares en los que nos movemos hoy en día. Usted ha recordado que, efectivamente, sigue habiendo aviones de este tipo volando no solo por España, donde también los hay, sino por el mundo. Entonces, que una vez más se vuelva a poner la responsabilidad sobre los pilotos, en que tienen que hacer una prueba antes de cada despegue —que me parece muy bien, está fenomenal que se haga—, pero no se haya modificado el sistema, me parece inconcebible. No conozco las razones. Sería interesante escuchar las razones de Boeing. Lamentablemente, creo que no se las han dado a ustedes. Desde luego, ya son demasiados accidentes con este problema y se debería tomar alguna medida.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Efectivamente, coincidimos con usted, si la idea es prevenir futuros accidentes y temas así siguen en el aire o sin solucionarse diez años después, y hablamos de diez años después del accidente del Spanair, porque, si no me equivoco, el primer accidente en el que se detectó y del que se informó sucedió en 1987 en Estados Unidos, el de Detroit. Quiero que quede patente porque creo que es algo que nos preocupa a todos. Si no conseguimos resolver este tipo de problemas, seguiremos teniendo accidentes una y otra vez, y lo importante no solo es que existan unas recomendaciones sino que se cumplan. En este sentido, hemos preguntado a las autoridades que han venido por aquí y ellos dicen que sí se están cumpliendo las recomendaciones de ese informe. Pero lo que estamos viendo es que, en realidad, en algún momento de la cadena luego eso se rompe, y, por ejemplo, el fabricante no ha hecho las modificaciones que se pedían en esas recomendaciones.

Volviendo a la responsabilidad en el caso de Spanair, ¿cree usted que la supervisión ejercida por la Dirección General de Aviación Civil a Spanair fue efectiva?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): En el informe de la Ciaiac se relatan una serie de inspecciones que se hicieron, concretamente a las tripulaciones —voy a hablar de la parte que más conozco, que es la operacional, la parte de pilotos y un poco mantenimiento, aunque no quiero entrar en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 29

mantenimiento—, se hicieron muchas inspecciones y en ellas no se detectaba nada; según la propia Ciaiac, todo iba fantásticamente bien. Sin embargo, luego hemos descubierto que había errores en los manuales, errores de interpretación y que la propia tripulación también cometió errores. Luego, esto nos llevaría a pensar que la supervisión no era buena. No quiero entrar en otros aspectos, que creo que ya se han debatido suficientemente, sobre aeronavegabilidad o mantenimiento —primero, porque no soy experto en aeronavegabilidad—, pero es evidente que hay agujeros —y en el informe queda claro— en la parte del análisis tanto en referencia a la actuación de mantenimiento como en el seguimiento de las averías y en la propia supervisión que hace la autoridad, porque podrían haber quedado más a la vista en el informe. Se tratan en la parte del informe relativo a los hechos, en la parte del análisis se discuten y, sin embargo, en la parte de las conclusiones desaparecen, y en la parte de las causas ni se habla de ellos, y todos los que nos dedicamos a esto sabemos que hoy en día los accidentes no ocurren por una sola causa, sino por una concatenación, y esa concatenación está muy relacionada con que la aviación, el transporte aéreo es un sistema. No se trata de echar la culpa a los demás, no estamos hablando de culpa, sino de arreglar lo que está mal, y a veces el sistema está mal.

Respecto de la supervisión de la Dirección General de Aviación Civil en aquella época, hay casos, y algunos de ellos muy sangrantes, en los que se detecta que la supervisión no se ejerce o que se ejerce muy mal. Incluso, hay informes de la propia Ciaiac donde queda patente que la supervisión es, como mínimo, ineficiente. Creo que en la propia auditoría de la OACI también se menciona que los inspectores de aeronavegabilidad no tienen las competencias, o algo similar. Entonces, creo que en aquella época la supervisión de las líneas aéreas españolas dejaba bastante que desear.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: A nivel internacional —usted ha trabajado en varias organizaciones y lo conocerá muy bien—, hay varios manuales, tanto de OACI, como de EASA, como de la propia IFALPA, que reconocen que el nivel de estrés y de fatiga, así como la precariedad laboral de los pilotos son, como mínimo, factores contribuyentes en la probabilidad de accidentes. Como piloto, ¿considera que existía entonces o existe ahora algún modelo de supervisión de estos factores mencionados por la autoridad aeronáutica?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): En su informe la Ciaiac establece que se estaba empezando a vigilar a Spanair por sus problemas económicos. Eso se determinó hace mucho tiempo, que los problemas económicos influyen en las decisiones que toma la gente, que los recursos que tiene la gente influyen a la hora de tomar decisiones, etcétera. De hecho, ahora mismo la situación económica de las compañías aéreas es un factor que se tiene en cuenta a la hora de la supervisión, y es un factor importante porque ya, por fin, hemos conseguido demostrar que las situaciones laborales indeseadas, las situaciones económicas indeseadas añaden riesgos o amenazas que normalmente no aparecen. Entonces, sí, efectivamente, en aquel momento existían, y, de hecho, en el informe de la Ciaiac se deja entrever que se estaba empezando a ejercer una cierta vigilancia extra sobre Spanair por motivos económicos. Luego, existía; evidentemente, no sé si era muy perfeccionado o no —parece ser que no—, pero existía.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Creo que por ese lado es una buena noticia y, al menos, sin duda, estaremos mejorando en seguridad, porque, desafortunadamente, sabemos que hoy en día hay compañías que pueden estar cercanas a una situación como la que tenía Spanair en el año 2008.

Muchísimas gracias, señor Lozano.

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

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

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

Buenas tardes, señor Juan Carlos Lozano. Gracias por su comparecencia, su honestidad, contundencia y sencillez con la que está respondiendo, que no es habitual en los comparecientes que vienen a esta Comisión, y siempre se agradece.

Voy a empezar por referirme a una cuestión que tiene que ver con una pregunta que ha hecho mi compañera de Ciudadanos. Usted ha explicado las causas de un accidente. ¿Cómo definiría el papel de la Dirección General de Aviación Civil en la inspección de las aerolíneas en aquel momento y a día de hoy? En cuanto a la teoría del queso gruyere, que, a mi juicio, ha despreciado un poco el compareciente anterior, y todas esas barreras que se supone que se establecen, desde la primera, que es la autoridad, hasta la última, que son los pilotos, ¿cómo las definiría usted dentro de una investigación de un accidente?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 30

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Gracias.

Tengamos en cuenta que estamos hablando de situaciones distanciadas en diez años; usted me pregunta por la supervisión de entonces y por la supervisión de ahora. Voy a empezar por la supervisión de entonces, aunque creo que ya he respondido un poco al respecto. Hay evidencias en los propios informes de la Ciaiac y en otras actuaciones. Por ejemplo, me parece que fue en el año 2004 cuando se denunció la falta de inspecciones que había en la Dirección General de Aviación Civil. Por entonces yo formaba parte de la vocalía técnica del Sepla, que era un departamento técnico, lo sacamos a la luz y la respuesta de la ministra fue organizar un plan de choque, porque, efectivamente, reconocían que no había suficientes, y estamos hablando del año 2004 o 2005. Posteriormente ha habido accidentes —y anteriormente también, claro—, y han quedado en evidencia casos tan graves como, por ejemplo, el de un avión que se estrelló en Pamplona me parece que en el año 2007, con pasajeros a bordo —fallecieron pasajeros—, en cuya investigación se descubrió que el manual de operaciones de la compañía contenía páginas completas de manuales de operaciones de otras compañías —con su logo, con aviones que no formaban parte de esta compañía—, y aquello había sido aprobado porque ese manual se tenía que aprobar. Entonces, en aquel momento la supervisión era, en mi opinión, deficiente.

¿Qué pasa ahora? Han cambiado mucho las cosas, pero también quiero aclarar que ha sido así porque Europa nos ha obligado a cambiar. La cantidad de reglamentos europeos referentes a seguridad operacional que se han introducido desde el año 2008 hasta la actualidad es enorme; a lo mejor, estamos hablando de seis o siete reglamentos europeos de obligado cumplimiento en España en los que se nos obliga a hacer cosas que antes no hacíamos. Por lo tanto, se nos ha forzado a mejorar la calidad. Desgraciadamente, siguen existiendo agujeros —y ahora voy a utilizar el ejemplo del queso gruyer—, después, por ejemplo, del accidente de Spanair, que podría haber supuesto el gran cambio. En el año 2010 un avión español con tripulación española se estrella con pasajeros en la ciudad de Cork, en Irlanda, y la autoridad irlandesa determina que la supervisión que ya ejercía AESA a esa compañía era deficiente. Entonces, ¿van cambiando las cosas? Sí, van cambiando. ¿Tenemos mejor supervisión que teníamos en el año 2008? En mi opinión, sí. ¿Todavía quedan cosas por hacer? Muchas. En la Administración falta mucho conocimiento de la industria, falta mucho conocimiento de lo que pasa en el día a día, y creo que eso es muy necesario.

Y respecto de las lonchas de queso gruyer del famoso modelo de Reason, es el corazón de lo que hoy se entiende por investigación de accidentes, sin ello no se entiende por qué investigamos hoy accidentes. Podremos decir que es un modelo no dinámico, estático, en fin, hay distintas teorías, pero que es el corazón y lo que nos ayuda a entender por qué en el siglo XXI ocurre un accidente de aviación es innegable, creo que nadie puede negarlo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Usted ha dicho —y estoy de acuerdo— que el fallo del TOWS fue una causa del accidente, es decir, si hubiera sonado el TOWS esa tragedia no se hubiera producido. ¿Cree que la autoridad española debería haber obligado a Boeing a parar esos aviones hasta que cambiara el diseño para garantizar un TOWS redundante?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): En su pregunta veo dos cuestiones. Cuando habla de autoridad, ¿me pregunta por la autoridad supervisora o por la autoridad de investigación de accidentes?

El señor **VILA GÓMEZ**: Por la autoridad supervisora.

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Creo que la autoridad supervisora podría haber emitido una orden por la que esos aviones no pudieran volar porque la autoridad española considera que es inseguro. ¿Qué efecto hubiera tenido? En mi opinión y con el conocimiento que tengo, lo más probable es que esos aviones se hubieran ido fuera de España y hubieran seguido volando. Insisto, no conozco los mecanismos legales que existen, pero las autoridades están para ejercer de autoridades y pueden establecer requisitos adicionales, no hay ningún problema. De hecho, el propio informe de la Ciaiac habla de que hay autoridades europeas que establecen requisitos adicionales. Por ejemplo, para la prueba de los *flight data recorder*, que aquí no se establecían, no hay nada en contra de que una autoridad que se supone que es soberana establezca un requisito concreto.

El señor **VILA GÓMEZ**: En esta Comisión nos han dicho varios miembros de la Ciaiac que fue felicitada internacionalmente por el informe final referido a la tragedia del JK 5022. Como ha dicho usted que ha pertenecido a varios organismos internacionales relacionados con la seguridad de la aviación,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 31

¿cree que es cierta esta afirmación, se les ha felicitado? Son dos preguntas. ¿Se les ha felicitado por ese informe? ¿Nos puede decir cuál es la opinión internacional que se tiene sobre la Comisión de Investigación de Accidentes Aéreos española?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Por mi experiencia, tanto por los años que he pasado en la OACI, como por el tiempo que estuve en el comité asesor del director de EASA, y como miembro que soy de la Asociación Internacional de Investigadores de Seguridad Aérea, le puedo decir que ese informe ha pasado desapercibido. Solo he encontrado una referencia respecto de este informe, que fue en el año 2012 en Ámsterdam. El señor Francisco Soto y la señora Almudena Pérez van a Ámsterdam, hacen una presentación de parte de la investigación —en esa presentación estuve yo— y no admiten preguntas. No sé si les sirve; pero, desde luego, nadie se ha dirigido a mí o no he oído a nadie hablar del informe del accidente de Spanair ni bien ni mal.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y sobre la opinión internacional que se tiene de la Ciaiac?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Obviamente, la Ciaiac se relaciona con el resto de autoridades investigadoras y pertenece a una red europea que se creó a partir de la implementación del Reglamento 996, pero creo que no va más allá. Yo soy miembro de la Sociedad Internacional de Investigadores de Seguridad Aérea, donde está, por ejemplo, la NTSB, la BEA francesa, la AIB británica, la autoridad de Singapur, la autoridad de Japón, pero la Ciaiac no está.

El señor **VILA GÓMEZ**: Ha dicho también que fue autor o uno de los autores principales del informe o contrainforme que hizo el Copac un año después del informe final. ¿Por qué hicieron ese informe?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): No me gusta llamarlo contrainforme porque no es un informe, es decir, le faltan muchos elementos para ser un informe. Sí fue una revisión del propio informe de la Ciaiac, porque cuando leo el informe de la Ciaiac por primera vez me doy cuenta de que hay un montón de cosas que no me cuadran, consulto con personas de mi entorno que también son investigadores de accidentes o conocen acerca de seguridad y coincidimos en que hay errores en el informe. Algunos errores pueden ser de redacción, y no hay ningún problema, eso ocurre siempre. Pero hay una lista importante de errores y de cosas que se han pasado por encima y que, como investigadores, consideramos que deberían estar. Entonces, lo que hacemos es una revisión, que llamamos independiente, porque es verdad que está bajo el paraguas del Copac. El Copac nos pide nuestra opinión, y nuestra opinión es la revisión independiente. Y la hicimos por eso, porque encontramos demasiadas faltas, si quiere que lo llame así, o ausencias o malinterpretaciones. En cualquier informe de accidente podemos encontrar incluso diferencia de criterio, pero no tantas. Entonces, nos llama la atención. Y precisamente la idea con la que hicimos el informe fue llamar la atención de la Ciaiac: Oiga, creemos que ha habido demasiados errores, deberían hacer algo. Pero no fue tenido en cuenta en ningún momento.

El señor **VILA GÓMEZ**: De cara al futuro, ¿cree usted que si cambiáramos la Comisión de investigación o el sistema de investigación de accidentes aéreos por un sistema más parecido al americano, a la NTSB, es decir, un organismo multimodal con departamentos separados y especializados para cada una de las ramas que tienen que estudiar que no dependiera directamente del Gobierno, es decir, que ganara en independencia del Gobierno, y dependiera, por ejemplo, del Parlamento, tendríamos un mejor sistema de seguridad aérea?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Creo que sí, es decir, creo que hay capacidad de mejora en la Ciaiac, que, tal y como está configurada ahora, puede haber mejorado, puede haberse adaptado en cierto modo a algunos requerimientos, pero que sigue faltando.

Respecto del órgano multimodal, *a priori* parece que es una manera más eficiente de gestionar la investigación de accidentes. De hecho, otras ramas de la industria, del transporte podrían beneficiarse de los adelantos que hay en investigación de accidentes aéreos, porque eso hay que reconocerlo, la investigación de accidentes aéreos va por delante, se utiliza incluso en medicina, en modelos para asuntos de medicina; por tanto, creo que el resto se podrían beneficiar, no perjudicaría a nadie. Probablemente sería un modelo más flexible, no exento de expertos por supuesto, y habría que tener expertos en cada una de las ramas, pero, en mi opinión, creo que sería una buena idea.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 32

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Inclusive también que no dependa del Gobierno directamente?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Por supuesto. Creo que es el presidente de la NTSB quien dice que no solo hay que ser independiente sino también parecerlo. Entonces, creo que eso es fundamental. Que diez años después estemos discutiendo sobre la independencia de la Ciaiacc es porque de alguna forma no nos lo creemos.

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias.

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

El señor **FRANQUIS VERA**: Bienvenido, señor Lozano. Quiero agradecer sus palabras en la comparecencia de hoy.

Primera pregunta: ¿Cuál cree usted que es el nivel de seguridad del sistema aéreo español, en comparación con el resto de los países europeos?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Esa pregunta no se la puedo contestar; se la podrían contestar en AESA. Es decir, ahora mismo el nivel de seguridad no se mide por accidentes, se mide por unos indicadores que se llaman indicadores de seguridad, que los maneja la autoridad. Ellos establecen cuáles son los indicadores de seguridad, y en función de ello, toman las medidas oportunas. Esa información no la conozco.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted cree que un accidente o tragedia como la del JK 5022 se podría volver a repetir en España, el mismo tipo de accidente?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Se podría repetir en tanto en cuanto siga habiendo aviones del mismo tipo.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Los hay en España en estos momentos?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Que yo sepa, quedan aviones del tipo MD volando en España.

El señor **FRANQUIS VERA**: El otro día decía un responsable que no había ningún avión de ese tipo volando en España.

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Si quiere, podemos comprobarlo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Lo decía porque usted en una de las entrevistas afirmaba con claridad que el accidente del JK 5022 podía volver a ocurrir; ojalá me equivoque, y, lógicamente, espero que se equivoque.

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Ha pasado tiempo desde entonces y ojalá me equivocase.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted cree que este país no ha avanzado después de 2008?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Sí, lo he dicho aquí claramente. Este país ha avanzado porque ha implementado normas que venían de la Unión Europea, y nos han ayudado mucho. Este país ha tornado, por fin, una iniciativa que creo que ha sido muy beneficiosa, que ha sido incorporar los anexos de la OACI de una manera seria, no como estaban. Los anexos de la OACI, puesto que España firmó el Convenio de Chicago, eran aplicables en España, salvo que España dijese expresamente lo contrario. España nunca dijo nada, por lo tanto, eran aplicables. Sin embargo, hay multitud de accidentes de la Ciaiacc donde se ve que los requerimientos de la OACI no se siguen. Su pregunta era, ¿han cambiado las cosas? Sí, han cambiado, a mejor.

El señor **FRANQUIS VERA**: Se ha planteado este debate, que va a ser muy recurrente, sobre la independencia de la comisión. Es difícil tener un termómetro de cuándo se es más independiente, ¿no? Yo no comparto el criterio de que porque dependa del Poder Ejecutivo, porque dependa del Ministerio de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 33

Fomento esa comisión esté excluida, porque sería un debate peligroso. Esta Comisión tiene que trabajar para que ese debate que ha surgido, y que sigue ahí, de que no es independiente, desaparezca de la sociedad española. El anterior compareciente, contestando a una pregunta mía de cómo llegó a ser nombrado miembro de la comisión de investigación decía que había sido precisamente a propuesta de la Copac. Por tanto, mi pregunta obligada es la siguiente. ¿Usted cree que esta Comisión o determinados miembros de la comisión actual o la comisión globalmente no es independiente? ¿Usted cree que cada uno de los miembros de la comisión no es independiente?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): No conozco a ninguno de los miembros de la Comisión; bueno, sí, perdón, conozco a la señora Cuerno, y no sé si doña María Jesús Guerrero Lebrón sigue siendo miembro del pleno. Creo que miembros del Pleno no conozco a nadie más.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿No conoce al señor Fernández?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): ¿Al señor Fernández-Trapa? No le conozco personalmente; creo que ha estado aquí, pero no le conozco personalmente.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Sabe que es una persona propuesta por la Copac?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Si usted lo dice será así.

El señor **FRANQUIS VERA**: No, no, lo ha dicho él, lo ha dicho él.

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Vale, no lo dudo, probablemente sea así.

En cualquier caso, respecto a lo que usted me preguntaba, por ejemplo conozco a doña Cristina Cuerno y me parece una excelente profesional; he tratado con ella y, aunque discrepamos en algunas cosas, me parece una excelente profesional. Estoy de acuerdo con usted en que la independencia no viene dada por el órgano en el que uno esté, pero desde luego la facilita mucho. La independencia la tenemos las personas y somos las personas las que decidimos ser independientes o no, pero, evidentemente, el marco en el que nos movemos hace que haya personas, por ejemplo, que hayan dicho que no consideraban que fuera independiente y dimitieron. Por tanto, creo que tenemos criterios tanto a favor como en contra. Tiene usted razón en que depender del Congreso no le va a dar automáticamente la independencia, pero creo que despejaría muchas dudas.

El señor **FRANQUIS VERA**: Lo digo porque es un debate muy recurrente en los últimos tiempos —no me refiero ni mucho menos a la comisión de investigación, pero lo traigo porque creo que viene bien— cómo elegimos al Consejo del Poder Judicial. Lógicamente, hay fuerzas políticas que cuestionan su independencia por ser elegido por el Congreso y el Senado. Por tanto, ojalá eligiendo única y exclusivamente el Congreso a los miembros de la comisión de investigación acabáramos con este debate, pero me temo que no va a ser así, insisto, por la prueba evidente de cuando hablamos del Consejo General del Poder Judicial, que es nombrado, repito, por el Congreso y por el Senado.

Usted participó, como bien ha dicho, en la revisión del informe, y creo que lo ha definido bien y de forma correcta, de la comisión de investigación. Pero respecto al informe pericial, que me imagino que lo conocerá, ¿cuál es su opinión?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): ¿Se refiere al informe del órgano pericial colegiado?

El señor **FRANQUIS VERA**: Exacto, sí.

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): A mí me parece un informe que, comparándolo, está muy por encima del de la Ciaiac.

El señor **FRANQUIS VERA**: Pero ¿hay muchas diferencias entre uno y otro en sus conclusiones?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Qué valor da usted a las recomendaciones de la comisión de investigación?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 34

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Son el instrumento por el cual la comisión de investigación ejerce su labor preventiva; luego, le doy un gran valor.

El señor **FRANQUIS VERA**: No, es que usted en unas declaraciones, precisamente en una entrevista que le comentaba antes, se preguntaba qué valor se le iban a dar a las recomendaciones hechas por la Ciaiac, teniendo la dependencia funcional del Ministerio de Fomento. Por Dios, ¿alguien se lo cree? Usted le quita valor precisamente porque solo tiene una adscripción al ministerio. Entramos en el mismo debate sobre cuándo se es más independiente, si cuando se está adscrito a un órgano administrativo o cuando se es elegido por un Gobierno. Digo esto porque, al final, una de las principales misiones —se ha dicho por los diferentes comparecientes— de la comisión de investigación es que sus recomendaciones sirvan para que un accidente como ese no se vuelva a repetir, pero prácticamente ya no se le da ningún valor, se le niega la eficacia, porque depende de Fomento.

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): ¿Cuál es su pregunta concreta?

El señor **FRANQUIS VERA**: Si usted le da un valor.

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Yo doy mucho valor a las recomendaciones de la Ciaiac y creo que las recomendaciones son el instrumento por el cual se previenen accidentes, pero, evidentemente, un informe en el que ni siquiera menciono el *take off warning system* como causa del accidente, aunque luego emito cuatro recomendaciones de seguridad, tiene muy poca credibilidad porque ni siquiera yo considero como autoridad investigadora que eso es lo suficientemente importante como para que sea una causa. Entonces, veo una contradicción evidente. A partir de ahí, yo no digo que las recomendaciones no sirvan porque la comisión depende de Fomento, sino porque veo que son ineficientes.

El señor **FRANQUIS VERA**: No, citaba la declaración de esa entrevista, citaba a Fomento.

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Ya, sí, obviamente, si quiere se lo desarrollo más, pero

El señor **FRANQUIS VERA**: No, ha quedado clara su posición.

He hecho esta pregunta precisamente cuando los comparecientes han sido pilotos, y usted lo es. ¿Cree que un piloto, a la hora de tomar la decisión, porque depende de su autoridad, de que un avión no vuele porque tiene dificultades técnicas, está suficientemente protegido por los protocolos o en nuestro ordenamiento?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Claramente está más protegido que en el 2008, pero creo que todavía existe capacidad de mejora. Voy a ser sincero, estamos mejor que en el 2008, la situación ha mejorado.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted cree que el procedimiento del cambio de ese avión se ajustó al protocolo habitual de actuación?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): No hubo ningún protocolo; de hecho, la propia actuación de mantenimiento no sigue ningún protocolo. Empezamos por que en el análisis de la avería no se sigue ningún protocolo, y eso está claramente demostrado por la Ciaiac. No existió ningún protocolo, se dio una situación bastante anómala, probablemente por presiones a lo mejor autoinducidas, por prisas, etcétera. No estoy hablando de que nadie llamase al comandante y le dijese: Sales o te echo, pero hay presiones autoinducidas. Dejar un avión en tierra es una decisión muy importante para un piloto, y me gustaría recordar que dos años antes del accidente a un piloto se le despide por una decisión similar. Por eso le digo que la situación entonces era peor que ahora. Actualmente, en la Ley de Seguridad Aérea existe un artículo que protege cuando notificas, por lo menos cuando notificas. Mi experiencia como piloto es que cuando se ha dejado un avión en tierra Anoche mismo, formando parte de una tripulación, dejamos un avión en tierra porque tenía un *no-go*, un potencial *no-go*, y nadie lo discutió. Por tanto, ¿se ha mejorado? Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: Lo digo porque el director de recursos humanos de Spanair en aquel momento declaró que se siguió el protocolo habitual de actuación en caso de avería u otro tipo de incidencias establecido por la compañía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 35

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Si él lo dice. Desde luego, tanto el informe de la Ciaiac como precisamente el informe que me ha mencionado usted antes del órgano pericial colegiado dicen lo contrario, es decir, que no se siguió ningún tipo de protocolo en la actuación de mantenimiento.

El señor **FRANQUIS VERA**: También ha habido en esta Comisión mucho debate sobre el derecho a la información, sobre los límites que tiene que tener. Efectivamente, si no hay información se corre el riesgo de que los que hablen sobre un accidente no tengan conocimiento y se produzca una confusión sobre lo que se está informando. Se dice que los que dan información deben ser especialistas que deberían estar en los medios de comunicación y que hay que poner el límite en que esa información o esa libertad de información no pueda, lógicamente, dañar a las familias afectadas por un accidente.

¿Usted cree que debe haber un protocolo o una normativa que ponga con claridad el límite de la libertad de expresión y que equilibre, lógicamente, y proteja a las familias de las víctimas?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Este es un debate internacional. Este debate ha tenido lugar en la Organización de Aviación Civil Internacional —he tenido el privilegio de participar en parte del mismo— al que han acudido, por un lado, expertos del mundo legal de diferentes países, de diferentes culturas, y, por otro lado, expertos en seguridad; allí hemos puesto encima de la mesa los problemas que hay. Una solución clara, uniforme, global, universal, no existe. ¿Por qué? Porque la percepción de la justicia es distinta dependiendo de los países o dependiendo de las culturas. Lo que sí creo, y además es el espíritu del Reglamento 996/2010 de la Unión Europea, es que deben existir mecanismos que permitan a las investigaciones técnicas de accidentes aéreos ser lo suficientemente independientes del Poder Judicial para poder ejercer su labor sin miedo a que la información que se ha manejado en ese proceso sea mal utilizada en un proceso con unos fines diferentes.

El señor **FRANQUIS VERA**: Esa es la siguiente pregunta que le iba a hacer. Efectivamente, aquí se ha hablado mucho de separar la investigación judicial de la investigación técnica, y la pregunta era si tendría que haber un protocolo que diferenciara una cosa de la otra. Se ha puesto mucho el ejemplo americano, que parece que deja muy clara esa separación. ¿Cree que eso podría ser una recomendación de la propia Comisión?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): En ningún caso soy partidario de limitar ninguna investigación judicial, vaya por delante, pero sí creo, y no soy experto legal, que hay supuestos en los que los jueces, o en actuaciones judiciales, no pueden utilizar determinada información por diferentes motivos. Ya existen países, como Canadá, Estados Unidos, Nueva Zelanda que, a raíz precisamente de accidentes, llamémosles llamativos, o catástrofes muy grandes, han realizado un cambio en el sentido no de limitar, pero sí de establecer protocolos sobre cómo hacer las cosas. No hace falta limitar la investigación judicial, el juez puede disponer de todos los peritos que considere oportunos, de expertos. De hecho, ahora mismo está en marcha una iniciativa de Eurocontrol por la cual se está formando a personas del mundo legal y del mundo de la seguridad precisamente para poner en común esto, atender a las demandas de ambos lados y tratar de equilibrar esta cuestión, porque hay un desequilibrio evidente.

En España yo creo que se ha avanzado con el protocolo que hay en la Ciaiac. No es suficiente, creo que harían falta iniciativas legislativas más potentes para que por lo menos determinadas partes de la información que se maneja en una investigación no se utilicen, digamos, de manera alegre.

El señor **FRANQUIS VERA**: Última pregunta, que es un apunte habitual. Yo sé que la Copac está interesada en aportar, lógicamente, recomendaciones al trabajo de la Comisión y ahora que tenemos la oportunidad de tener un representante aquí, le hago esa pregunta. Usted sabe que nuestra responsabilidad final es hacer recomendaciones para, como bien ha dicho al principio de su intervención, mejorar la seguridad aérea de nuestro país. ¿Nos podría aportar algunas de sus recomendaciones?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): En primer lugar, no represento al Copac, fui autor de un informe que acabó en manos del Copac y no tengo ningún cargo ni responsabilidad en el Copac; eso sí, soy colegiado. He dicho antes a sus señorías que humildemente les pido que se centren en los problemas. Buscar responsables probablemente tranquilice algunas conciencias, pero no va a solucionar el problema. Creo que hace falta la voz de los expertos, de todo tipo, sentarse a una mesa, poner las cartas sobre ella y hablar con un objetivo, sin actitudes defensivas, es decir, no vamos a acusar a nadie. De hecho, la investigación de accidentes es tan efectiva porque es un foro en el que se habla cara a cara sin culpabilizar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 36

ni juzgar a nadie. Por eso, por ejemplo, los fabricantes —la señora Rivera lo ha comentado— en determinadas investigaciones, donde se considera que no hay un juicio de valor, sino que hay una clara intención de mejorar, toda la información se pone encima de la mesa, se discute y si algo se ha hecho mal se cambia. Ese sería el espíritu que a mí me gustaría ver en mi país. Evidentemente —no soy un experto legal—, imagino que habrá que hacer algunos cambios y a lo mejor ustedes, creo, confío y espero, van a ser los que van a promover alguno de esos cambios.

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

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Franquis.
Por el Partido Popular, tiene la palabra el señor Fole.

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

Muchas gracias, señor Lozano, por acudir a esta Comisión como experto en muchos ámbitos —la Comisión tiene como objetivo intentar buscar soluciones—, no solo por su experiencia nacional, sino también internacional.

Quiero felicitarle, como el resto de mis compañeros, porque hemos visto que cuanta más voluntad de explicación tiene el compareciente, mejor es el trabajo de mis compañeros, lo cual, me va acotando un poco las preguntas. Espero ser capaz de hacer algunas que puedan arrojar un poco más de luz.

Le decía que algunos de los objetivos que se plantea esta Comisión, también por el impulso —quiero recordarlo— de la Asociación de Afectados, podíamos resumirlos en cuatro: descubrir si hubo ocultaciones de la verdad —siempre hay una nube, y diferentes comparecientes incluso nos van aumentando esa duda—, analizar la labor del informe de la Ciaiac, determinar la existencia de defectos en el sistema de seguridad aérea española, y con todo esto intentar extraer recomendaciones que impidan en lo posible futuras tragedias.

En la norma 31 del anexo 13, sobre investigación de accidentes e incidentes de aeronaves, dice la OACI: El único objetivo de la investigación de un accidente e incidente será la prevención de accidentes e incidentes, no es el propósito de esta actividad adjudicar culpa ni responsabilidad.

He leído una publicación, creo que es suya —si no, a lo mejor la ha valorado— titulada *Errores humanos: Aprender desde el éxito*, muy calificadora, donde pone un ejemplo que dice que cuando algo va mal o hay algún incidente —más o menos puede calibrarse o evaluarse uno de cada 10 000 eventos de seguridad— en el 90 % de los casos se le atribuye la culpa al factor humano, y continúa diciendo que entonces los otros 9999 que han finalizado con éxito también se deberían atribuir al factor humano. No le falta razón, creo, desde una visión y una lectura sin tener conocimiento profundo de los aspectos técnicos. El caso, señor Lozano, es que, desgraciadamente, aquí tenemos que verlo desde el fracaso, y también desde los sentimientos que tienen los afectados después de lo que sucedió el 20 de agosto de 2008. Y lo hemos escuchado, además, en boca de personas relevantes que han acudido a estas comparecencias. Don Luis Rodríguez Gil, director de Seguridad de Aeronaves, se quedaba con una sensación de fracaso. Dijo otra serie de cosas, que las voy como a transformar en preguntas, señor Lozano, para ver si usted puede aportar un poco de claridad en la respuesta. Decía también don Luis Rodríguez Gil que las recomendaciones no son de obligado cumplimiento y que quizás algunas deberían serlo y que la Ciaiac debería reforzarse con gente experta e independiente.

Escuchamos la misma opinión, señor Lozano, otra vez de sensación de fracaso, a don Manuel Bautista, director general de Aviación Civil, que decía que la Ciaiac no puede ser juez y parte y también que las recomendaciones deberían ser de obligado cumplimiento. Por eso, con toda la razón que puede tener usted de mirarlo desde el éxito, en este caso lo tenemos que mirar desde el fracaso, porque pasado tanto tiempo y pasadas tantas comparecencias nos sigue pareciendo que esa calificación está vigente, le pregunto. ¿Está de acuerdo con esta percepción, está de acuerdo con que las recomendaciones deberían ser de obligado cumplimiento, que la Ciaiac debería reformarse de alguna forma?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Muchas gracias.

En lo de aprender del éxito, yo soy un mero transmisor, porque esa es una teoría de un señor que se llama Erik Hollnagel. En cualquier caso, le agradezco que lo haya leído y es enormemente satisfactorio para mí que diga eso.

Respecto de la sensación de fracaso yo también la tengo. Soy piloto, formo parte del engranaje del transporte aéreo, soy investigador de accidentes y a mí me hubiera gustado hacer más, haber podido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 37

ayudar, haber podido aportar algo a este proceso. Lo hicimos a través de una revisión independiente que, lo digo con toda humildad, sirvió para poco, sinceramente. Ahora estamos hablando de ella, y eso es bueno.

Recomendaciones. Como investigador de accidentes aéreos les tengo que decir que las recomendaciones no pueden ser obligatorias. Le explico por qué. Antes he hablado de que la investigación técnica de accidentes es un foro donde fundamentalmente hay que generar confianza para obtener la información. Así se viene haciendo desde hace muchos años, y hemos conseguido mejorar tanto los índices de seguridad como las propias investigaciones porque cada vez hay más información encima de la mesa. Si la Ciaiac o cualquier organismo investigador de cualquier Estado determinase hacer obligatorias esas recomendaciones no podría, en primer lugar, porque no tiene capacidad —creo que ya se ha dicho aquí que no es un órgano, no sé si se llama ejecutivo— y, en segundo lugar, porque perdería esa faceta de confianza, puesto que, obviamente, si yo le digo que esta jarra tiene un defecto de diseño y usted me va a obligar a cambiarla, a lo mejor no se lo digo. Esto es así.

Otra cosa es que, por ejemplo, el mecanismo que estableció el Reglamento europeo 996/2010 era en favor de la transparencia; es decir, yo a usted le digo que cambie esto, que creo que debe cambiarlo, y usted me tiene que contestar y decirme por qué no lo hace. Creo que es muy interesante. Obviamente, no es fácil leer el tráfico de preguntas y respuestas, en concreto, de la Ciaiac con autoridades de otros países, pero deja en evidencia algo tan sencillo como, por ejemplo, lo que hemos hablado antes, es decir, que ha habido dos accidentes de modelos similares con una causa común y seguimos sin ver cambios. Yo creo que la sociedad no es tonta y que si sabe esto, porque es importante que lo sepa, tiene que percibir que aquí está pasando algo. Es la propia sociedad la que, por los mecanismos que usted considere, presionará de algún modo y dirá: Esto hay que cambiarlo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Perdóneme que insista en esta pregunta, porque, evidentemente, yo no le hacía referencia a todas las recomendaciones. Igual que hay una categoría, sin saber entrar a definir cada una de ellas, de causas, contribuyentes, factores contribuyentes, que me imagino que serán en función de la importancia de la causa y origen del accidente, también podría decirse: Cuando la recomendación influya o afecte a una de esas causas, que son de máxima importancia, a lo mejor sí se podría plantear que fuera de obligado cumplimiento. No hablo de todas las recomendaciones, es decir, si tenemos que cambiar la parte de abajo del vaso o no.

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Yo creo que —lo mismo que la pregunta que me hizo el señor Franquis— se trata un poco de eso. Yo tengo que tener credibilidad a la hora de emitir mis recomendaciones, y si yo emito cuatro recomendaciones pidiendo que se cambie un sistema, pero ni siquiera digo que ese sistema ha causado el accidente, obviamente, la fuerza de mi recomendación se pierde por el camino. Entonces, yo mismo, como autoridad que emite recomendaciones, me tengo que creer mi papel y me tengo que creer que el sistema funciona. Las recomendaciones pueden ir incluso por cuestiones que no tengan que ver directamente con el accidente, que también ocurre, y a lo mejor revelan problemas que estaban ocultos, pero, efectivamente, creo que tienen que ir soportadas por una argumentación potente; de hecho, cuando no se soportan con una argumentación potente, no tienen éxito.

El señor **FOLE DÍAZ**: Muchas gracias, señor Lozano.

Respecto a los dos primeros puntos, objetivos, no puntos, de lo que decía al principio de esta Comisión, quiero preguntarle lo siguiente. ¿Cree que la investigación de la Ciaiac se ha realizado con todos los medios necesarios y ha consultado a todos los colectivos que participaron en el accidente? Le voy a hacer varias preguntas seguidas. ¿Ha sido transparente su actuación? ¿Por qué existen —no sé si se ha preguntado de forma tan concreta— tantas y tan duras discrepancias con el informe de la Copac? La Ciaiac plantea 78 conclusiones y 42 recomendaciones, de las cuales la Copac tacha 8 de falsas, 24 de tergiversadas y 56 de ocultadas. ¿Cree que si la Copac hubiese tenido más información hubiese realizado un informe diferente?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): En primer lugar, sobre los medios, yo creo que la investigación del accidente de Spanair no se hizo con los medios adecuados; es mi opinión. Cuando hay un panorama como el que teníamos aquel día, bueno, aquellos días, que era una investigación muy compleja de un accidente muy grave —de hecho, duró casi tres años—, creo que en aquel momento la Ciaiac no estaba preparada para semejante investigación. Es verdad que se llamó a expertos para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 38

determinadas áreas, incluso alguno de los expertos provenía del propio Colegio de Pilotos, porque, efectivamente, la Ciaiac no tenía el conocimiento, digamos, propio para acometer semejante tarea. Pero el producto final, que es el informe de la Ciaiac, a mí me revela que, efectivamente, no hubo medios adecuados. Le voy a poner un ejemplo, y a lo mejor es un poco extremo. En el accidente del Airbus 330 de Air France que se cayó en el Atlántico, cerca de Brasil —cayó al mar—, en el que murieron todos los ocupantes del avión, se tardó un año y pico en encontrar los restos del avión, porque no se sabía dónde había caído. Se montó una operación de rescate bestial, en la que el Estado francés se implicó. Aquello duró mucho tiempo, pero al final lo encontraron y obtuvieron el *flight data recorder*, o sea, los grabadores, pruebas, etcétera. En aquel esfuerzo, y, por favor, no me lo tomen como un modelo a seguir, solamente lo digo para que vean un poco la entidad que tuvo, se calcula que se invirtieron unos 34 millones de euros, con una implicación total por parte del Estado, porque había que conocer lo que había pasado. A mí que en el informe me digan que sí, que parece que el relé fallaba, pero que luego cuando lo probamos no fallaba, pero que va a tener que ser el relé, pero que no puedo decir que es el relé porque en las pruebas no me ha fallado, no me vale, como investigador, esa respuesta no me vale. Se debería haber hecho un esfuerzo. Y si una vez culminados todos los esfuerzos, algo más de las mil perrerías esas que se ha comentado aquí que se hicieron, seguimos sin saber lo que ha pasado, se establece una hipótesis y se dice: Creo que ha pasado esto, porque para eso soy quien investiga y para eso estoy investido del conocimiento. Yo creo que ha pasado esto. No se nos puede dejar así.

Respecto de la transparencia. Las investigaciones de accidentes aéreos tienen una parte que es confidencial. El manejo de la información pertenece a la autoridad, y así está establecido en los protocolos internacionales. Hay autoridades que son más transparentes que otras, y aquí se ha visto el ejemplo de la NTSB, que se ha comentado, y el de la autoridad canadiense, que hace lo mismo, que suelen enviar información, no porque lo requiera la legislación internacional, sino porque hay un deseo de informar y de contarle a la sociedad lo que está pasando. ¿Si se actuó o no con transparencia? Es complicado. Cuando estamos hablando de información confidencial es complicado, pero si, por ejemplo, escuchamos a las víctimas, yo diría que no.

Hablo ahora de las discrepancias entre el informe de la Ciaiac y la revisión independiente del Copac. La revisión independiente del Copac no se centra únicamente en las conclusiones del informe de la Ciaiac, toma todo el informe, revisa el texto y a lo largo de todo él encuentra determinadas cuestiones que, como mínimo, nos suenan raras, de ahí que luego establecemos tres calificativos —hay que ponerlas un calificativo, ya que no todas tienen para nosotros la misma gravedad—. Efectivamente, hay discrepancias serias. Nosotros creemos, y por eso estoy yo hoy aquí, que la investigación era francamente mejorable, que, como mínimo, se debería revisar y no dejarla así como está.

Luego me ha hecho una pregunta sobre la información que tenía el Copac. La revisión independiente se basa fundamentalmente en el informe de la Ciaiac, que es un documento público. Obviamente, contábamos con información por ejemplo de Spanair, de pilotos de Spanair; accedemos a documentación, como el manual de operaciones, las listas expandidas, en fin, a una serie de información que vemos que no aparece en el informe, la sacamos a la luz y decimos: Bueno, esto en realidad lo que dice es esto otro. ¿Hubiéramos podido tener más información? Es que el propósito no era hacer un contrainforme, no era hacer un informe paralelo, el propósito era llamar la atención de la Ciaiac y de la sociedad en general sobre anomalías que pensábamos que no debían estar en ese informe.

El señor **FOLE DÍAZ**: Muchas gracias otra vez por su claridad.

Relacionado con el tema del que ahora estábamos hablando sobre comunicación e información, usted —creo que ahora sí— es impulsor al menos, si no creador, del concepto de cultura justa o error honesto, que, entre otras, recoge —he visionado un video suyo— la idea de que si no existe información el sistema no funciona, y esa información, o la mejor, solo pueden darla o deben darla los profesionales con su trabajo del día a día. Y pregunta usted si los profesionales estarían dispuestos a dar información de fallos que se producen bajo su responsabilidad, y de ahí la importancia del concepto de cultura justa, que, si me permiten, refiero a mis compañeros: no castigar a los operadores y demás personal de primera línea por sus acciones, decisiones u omisiones cuando sean acordes con su experiencia y capacitación, pero sin que se tolere negligencia grave o infracciones intencionadas. De ahí, el concepto de error honesto, o sea, que no exista intencionalidad ni negligencia grave.

¿Cree que como causa o factor del accidente pudo haber falta de información, falta de formación de los pilotos o quizás miedo a equivocarse o plantear estos errores honestos, ese concepto de cultura justa que pudiera también intervenir en la decisión —o, como a veces se ha calificado aquí, presión o prisa— por volar el avión?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 96

17 de octubre de 2018

Pág. 39

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Le agradezco que lea las cosas que digo y escribo. No son más; la definición de cultura justa está en un reglamento de la Unión Europea, en el de notificaciones.

Estamos hablando de momentos temporales muy diferentes, es decir, que en una legislación europea se haya incluido algo como eso me parece relevante para los profesionales. Pero vuelvo a lo de antes, se trata de generar un entorno de confianza, es decir, si un piloto, un técnico de mantenimiento, un operario de *handling*, un señalero de un aeropuerto, un ingeniero ve algo que no le gusta, que piensa que puede tener un efecto negativo en la seguridad, debería tener la confianza en el sistema como para poder hablar y decir que tal cosa no le gusta. Es verdad que en España tenemos una legislación, la Ley de Seguridad Aérea, que permite la notificación sin que haya un perjuicio para el trabajador. Por supuesto, ha habido muchos accidentes en los que la falta de información, el no levantar la mano y decir que está pasando tal cosa ha causado víctimas y daños irreparables.

La señora **PRESIDENTA**: Muy brevemente, señoría, porque ha superado su tiempo en exceso.

El señor **FOLE DÍAZ**: Cinco preguntas en una, señora presidenta, respecto a los dos últimos objetivos en esta Comisión y de forma general.

Por lo que he entendido de sus manifestaciones y conclusiones, se achaca más a un fallo sistémico que a un fallo humano. De forma general, en parte completando la pregunta del señor Franquis, ¿qué cree que debería mejorarse del sistema? ¿Cree que si hoy en día se realizase —y creo que me va a decir que sí contundentemente— otro tipo de investigación, con otros medios o pasado este tiempo, tendríamos otras recomendaciones y conclusiones? Y, por último, puesto que en la página 255 del informe se dice que no se sabe por qué fallo el TOWS, ¿cree que esta investigación es concluyente?

El señor **LOZANO PACIOS** (piloto en activo): Creo que es fundamental: uno, tener más información; dos, contar con la ayuda de expertos, de expertos que estén en el mundo real, o sea, no estoy diciendo que las personas que trabajan en la Administración y en la Ciaiact sean analfabetos, ni muchísimo menos; a lo que me refiero es a que resulta necesario el testimonio de las personas que están en el día a día. Por tanto, creo que eso es lo que falta hoy; falta en la Administración, falta en la supervisión y falta en la investigación.

¿Qué pasaría si tuviéramos un accidente similar ahora? Quiero confiar en que las conclusiones serían muy diferentes, y quedaría claro que aquello fue un fallo sistémico, en el que hay que actuar sobre distintas áreas, no solamente en reeducar a los pilotos para que hagamos las cosas bien.

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

Una aclaración. La Ley 21/2003 en artículo 14.2 establece que todos los miembros de la Ciaiact son designados por el Ministerio de Fomento. Algún portavoz ha preguntado acerca de la Copac. No, todos son designados por el Ministerio de Fomento.

El señor **FRANQUIS VERA**: Lo habrá dicho por lo que dije yo. Para que quedase constancia, he dicho que, lógicamente, era a propuesta del ministro pero que uno de esos miembros fue a propuesta de tres que planteó la Copac; entre ellos, eligió a un miembro.

La señora **PRESIDENTA**: Buenas tardes, señorías. Hasta el miércoles 24 de octubre a las nueve y media. Se levanta la sesión.

Eran las siete y treinta y cinco minutos de la tarde.