



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 89

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. 15

celebrada el miércoles 3 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 García Rodríguez (técnico de mantenimiento de aeronaves), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001365) 2**
- De la señora Cuerno Rejado (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, CIAIAC, en agosto de 2011, fecha en la que se aprobó el informe del accidente), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001366) 18**
- De la señora Guerrero Lebrón (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, CIAIAC, en agosto de 2011, fecha en la que se aprobó el informe del accidente), mediante videoconferencia, para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001367) 43**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las doce y quince minutos del mediodía.

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

— DEL SEÑOR GARCÍA RODRÍGUEZ (TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001365).

La señora **PRESIDENTA**: Comenzamos la sesión de hoy, 3 de octubre de 2018, con la comparecencia acordada el 5 de septiembre de don Felipe García Rodríguez, técnico de mantenimiento de aeronaves, que ha sido informado de sus derechos y obligaciones. Le hago saber desde la Presidencia de la Comisión que, como se trata de una comparecencia sujeta a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984, ha podido comparecer acompañado —y así lo ha hecho— y que esta Presidencia va a salvaguardar sus derechos. Conforme al Código Penal, artículo 502.3, le recuerdo que tiene obligación de no faltar a la verdad en su testimonio. El formato de la comparecencia es el establecido para todas las anteriores: diez minutos de exposición del compareciente y luego los distintos grupos harán preguntas/respuestas agrupadas, con carácter individual, que contestará el compareciente.

Señor García Rodríguez, cuando usted quiera, tiene su tiempo.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Buenos días.

En primer lugar, quisiera manifestar mis condolencias a los familiares y allegados de las víctimas del accidente, condolencias que desde el primer momento han estado en mi ánimo y que desgraciadamente, por el complicado escenario en que se desarrolló la investigación del accidente, me resultó imposible facilitarles de forma personal. Desde el primer momento fui condenado por la prensa y la opinión pública, y antes de que ni siquiera pudiese llegar a declarar ante el juzgado fui insultado, vilipendiado y perseguido mediante una campaña feroz que afectó a mi vida personal y familiar, llegando a tener miedo, transformándose el día a día en una situación de alarma permanente. A ningún trabajador le deseo pasar por esta situación. Así transcurrieron tres años de instrucción por parte del juzgado en los que tuve que oír absolutamente de todo y en los que tan solo fui a declarar una sola vez, no pudiéndome defender personalmente de muchas acusaciones infundadas e intencionadas. Finalmente y tras años de sufrimiento, se dictó por un tribunal mi libre absolución con todos los pronunciamientos, al entender que la actuación de mantenimiento no fue la causa del accidente ni contribuyó al mismo, lo que coincide con los informes de los especialistas en accidentes aéreos de la Ciaiac y el propio informe encargado por el juzgado de Instrucción al órgano pericial colegiado. En este sentido, quiero aclarar que en cuanto al resto de informes y teorías que se utilizaron para incriminarme no voy a responder sobre ninguno de ellos, ya que quedaron claramente refutados por la Audiencia Provincial de Madrid. Por tanto, no voy a ser yo de nuevo el que tenga que defenderme de ellas. Mi inocencia está constatada y de ahí voy a partir, no ya como una presunción, sino como una confirmación por quien tiene la potestad legal para reconocerla, un tribunal.

En todo este proceso —ahora puedo decirlo con total claridad a la Comisión— considero que se ha intentado ir a por el más débil y el que con menos recursos contaba, el trabajador de mantenimiento. Se puso el foco sobre mí y se pretendió de cualquier forma intentar responsabilizarme, pero al final la realidad a día de hoy es otra y necesariamente hay que tenerla en cuenta. Quiero indicar igualmente a la Comisión que en todos estos años el único motivo que me mantenía de pie era que en mi comportamiento, como voy a pasar a explicar, no hubo el más mínimo atisbo de negligencia profesional ni error y que actué como se me había formado y con las exigencias que en ese momento tenía la industria aeronáutica; industria a la que se le exigen unos servicios y requisitos que al final implican unos procedimientos adecuados para tal fin. Otra cuestión bien diferente es que ahora se quiera considerar que estos procedimientos y actuaciones no son los más adecuados o que incluso los propios manuales o listados no son lo suficientemente claros o son confusos. Igualmente advierto de que no voy a entrar en estas cuestiones. No es mi responsabilidad la de redactar manuales ni determinar si es correcta la autorización de determinadas prácticas y recursos en el mantenimiento de aviones. Existen ingenieros, especialistas en accidentes aéreos, etcétera, que son los que deben determinar estas cuestiones.

Con respecto a mi actuación el día de los hechos, quiero manifestar que no hubo improvisación y las decisiones que se tomaron fueron conocidas y consensuadas por mi jefe de turno y por el comandante fallecido, como se pudo comprobar en el *voice recorder*. En todo caso, es importante que se sepa que la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 3

experiencia que acumulaba en el momento del accidente era de veinte años como técnico de mantenimiento de aeronaves sin que hubiese tenido el más mínimo incidente en mi carrera profesional. Contaba con las habilitaciones necesarias exigidas por Aviación Civil, y fue en estas circunstancias cuando el día 20 de agosto de 2008 me encontraba en la línea atendiendo la salida de aviones de la compañía Spanair y mi jefe de turno recibió una llamada de Newco, la operadora del aeropuerto, en que se le decía: el «Hotel Fox Papa» —es la matrícula del avión siniestrado— se está dando la vuelta. Hace un instante ha salido del *parking* y ahora os lo digo. Vale. Parece ser que tiene un problema de mantenimiento, el RAT se calefacta en tierra.

Posteriormente, es mi jefe de turno quien me comunica que el «Hotel Fox Papa» está en el *parking* remoto 11 al haberse dado la vuelta por una avería, ya que se le calentaba la RAT en tierra. Recibida la llamada, voy a comprobar la avería y me persono con otros compañeros en el *parking*. Subo al avión y es el comandante el que me indica que la avería era que la temperatura de la RAT era muy elevada. Ante la situación que se me había comunicado, concretamente que el avión marcaba una temperatura anómala en tierra, pasé a comprobar si esto era cierto y para ello utilicé el correspondiente selector en cabina, que dio como resultado que, efectivamente, la calefacción de la RAT tenía un consumo en tierra, lo que en sí sería un resultado anómalo. A partir de aquí determiné que la avería era una alta temperatura de la RAT porque la resistencia estaba calentando. Una vez realizada esta comprobación, llamé a mi jefe de turno para informarle de esta situación. Posteriormente, miré con el comandante el listado de *circuit breakers*, que en definitiva son fusibles como los que tenemos en las casas, comprobando que era el Z29 el que se correspondía con la calefacción de la RAT. A continuación, procedí a saltar el fusible y comprobé en el amperímetro correspondiente que no existía indicación de consumo eléctrico.

Esta acción de saltar el *circuit breaker* se produce por los siguientes motivos: primero, era necesario tomar esta acción para proteger el sistema eléctrico, teniendo en cuenta que era cuestión de tiempo que saltara el fusible. Asimismo, había que evitar que se pudiese ocasionar daños a la estructura del avión o a la propia RAT, incluso a las personas que realizan tareas en la pista. Segundo, una vez saltado el fusible Z29, esperamos a que se estabilizase la temperatura a los valores reales. Una vez que pudimos comprobar que la temperatura bajaba y se estabilizaba, y por tanto confirmado e identificado el fallo reportado, hablamos con el comandante, que preguntó si el avión podría salir con la calefacción de la RAT inoperativa. Para ello, convinimos en ver la MEL que el avión lleva como documentación imprescindible. Una vez comprobado el índice, fuimos al punto 30.8, que indicaba que la calefacción de la sonda RAT podía estar inoperativa en el caso de que el vuelo no se realizara en condiciones conocidas o previstas de engelamiento.

Mi opinión técnica, una vez leído el texto de la MEL, era que, si no había condiciones de engelamiento, era posible el despacho de la aeronave con la calefacción de la RAT inoperativa. No existía en el texto ninguna advertencia de que otros sistemas pudiesen estar afectados ni tampoco existía la necesidad de realizar ninguna acción de mantenimiento anexa. Sobre este asunto quiero apuntar dos cuestiones. En primer lugar, en todo el entorno aeronáutico no existe obligación de tomar más acciones de mantenimiento si en la MEL se precisa con claridad que se puede volar con seguridad con algún elemento inoperativo. Esta cuestión se ha legislado en el Real Decreto 1762/2007 y por el Reglamento de la CEE 2042/2003. En dichas regulaciones se establece la aceptación de los documentos denominados lista maestra de equipo mínimo, master MEL, y lista de equipo mínimo, MEL, y se recoge que la aplicación de la lista MEL se regula por las normas JAR, master MEL y MEL. Los requisitos conjuntos de aviación, JAR, master MEL y MEL, relativos a la lista maestra del equipo mínimo —master MEL— y la lista de equipo mínimo —MEL—, han sido acordados por las autoridades aeronáuticas conjuntas, JAA. Estos requisitos tienen su equivalente en los emitidos por el Gobierno de Estados Unidos de América a través de la FAA, desarrollados en las FAR y en *policy letters*. Por tanto, son de aplicación prácticamente a escala mundial. El Real Decreto 1762/2007 recoge en España estos requisitos, y en su artículo 2, definiciones, se establece que la lista maestra de equipo mínimo, MEL, determina los instrumentos, elementos del equipo o funciones que pueden no estar en funcionamiento temporalmente, manteniendo el nivel de seguridad pretendido por las correspondientes especificaciones de la certificación de aeronavegabilidad.

Sobre este procedimiento de utilización de la MEL es necesario conocer que inicialmente mantenimiento realiza una propuesta en base a su conocimiento y experiencia, como fue el caso, pero en orden a que el avión salga a volar. La práctica habitual y que se ajusta a la normativa nacional e internacional es que se haga la propuesta por mantenimiento y, posteriormente, debe ser la tripulación,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 4

con el mismo texto de la MEL, que es lógicamente una documentación que se maneja tanto por pilotos como por TMA, la que decide qué se tiene que hacer con la aeronave.

Por último, al no recibir ningún requerimiento más por parte de la tripulación del vuelo y no existir ninguna referencia a otras averías en la documentación, continué realizando otras funciones, ya que no fui el encargado de dar la salida a la aeronave. Considero que fue una actuación habitual de mantenimiento. El tratamiento que se dio estaba de acuerdo con la práctica habitual, y en mi opinión, que coincide con lo expuesto en el informe oficial de la Ciaiacc, considero que el avión era despachable, la acción de mantenimiento fue inocua a efectos de la aeronavegabilidad del avión y la desconexión del *circuit breaker* Z29 no afectó ni tiene ningún efecto en el funcionamiento del TOWS.

Esto es todo lo que puedo contar y que mi memoria recuerda después de diez años. Llevo muchos años en los que no he vuelto a certificar un MD y, actualmente, no realizo funciones de certificador. Si algo puedo aportar después de los años de experiencia como TMA y después del trágico accidente es que el TWOS debería ser un sistema redundante y evitar así que cualquier tipo de fallo simple impida la advertencia de errónea configuración del avión para el despegue.

Quiero acabar, a pesar de la angustia permanente de lo sucedido y el cansancio de la triste experiencia vivida, con la esperanza de que se haya podido avanzar algo en evitar más accidentes aéreos. Nuevamente, reitero mis condolencias a los familiares y allegados de las víctimas, y agradezco a esta Comisión su atención y consideración.

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

Empezamos con los grupos. Por el Grupo Mixto, señora Oramas, tiene usted su tiempo, diez minutos.

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

Doy las gracias también al compareciente. Soy economista, no soy técnico y me cuestan mucho las comparecencias de tipo técnico, pero he leído con detalle su declaración en el Juzgado de Instrucción número 11 de Madrid. Creo que, al revés, lo interesante de su comparecencia es diez años después, con el avance de las tecnologías y la facilidad para acceder a cualquier documento. Nosotros no somos un tribunal, la cosa ya está juzgada, pero sí somos responsables de intentar que mejoren la seguridad, los protocolos, de hacer recomendaciones, instancias o cambios de normativa. En este sentido, cuando lo leí me quedó claro que usted declaraba que esto era una incidencia de tránsito, que esa incidencia le ocupó analizarla y resolverla más o menos veintiséis minutos, que la anotó en el TLB y que no vio las anotaciones anteriores. Hay una parte de preguntas sobre eso, entienda que no soy especialista. Usted dice: yo no vi las anotaciones anteriores; ahora, echando la vista atrás, ¿quién ve las anotaciones? ¿No sería conveniente —no le estoy culpabilizando, se lo digo sinceramente—, aunque sea de tránsito, saber qué anotaciones previas hay? Mirado en diferido, ¿eso no debería ponerse en los protocolos —o como se llamen— o en las guías o metodologías?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Perdona, no le he entendido lo último, algo de diferido, es que no le he entendido muy bien.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Ahora, en diferido en el tiempo.

La señora **PRESIDENTA**: Con el tiempo, visto ahora en el tiempo.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Ah, vale, vale.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Lo que digo es que a lo mejor hace diez años no se podría, pero hoy día con un iPad se puede saber en tiempo real qué incidencias ha tenido ese avión en los últimos diez años. Lo que le quiero decir es que se puede saber con una velocidad que, a lo mejor, hace diez años no era posible. No estoy hablando del análisis concreto de lo que salió, porque usted ya declaró en el juzgado y en concreto dijo que cuando hizo la anotación en el TLB no vio las anteriores anotaciones y después justifica en el juzgado lo que es una incidencia en un tránsito. Yo le pregunto, usted, con su experiencia, ¿no cree que no tiene justificación apuntarlo si un técnico no puede ver en cualquier momento las anotaciones anteriores? Porque, al final, ¿quién ve esas anotaciones?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Ahora mismo, después de diez años, no le puedo decir. Todo esto ha evolucionado mucho, y es a lo que usted se refiere. Ahora, en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 5

otro tipo de flotas un poco más avanzadas ya existe el *logbook* electrónico, en el que las anotaciones se hacen en tiempo real. Pero eso hace diez años no existía.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero parece lógico que no usted, sino su jefe en el momento en el que usted le comunica la incidencia hubiera consultado qué anotaciones previas había. ¿Le parece lógico que se hubieran consultado?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Yo le puedo contestar sobre lo que he hecho yo, de lo que han hecho que otras personas...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Usted no vio las anotaciones anteriores pero, ¿no le parece lógico que se vean siempre las anotaciones anteriores?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Hay otros departamentos que se encargan de ese tipo de cosas y yo no le puedo decir. Yo reporto a mi jefe directo, le reporto a él y él me informa. A partir de ahí, eso ya lo establecen los procedimientos de la compañía. Es que no le puedo decir más.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Sabía usted qué hacía Spanair con las anotaciones del TLB? Porque usted dijo que no las leyó. ¿Las leía alguien o se hacían consultas con el fabricante?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Lo de las consultas con el fabricante no le puedo decir. Había un sistema informático en el que se introducían todas las anotaciones que se hacían en el TLB y había un registro.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y, ¿quién las leía?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Eso no le puedo decir.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No tiene ni idea, vale.

Si el calefactor del RAT es un circuito único no redundante y se difiere su reparación por un plazo de diez días, ¿no tenía Spanair una metodología para este tipo de averías de circuitos únicos?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No le puedo decir todo el proceso de la compañía, si tenía... Yo le puedo hablar de mi trabajo, que es el mantenimiento en línea. Los procesos que tuviera Spanair corresponde a otros departamentos.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted ve lógico que la reparación se difiera por un plazo de diez días?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Eso no es legislación de compañía, la lista de equipos mínimos viene en el master MEL y el master MEL no lo hace la compañía, lo hace el fabricante. La compañía lo que puede hacer con el master MEL es restringirlo más; no sé si me entiende.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Era habitual en Spanair que en una incidencia en tránsito como la del 20 de agosto no se consultara el manual de operaciones y solo la MEL?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Cuando tienes una avería en rampa, primero determinadas si el avión puede volar o no con esa avería y lo tienes que consultar con tu jefe de turno. Ya he explicado en mi intervención que todo esto es consensuado con el piloto. Nosotros en ningún momento decimos que el avión se tiene que ir o se tiene que quedar. Nosotros decimos: referente a este punto de la MEL, el avión puede volar y ya el piloto, mirando al mismo punto, ya es el que decide si realmente... Porque él tiene informaciones que nosotros no tenemos respecto a meteorología u otro tipo de informaciones. Quien decide al final si se lo lleva o no, no es mantenimiento.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Sabe usted si este proceder de que no se consultara el manual de operaciones, solo el MEL, lo autorizaba la Dirección General de Aviación Civil?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 6

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: En esta Comisión han comparecido responsables de Aviación Civil y han hablado de centenares de inspecciones a la compañía Spanair, incluso ese mismo 2008, pero lo cierto es que el certificado de navegabilidad estaba prorrogado después de tres años volando. ¿Estuvo usted presente en alguna de las inspecciones?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Es que ya me pierdo, yo he visto inspecciones a las que usted hace referencia pero ya ubicarlas...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, no, ¿estuvo usted en alguna de esas inspecciones?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Las inspecciones no las realiza el operador, las realiza Aviación Civil. Yo me he encontrado trabajando a alguna inspección de estas, que llegan al avión. Lo que ya no le puedo decir es si han sido antes o después.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, no, lo que quería saber es si usted había estado en esas inspecciones que se hacían a Spanair.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): ¿Qué si he visto alguna? Es que no le puedo decir, he visto inspecciones de estas pero ya no recuerdo en qué compañía.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Cómo se hacían esas inspecciones?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): He visto a los inspectores de Aviación Civil que hacían una inspección visual fuera del avión y luego también... Ya le digo, no está dentro de mi capacidad. He visto que sí, que se hacen inspecciones pero tampoco le puedo decir exactamente en qué consisten, me refiero a que yo no he estado encima viendo lo que hacían.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muy bien.
No tengo nada más que preguntar.
Muchas gracias.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Oramas.
Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, señor Olòriz, su tiempo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, señor Felipe García.
No es agradable recordar situaciones como estas...

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Créame que...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ... y su comparecencia sé que no es fácil. Además, usted ha dicho una cosa que nos preocupa en esta Comisión, que a veces se buscan responsables en el maquinista del tren, en el piloto o en los de mantenimiento. Me explico. Y esto puede ser un viacrucis para las personas que se encuentran en esas circunstancias, de ahí esta Comisión, porque nosotros no queremos ir a situaciones fáciles que perjudican al más débil, sino investigar qué había detrás.

Lo que me ha sorprendido de su intervención —y no tengo, digamos, ningún ánimo fiscal para hablar con usted— es que ha tenido más certitud, es decir estaba más seguro de lo que ha dicho de lo que yo he leído en la declaración judicial. Se lo explico. Para prepararme la intervención de hoy he tomado su declaración judicial y he buscado sobre todo las dudas, porque usted en algunos momentos tenía dudas. En cambio en su intervención —tiene lógica, ¿eh?— ha dicho que todo era muy claro y que técnicamente usted confirma que se hizo lo correcto. Punto. Y ahora vienen mis preguntas.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Si no le importa, le hago un inciso. Dese cuenta también de que yo en todo ese tiempo que pasó desde que ocurrió el accidente hasta que hice la declaración y todo esto, he pasado por un periodo de... No sé si me entiende lo que le quiero decir.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Perfectamente. Y nuestra voluntad no es inquisitorial, en todo caso es de intentar ayudar a que cualquiera de los comparecientes se encuentre con la tranquilidad de saber que aquí nos puede explicar las cosas sin consecuencias de tipo judicial. Eso está claro, ¿no?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 7

Empezaré por una cuestión. Usted consultó con su jefe José Antonio Viñuela —lo dice en la declaración— la avería. Lo consultó, y este tardó un rato en contestarle sobre la conveniencia o no de despachar el avión. Usted le transmitió si se despachaba o no el avión, y obviamente su obligación no era la suya solamente, era la de su jefe. Tardó un rato y le dio el *okey*. Ese es para mí un elemento importante de que hubo dudas. Usted no tuvo tan claro el hecho como para no consultar con su jefe.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Bueno, mi obligación es consultar con mi jefe, para eso tengo un jefe, para poder...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¡Por eso!

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Me refiero a que consulto. Él tiene que estar informado en todo momento de la operación.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Bien.

El relé 2.5 es uno de los elementos a tener en cuenta. Usted declaró que no se lo sabía de memoria; así lo pone la declaración. ¿Usted cree que faltaba formación dentro de Spanair?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No creo que faltara formación. De todas formas un avión es algo muy extenso, y no le puedo enumerar ahora la cantidad de elementos que pueda tener, pero saberse algo en concreto en una máquina tan complicada, con tantos sistemas y con tantos elementos, saberse las cosas de memoria es que es imposible.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En su declaración también dice textualmente que se imaginaba que el circuito *breaker Z-29* es el que alimentaba la resistencia de la sonda.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No, no creo que haya dicho que me imaginaba.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Yo es lo que he leído.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No recuerdo ahora mismo de memoria; pero lo confirmé en la lista de *circuit breaker* que ese *circuit breaker* era el que alimentaba la sonda. No me imaginé nada.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Cuando lo desconectó, ¿alguien le dijo que lo hiciera? Es decir, ¿consultó con alguien y alguien le dio el *okey* o lo hizo usted *motu proprio*?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Bueno, el *circuit breaker* se desconectó, en principio, porque estaba calentando en tierra, y entonces era una situación que podía afectar o dañar a la propia sonda, a la estructura del avión, y si alguien pasaba por allí y lo tocaba también se podía hacer daño; aparte también para comprobar que al desconectar el *circuit breaker* se cortaba la alimentación para confirmar la avería.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿No recibió ninguna presión, que alguien le dijera: oye, desconéctalo? ¿Nadie le dijo nada? Sino que usted, a partir de lo que me ha dicho, de que estaba muy caliente y se podía hacer daño a alguien...

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): La conversación con el piloto cuando llegó fue: está calentando la resistencia de la sonda de temperatura, he hablado con MCC y me han dicho que saque un *circuit breaker*. Entonces lo he sacado, pero no he visto...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Bien.

Una última pregunta. Usted afirmó que despachó el avión cumpliendo la MEL y en concreto habla del punto 30.8.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Sí.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Pero hay otro punto, el 34.9 de la MEL, que dice que para volar sin la RAT hay que revisar una serie de puntos también: el DFGS, piloto automático; el KADC, datos de aire para los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 8

instrumentos, lo que es velocidad/altura; el trust rating, velocidad de los motores; el FMS, optimización del piloto automático. Es decir, hay otro artículo que da un listado. ¿Usted lo desconocía o...?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No; si se da cuenta, yo me fui al 30.8 porque lo que se queda inoperativo es la resistencia, no la RAT. La RAT continúa operando.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: O sea, usted considera que esto no afectaba a la RAT, y por tanto la RAT podía funcionar sin este elemento.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No lo considero yo, lo considera el MEL. Lo que se difiere y lo que no funciona es la calefacción de la RAT. La RAT sigue indicando la temperatura, que es la función que tiene.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Pero parece que hay un elemento de causas-consecuencias, por eso está el artículo 34.9, para asegurar esto, ¿no?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Ya, pero es que igual no me he explicado bien.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: No, a lo mejor yo no pregunto bien, puede ser; sin duda, ¿eh?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Lo que le quiero decir es que el 30.8 afecta a la calefacción de la RAT. El 30.8 permite despachar el avión con la calefacción, vamos que no funcione la calefacción. La referencia que hace usted al 34.9 se refiere a la indicación de temperatura, no a la calefacción. Es que no sé si...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: No tengo elementos para contradecirle.

En todo caso digamos que es mi elemento de extrañeza de que si hay dos artículos no se cumplan los dos, sobre todo sabiendo luego las consecuencias que puede tener en todo caso una situación de estas con la tensión del momento.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Ya. Pero le repito que lo que no funciona realmente es la calefacción, la sonda sigue funcionando. Entonces el punto al que usted hace referencia, el 34.9, sería en caso de que no funcionara la sonda, y en este caso lo que no funciona es la calefacción de la sonda. Por eso se aplica el punto 30.8.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: De acuerdo, nada más, muchas gracias.

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

Al compareciente —lo dije al principio, al inicio de la sesión— se le han puesto de manifiesto sus derechos y obligaciones. Entre esas obligaciones está no faltar a la verdad. Y faltar a la verdad tiene que tener consecuencias, puede tener consecuencias. Lo digo porque el señor Olòriz le ha dicho —y entiendo que dentro del ámbito es lo mismo que le hemos dicho— que esté tranquilo, que esto no es un tribunal. Pero no lo otro. Solo por aclararlo.

Seguimos con la comparencia. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor Navarro, cuando usted quiera.

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

Gracias, señor García. Nos hacemos cargo en Ciudadanos de todo lo que ha pasado desde luego. Ha dicho usted que ha sido la parte más débil y ha sido sobre la que se ha cargado. Bueno, vamos a intentar en esta Comisión tener una perspectiva más amplia, si ello es posible. Le voy a hacer algunas preguntas; sobre algunas cuestiones ya le han preguntado, pero quizá incida en ello, porque en algunas no me ha quedado claro.

Lo primero. Tras la publicación del informe preliminar por parte de la Ciaiac, en febrero de 2009 Aviación Civil emitió una recomendación de seguridad dirigida, tanto a la FAA, la Agencia Dederal de los Estados Unidos, como a EASA, que decía que se obligue al fabricante a incluir en su manual de mantenimiento instrucciones específicamente identificadas para la detección del origen y resolución de la avería consistente en el calentamiento en tierra de la sonda de temperatura RAT. La pregunta es esta: puesto que emite esa recomendación de seguridad, ¿no existían en el momento del accidente...?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 9

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No le puedo decir. Desconozco esa información.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero la pregunta es si existían en su opinión procedimientos claros e identificados por parte del fabricante y la compañía para la resolución de...

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Lo desconozco. No le puedo decir.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En averías similares de la sonda RAT —creo que una fue el 19 de septiembre y otra el siguiente 20 de agosto— se aplicaron soluciones distintas. Ya se ha comentado a lo largo de esta Comisión. Un compañero suyo aplicó —no sé si lo digo bien— un test TRI que al parecer se recoge en un punto del manual de mantenimiento de Boeing, y en otros casos se hicieron otras cosas. ¿Por qué había soluciones distintas?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Sobre el trabajo que hayan realizado otras personas yo no le puedo indicar.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Le ha preguntado uno de los diputados —porque creo que usted dijo que nadie le había comentado que había sido una avería repetitiva, es decir que había habido casos similares— qué hacía entonces la compañía con las anotaciones del TLB. ¿Había un circuito para que se leyeran por parte de los técnicos o se ponían en común?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Creo que lo he comentado ya. Había un registro a través de un sistema informático.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero, ¿no había actualizaciones o acciones formativas?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Desde luego a mi nivel no.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Era habitual en la compañía que en una incidencia en tránsito, como la que se trata aquí, no se consultara el manual de operaciones, sino la MEL?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): He contestado ya que el avión, al ser despachable de acuerdo con el MEL, si era suficiente, no había necesidad de mirar más.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ha dicho, si no me equivoco, que efectivamente este procedimiento lo autorizaba Aviación Civil.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Tras el accidente de Detroit, similar al de Spanair en Barajas, la Agencia Federal de Estados Unidos emitió una recomendación de seguridad, la A-8866, que pedía que, en caso de mal funcionamiento del TOWS, se encendiera una luz en cabina que dijera que no estaba recibiendo alimentación o lo que fuera. Sin embargo la propia agencia consideró aceptable que el fabricante incluyera en el manual del avión la comprobación del TOWS antes de cada vuelo. ¿Sabe si esto se hacía?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Es que no es un procedimiento de mantenimiento; no le puedo decir.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero, ¿cómo puede comprobarse si el TOWS está activo o no? ¿No es de mantenimiento, es de la tripulación?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): En mantenimiento habrá procedimientos para realizar comprobaciones del TOWS, pero no es antes de cada vuelo, es en revisiones.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: O sea, que antes de cada vuelo no se hacía esto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 10

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): En mantenimiento no. En los procedimientos de operaciones no le puedo decir, porque yo no soy piloto. Me imagino que eso estaría en la lista de chequeos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sobre el famoso relé 2.5 —se ha hablado mucho de él— el señor Hita, de la Ciaiac, dijo que había sido el principal sospechoso del mal funcionamiento del TOWS, que se le habían hecho todo tipo de perrerías —dijo él—, pero que no obtuvieron nada concluyente. ¿Usted cree que puede estar relacionado este relé?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Como usted comprenderá, si han estado investigadores que se han dedicado a esto trabajando durante tres años y no han podido sacar conclusiones, yo no soy experto y no le puedo indicar.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Compareció aquí una de las víctimas, que además es ingeniero, quien dijo que el ciclo de vida del relé estaba ampliamente cumplido. ¿Sabe usted eso?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ha dicho usted que el disyuntor Z-29 es como un fusible de los que hay en casa, y que ante la avería de la sonda decidieron desconectarlo. ¿Usted cree que esto pudo, como el fusible también, afectar de algún modo al funcionamiento del TOWS?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Está explicado ya en el informe de la Ciaiac, y viene a decir que la desconexión del *circuit breaker* Z-29 no afectó ni tiene ningún efecto en el funcionamiento del TOWS.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Me parece que le han preguntado también sobre que el calefactor de la RAT es un circuito no redundante. ¿Es normal que quedara diferida la...?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Lo contempla el MEL que se puede diferir, el punto 30.8.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muy bien. Esto es todo. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señora Valido, su tiempo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, presidenta.

Gracias por comparecer hoy, señor García. Como han dicho los anteriores intervinientes, nuestro único objetivo en esta Comisión es saber y entender todo lo que llega a nuestras manos, porque no somos especialistas en esta técnica ni en esta disciplina, para poder evitar que en un futuro vuelva a pasar. Por eso está usted aquí, para poder entender qué fue lo que pasó ese día para que no se vuelva a repetir, y ver qué medidas poner en práctica. Como usted dice, siempre se va al último eslabón, porque es adonde llega el agujero que traspasa todos los sistemas de seguridad.

Teniendo en cuenta la pregunta que le hizo antes el diputado señor Olòriz y lo que declaró usted ante el juzgado, donde dijo que no sabía por qué había que chequear los cuatro sistemas que salían del Z-29 —que fueron el DFGS, el sistema CADC, el *trust rating* y el FMS—, y además teniendo en cuenta que el manual de mantenimiento lo elabora el fabricante del avión, quiero saber si se cuestionaba usted aquellos puntos que desconocía para no seguirlos.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No, en absoluto.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Entonces, ¿por qué decía usted que no sabía por qué había que...?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Yo no he dicho que no supiera por qué había; he dicho que lo que se difirió en ese momento fue la calefacción de la sonda, y eso afectaba al 30.8. El punto al que ha hecho referencia su compañero y al que está haciendo referencia usted no es la calefacción de la sonda; es la sonda, y la sonda estaba funcionando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 11

La señora **VALIDO PÉREZ**: Mi pregunta es si usted, como técnico, no sabía que si cortaba ahí, si quitaban de ahí ese disyuntor, afectaba a los cuatro sistemas.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Es que eso no es así. Es que el *circuit breaker* afectaba a la calefacción de la sonda. No afectaba a lo que está diciendo usted.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Usted ha contestado a la diputada Oramas que la MEL la aprueba la Dirección General de Aviación Civil.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bien, y además se basó en ella para reparar la avería que sufrió el MD-82. Cuando usted sacó la licencia de TMA, ¿no le exigía conocerlo Aviación Civil?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): ¿Cómo?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vuelvo a explicarlo. Usted estaba diciendo antes que no afectaba. Usted tenía conocimiento de la MEL, que es de la empresa. Usted vio que había una avería que afectaba al punto 30.8. Sin embargo no creía que afectaba al 34.9, y mi pregunta es...

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Es que se lo acabo de explicar. Sigo diciendo que el punto que está afectado era el que afecta a la calefacción de la sonda de temperatura, que es el 30.8. El 34.9, al que hace usted referencia, es el que afecta a la propia sonda. La sonda estaba operativa. Lo que no funcionaba era la calefacción de la sonda. Y el MEL permitía despachar el avión con la calefacción de la sonda inoperativa.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero por parte de la Dirección General de Aviación Civil, cuando usted sacó la licencia del TMD, ¿se le exigían conocimientos sobre el MD-82, que era para lo que usted tenía habilitación?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Cuando tú sacas la licencia básica, cuando te examinas para obtener la licencia no es sobre ningún avión tipo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No le piden habilitaciones?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No, las habilitaciones son posteriormente. Una vez que tú ya tienes la licencia luego puedes incluir, cuando la compañía considere darte los cursos es cuando ya puedes introducir habilitaciones en la licencia.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Tal y como declaró en el juzgado, y creo que también hizo referencia cuando contestó a la diputada Ana Oramas, usted reconoció que no tenía conocimiento de los fallos y averías de los días 9 y 18 de agosto, y que tampoco miró el *technical log book*, el TLB, que no lo leyó cuando vio la avería del 20 de agosto. Da la impresión de que usted trabajaba sin seguridad sobre las decisiones que se tomaban por desconocimiento. ¿Esto era así o qué razones existían para que desconociera estos aspectos? Es decir, lo lógico es que si hay un libro donde el TLB...

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Normalmente...

La señora **PRESIDENTA**: Deje terminar la pregunta a la diputada. Termine, diputada, porque es la segunda vez que la interrumpe.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, presidenta. Lo lógico es que si había un libro donde se anotaban todas las incidencias que había de ese mismo tipo y que se habían repetido en días anteriores, si está en un libro es para que se consulte, y usted ese día no lo consultó, lo que yo quería saber es por qué motivo no se consulta; si es obligatorio o no es obligatorio o usted podía no haberlo consultado.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No tenía obligación de consultar. De todas formas cuando hay una avería, cuando te apuntan en el *technical log book* una avería que ya ha ocurrido en más ocasiones, normalmente te hacen una referencia, te dicen: falla esto y por favor mirad las secuencias anteriores para que tú tengas una referencia de que ha fallado antes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 12

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que en ese TLB se explicaba cómo ese fallo lo había podido resolver otro compañero de otra manera.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Ya he contestado que normalmente cuando apuntan algo, si tiene historial anterior, normalmente lo que te apuntan es: por favor, mirad secuencias anteriores, que es el procedimiento habitual; cuando es una avería que ya ha estado apuntada otras veces.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Entonces, volviendo a la avería, hago el símil de si, por ejemplo, vamos al hospital con fiebre y te dan algo para quitar la fiebre y te mandan a casa, en realidad no están viendo si esa fiebre es de una infección de oído, de una infección de orina, en fin, no se sabe. No se va al origen de la fiebre. Y mi pregunta sobre los técnicos de mantenimiento es: ¿ustedes la función que tienen es solamente quitar la fiebre, es decir, en este caso era bajar la temperatura del calefactor, o ustedes tienen obligación de ir a los orígenes?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Eso está explicado ya en el informe de la Ciaiac y...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, pero yo le pregunto a usted como técnico de mantenimiento cuál es su proceder.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Ya, pero es que ya le digo que eso está en los procedimientos de la compañía, y además está explicado en el informe de la Ciaiac.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bueno, ¿pero nos puede explicar aquí si el trabajo del técnico es ir allí y solucionar eso en un momento, como fue ponerle hielo para que bajara la calefacción? Yo no sé...

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Me refiero a que ya está en el informe de la Ciaiac y aparte está explicado ya.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Si estuviera explicado yo no le hubiera preguntado, ¿no puede...?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Es que ya le he dicho que eso ya está en el informe de la Ciaiac, y ya lo contempla y ya está explicado.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bueno, aunque usted ya haya dicho durante su comparecencia que el piloto tiene la última palabra para volar el avión, también es verdad que lo hace con la seguridad que le da la opinión del técnico, no solo el técnico de mantenimiento, sino también el servicio. Usted consultó con su jefe y entre todos decidieron si eso era una avería con la que se podía volar o no. ¿Usted cree que esto era normal en Spanair por la situación de crisis que estaban sufriendo o anteriormente había más precauciones con este tipo de averías?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No, no afectaba para nada la situación en la que estuviera la compañía.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Esto se hacía así de siempre, de antes?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Me refiero a que se aplicaban los procedimientos y yo entiendo que no afectaba que hubiera una situación en concreto de crisis.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Esta es mi última pregunta. También reconoció en su declaración en el juzgado que no sabía si la avería podría estar más atrás del sistema del avión.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No recuerdo, es que hace diez años y yo ya no recuerdo eso.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bueno, por lo menos nos podrá decir si era usual en Spanair despachar los aviones de esta forma, sin seguridad aparente, o era una consecuencia de la crisis que ya estaba asumida.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 13

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Ya le he contestado a esa pregunta.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale.
Gracias, presidenta.

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

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

Bienvenido, señor García, gracias por su comparecencia y por sus palabras. Yo soy consciente de que no es una situación cómoda para usted, por las circunstancias que vivió, por su experiencia vivida y por recordar todo el proceso.

Aquí hay muchas preguntas mezcladas y me imagino que si le planteo alguna de ellas me va a responder que me vaya a las conclusiones de la comisión de investigación o al órgano pericial. Pero me gustaría hacerle una pregunta en concreto: ¿cuál fue su reacción una vez que se enteró del accidente?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): ¿Qué quiere que le diga? Me quedé en *shock*. Me quedé en *shock*; es que no le puedo decir...

El señor **FRANQUIS VERA**: Recordó todo lo que había... lógicamente lo de la avería, tal, la...

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Es que fue... Toda la información que había en esos momentos era... no sé, no había información clara, no se sabía qué había pasado, no se sabía nada de nada. Entonces yo en esos momentos la verdad es que no puedo explicarle, me quedé muy mal, no sabía qué había ocurrido.

El señor **FRANQUIS VERA**: En ningún momento repasó todo lo que había hecho anteriormente, memorizó la avería, cómo había sido.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Es que me está usted preguntando... Han pasado ya diez años y esos momentos ya le digo que fueron muy duros y no le puedo contestar ahora mismo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted hablaba antes al inicio de su intervención de que tenía una experiencia de veinte años.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Había tenido en estos veinte años esta avería, la había visto alguna otra vez?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No.

El señor **FRANQUIS VERA**: Era la primera vez que la había.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Exactamente esta avería no me había ocurrido anteriormente.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y qué tipo de formación recibía el personal de mantenimiento por parte de la compañía?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Pues cursos; lo primero el curso tipo, que es el curso para poder incluir en la licencia la calificación de tipo, el del MD, y luego formación continuada, cada dos años un curso de refresco.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted era conocedor en aquella época de que en la página web de la compañía, en 2008, se informaba de que Spanair tenía una flota de 63 aviones y 36 eran precisamente de este modelo, de la serie MD-80, por tanto el 57% de la flota de Spanair era de este modelo. Este modelo tenía un historial un poco negro, porque había tenido accidentes, especialmente de 2000 a 2008,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 14

relacionados con el TOWS, con el RAT y con otras averías, y además están muy especificadas; no voy a relatar todo aquí, pero están enumerados los casos que se plantearon. ¿Ustedes como personal de mantenimiento eran conscientes de que este modelo de avión había tenido ese historial negro —digamos—?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No.

El señor **FRANQUIS VERA**: No tenía conocimiento de los accidentes que había tenido este avión; se había producido un accidente muy importante algunos años atrás.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Sí, pero algunos años atrás usted se está remontando muy atrás. Yo sería un chaval en aquel entonces. No recuerdo exactamente...

El señor **FRANQUIS VERA**: En los cursos de formación que ustedes tenían no se comentaba cómo funcionaba este avión, las dificultades que tenía, si se producían otros accidentes. Esa información no se tenía.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No recuerdo haber oído nada en concreto de esa avería en ninguno de los cursos.

El señor **FRANQUIS VERA**: Es que para no repetir ninguna de las preguntas, porque sé que se va usted a remitir a la comisión de investigación, usted es consciente de que existe confusión en la forma de interpretar el MEL, porque además, tanto en un informe como en otro, coinciden en lo mismo. ¿Usted cree, digo desde su punto de vista, como técnico, leyendo el MEL...?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Es que, a ver si me entiende... Yo los informes los he leído, pero es que me cuesta mucho trabajo poder concentrarme para dejar a un lado..., o sea, poder concentrarme y leer los informes. He leído algo, pero...

El señor **FRANQUIS VERA**: Yo quería decirle si usted cree que la documentación de mantenimiento, el MEL, podía inducir a error a la hora de tomar las decisiones que se adoptaron. ¿Usted leyendo eso cree que puede inducir a error o usted cree que no? ¿Usted lo tiene claro?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Es que el MEL tiene que ser un documento que precisamente esté lo suficientemente claro como para no tener dudas. Tiene que ser un documento que no dé opciones.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted ha tenido la experiencia de un avión que va a despegar y vuelve otra vez al *parking* porque tiene una avería? ¿Ha tenido esa experiencia alguna vez en sus veinte años?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Sí, he visto alguna vez más que el avión se ha vuelto al *parking*.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y en todos los casos el avión ha vuelto a despegar inmediatamente?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Depende de cada caso.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted no recuerda si ha habido casos en que el avión se ha quedado y no ha salido.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Es que un avión puede tener mil averías. No tiene nada que ver una avería con otra.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, pero le está preguntando si, independientemente de la avería, el avión voló o quedó en tierra.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Pues habrá habido casos en que el avión haya quedado en tierra y otros en que haya volado.

La señora **PRESIDENTA**: Usted no lo recuerda.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No le puedo decir.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 15

El señor **FRANQUIS VERA**: Se lo preguntaba por si en esos momentos en que el pasaje está en el avión el personal de mantenimiento recibe algún tipo de presión añadida a la hora de llevar a cabo su trabajo. ¿Usted tuvo en ese momento alguna presión añadida porque estaba el pasaje dentro del avión y el vuelo llevaba retraso y tenía que salir?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Es que al final tiene que primar la seguridad por encima de la presión.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted no ha tenido nunca ningún tipo de presión en la compañía?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Vamos a ver, presión. Tú sabes que los aviones tienen que cumplir unos horarios, pero más allá de eso no. Sabes que no puedes estar perdiendo el tiempo.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿La compañía Spanair tenía jefe de base en Barajas en ese momento? ¿Existía el jefe de base de la compañía en Barajas?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Sé que yo por encima tenía a los jefes de turno y luego había un jefe de mantenimiento.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿No existía la categoría de jefe de base?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No le puedo decir. Había un jefe de mantenimiento. Lo de jefe de base..., no distingo. No le puedo decir.

El señor **FRANQUIS VERA**: Se lo preguntaba porque existe una contradicción en las declaraciones que se han hecho, tanto en la declaración del juzgado como posteriormente, sobre si existía o no existía el jefe de base de la compañía en el organigrama en Barajas. Sería el encargado de controlar el listado de elementos inoperativos con los que tenía que contar el avión para despegar o no despegar y, por tanto, al que se le consultaba ese tipo de decisión.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Yo reportaba directamente al jefe de turno y luego ya no le puedo decir a quién tenía que reportar el jefe de turno.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted sabe que en los informes del perito del colegio judicial sus conclusiones son muy contundentes respecto al comportamiento y el trabajo de mantenimiento. Destaca una serie de conclusiones y de ahí surge la imputación que tuvieron los dos técnicos. Ha habido varios informes y es verdad que el colegio oficial de mantenimiento planteó a través de su sindicato pedir informes alternativos y, si no recuerdo mal, se pidió y se aportó informe del jefe de mantenimiento de Iberia. ¿Conoce usted ese informe?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Ya le he dicho que no he leído todos los informes. Me cuesta...

El señor **FRANQUIS VERA**: Pero ¿reconoce que existió ese informe?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Sé que hay varios informes, pero no le puedo decir.

El señor **FRANQUIS VERA**: Como aquí se ha dicho ya más de una vez, al final en esta Comisión fundamentalmente vamos a tener que aportar soluciones para que esto no vuelva a ocurrir desde todos los puntos de vista y también lógicamente desde el punto de vista de la función de los responsables de mantenimiento: si los protocolos y manuales son correctos o no y si producen confusión en su cumplimiento, como se señala en las conclusiones tanto de un informe como de otro, porque parece que coinciden ambos en que pueden llevar a confusión. Desde su experiencia y conocimiento, ¿qué es lo que usted aportaría como soluciones de futuro para que esta situación no pueda volver a ocurrir?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 16

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Lo he dicho en mi intervención: que el TOWS, un sistema de la importancia que tiene, sea un sistema redundante y, sobre todo, que se cumplan todas las recomendaciones. Eso sería lo más importante.

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

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Muchas gracias a usted.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Francis:
Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Fole, su tiempo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias, presidenta.

Gracias, señor García, por acudir a esta Comisión e intentar aclararnos desde su experiencia algunos de los puntos que los diferentes comparecientes no solo no nos han aclarado sino que quizá nos han generado más dudas a todos los que estamos formando parte de esta Comisión. Otros comparecientes han dicho que hay dudas sobre si el fallo fue humano —si fue humano, hacen especial hincapié en los pilotos o en los técnicos de mantenimiento— o si fue un fallo sistémico: si hubo protocolos erróneos, si hubo fallos en la cadena de comunicación —como usted decía anteriormente de las anotaciones, si las leían antes o no, si se las comunicaban o no— o si ha habido presiones, como han comentado también mis compañeros, para arreglar a toda costa el problema y que el avión volase. Señor García, teniendo en cuenta lo duro que debe ser para usted recordar todo esto y lo positivo que buscan la asociación de víctimas y esta Comisión, me gustaría centrarme en su declaración para intentar dar luz a las dificultades que hubo sobre la solución de los problemas que dieron lugar a este accidente. Teniendo en cuenta todo eso y que han pasado ya diez años, me gustaría hacerle una serie de preguntas. Si me repito respecto a mis compañeros, valdrá para aclarar alguna cosa que se haya quedado atrás y, si no, puede perfectamente saltárselas.

Quería hacer tres bloques: de los días anteriores al accidente, del día del accidente y de los días posteriores al accidente. Ese es también el esquema de esta Comisión. Sobre los días anteriores, me gustaría saber si ustedes tuvieron conocimiento de fallos en este avión —y concretamente en qué— antes de l día del vuelo; si se hicieron pruebas y de qué tipo —ha habido comparecientes que dijeron que en el relé se habían hecho muchísimas pruebas diferentes para ver su funcionamiento—; y si usted escuchó que se comentara en algún momento dentro de la operativa de mantenimiento la posibilidad de cambio del avión en días anteriores al accidente.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No. No tuve ninguna noticia de eso.

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿Tampoco de si hubo fallos anteriores en el avión? ¿Tuvieron conocimiento de que hubiera fallos?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No.

El señor **FOLE DÍAZ**: En el día del accidente, señor García, ¿qué revisión se hizo antes del primer intento de vuelo, antes de que el avión llegase al hangar de nuevo? ¿Se detectaron algunos fallos? ¿Qué fallos hubo? ¿Qué conocimiento tenían ustedes?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Creo que el avión venía de otra base anterior y se le hizo la inspección de tránsito.

El señor **FOLE DÍAZ**: Rutinaria, digamos.

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Sí, una inspección rutinaria.

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿En función de unos protocolos específicos para esas inspecciones de tránsito?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 17

El señor **FOLE DÍAZ**: Y cuando vuelve al hangar o al *parking*, como ustedes le llaman, ¿quién le comunica que vuelve? ¿Qué le comunica? ¿Sobre qué base les explican a ustedes que ese avión vuelve al hangar?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): A mí me llama mi jefe de turno y me dice que el avión se está dando la vuelta porque tiene un problema con la calefacción de la sonda RAT.

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿Sencillamente eso?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Sencillamente eso.

El señor **FOLE DÍAZ**: Aunque sé que lo ha explicado y que está en los informes, pero para intentar adoctrinarnos un poco más en los conceptos técnicos, ¿qué inspección le realizan en ese momento?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Ya lo he explicado antes y entienda que me cuesta mucho.

El señor **FOLE DÍAZ**: Incidiendo en las preguntas que hizo el señor Franquis, cuando hablamos de presiones, podemos entender que ustedes tienen cierta presión para tener que arreglar las cosas a tiempo, cumplir tiempos de vuelo, cumplir horarios para las compañías y no entorpecer el bienestar y los horarios de los propios usuarios del avión, pero es una presión genérica que podemos tener todos en el trabajo. Pero ¿ese día ustedes tuvieron alguna llamada para pedirles rapidez y solucionar aquello de alguna forma a toda costa para que el avión volase?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): En absoluto.

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿Considera usted que cumplieron todos los protocolos que tenían que seguir los que tenían que hacer las inspecciones?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Se cumplieron los procedimientos que había.

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿Según su opinión —me imagino que sí—, debió despegar el avión después de las inspecciones?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Ya le he dicho que no soy un especialista.

El señor **FOLE DÍAZ**: En los días después, señor García, con toda la información, con todo lo que ha pasado, con todas las investigaciones que hubo, ¿usted cree que ha cambiado algo en los protocolos, en los sistemas de investigación, en los manuales?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Creo que he comentado en mi intervención que llevo muchos años que no certifico aviones y sin dedicarme a esto y, por tanto, no podría decirselo.

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿Sabe —usted mismo me dice que no— si contaron con algunos compañeros suyos que participaron en la inspección de aquel día para las investigaciones posteriores, si fueron consultados sobre lo que había pasado, si les tuvieron en cuenta, si les pidieron opinión o los dejaron al margen?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No le puedo decir, es que hace mucho tiempo ya y no lo recuerdo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Para finalizar, quería hacer referencia a dos cuestiones complementarias del informe de la Ciaiac. Le voy a leer, para ver si está de acuerdo o qué opinión tiene sobre estas manifestaciones, las conclusiones 13, 68 y 71 del informe 32/2008. La 13 dice: «Las acciones de mantenimiento no lograron solucionar el problema de la aeronave, lo que, junto con la alta temperatura en el interior de la cabina y el retraso acumulado, pudieron crear en el comandante la necesidad de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 18

apresurarse». La 68 dice: «El personal de mantenimiento realizó una acción incorrecta al desactivar la calefacción de la sonda RAT abriendo el disyuntor Z-29 y así poder aplicar el ítem 30.8 de la MEL para el despacho del avión». Es decir, lo hace un poco responsable de la decisión posterior del comandante. Y la 71 dice: «Al personal de mantenimiento pudo haberle afectado el fenómeno *tunnel vision*, lo que le impidió tener en cuenta otras hipótesis sobre la causa de la avería que fuesen consistentes con los síntomas observados». ¿Está usted de acuerdo con estas conclusiones?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No voy a valorar las conclusiones.

El señor **FOLE DÍAZ**: Vale. Perdona que le insista, pero es que ahora hay dos conclusiones respecto a la tripulación, en la página 254, en el epígrafe sobre las causas. Dice: «La tripulación no detectó el error de configuración al no utilizar adecuadamente las listas de comprobación que contienen los puntos para seleccionar y comprobar la posición de *flaps/slats* en las labores de preparación de vuelo. Y la siguiente dice: «La ausencia de aviso de la configuración incorrecta de despegue porque el TOWS no funcionó y, por tanto, no alertó a la tripulación de que la configuración de despegue del avión era inapropiada». ¿Está usted de acuerdo con estas consideraciones o no va a opinar tampoco?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): No voy a opinar.

El señor **FOLE DÍAZ**: Vale.

Una última pregunta. Leo, y me sigue pareciendo sorprendente: «No ha sido posible determinar fehacientemente la causa por la que el sistema TOWS no funcionó». ¿Le parece a usted normal que después de tanto tiempo se siga sin saber por qué se produjo el accidente?

El señor **GARCÍA RODRÍGUEZ** (técnico de mantenimiento de aeronaves): Creo que lo he comentado. Han estado investigando expertos y yo no soy experto en investigación de accidentes.

El señor **FOLE DÍAZ**: Pues nada más, presidenta. Muchas gracias.

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

Suspendemos hasta las tres de la tarde, que es para cuando está prevista la siguiente comparecencia. En esta misma sala, señorías.

Era la una y veinticinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las tres y cinco minutos de la tarde.

— **DE LA SEÑORA CUERNO REJADO (VOCAL DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC, EN AGOSTO DE 2011, FECHA EN LA QUE SE APROBÓ EL INFORME DEL ACCIDENTE), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001366).**

La señora **PRESIDENTA**: Seguimos con la sesión de hoy.

La próxima compareciente es doña Cristian Cuerno Rejado, vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2011, fecha en la que se aprobó el informe del accidente, como saben sus señorías.

Ha sido informada de sus derechos y obligaciones. El marco de las comparecencias está sujeto siempre a la Ley Orgánica 5/84 y, en esta línea, la presidenta hace saber a la compareciente que estamos aquí para salvaguardar sus derechos, pero también que, conforme al 502.3 del Código Penal, tiene obligación de no faltar a la verdad en su comparecencia. Le agradecemos su presencia y cuando quiera tiene sus diez minutos. El formato es el de siempre.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2011, fecha en la que se aprobó el informe del accidente): Muchas gracias.

Señora presidenta y miembros de la Mesa, señores diputados, buenas tardes. He sido convocada a esta comparecencia y espero responder satisfactoriamente a las preguntas que se me formulen. No obstante, antes de nada, quiero que mis primeras palabras hoy aquí sean de condolencia y consideración

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 19

para las víctimas, familiares y allegados del accidente del avión de Spanair, que tuvo lugar el día 20 de agosto del año 2008, a las cuales muestro mi profundo respeto y pesar por los sucesos acaecidos.

En segundo lugar, quiero señalar que en la actualidad soy vocal del Pleno de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. En junio de 2010 fui nombrada por primera vez para el periodo 2010-2016 por parte del ministro de Fomento y, en julio de 2016, tras la renovación parcial del Pleno y de la Presidencia de la Comisión, fui de nuevo nombrada por la ministra de Fomento para el periodo 2016-2022 en el que nos encontramos en la actualidad.

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil es un órgano colegiado especializado, adscrito a la subsecretaría del Ministerio de Fomento al que corresponde la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación civil que ocurran en nuestro Estado, tal y como se establece en el Real Decreto 6/2009 de 2010 y en la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea.

Además, según se señala en los referidos preceptos, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil actúa con independencia funcional plena en el desarrollo de sus competencias. La investigación técnica tiene como objeto la determinación de las causas de los accidentes e incidentes de aviación civil, y las circunstancias en las que se produjeron, con la finalidad exclusiva de prevenirlos en el futuro y la formulación de recomendaciones de seguridad que eviten su repetición. En ningún caso estará dirigida al establecimiento de la culpa o de la responsabilidad de los mismos.

Esta investigación técnica es tan antigua como la propia historia de la aviación, ya que los mismísimos hermanos Wright, pioneros y referentes absolutos del comienzo de la aviación, lo fueron también en la investigación técnica de sus propios accidentes. No obstante, hubo que esperar hasta el año 1944 en el que tuvo lugar la Conferencia de Chicago que dio lugar al convenio del mismo nombre, llamado Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, y posteriormente al año 1947, cuando se creó la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, para dotar a esta actividad de una reglamentación clave para organizar los muchos, diversos y relevantes aspectos que supone. Es así como ya en el propio articulado del convenio aparece la obligatoriedad de la investigación de los accidentes e incidentes graves para los Estados signatarios del mismo. Poco tiempo después aparece el anexo XIII al convenio donde se establece el primer marco normativo internacional para la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil.

Según el citado anexo XIII, el Estado responsable de la investigación es el Estado del suceso. No obstante, se contempla que el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado del diseño y el Estado de fabricación tengan derecho a nombrar un representante acreditado cada uno para que participe en la investigación. Asimismo, un Estado que tenga especial interés en un accidente por haber perecido o haber sufrido lesiones graves en el accidente nacionales del mismo, tendrá derecho a nombrar un experto. Este marco de colaboración instituido por la OACI obliga a una necesaria cooperación de carácter internacional, habida cuenta de la globalización de la industria del transporte aéreo en cuanto al carácter de las rutas, los pasajeros, los operadores y el personal involucrado en estas tareas, así como por el carácter internacional de la industria de aeronaves, motores y sistemas y equipos de a bordo. Por otro lado, esta cooperación se ve reforzada por el hecho de que todos los Estados están interesados en que haya el más alto nivel de seguridad aérea para la protección de sus ciudadanos y su desarrollo económico; de esta forma se establece un marco de colaboración muy activo.

En atención a la obligación de investigar los accidentes e incidentes graves, los Estados signatarios del Convenio de Chicago han establecido sus propias autoridades de investigación, siendo la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil la relativa a España. No obstante, también nuestro Estado ha recogido y adaptado este marco de la OACI al ordenamiento jurídico nacional a través de la Ley sobre Navegación Aérea, el Decreto 959/1974, el Real Decreto 389/1998, el Real Decreto 629/2010 y, finalmente, la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea. Por último, desde el año 2010 la Unión Europea ha dado un paso adelante y ha regulado esta actividad incluyendo avances notables. Este marco es el Reglamento UE 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, al cual nuestra Ley de Seguridad Aérea se adaptó en 2011.

En relación con el tema que motiva mi comparecencia, simplemente quiero recordar que la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, encargada de la investigación del accidente del avión de Spanair como autoridad de investigación de España, emitió un informe final en julio de 2011, previa emisión de tres informes intermedios y varias recomendaciones de seguridad. Estos cuatro informes fueron: un informe preliminar en octubre de 2008, el informe interino en agosto de 2009, el informe de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 20

progreso en agosto de 2010 y el informe final en julio de 2011. Los tres primeros informes, como se ha dicho, fueron de carácter intermedio e iban reflejando el progreso de la investigación. No obstante, el único informe definitivo es el informe final, que ya recoge el resultado de la investigación terminada. Sumando las recomendaciones que se fueron emitiendo desde el comienzo de la investigación hasta las contenidas en el propio informe final, se emitieron un total de treinta y tres recomendaciones. No obstante, como algunas tenían diversos destinatarios al mismo tiempo, si las separamos en recomendaciones individuales por destinatario, fueron un total de cuarenta y tres. Tal y como se indica en el anexo 13, una recomendación sobre seguridad operacional es una propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que en ningún caso tiene el propósito de dar lugar a una responsabilidad. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir también de otras fuentes, por ejemplo los estudios de seguridad. Conviene remarcar el empleo de la palabra recomendación, que ya habla de la no obligatoriedad de su aplicación, aunque se considere altamente aconsejable.

Con estas breves palabras ya acabo mi intervención. Quedo a su disposición para tratar de responder lo mejor posible a las preguntas que se formulen sobre el objeto de esta Comisión.

Muchas gracias.

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

Empezamos con los grupos. Por el Grupo Parlamentario Mixto, señora Oramas, su tiempo.

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

Lo primero que le quería preguntar es si antes de entrar como vocal en la Ciaiac usted tuvo alguna relación con la Ciaiac.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No. Me refiero profesionalmente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Como investigadora tampoco?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿De la Ciaiac?

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Le estoy preguntando si tuvo alguna conexión o relación con la Ciaiac como investigadora.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No. Fui una vez a una visita autorizada por su señoría el juez en una causa en la que trabajé como perito para la acusación particular, que eran los familiares de las víctimas de un accidente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Qué accidente fue?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): El accidente de Torallola.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: O sea, que usted fue perito en un accidente que investigó la Ciaiac previamente. Le estoy preguntando.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, yo ayudé a las familias a elaborar un informe que me pidieron.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Cómo, quién y cuándo la contactaron en 2010 para nombrarla para ese puesto?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Me contactó directamente la que fue nombrada como presidenta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 21

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Quién era?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Doña Rosa Arnaldo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Tienen un régimen de incompatibilidades los miembros de la Ciaiac?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo no soy jurista, solo ingeniero, y hasta donde yo sé, nos aplican los preceptos del ordenamiento jurídico nacional que tienen que ver con el funcionamiento de los órganos colegiados. Hay aquí una serie de leyes que regulan el funcionamiento de estos órganos, y luego en los propios preceptos que regulan la investigación de accidentes se establece que cuando se va a nombrar a un vocal del pleno, igual que al presidente, se pide el *curriculum vitae*, que a través del ministro de Fomento viene a la Comisión correspondiente del Congreso, donde es examinado, y entiendo que si se apreciara alguna situación de incompatibilidad, nos harían saber que no somos elegibles para ese puesto. En mi caso, las dos veces en que he sido nombrada, la primera vez y cuando me volvieron a nombrar —por decirlo de alguna forma— o mantenida en el puesto, se me requirió que aportara el *curriculum vitae*, cosa que hice, y quedé al tanto de lo que me dijeran. En cualquier caso, en las reuniones del pleno, como todo órgano colegiado, si hay alguna causa que le haga a uno ser incompatible, evidentemente el presidente sería quien entiendo que regularía la sesión y dictaminaría lo que correspondiera.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿En el tiempo que lleva ha habido en algún momento conflicto de intereses en los miembros por relaciones profesionales o mercantiles con empresas del sector aéreo?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo no sé...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Mientras usted ha estado nunca se ha debatido ese posible conflicto de intereses por las relaciones de miembros y vocales con empresas aéreas? ¿Que usted recuerde nunca se ha planteado?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): De ese tema se ha hablado evidentemente para que todos supiéramos en la situación en la que estábamos, pero no recuerdo un debate específico con relación a lo que me está diciendo. No recuerdo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: O sea, que usted cree que ningún miembro vocal de la Ciaiac tiene conflicto de intereses porque no trabaja ni tiene ningún tipo de relación con empresas del sector aéreo.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿A los vocales en la actualidad se refiere, a los que están activos en este momento?

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y los que estuvieron en su época.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Bueno, yo sé que ha habido vocales que han renunciado a su puesto.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sí, pero le he hecho otra pregunta.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues entonces, perdóneme, no le he comprendido lo que me está preguntando, si me la formula otra vez, intento contestarla.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Si usted considera que es normal que haya relaciones profesionales o mercantiles con empresas del sector aéreo de miembros de vocales de la Ciaiac.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 22

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo entiendo que si entre las personas elegibles para el puesto de vocal, como dice la propia normativa, que se cogen por su prestigio o por su actividad en diversas áreas, donde se incluye el transporte aéreo, las operaciones aéreas, la industria aeronáutica, la investigación, etcétera, evidentemente mientras que se escojan personas que están en activo, sí podría haber hipotéticamente esa situación. O sea, que evidentemente es un suceso que puede ocurrir. Claro, si coges a una persona que está jubilada y no tiene ninguna actividad —porque puede ser un jubilado que tenga actividad—, no la tendrá.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No entro a valorarlo, quería saber su opinión y la información.

¿Usted cree que los miembros de la Ciaiac deben vivir en España?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo creo que tienen que estar a la disposición de la actividad. Mientras que cumplan con la actividad, si lo pueden compatibilizar, me parece correcto, pero no entro a valorarlo, no es una misión mía valorar ese tipo de cosas, están por encima de mi papel.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted sabe por qué la Ciaiac no tomó declaración al médico y al enfermero que estuvieron cincuenta minutos solos antes de que llegara el médico del Samur ni a los bomberos que estuvieron solos en esos primeros momentos, a ninguno de los bomberos, dado que el informe de la Ciaiac entraba en la valoración del funcionamiento de los servicios de emergencia, donde se dijo que funcionaban razonablemente bien? ¿Usted considera normal y que no tenía interés la declaración del médico que estuvo solo con un enfermero en los primeros cincuenta minutos ni de los siete bomberos que estuvieron a pie del terreno esos cincuenta minutos?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Cuando nosotros llegamos, la investigación estaba hecha, lo que se llama investigación de campo estaba hecha y se estaba progresando en las líneas de investigación para averiguar las causas. Entonces se nos aportó una información sobre la situación en que se encontraba la investigación e ignoro eso que me está usted comentando, porque digamos que los vocales del pleno no llegamos a ese nivel de información. Se nos presentó una información que nos parecía suficientemente extensa y detallada para describir la situación a la que usted se está refiriendo sin entrar al nivel de detalle que usted me está requiriendo y no le puedo decir.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Al detalle, no; a nivel de información. Aquí han declarado, tanto los bomberos como el médico del Samur, que nunca nadie les preguntó nada sobre cómo habían sido esos primeros cincuenta minutos inmediatamente después del accidente. Como ustedes sí firman y afirman una afirmación, a esta Comisión y a esta portavoz le ha parecido extraño.

La última pregunta, señora presidenta. Usted conocerá el informe A-09/2002 que emitió la Ciaiac sobre ese accidente de Torallola...

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ..., como me dijo antes, donde la recomendación 406 se dirige a la Dirección General de Aviación Civil para que defina las verificaciones necesarias para otorgar, renovar, prorrogar un certificado de aeronavegabilidad. ¿Qué opinión le merece que la Dirección General de Aviación Civil, como nos indicó don Manuel Bautista, decidiera no seguir esa recomendación, alegando que la normativa europea iba a cambiar, cuestión que se produjo más de dos años después, concretamente a finales de 2008?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En primer lugar, tengo que decir que, en el periodo en el que se emitió este informe y se hizo la investigación, yo no era miembro del pleno. Por tanto, conozco el informe externamente, como lo puede conocer cualquier persona, porque está colgado en la página web, y he hecho el mismo ejercicio que usted, leer la recomendación y, sobre todo, el contexto en el que se produce la recomendación. No sé

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 23

lo que se contestó, porque —insisto— este es un informe de muchos años antes de que yo llegara a la comisión, por tanto no sé si la DGAC contestó, no contestó, o el sentido de su contestación y tampoco sé lo que ha contestado una persona particular en esta sala. Lo que le puedo decir es que el contexto de la recomendación, independientemente de que el accidente verse sobre una aeronave que no tiene nada que ver con la aeronave del accidente objeto de esta Comisión, está relacionado con una situación que se produjo en esta investigación, en la cual se detectó que a una determinada aeronave, en cuya documentación, además, había errores, se le había prorrogado, hasta en ocho meses y en cuatro ocasiones distintas, un certificado. Entonces, lo que dice la recomendación, en realidad, es que se tiene que matizar y que hay que dar unas guías que permitan orientar en qué situaciones se puede hacer esta consecución de renovaciones. No le puedo aclarar más porque no sé cuáles son los motivos que tiene la DGAC, porque, como le digo, ignoro cuál ha sido el tratamiento de esta recomendación y cuál ha sido la contestación. Sí que es cierto que en el año 2008 se produjo la entrada en vigor del Reglamento 1056, de 2008, que hacía efectiva la implantación paulatina del Reglamento 2042, de 2003, sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, dictado por EASA, reglamento muy complejo que tuvo una implantación paulatina. Como digo, con el Reglamento 1056, de 2008, a finales de septiembre se hacía obligatorio para los Estados miembros la consideración de que los certificados de aeronavegabilidad fueran de tiempo indefinido. Es lo único que le puedo decir que viene a colación con el hecho de esta situación de renovaciones, que deja de tener sentido puesto que los certificados ya no se renuevan, son indefinidos, son para toda la vida. No sé si se lo he aclarado.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Participó, entonces, usted en el proceso judicial del helicóptero de Torallola, ¿no?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, efectivamente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Es al que nos estamos refiriendo. Lo digo para que conste en el *Diario de Sesiones*.

Le voy a hacer tres preguntas generales que le estamos haciendo a todo el mundo. ¿Cree usted que la Ciaiac debería ser un órgano independiente —porque en este momento depende de quién depende—, que esa independencia sería buena para las conclusiones y las investigaciones?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo considero que nosotros somos independientes funcionalmente. Nosotros hacemos nuestro trabajo de manera profesional y con total independencia de organismo o agente externo. Eso por un lado. Por otro lado, para que la comisión tenga un personal y unos medios materiales necesita de un presupuesto, evidentemente, y ese presupuesto nos viene a través de cómo estamos configurados, porque el ordenamiento jurídico decidió que fuera de esa manera. ¿Es más interesante tener una línea en los Presupuestos Generales del Estado como un organismo separado? Supongo que todo organismo aspira a poder gestionar sus medios económicos y, a lo mejor, lo puede hacer con más flexibilidad que si lo hace dependiendo de una institución que le suministre lo que necesita, que es la situación en la que estamos. Desde luego, en cuanto al trabajo y su relación con la seguridad aérea, creo que somos totalmente independientes.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Por último, ¿usted cree que en determinados aspectos o en su totalidad las recomendaciones de la Ciaiac debieron ser no recomendaciones sino de obligado cumplimiento en todo lo que afecta a la seguridad aérea?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo lo que creo es que probablemente en el marco actual que proviene de OACI —es decir, no es un marco nacional; es OACI la que impone el anexo 13 en el año cincuenta y tantos y crea las recomendaciones de seguridad que, como es el regulador supranacional, seguimos en todo el mundo, los preceptos que nos dice OACI, y está funcionando bien porque la seguridad aérea año a año va mejorando—, a lo mejor la medida no es hacerlas obligatorias. A lo mejor lo que hay que hacer es que instancias superiores a las autoridades de investigación, porque la autoridad de investigación es autoridad pero de investigación, no autoridad de seguridad aérea, no es autoridad de aeronavegabilidad, hay otras autoridades por encima, pues entonces a lo mejor tienen que ser las leyes, los reales decretos, los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 24

instrumentos de la política del Estado en materia de seguridad aérea, los que estimen: esta recomendación nos parece muy importante que no quede como recomendación. Vamos a tomar una acción legislativa y vamos a obligar a que se cumpla un determinado supuesto en un determinado marco. Yo creo que esa acción siempre es posible sin contravenir lo que OACI nos indica en el anexo 13. Si somos un Estado que sigue las investigaciones del anexo 13, la recomendación se llama recomendación, y la autoridad de investigación tiene autoridad para investigar, pero no tiene una autoridad ejecutiva ni legislativa. Entiendo que son otros poderes más fuertes que nosotros, con más conocimiento que nosotros, los que pueden hacer esa discriminación. Pero bueno, yo soy una lega en materia jurídica.

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

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Oramas.
Seguimos con el Grupo Esquerra Republicana. Señor Olòriz, su tiempo.

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

Muchas gracias, doña Cristina, por estar en esta Comisión. El mundo aeronáutico se ha convertido en un enorme negocio que va mucho más allá de las fronteras de un Estado. Nosotros, los ciudadanos, somos una partícula que compramos un billete y nos metemos en un avión porque tenemos confianza; confianza no solamente en el negocio, sino sobre todo en que hay autoridades que pasarán por encima de cualquier intento de beneficio que ponga en peligro nuestra seguridad. Este es uno de los elementos claves en estos últimos meses; cuando cojo un avión soy más consciente de todo esto de lo que lo era unos meses antes.

Usted es una persona de reconocido prestigio por sus publicaciones, por su carrera profesional, en un mundo bastante masculino y, por tanto, es un elemento también a tener en cuenta, y sin duda para nosotros en esta Comisión es importante hacer valer este currículum en un marco que nos ha parecido relativamente inestable. Usted decía que el documento, las conclusiones que la Ciaiac presentó no tiene el objeto de encontrar culpables, pero es cierto que los jueces —como nosotros, que no conocemos a fondo el mundo aeronáutico— damos una especial importancia a un documento de este tipo. Por eso, es muy importante que usted sea consciente y que todos seamos conscientes, porque los diez años en los que los familiares de las víctimas han estado insatisfechos por esta circunstancia tienen tantas razones que hemos hecho una Comisión de investigación.

Su participación como una persona que ha escrito, que tiene literatura, sobre los procedimientos de las prórrogas en este tipo de aviones, que ha trabajado mucho y, por tanto, como todos los que trabajan ha sufrido, y las prórrogas tienen que tener detrás unos informes exhaustivos que nos aseguren esta tranquilidad para los usuarios, usted supongo que vio toda la documentación del avión siniestrado, el EC-HFP, que estaba llena de sellos, de duplicidad de firmas, de falta de datos, con nombres de inspectores que no sabíamos bien quién había afirmado qué, y curiosamente en el informe de 2011 no se cita, como elemento importante, el tema de la prórroga. Por tanto, me gustaría que usted nos explicase esto o, por el contrario, dijese: probablemente este es un elemento que explica muchas otras cosas.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Muchas gracias. Yo lo voy a intentar. Para no enrollarme demasiado —porque tengo tendencia a enrollarme mucho—, voy a intentar sintetizar la situación, que se resume con el proceso de la certificación aeronáutica. Cuando un fabricante civil —vamos a pensar en el campo civil— hace el diseño de un avión, desde el primer momento en el que tiene en la cabeza qué tipo de avión quiere hacer se va a poner en contacto con la autoridad de certificación. Si es un fabricante europeo, se va a poner en contacto con EASA, y van a estar del orden de aproximadamente seis, siete u ocho años llevando en paralelo el diseño y el cálculo de todos los elementos que configuran el avión, pero no solamente de todos los elementos que configuran el avión, sino también de cómo se va a fabricar el avión, qué procesos de manufactura, qué procesos de montaje, cuáles son los manuales que tiene que tener, cuáles son los ensayos de subcomponente, componente, parte, avión completo, en tierra, en vuelo, destructivos; toda la clase de ensayos que uno se pueda imaginar para que al final de esos siete años —estoy hablando de lo que por término medio puede tardar en la industria aeronáutica del transporte aéreo un fabricante en sacar adelante un avión— la autoridad le conceda lo que se llama un certificado de tipo. Para poder llegar a ese punto, la autoridad es muy exigente, no se fía de nada y tiene unos códigos de miles de páginas que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 25

atesoran el saber desde el principio de la aviación sobre qué cosas pueden fallar, en qué momento pueden fallar y a qué tipo de pruebas absolutamente rarísimas voy a someter al avión, porque mi experiencia como certificador me dice que a lo mejor cuando el diseño lleve quince años le puede ocurrir tal tipo de cosa. Todo eso se va a hacer durante este proceso con unas cautelas y unos coeficientes de seguridad tan sumamente grandes que permiten que la aeronave sea capaz de desarrollar unos estándares de seguridad como aquellos que estamos acostumbrados a disfrutar. Yo discrepo de usted respecto a que un ciudadano es una minúscula partícula que no tiene ninguna importancia. No, la seguridad aérea está para que cada ciudadano, que no es una minúscula partícula, tenga un vuelo agradable, confortable y seguro. Los temas de los costes los dejo aparte, porque creo que no son motivo de lo que estamos hablando ahora, si es más barato o más caro el tipo de billete que uno compra. Entonces, bajo esa premisa se desarrolla el proceso de certificación que luego le va a permitir a la autoridad certificar también el sistema de producción para llegar al avión que ya sale con su pintura listo para ser entregado a un cliente y lleva todos los papeles que están diciendo la cantidad de coeficientes de seguridad con los que se está trabajando.

Además de eso, la vida en servicio del avión está supervisada por todos estos procesos que ya vienen de antemano y por los procesos que configuran el mantenimiento de la aeronavegabilidad, que son todas las actividades que hacemos con el avión cuando deja de ser nuevo a estrenar para corregir las pequeñas desviaciones o las desviaciones que van apareciendo por el uso, como usted ha dicho, el desgaste, la vida en servicio, el hecho de que ocurren turbulencias en el aire un día, otro día hay granizo, otro hay nieve, un día aterriza un poco más fuerte y otro un poco más flojo. Todas esas pequeñas desviaciones, que están contempladas en la certificación inicial, se van a ir corrigiendo con el proceso de mantenimiento de la aeronavegabilidad, y eso está permanentemente supervisado. De manera que cuando un avión llega a ese proceso, que además ya es antiguo, porque, como he comentado, ya no existe dado que a raíz de 2008 el certificado de aeronavegabilidad ya es de caducidad indefinida, no tiene fin, tengamos por tanto la tranquilidad de que en un entorno controlado, donde el operador está controlado, la organización de gestión de la aeronavegabilidad está supervisada, donde el taller de mantenimiento está supervisado por parte de un personal que tiene una licencia, que ha estudiado en un centro de formación que está aprobado, etcétera, se puedan conceder unas ciertas extensiones —o se podían conceder entonces unas ciertas extensiones que son muy pequeñas— y llevar a cabo la tarea. No sé si he conseguido transmitirle lo que intento explicar.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Los parlamentarios también hablamos mucho, por tanto no hay problema en este tema, pero con arreglo a lo que usted ha dicho con tanta rotundidad, no entiendo por qué existen accidentes; por qué si todo es tan perfecto y tan claro existen accidentes. Supongo que será porque llega un momento en que en esta cadena perfecta hay algún eslabón que no funciona. Yo pongo el *zoom* en una compañía con graves problemas económicos que cerrará al poco tiempo de ocurrir este accidente, en una situación en la cual los controles de calidad nos vienen a decir algunos que no tenían tanta importancia; un avión que va al *parking*, que los pilotos lo llevan al *parking* —he oído que se llama *parking*, yo pensaba que era el hangar— y no vemos por qué razones se dice tan rápido: Adelante, *go*. Por tanto, esto es lo que intentamos averiguar. A mí me parecía fundamental, leyendo un fragmento de su libro *Aeronavegabilidad y certificación de aeronaves*, la importancia que usted le da a este hecho. Esto obliga a que el técnico presionado o con buena intención sepa que hay cosas que no puede hacer y que es mejor llevar el avión al *parking* otra vez que arriesgarse de alguna manera a esto. Por eso era tan importante que la Ciaiac dijese: aquí había una prórroga, creemos que esto no estaba del todo bien. Porque si no, siempre acaba pagando el maquinista y el aviador, y esto no puede ser. Como usted dice, si todo es tan perfecto pero siempre puede haber un error humano, miraremos siempre al piloto de mala manera pensando si ese hombre estará preparado, física y mentalmente a punto. Consideramos que no, que hay una máquina que en buena parte está a prueba de pequeños o medianos errores. Es importante que esta Comisión pueda certificar esto y en estos momentos yo particularmente no podría poner negro sobre blanco en que esto está perfecto.

Tengo otras preguntas muy rápidas que hacer y la presidenta siempre es muy generosa conmigo. Hay un tema importante del que ya he hablado con el presidente que entró posteriormente en la Ciaiac, y es que hubo un periodo de interregno, un periodo en que parecía que no mandaba demasiado nadie y no hubo —lo hablé con el presidente entrante— traspaso de información. El presidente saliente y el entrante en aquel momento no tuvieron ninguna reunión, no hubo ningún traspaso. Como usted entró en 2010, le

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 26

quería preguntar, por un lado: ¿Hubo ese traspaso con los anteriores miembros? Y, por otro lado, la única persona que me sale en todo el periodo es el señor Francisco Soto, que era el secretario y a su vez, según nos han dicho, el jefe de los investigadores. Curiosamente está todo el tiempo hasta que sale el informe y luego se va. Quiero saber si usted habló con este señor, si hubo algún traspaso, si le dio recomendaciones, si ustedes revisaron la documentación hasta ese momento. Perdome mi larguísima introducción en la pregunta.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Muchas gracias. No tengo nada que perdonarle; usted está haciendo lo que tiene que hacer y yo voy a intentar contestarle.

Nosotros, cuando entramos, efectivamente hicimos un traspaso a través del investigador jefe de la investigación, que era don Francisco Soto. En un accidente tan complejo, como es el accidente de un gran avión de transporte, cuando se está haciendo el núcleo de la investigación en esa fase inicial o intermedia en la que entramos nosotros, el conocimiento más detallado, más completo y más profundo lo tiene el equipo investigador, no los vocales y el presidente del pleno que estaban en aquel momento cuando se hizo el traspaso de una situación a la otra. Por tanto, a nosotros evidentemente, nada más llegar, se nos vino encima un aluvión de documentos, reuniones intensivas y un trabajo ímprobo y debimos ponernos lo más rápidamente posible al día y llevar a cabo nuestro trabajo. Eso se hizo completamente y a total satisfacción con el equipo investigador. Fue completo porque pudimos acceder a los investigadores que requeríamos, pero por supuesto encabezado, dirigido y transmitiendo la mayor parte de la información a través del investigador jefe de la investigación, que al mismo tiempo era el secretario de la comisión en ese momento, don Francisco Soto. Así es, y no paramos hasta despejar todas nuestras deudas. Eso por supuesto, porque no puedo hacerme cargo de un trabajo de semejante responsabilidad —al menos así siento yo que es para mí— si no me quedo absolutamente tranquila con que he despejado cualquier pequeña o gran duda que me ha surgido a la hora de estudiar la documentación. Ese traspaso se hizo y además le puedo asegurar que fue intenso en cuanto a horas de trabajo.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Olòriz.
Por el Grupo Ciudadanos, señor Navarro, su turno.

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

Muchas gracias, señora Cuerno. Está siendo muy didáctico, la verdad, y no todos los días en la Comisión está resultando así. De hecho yo traía algunas preguntas, pero casi las voy a alterar. Me gustaría saber cómo se organiza el trabajo en la Ciaiac ante un accidente. Es decir, ante todos los factores que hay, los técnicos, de la nave, del mantenimiento, el operativo, de los pilotos, la relación con el fabricante, con la compañía, el legislativo, ¿cómo se organiza? ¿Se compartimenta y unos se dedican a unas partes y otros a otra?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Buenas tardes. Muchas gracias.

Voy a intentar explicarle porque hay diferentes modos de trabajo. Si uno analiza cómo funcionan diferentes autoridades de investigación, como todo en la vida, si uno analiza empresas de un sector puede ver que unas trabajan de una manera y otras de otra. ¿Cómo trabajamos nosotros? La estructura es la siguiente: el pleno y los vocales no somos investigadores. Somos personas que estamos ahí porque se supone que tenemos unos conocimientos que van a aportar a la investigación, pero estamos por encima. Primero hay que efectuar todo el trabajo de la investigación de campo, para lo cual hay que contar con equipos humanos y materiales de alta especialización. En nuestro caso, cuando queremos abordar un accidente —vamos a llamarlo— pequeño, o un incidente o una cosa sencilla, que no ha tenido una gran complejidad, en una nave aeronave a lo mejor pequeña, nosotros tenemos un sistema por el cual siempre hay un equipo que está dispuesto a salir, porque los accidentes no tienen hora ni día ni nada, así que tenemos un servicio veinticuatro horas trescientos sesenta y cinco días; sale un investigador encargado. El investigador encargado normalmente ya tiene una noticia de cuál es el tipo de investigación. Si es un gran accidente o un accidente que tiene una complejidad no sale una persona, sale un equipo.

Tenemos configurados una serie de equipos completos que están como replicados. Cada equipo completo tiene una jerarquía, tiene una cabeza, que es el que dirige el equipo, que es un investigador

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 27

coordinador, es el nombre que tiene. El investigador coordinador, por la legislación que tenemos, tiene que ser un miembro del cuerpo de ingenieros aeronáuticos del Ministerio de Fomento. Es una persona muy preparada que está altamente especializada en la investigación y además tiene capacidad de mando porque tiene que organizar el equipo. Ese equipo se complementa con un conjunto de investigadores que suele ser personal muy experto y que además van a tener diferentes áreas de especialización. A lo mejor hay una persona que está especializada en roturas en servicio, estructuras; una persona especializada en planta propulsora; una persona especializada en sistemas y equipos de a bordo o en aviónica, en las diferentes disciplinas; normalmente también un especialista en operaciones, que va ser un piloto de ala fija, de ala giratoria, dependiendo del tipo de aeronave de que se trate.

Para completar, por la parte más detallada, una vez que se hace la investigación de campo y se deciden todos los elementos que vamos a retirar y que tenemos ahora que inspeccionar, desde descargar registradores, analizar los registradores y ver los datos que tienen, hasta analizar motores, analizar piezas, analizar roturas, analizar pequeños elementos, lo que haya que analizar, entonces aparecen técnicos de laboratorio que nos ayudan a hacer los exámenes más detallados. Luego tenemos la capacidad de encargar pruebas a discreción. Es decir, si necesitamos que se examine en microscopio electrónico de barrido una rotura porque nos cabe la duda de que el tipo de rotura sea estática o por fatiga, si el tipo de material verdaderamente era la aleación que dice la prescripción técnica o esa aleación no era exactamente la misma, si hay corrosión o no la hay, tenemos que ir a un laboratorio especializado. A la comisión, ni a la nuestra ni a ninguna, no le interesa tener equipos hiperespecializados en todas las disciplinas, porque alrededor de una aeronave aparecen tantísimas disciplinas que sería carísimo en materiales y en personal cualificado de laboratorio llevar a cabo todos los exámenes. ¿Que hay que analizar una muestra de combustible porque nos cabe duda de qué ocurre con el combustible? Pues vamos a un técnico especialista, a un laboratorio especializado, y nos hacen ese trabajo. De esa forma lo haría un equipo individual. Si ahora tenemos que hacer frente a un accidente más complejo, porque vamos a un accidente más grande, lo que ocurre es que estos equipos se van sumando. Tendríamos varios equipos aproximadamente iguales y se nombraría, de entre todos los investigadores coordinadores, a uno que sería el jefe de la investigación, el que fuera más adecuado por su experiencia, por el tipo de accidente, etcétera.

No sé si me he explicado.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí, sí, absolutamente.

Entiendo que ese investigador coordinador de todos los equipos elevaría el informe al pleno y el pleno lo discutiría.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Efectivamente, el pleno lo estudia y estudia lo que haga falta; lo discute y se discute con el equipo de investigación. Normalmente, durante el transcurso de la investigación no estamos desconectados de los accidentes; nosotros, según ocurre un accidente, ya tenemos un aviso en el móvil, ya sabemos lo que ha pasado. En la primera reunión ya se nos ofrece información puntual de todo lo que ha ocurrido desde la reunión anterior; nos han ido informando en tiempo real y ya tenemos un miembro de enlace del pleno con el equipo de investigación, de manera que desde el primer minuto una persona del pleno está trabajando con los investigadores alrededor de ese suceso. El pleno está permanentemente recibiendo una realimentación de todos y cada uno de los accidentes, estén en el estadio de investigación en el que se encuentren, así que cuando nos llega el informe al pleno no es una cosa absolutamente desconocida y nueva; es simplemente un producto mucho más elaborado de algo que ya venimos vigilando desde el comienzo.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Nos ha dicho que la Ciaiac produce recomendaciones, que no produce normativas, que para eso están las autoridades. Esto podría estar relacionado con un asunto que nos preocupa. Nos ha estado explicando el proceso según el cual el fabricante y el que va a dar el certificado a la nave están coordinados durante todo el proceso de fabricación y actuando en paralelo hasta que ese avión se pone ya en funcionamiento, con lo cual parece que ahí hay coordinación. Pero hay otros casos en los que no se ve tan claro. En esta Comisión se ha dicho muchas veces que tras el accidente de Detroit la agencia federal estadounidense emitió una recomendación: que se encendiera una luz en cabina si el TOWS no estaba operativo. Finalmente no se le dio carácter obligatorio, pero se recomendó o se dijo que las compañías tendrían que hacer una comprobación del TOWS antes de cada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 28

vuelo. Parece que nada de esto llegó a España; aparentemente, ni había esa luz de alarma de mal funcionamiento del TOWS ni se hacían estas comprobaciones. ¿Es así? ¿Puede haber estas descoordinaciones?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Desde luego, parece que en este caso, tal y como usted ha explicado, ha podido ocurrir, pero ese proceso también viene motivado por el vehículo de transmisión de la información y si este vehículo de transmisión no garantiza que esa información, aunque no sea obligatoria, llegue a todos los destinatarios. El problema es que muchas veces llega a todos los destinatarios en ese instante de tiempo, pero a lo mejor la compañía incorpora ese procedimiento a su FCOM. El problema es que luego ese avión es vendido y otra vez revendido y es vendido a un enésimo usuario que va a hacer una adaptación del manual operacional correspondiente, y en ese proceso una carta de servicio o un boletín de difusión de información ha podido perder su trazabilidad. Evidentemente, yo entiendo que lo que se hizo en aquel momento fue adoptar una medida para, no aplicando la recomendación, no dejarla totalmente sin aplicar, pero sin meterla como una cuestión de obligado cumplimiento. Al final, da lugar a una medida que se ve que ha tenido menos efectividad de lo que habría sido deseable.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Usted cree que este eventual problema de falta de coordinación podría hacer vulnerables los procesos, por ejemplo, a presiones de las compañías, en caso de que una determinada medida fuera costosa de implantar? ¿Que hubiera grietas en este proceso?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Para eso, creo que el papel clave es el de la autoridad. La autoridad de seguridad aérea del Estado que sea, del Estado que emite el certificado de tipo de esa aeronave es la que tiene que preocuparse y vigilar que todas las cuestiones que puedan afectar a la seguridad de una manera muy directa se lleven a buen término. Es papel de la autoridad hacer eso y, habitualmente, así se hace. Evidentemente —y no me ha dado tiempo antes a contestar al último comentario que ha hecho—, siguen existiendo accidentes porque el sistema —que es muy bueno y lo defiendo, comparado con cualquier sistema industrial es lo que se llamaba un sistema industrial superseguro que ha conseguido derrumbar las tasas de accidentabilidad a un ritmo que no es conocido por ninguna industria, en ningún tipo de transporte ni en ningún tipo de industria—, no es perfecto; evidentemente, está hecho por humanos y no es perfecto. Aun así, creo que se invierte muchísimo dinero en continuar intentando conseguir que la accidentabilidad sea cero, es decir, que no haya ningún accidente. Ese es, por supuesto, el objetivo que incansablemente se persigue.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Está claro que el riesgo cero no existe.

Hay una auditoría que hizo OACI España en 2010, en la que detectaron un número de inconformidades o disconformidades y algunas se relacionaban con la formación de los investigadores de la Ciaiac. ¿Qué tipo de formación reciben? ¿Es una formación adecuada? ¿Usted cree que se podría mejorar?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo creo que la formación hoy en día es adecuada. El funcionamiento de los investigadores es satisfactorio y están bien formados. Reciben, por término medio, cinco cursos al año, de manera que tienen tanto curso externos como cursos internos, muchos que se suministran desde el propio Ministerio de Fomento, que es el que se encarga de dar la formación, y luego tienen mucha actividad de *on the job training*, en la cual están permanentemente revalidando sus capacidades para no perder esa capacidad. Evidentemente —lo he dicho hace un momento—, como todo, siempre se puede ir a un sistema mejor, pero creo que hoy en día podemos estar tranquilos de que tenemos unos investigadores que están bien formados y que, además, muchos de ellos atesoran una experiencia muy notable, en años de servicio y en número de accidentes investigados.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias por todo.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): De nada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 29

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Navarro. Seguimos con el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Señor Vila, su tiempo.

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

Buenas tardes, señora Cuerno. Le voy a hacer unas cuantas preguntas con respecto a cosas que usted ha dicho y que me siguen generando algunas dudas.

Voy a empezar con el informe oficial final de la Ciaiac, que concluye que no se sabe a ciencia cierta por qué falló del TOWS y que tampoco se ha podido establecer una relación entre el relé 2.5 y el fallo del TOWS. Sin embargo, aquí compareció una víctima, un superviviente del accidente que tiene conocimientos en electrónica, y aportó a la Comisión una documentación sobre una prueba que se le hizo al relé en la Ciaiac, cuando estaba investigando el accidente aéreo, cuyo resultado dio que el relé estaba completamente roto. Por tanto, esa prueba establecía en el fallo del relé el fallo del TOWS. Sin embargo, esa prueba desaparece en el informe final; es decir, en el informe final que se publica no aparece esa prueba ni se establece relación alguna entre el fallo del relé y el fallo del TOWS. Usted ha dicho también que en el procedimiento los investigadores especialistas en las materias elaboran los informes que suben al pleno. Le pregunto: ¿Usted, como miembro del pleno el tiempo que estuviera, tuvo conocimiento de esta prueba? ¿Se debatió en el pleno? ¿Fue el pleno de la Ciaiac el que decidió que era una prueba que no tenía relevancia para publicarla en el informe final?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Voy a intentar, sin enrollarme demasiado, explicar bien todo lo que ha sucedido.

Efectivamente, el TOWS es un sistema que tiene conexión con muchos sistemas del avión, no solamente con el relé 2.5, con el que tiene una pequeñísima relación y es que, simplemente, el relé 2.5 forma parte del sistema de sensación de tierra, es decir, le dice al avión junto a otros elementos o, mejor, permite pasar una señal para decirle al avión si está en modo aire o un modo tierra, pero al TOWS le llegan conexiones de muchos otros sistemas. Uno de los problemas que hubo fue el alto grado de destrucción de los restos. Se pudo recuperar el relé 2.5 con un cierto grado de deterioro, al igual que podría no haberse recuperado nada. De hecho, hubo muchas otras cosas que no se pudieron recuperar porque el accidente tuvo tan alto grado de destrucción por el impacto y posterior incendio que hizo desaparecer muchísimas evidencias físicas. Esa ha sido una de las causas fundamentales para impedir saber más cosas del TOWS, porque al final solo nos quedaba el relé, que tenía una cierta conexión con el TOWS, pero no era ni muchísimo menos todo el conjunto de servicios o sistemas que están conectados al TOWS.

No podemos saberlo, pero no podemos saberlo, además de porque a lo mejor ustedes juzgan que somos un poco incapaces, porque yo creo que no teníamos los materiales adecuados para poder investigar porque no nos quedaron evidencias físicas, ya que había un grado de destrucción enorme del avión. En cualquier caso, el relé se recuperó y ustedes se pueden imaginar el estado en el que estaba, con tierra, manchado, con cables quemados que estaban todavía conectados al relé, que tenía una abolladura en una parte, también tenía una parte de la carcasa que estaba rota y le faltaba una esquina. Recuperado el relé y una vez que se ve la situación del FDR, del CVR, que el TOWS no suena, se levantan las alarmas de qué ha pasado con el relé y vamos a investigar.

Al relé se le hicieron tres tandas de pruebas. Una primera prueba en el año 2009, en las instalaciones de la Ciaiac. Este elemento, al igual que todos los demás, estaban absolutamente controlados por el juez que llevaba la instrucción en paralelo, de manera que todas las pruebas se hacían siempre con permiso de la autoridad judicial. Se llevó a cabo, primero, una prueba que no era más que una prueba funcional; es decir, sin abrirlo, sin tocarlo, ver si había continuidad, ver qué señales entraban y salían, también si al alimentarlo se calentaba y empezó a mostrar una especie de comportamiento un tanto caótico; a veces funcionaba, se calentaba, otras veces no funcionaba bien. En definitiva, se presentaban dudas sobre su funcionamiento. Esa batería de pruebas se hizo con arreglo a una especificación. Estos elementos son muy conocidos y cuando uno quiere investigar cuál es el estado de funcionamiento de un relé, si está sano o no, si funciona bien, se coge la especificación del fabricante y ya se sabe qué pruebas hay que hacer. Se sometió a esta prueba y el resultado fueron dudas.

La segunda tanda de pruebas se realizó en octubre de 2010 en el INTA, en presencia de todas las partes personadas en la causa judicial y también del órgano pericial colegiado. El INTA llevó a cabo estas pruebas bajo control judicial y fueron unas pruebas funcionales. Cuando se empezaron a hacer estas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 30

pruebas, el relé, de nuevo, tenía un comportamiento anómalo. En ese momento —en el que al relé no se le había tocado nada, absolutamente nada, y tenía, como se puede ver las fotografías que están en el informe, una buena cantidad de mazos de cables que estaban totalmente atornillados y conectados—, se decidió, y se nos autorizó, eliminar estos cables y el relé comenzó a funcionar perfectamente. El relé dejó de funcionar mal y de tener un comportamiento, digamos, un poco errático, y comenzó a funcionar perfectamente. Es decir, este conjunto de cables que estaba en un estado calamitoso, con unas conexiones en mal estado y todo sucio, estaba generando una carga sobre la entrada del relé que no reproducía para nada las condiciones de funcionamiento, pero al eliminar estos cables el relé funcionaba bien. De todas formas, el relé no se había abierto, estaba intacto, simplemente se habían destornillado unos mazos de cables.

El tercer examen del relé se realizó en marzo de 2011 en las instalaciones del INTA, con autoridad judicial y con presencia de todas las partes, incluidos también los miembros del órgano pericial colegiado. Ahí ya vamos a desmontar el relé, es decir, se va a abrir. Se llevaron a cabo todas estas diferentes pruebas que luego se reflejaron en el informe, por ejemplo, desmontar y ver el estado de todas las piezas. Lo primero que se observa es que ese agujerito que está en la carcasa genera una pérdida del vacío. La parte interior de los relés, donde están los contactos que hacen pasar o no pasar una corriente alterna o continua, están en vacío, se les practica un vacío y luego el relé se sella. Ese agujero había hecho que se perdiera el vacío y que entrara aire. Por tanto, tenemos un relé que no es un relé en estado de funcionamiento, es un relé que ha sufrido unos golpes, que ha sufrido un incendio. Aun así, insisto, al final de las pruebas anteriores, funcionaba. Se estudian los materiales para ver que la composición química es correcta con arreglo a la prescripción y el estándar de la empresa fabricante. Todo es correcto. Ahí es cuando se analizó — estaba muy bien explicado en el informe, creo que estaba bastante claro, con unos dibujos muy explicativos porque el relé es pequeñito y no se ve bien— y se ve perfectamente que la línea que alimenta la calefacción de la sonda RAT ha tenido los contactos pegados en algún momento, se ha producido un estado de fusión; esos contactos en algún otro momento se han despegado y aunque hace contacto bien porque funcionaba en las pruebas, nos hace sospechar que este estado, digamos, no regular de los contactos que han estado soldados y desoldados pudiera haber fallado o estar detrás —no es una prueba fehaciente, pero nos hace sospechar— del problema del calentamiento de la sonda RAT. Pero la línea, que lo que hace es transmitir una corriente alterna para el estado modo tierra/modo vuelo por la que funciona el TOWS, estaba perfecta, no tenía ninguna evidencia de haber tenido los contactos soldados, de tener ningún deterioro. Esa línea estaba perfecta.

Y fin. Eso, evidentemente, se intenta resumir en un informe, porque este es un accidente muy complejo en el que hay que analizar muchísimos aspectos. Aun así sale un informe de casi 400 páginas. Esta parte de pruebas se intenta resumir; a lo mejor se resumió demasiado, dado que parece que la gente no está contenta con la explicación, a lo mejor se resumió... Bueno, lo hicimos como nos pareció que quedaba más claro. Y sí se cuentan las pruebas de 2009, las pruebas de 2010, las pruebas de 2011, se enseñan las fotografías, se enseñan los esquemas y se llega a la conclusión de que el problema del calentamiento de la sonda pudiera haber estado relacionado con la sección del relé por la que pasaba la señal de continua de la calefacción de la sonda, pero que desde luego la línea del TOWS estaba perfecta y que el relé, después de haber quitado los mazos de cables, aún a pesar de estar golpeado y sin el vacío, funcionaba bien, funcionaba correctamente.

El señor **VILA GÓMEZ**: Yo le agradezco la explicación, que ha sido directa. Pero por concretar mucho, usted dice que no hay una prueba, sostiene que no hay ninguna prueba que arroje resultados que digan que el relé no funcionaba de ninguna manera.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No.

El señor **VILA GÓMEZ**: No. Y el pleno, de alguna manera no es que la descartara, pero dice usted que —supongo— la discusión al final, como no era concluyente el fallo, pues decidieron no incluir...

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿Le puedo contestar? Es lo que pone el informe. No hay una evidencia fehaciente. Normalmente, cuando...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 31

El señor **VILA GÓMEZ**: Una pregunta. O sea, si el relé afectaba a varios componentes, como hemos dicho, uno es la sonda RAT y otro de ellos es el TOWS, y los dos fallaron, da que pensar, ¿no? El relé, desde luego, no funcionaba muy bien.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pero es lo que le he dicho antes. No se centre solo en el relé y piense que alrededor del TOWS hay una colección de sistemas del cual uno es ese relé; pero hay otros relés que también daban servicio al TOWS y otros sistemas que mandaban señales al TOWS, por ejemplo los altavoces de cabina, por poner un ejemplo que es bastante evidente; es una señal aural, es decir es audible, sale por unos altavoces. A lo mejor estaban rotos los altavoces; no lo sé, es que no pudimos verlo.

A lo que voy es a que del TOWS solo nos quedó el hecho de saber que no sonó porque tenemos una evidencia que es el CVR; y como evidencia física solo estaba el relé 2.5, que es uno de los «n» elementos que aparecen en el circuito del TOWS. Pero es uno; es que ha podido fallar otro, del cual no tenemos nada.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo.

Y continuando con esto, ¿usted considera el fallo del TOWS determinante en el accidente?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): El accidente se produjo por la falta de configuración del avión para el despegue.

El señor **VILA GÓMEZ**: El TOWS.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No, no, no. Perdón, perdón.

El señor **VILA GÓMEZ**: Se lo pregunto de otra manera: Si hubiera sonado el TOWS, ¿usted cree que se podría haber evitado el accidente?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Por supuesto. Si hubiera sonado el TOWS, lo más normal es que la tripulación se hubiera dado cuenta de que no había configurado el avión correctamente y habría tomado una medida en el sentido de corregir este hecho, evidentemente. Pero el accidente se produjo porque el avión entró en pérdida tras el despegue.

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias.

No me puedo creer, presidenta, que lleve diez minutos.

La señora **PRESIDENTA**: Doce minutos lleva exactamente.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Yo? (**Risas**). Será sumando con la compareciente.

La señora **PRESIDENTA**: La compareciente tiene su tiempo. Adelante.

El señor **VILA GÓMEZ**: Bueno, ¿cuánto tiempo me da?

La señora **PRESIDENTA**: ¿Cuántas preguntas tiene, señor Vila?

El señor **VILA GÓMEZ**: ¡Varias! (**Risas**). Por eso le pregunto. ¿Dos más por lo menos?

La señora **PRESIDENTA**: Pues sea.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale.

Usted ha dicho que a los vocales que están en la Ciaiac se les selecciona porque aportan algo en función de su experiencia profesional y su titulación académica. Yo le pregunto por una duda que ha surgido varias veces en esta Comisión. Usted es ingeniera aeronáutica, por lo tanto entiendo que tiene usted todos los conocimientos técnicos necesarios para participar en una investigación de este tipo, pero nos ha surgido a veces la duda de qué es lo que aporta una catedrática de Derecho Mercantil en el pleno de la comisión de la Ciaiac. Le pregunto: ¿Usted sabe si esta vocal tiene más formación que le ayude a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 32

estar en ese pleno de la Ciaiac, que es eminentemente técnico, o cuál es la aportación que puede hacer una catedrática de Derecho Mercantil?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Evidentemente, fui nombrada para el pleno y nadie me consultó sobre mi punto de vista acerca de quién tiene que estar y quién no tiene que estar, por supuesto. Pero sí creo que le puedo contestar a la faceta de la vocal Guerrero Lebrón. Efectivamente, es catedrática de Derecho Mercantil y es una de las expertas españolas en materia de derecho del transporte aéreo. Es una absoluta referente, es experta en seguro aeronáutico, es experta en tratados internacionales y tiene una experiencia impresionante en el tema del derecho del transporte aéreo. Yo no soy jurista, ya lo he dicho, yo soy ingeniero aeronáutico y punto. Pero al final me doy cuenta de que la profesión de ingeniero aeronáutico, cuando estás en el mundo del diseño y de la certificación de las aeronaves y por supuesto en el mundo del transporte aéreo y en este caso en la investigación de accidentes, es una de las ingenierías más reguladas que existe. Solamente la ingeniería nuclear puede tener tal compendio de normas que los alumnos desde los primeros años están estudiando porque afectan a cualquier decisión: para cualquier decisión que uno piensa, seguro que se encuentra una norma. Al final, aunque no somos juristas, tenemos que lidiar con muchos aspectos regulatorios. Entonces, la actividad de la comisión también está muy regulada; no es más que un elemento más de la cadena de la seguridad aérea en una industria que está muy regulada.

Ella ha tenido un papel clave en una obligación que tenía el Estado español —así lo entiendo yo— para cumplir con los preceptos del Reglamento 996, que entró en vigor dos meses después de ser nombrados nosotros; eso fue en octubre del año 2010. Y una de las obligaciones que tenía este reglamento —que luego también fue traspuesto y recogido en la Ley 1/2011, que modifica la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea— es la obligación de crear unos acuerdos de coordinación con las autoridades judiciales, y no solo, sino también con Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para coordinar todas las actuaciones. Ahí el papel de la profesora Guerrero Lebrón ha sido absolutamente clave para establecer este marco de funcionamiento con todos los contactos a través del Ministerio de Justicia, del Consejo General del Poder Judicial, de la Fiscalía General del Estado, y del Ministerio del Interior; para poder llevar a cabo todas las conversaciones, que han sido largas, han sido muchas sesiones y muchas reuniones, y poder tener finalmente unos acuerdos que están publicados, que están aprobados y que además se están aplicando, porque estamos en el ejercicio de las labores de la comisión y esos acuerdos se aplican. De manera que ella nos aporta un conocimiento muy necesario, porque el final tienes que desenvolverte en un mundo en el que los conocimientos jurídicos especializados son desde luego fundamentales.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo.

Termino con dos preguntas que agrupo para ser más rápido.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, señor Vila, tiene que ser muy rápido, porque si no...

El señor **VILA GÓMEZ**: Si me lo permite. Gracias.

Una pregunta —volviendo con el certificado de aeronavegabilidad y entendiendo que es su especialidad o que por lo menos tiene usted publicaciones al respecto y ha trabajado bastante este aspecto— es si conoce usted o tuvo acceso a los documentos que la Dirección General de Aviación Civil aportó del avión siniestrado, de las inspecciones que pasó o incluso del propio certificado de aeronavegabilidad que, como sabe, estaba prorrogado en el momento del accidente; y si a usted le parece que el procedimiento que se siguió con ese avión, que tenía una prórroga del certificado sin haberse inspeccionado —y que después se estrelló—, fue el correcto a la hora de otorgar los certificados, o más bien de prorrogarlos.

Y para terminar, una pregunta que hacemos siempre. Usted ya ha dicho que la Ciaiac le parece independiente. Bueno, a mi juicio personal, depender del Ministerio de Fomento orgánica y económicamente no me parece la mayor de las independencias. Lo que le pregunto es: ¿Cree usted que sería positivo, ganaríamos en independencia y eficacia si nos acercamos, por ejemplo, al modelo americano, en el que la comisión de investigación depende directamente del Parlamento y además es un órgano multimodal y no solamente específico de la aviación?

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 33

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Voy a intentar acordarme e intentar no enrollarme.

En cuanto al certificado de aeronavegabilidad, creo que ya lo he expresado en otra pregunta que me han hecho. El certificado se prorrogó como una práctica que entraba dentro de lo normal en la industria, no solo en España sino en nuestro entorno tanto geográfico como, digamos, internacional. Estaba emitida correctamente con arreglo a una documentación de la dirección General de Aviación Civil. De manera que sí, la prórroga está correctamente emitida; podían haberlo prorrogado hasta tres meses. Eso es acorde a la documentación, y no tengo nada más que decir sobre ello.

En relación con la dependencia de la Comisión del Ministerio de Fomento y si ganaríamos o perderíamos con relación con la NTSB, que depende directamente del Parlamento, yo insisto de nuevo en que no tengo conocimientos jurídicos, pero creo que en cuanto a las comisiones de investigación que hay, no solamente las de accidentes de aviación civil —también hay otras comisiones de investigación dependientes de la subsecretaría—, la subsecretaría es en el fondo como la NTSB, es el paraguas bajo el cual se establecen unas comisiones que se concentran para estudiar los accidentes de los diferentes modos de transporte. Es que la NTSB es así. No pensemos que un investigador de la NTSB investiga un accidente de un oleoducto y luego se va a investigar un barco y luego un avión. Son compartimentos cuasiestancos que solo se comunican por arriba, con una superestructura paraguas que da cabida a su funcionamiento. Es parecido a la subsecretaría, que es la que proporciona una superestructura debajo de la cual estamos las comisiones que trabajamos con independencia funcional. Yo conceptualmente lo veo; otra cosa es la dependencia del Parlamento, que igual se podría poner más clara. Pero yo me leo la ley 21, después del Real Decreto 629/2010, y veo que nosotros dependemos de aquí, porque para nombrar a los vocales y para nombrar al presidente se mandan los currículum aquí y se estudian aquí, en la comisión correspondiente, que creo que se llama Comisión de Fomento —yo no entiendo mucho—, y tienen oportunidad de decir si les parece bien, regular o mal y si hay que cambiar alguna cosa. Además, el presidente o presidenta está a disposición del Congreso de los Diputados para venir aquí a ser preguntado cuando a ustedes les parece sobre lo que les parezca oportuno y, además, tenemos un informe anual. **(El señor Vila Gómez: Lo nombra directamente el ministro).**

La señora **PRESIDENTA**: Su tiempo está pasado en exceso, señor Vila.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En el primer semestre del año elaboramos un informe detallado con toda la actividad del año natural anterior que mandamos aquí. Lo tiene el ministro de Fomento y está aquí, en el Congreso de los Diputados, para ser analizado. En él están toda la actividad de investigación, todas las recomendaciones con su texto, su estatus, lo que ha contestado el destinatario y lo que hemos contestado nosotros. De manera que es un ejercicio lo más transparente posible y damos cumplimiento a la norma; eso es lo que estamos haciendo. En cierto modo, el Parlamento tiene la capacidad de preguntarnos y de realizar su actividad, dentro de sus competencias, y nos controla.

La señora **PRESIDENTA**: Ha quedado clara su contestación.
Por el Grupo Socialista, señor Franquis, es su turno.

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

Gracias, por su comparecencia y por su información. Como antes le ha dicho un compañero, además de su solvencia, que está demostrada por el currículum que aporta, debemos agradecerle su capacidad de comunicar y transmitir lo que está diciendo. Nos hace más fácil entender esto. Son asuntos, además, en los que usted tiene una especial solvencia —así lo demuestran las publicaciones que ha hecho a lo largo de su trayectoria profesional; si no me equivoco, ha publicado trece libros—, sobre todo en un tema muy concreto como este del que usted ha hablado aquí ahora.

En esta Comisión se ha hablado mucho de certificados, muchísimo, y por invitados distintos, y la verdad es que la pregunta se repite. Quiero que me hable de la prórroga del certificado, con la capacidad que tiene de comunicar las cosas para que las podamos entender todos. Se habla mucho de la prórroga del certificado y mi pregunta es muy directa: si esa revisión o inspección que no se produjo el 22 de julio, sino que se pospuso tres meses, se hubiera producido, ¿se habría detectado el posible fallo del TOWS?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Primero: Me parece un futurible y una conjetura. Me da hasta miedo pronunciarlo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 34

sobre si sí o si no. Teniendo en cuenta los modos de fallo simple que pueden atacar a este sistema, que lo pueden hacer un tanto sensible, a lo mejor. Probablemente, no. No tiene por qué. La inspección podría haber pasado, y no hay evidencias en la investigación del accidente que nos hagan pensar que el estado de la navegabilidad era deficiente. No hay evidencias, ninguna evidencia. Tú puedes haber pasado una revisión de un certificado de aeronavegabilidad y tener un problema en un componente posteriormente. Es verdad que las revisiones tienen muchas pruebas físicas y tienen alguna prueba en vuelo, pero, evidentemente, son una cautela de supervisión permanente, y esencialmente es mucha documentación la que se está analizando ahí. Por supuesto que se hacen pruebas, pero, imagínese usted, si el avión tiene 5 millones de sistemas y circuitos lógicos distintos no se pueden hacer de todos y cada uno de ellos. Se hace una selección de los parámetros que se consideran más relevantes y ya está. Probablemente, no. No había ninguna evidencia de que el estado de aeronavegabilidad fuera deficiente. En absoluto, de eso nos quedamos absolutamente tranquilos. La prórroga estaba emitida con arreglo a la normativa y ya está.

El señor **FRANQUIS VERA**: En uno de los libros que ha publicado afirmó usted con absoluta contundencia, como también lo ha hecho en la Comisión de hoy, que el sistema de transporte aéreo es el más seguro del mundo. Me imagino que es comparado, lógicamente, con otros sistemas de transporte. Le pregunto por qué.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿Por qué?

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Tiene que ver la comisión de investigación en que eso sea así?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Por supuesto. Una de las primeras maneras de atajar el mal funcionamiento de un sistema es, después de que haya ocurrido algo, mirar lo que ha ocurrido y tomar las medidas oportunas para que eso no vuelva a pasar. Para atajar los sucesos que van ocurriendo en la aviación uno puede abordarlo desde dos actitudes. Una es la actitud reactiva, que es la que históricamente se ha tenido, es decir, ocurre un accidente y yo lo investigo; reacciono contra el suceso y tomo medidas correctoras. La otra es un nuevo mundo que se está aplicando hoy en día, es la actitud proactiva, es decir, antes de que el suceso ocurra, yo intento detectar señales que me digan que esto en alguna situación podría desencadenar un accidente. Es un poco la metodología que se propugna en OACI, a través del anexo 19, de los sistemas de gestión de la seguridad operacional a través de los sistemas de reporte voluntario de estas pequeñas incidencias que van ocurriendo en el día a día de cualquier organización —organización de transporte aéreo, de mantenimiento, de diseño—, en las que uno va viendo pequeñas cosas que se podrían corregir y que, finalmente, van a evitar que luego se alineen todas ellas y puedan desembocar en un accidente. Hoy en día se combinan esas técnicas. El sistema proactivo, que lleva en funcionamiento una serie de años, todavía no hace innecesaria la investigación de accidentes. La investigación de accidentes aún sigue siendo una actividad altamente fructífera, y prueba de ello es que si uno mira cuáles son las modificaciones de las normas que hacen las autoridades de certificación, verá que todavía hoy en día una grandísima parte de esas normas se modifica como consecuencia de la investigación de un accidente y de una recomendación de seguridad que se emitió para que se hiciera un cambio en las normas.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Es habitual que la comisión investigación cuente con expertos internacionales a la hora de hacer los informes?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Por supuesto. Lo he dicho al comienzo de mi intervención. Estamos en un mundo globalizado. Tenemos unas rutas internacionales y tenemos pasajeros de todo el mundo; tenemos aeronaves que pueden ser de un país, equipos que pueden ser de otro y motores que pueden ser otro. Es decir, el mundo es en ese sentido transversal, no existen las fronteras. El anexo 13 se encarga precisamente de homogeneizar esta tarea y para ello tiene ya previsto que, en el caso de que ocurra el accidente, el primero en encargarse va a ser el Estado donde ha ocurrido el suceso y también se prevé cuál es la forma a través de la que a esa investigación acuden los Estados que tienen que ver con el diseño, la fabricación, los motores, etcétera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 35

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y por qué no aparecen en los informes? ¿Por qué no se hace ninguna referencia?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): El anexo 13 regula también cuáles son los capítulos que tiene que tener un informe final. Es decir, si uno mira varios informes, no solamente en el nuestro, sino en el de cualquier otro Estado, verá que todos tienen los mismos capítulos, que se llaman igual, que van en el mismo orden, se numeran de la misma manera y aparecen en la misma posición. Eso está regulado en el anexo 13. Además, está regulado el estilo en el que se escribe a través del manual de investigación de accidentes —uno de los volúmenes del manual es el manual de redacción de los informes— y están también organizadas y previstas las contribuciones de los representantes acreditados. El representante acreditado es casi como si fuera un miembro del pleno —no lo es— desde el punto de vista del trabajo que hace: participa en la investigación, revisa el informe y aporta comentarios, y esos comentarios se introducen en el informe. Tampoco está —lo que hemos dicho— el vocal uno, el vocal dos o el vocal equis. No están. Digamos que todo tiene una redacción homogénea, todo tiene una narración en un formato —que es el que dice la organización, no lo decimos nosotros— para que en todas las comisiones los textos sean totalmente equiparables. Entonces, no se pone porque el anexo 13 no lo contempla. Solamente en el caso de que un Estado no esté de acuerdo con un punto o una parte de un informe puede hacer valer un derecho que le da el anexo 13, y es que aparezca una nota diciendo que el Estado tal no está de acuerdo en tales cosas. En ese caso, el Estado que emite el informe está obligado por el anexo 13 a introducir ese texto. Pero no es, por supuesto, una práctica nada habitual. Creo que no conozco ninguno que lleve esa situación, pero es una prerrogativa que el anexo 13 tenía por si se llegaba a una situación de encono, para dar una salida y que se oyera la postura que mantenía el informe y la postura que mantenía el Estado que discrepa...

La señora **PRESIDENTA**: Ha quedado claro, ha quedado claro.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Vale, perdón.

El señor **FRANQUIS VERA**: Antes explicaba cómo se hacía el informe final, que el trabajo de investigación lo hacen los investigadores y que luego, en el pleno, los vocales hacen una puesta en común sobre la base de esos informes. Basándose en eso, ¿cómo se garantiza que las discrepancias que se producen —porque imagino que habrá discrepancias, no todo el mundo opinará igual— en esas reuniones sean tenidas en cuenta en el informe final?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Porque en todos los plenos en los que yo he estado hemos llegado a una posición común, hemos podido discutir técnicamente los puntos de vista y al final hemos llegado a una situación en la que estábamos todos de acuerdo.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y es posible saber cuáles de esos puntos han sido los más discutidos entre los miembros?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No. El informe, como usted se puede imaginar, en la confección final, ya al final, llevé innumerables reuniones, pero de un día y al siguiente, al siguiente y al siguiente, de diez y doce horas seguidas cada reunión, en las que cada punto, cada coma, cada palabra se discutió hasta la saciedad para estar todos convencidos de que queríamos poner eso exactamente como está puesto. Pero no puedo decir que unas más y otras menos. Todo se analizó exhaustivamente.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha podido comprobar en la comparecencia de hoy —me imagino que habrá seguido o tiene información de otras comparecencias— que el debate de la independencia de la comisión es muy discutido y yo creo que va a ser una de las recomendaciones que va a hacer esta comisión: cómo se consigue que sea más independiente. Una conclusión: los miembros de la comisión se consideran absolutamente independientes a la hora de expresar su posición, sin embargo esta no es la visión que se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 36

traslada hacia fuera. Hacia fuera la sensación que se tiene es que eso no ocurre, que por depender administrativamente del ministerio o de la subsecretaría ya se pierde esa condición de independencia.

Hemos tenido, en la última fase de la comisión, ejemplos de lo que significa ser nombrado por un ministro o ser nombrado por un colectivo. Hace poco tuvimos una comparecencia en la que el compareciente admitió que, efectivamente, había planteado su dimisión porque se lo había pedido una asociación en concreto y que luego había vuelto porque se lo había pedido la propia comisión, con lo cual parece que cuando queda en manos de otro es más independiente. Lo que le pregunto es si en nuestro entorno europeo la experiencia de las comisiones de investigación —no digo la experiencia americana, con la que hay diferencias; usted ha puesto un ejemplo que podría producir debate y ha dicho que hay una estructura superior, como ocurre aquí, y las demás comisiones dependen de ella— es parecida a la experiencia española o cuáles son las diferencias.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, es muy parecida. En la mayoría de las autoridades —con la particularidad de cada país, que tiene su legislación interna—, es conceptualmente la misma. Es un pleno —un *board* o como lo quieran llamar—, una junta directiva —compuesta normalmente por expertos de diferentes ramas que aportan su valor al informe final— y luego una comisión, en la parte de investigación estable, que es la que se encarga de llevar a cabo las investigaciones en el día a día. Es completamente equiparable. Incluso le diría en la NTSB, la diferencia es la dependencia del órgano, pero conceptualmente su forma de trabajo es la misma. Todas las comisiones funcionan exactamente igual, con un equipo de investigación permanente y, luego, una junta, que es la que toma las decisiones sobre los informes y las recomendaciones. Normalmente esa junta está formada por expertos de diferentes ramas, cada uno en su especialidad. Puede variar el número, las hay que son más numerosas y las hay que son más pequeñas, pero el concepto es completamente equiparable a nuestro entorno.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted mencionaba la fecha en la que el Parlamento, en julio de 2016, dio el visto bueno en la comisión permanente a los que forman parte hoy de la comisión de investigación. Fue aprobada además por unanimidad, no hubo nadie que plantease ninguna posición contraria ni se produjo el debate de una posible independencia. Usted ha dicho que...

La señora **PRESIDENTA**: Un tema.

El señor **FRANQUIS VERA**: Acabo.

La señora **PRESIDENTA**: No es para que termine, portavoz, es para que quede claro. Mirando la ley, efectivamente, la comisión no tiene una dependencia directa del Congreso de los Diputados. Solo aceptamos, a propuesta, el presidente, y en cuanto a los vocales, lo hace el Ministerio de Fomento directamente y luego informa a la Comisión. O sea, no hay una dependencia, está clarísimo. La ley lo dice así. En cualquier caso, aquí está, por si algún portavoz tiene alguna duda.

El señor **FRANQUIS VERA**: Pero yo no he dicho otra cosa. He dicho que quien lo vota es la Comisión.

La señora **PRESIDENTA**: Lo queríamos dejar claro, ya que la compareciente hizo esa aseveración antes.

El señor **FRANQUIS VERA**: Pero yo lo he dicho y he mantenido siempre que quien vota al presidente es el Congreso. Y lo otro se informa, como se informa en comisión permanente, a los miembros que afectaban a esta comisión.

Hay otro debate que está en el fondo y que creo que la comisión en sus recomendaciones tendrá que afrontar, y es si somos partidarios de que solo exista una comisión de investigación que investigue todos los accidentes que se produzcan en cualquier sector o en cualquier medio de transporte en España, o sea, una comisión que sea la encargada de investigar un accidente aéreo, de tren o de otra modalidad de transporte. ¿Cree que ese modelo es el que sería bueno continuar? ¿Cree que eso puede hacer perder que existan miembros que estén muy especializados en determinadas cuestiones y que harán que el resultado final no sea, como estamos viendo en muchos casos, el más deseado?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo desde luego, pienso que el estado de la tecnología en el mundo en el que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 37

vivimos pide expertos en cada cosa. A mí se me hace muy difícil que un experto en cuadernas de un buque sea experto en cuestiones de trenes y sea experto en aviónica. Si existen personas así, yo desde luego me descubro. Esos serían los hombres del Renacimiento, que tenían un conocimiento de todo el estado de la técnica en aquella época. Hoy en día no, hoy en día nuestra sociedad viaja hacia la hiperespecialización; cada vez los medios de transporte son más hiperespecializados en su propio campo. Luego, yo considero que si uno quiere investigar a satisfacción completa un accidente de un medio de transporte necesita expertos en eso, y para otro medio necesita expertos en lo otro, porque no es lo mismo, es muy distinto. Para eso hay ingenieros aeronáuticos, ingenieros industriales, ingenieros de telecomunicaciones, si hablamos de ingeniería; pero no son solo ingenierías, hay otras disciplinas, y no es lo mismo una persona que es comandante de un buque que un piloto de transporte o de línea aérea. Son mundos radicalmente separados y cada uno tiene sus propias normas, su propia especificidad, su propia formación, sus conocimientos de base. Yo creo que sería un error que un mismo investigador hiciera todo. A mí me parece que lo correcto es que haya comisiones que estén especializadas en su materia.

El señor **FRANQUIS VERA**: Gracias.

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

Por el Partido Popular, por último, señora Hernández Bento tiene su tiempo.

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

Voy directamente al grano para que no se me consuma el tiempo. En relación con el informe emitido, la señora Oramas le preguntó si verdaderamente no le chocó que en ese informe se hablase de que las emergencias funcionaron correctamente. Usted nos dijo que llegó en 2010 y que en ese momento se emitía el informe de progreso, pero tardaron un año, hasta 2011, en dar el definitivo. Durante ese año usted sí era vocal. Según sus palabras —creo que las recogí textualmente—, cuando usted llegó la investigación ya estaba hecha y era suficientemente extensa. Pero luego, al señor Olóriz le dijo que cuando llegó aquello fue una avalancha de informes, que se tuvieron que poner al día y que estudiaron un montón, que era lo que yo imaginaba. Me dejó un poco fría la respuesta que le dio usted a la señora Oramas, pero cuando contestó al señor Olóriz pensé: esto ya me parece más normal. Entonces, vuelvo a insistir. ¿Por qué le insisto? Porque la verdad es que me choca tremendamente, y como a mí, al resto de los miembros de la Comisión. ¿Por qué? Porque hemos escuchado a los responsables de las emergencias y ni uno solo nos ha dicho que aquello fuera correcto. Aquí no estamos para juzgar a nadie, pero no tiene sentido que tengamos una comisión de investigación que no sirva para nada. Aquí hay que rectificar las cosas que no se hicieron de la forma más adecuada. Por eso insisto. ¿A usted no le choca que en ese informe no se recogiera la opinión de ningún implicado en las emergencias y se dijera que habían funcionado correctamente?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Cuando he dicho lo de la investigación, me refería a la investigación de campo, no a la investigación en el sentido del informe final de la misma. Quizá es una jerga que utilizamos nosotros cuando nos referimos a la investigación de los datos que se necesitan para hacer el capítulo 2, que se llama el análisis. En función de esos datos que coges para soportar tu análisis sobre... A eso me refería. Quería matizarlo...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ... sobre el accidente.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Exactamente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero también en el informe se habla de las emergencias.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Evidentemente, las emergencias se estudiaron en toda la parte de supervivencia; se estudió también el tema de las infraestructuras aeroportuarias y se emitieron una serie de recomendaciones de seguridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 38

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero concretamente esto nos ha chocado a todos. Es preferible decir, en relación con las emergencias: esto es mejorable, hay que llevar a cabo una serie de actuaciones en este sentido o en el otro... Pero sin contar y sin recoger la opinión... Discúlpeme que se lo diga así, pero es que me choca que se puedan hacer esas afirmaciones sin tener en cuenta lo que dicen los que estuvieron allí. ¿A usted no le choca eso?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Por supuesto, yo no voy a decir lo contrario, pero sí digo que la información que se nos transmitió cuando nos pusimos al día fue que la fase aeroportuaria —por decirlo de alguna forma, infraestructuras aeroportuarias y resolución de la emergencia— estaba investigada, se tenía ya toda la documentación necesaria y estaba disponible. Desde luego, yo no recuerdo que nos dieran la lista de las personas que fueron allí con nombres y apellidos ni que supiéramos si a cada una de esas personas se le hizo una entrevista. A ese nivel, desde luego, yo no lo recuerdo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero ahora se lo estamos contando. Nosotros tampoco estábamos allí, pero hemos escuchado a las personas que han venido y a los que fueron responsables. Ahora yo le digo que hemos escuchado a todas esas personas que han venido y vuelvo a insistir: ¿No le choca? ¿No le parece raro que se diga que las emergencias funcionaron bien, cuando luego resulta que vienen los bomberos y los médicos y todos nos dicen que aquello no funcionó bien? Todos vimos las imágenes y las ambulancias esperando porque no les daba tiempo para entrar. Es muy importante saber las causas del accidente, pero también es muy importante sacar conclusiones que permitan que las cosas no vuelvan a pasar.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Por supuesto. Todo se mira. Eso se miró con esa óptica y, bajo esa óptica, se emitieron una serie de recomendaciones, y hay cosas puestas en el informe sobre cómo funcionó...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿De qué óptica me habla? Si no se tuvo en cuenta a esas personas, ¿a quién se tuvo en cuenta para decir que todo había funcionado correctamente?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues a la resolución de la emergencia. Yo no le puedo decir con nombres y apellidos la persona a la que se entrevistó para obtener la información. No se lo puedo decir, porque lo ignoro. No tengo esa información.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No lo sabe. Vale. No voy a insistir más.

En relación con lo que antes comentó sobre la causa del accidente, usted nos dijo que la causa del accidente fue que el avión entró en pérdida. Es evidente. Lo digo con la máxima franqueza. No hacían falta años de investigación para saber que los *flaps* y los *slats* no estaban configurados correctamente, pero todos sabemos que el TOWS no funcionó.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Entonces, la pregunta es: ¿Usted cree que si el TOWS hubiera funcionado el avión hubiese intentado despegar?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Ya lo he dicho contestando hace un rato a otro diputado que me ha preguntado. Le he dicho que estoy segura de que...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ... segura de que no.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Segura con la seguridad que te da hablar de un futuro...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No, un futuro no. Perdóneme. Si el TOWS funciona y el piloto va a despegar...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 39

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Haría una acción correctiva.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Claro. Eso es evidente.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pero yo no puedo hablar de una... Yo le tengo que contestar...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Vamos a ver, salvo desmayo o una causa mayor, es evidente que si el piloto ve y oye el TOWS no despega.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Y para eso está esa alarma.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Entonces, ¿eso no es una causa del accidente?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Eso es un factor contribuyente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Contribuyente?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Si el TOWS funciona, el avión no despega. Es un NO GO. Nos lo han dicho por activa y por pasiva, pero a mí tampoco me hacía falta, porque es de sentido común. Si el TOWS dispara las alertas, evidentemente el piloto... Además, el piloto iba confiado, como todos, en que iba a funcionar. Que usted diga que se resumió demasiado lo que corresponde a esto...

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No, por lo que dicen ustedes.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No, por lo que decimos nosotros, no. Es que es evidente que no funcionó, igual de evidente que es para mí que no estaba bien configurado para el despegue. Por eso me sigue chocando. Usted es una experta, no es como nosotros, que venimos aquí y escuchamos a unos y a otros. Usted es experta. Entonces, decir que se resumió demasiado o que no se le dio importancia, cuando es una cosa evidente... Las dos cosas son evidentes. Que no pudieran demostrar que existiera esa relación entre el fallo en el relé 2.5 y la desconexión del TOWS... También es evidente que el técnico desconecta el *breaker* —le da al interruptor y lo desconecta— y pudo causar que se desconectara el TOWS.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): La parte que he dicho que hemos resumido es la de las pruebas físicas efectuadas sobre el TOWS.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Es que falló el TOWS. Falló.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Perdón, si quiere le contesto.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Quiero que me conteste, pero que me conteste a lo que yo le pregunto.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Es que me ha dicho: lo que han resumido. Resumimos —porque parece que no se entiende bien— las pruebas físicas efectuadas al relé 2.5.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 40

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Al TOWS se le dedica muchísima intensidad en el informe tanto en la fase de datos como en la fase de análisis y, especialmente, en la fase de las recomendaciones, tanto en las recomendaciones que se emitieron antes del informe final como en las contenidas en él. En él se pide a las autoridades de certificación norteamericanas y europeas que eleven el TOWS a la categoría de sistema esencial para los aviones de esas series. No podemos hacer nada más que pedir eso. El TOWS es un sistema que por su propia naturaleza tiene una probabilidad de fallo en la categoría de sistema no esencial. No está multiplicado, no está redundado ni triple redundado y, además, tiene una tasa de fallos que se considera la adecuada para un sistema de *backup*. Es un sistema de respaldo, porque en la mentalidad que había cuando se implantó este sistema y se incorporó a las normas de certificación, se entendía que por delante había suficientes medidas correctoras de la falta de seguridad en una operación como para que el TOWS fuera simplemente un sistema adicional al cual no se le iba a dar una exigencia mayor. Ese es el problema por el que aparecen modos de fallo del TOWS que pueden estar relacionados con el relé 2.5 o con otros elementos, porque, como he dicho antes, el relé es solo una pequeña parte de la cantidad de elementos que conectan al TOWS. Esos modos de fallo están contemplados en la normativa y nosotros hemos pedido que eso se cambie. No se puede pedir más que todo eso se cambie. Si no, estamos en la situación de partida.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Al hilo de esto, otra de las cosas que aquí nos hemos planteado es el nivel de obligatoriedad de las recomendaciones, porque el informe de la Ciaiac hace una serie de recomendaciones, pero muchas de ellas no se tienen en cuenta. No sé si usted ve algo así como en el sistema americano, en el que están forzadas a llegar a un acuerdo la parte que emite el informe y la autoridad de navegación. A lo mejor eso nos llevaría a conseguir que se cumplieran.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Probablemente es una tarea de refuerzo adicional tener que sentarse a hablar con el recomendado para tener que llegar a una situación...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ... para forzar que se llegue a un acuerdo.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ... que deje tranquila a la autoridad de investigación, que es la que manda la recomendación.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Lo vería?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Que yo conozca, es el único Estado que hace una acción parecida. Los demás siguen aplicando los preceptos del anexo 13 conforme están. La recomendación es una recomendación.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Se entiende.

Usted nos ha hablado también sobre los modelos de trabajo y cómo se forman los equipos, y ha dicho que si el accidente es más complejo se suman equipos. Pero le estaba escuchando y me venía a la cabeza, por ejemplo, todo lo que hemos escuchado aquí sobre el acceso a la información, porque esos equipos pueden investigar, pero les hace falta información y resulta que no se la dan.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues si no dan la información, se reclama hasta que se obtiene.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Ya, pero también hemos escuchado, porque hemos tenido aquí a representantes de la compañía Boeing, que ni se les entrevistó para hacer el informe o a personas que nos han dicho que ha habido muchísimo retraso. Tampoco sabemos muy bien si toda la información solicitada llegó.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Desde luego, la que nosotros solicitamos llegó. Lo que sí tenemos son unos cauces. Nosotros no podemos pedir la información directamente cuando estamos fuera de nuestras fronteras. Si estamos dentro de España, sí que nos dirigimos directamente a quien consideramos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 41

tenemos que pedirle la información, pero cuando salimos del ámbito de nuestra jurisdicción, por decirlo de alguna forma, tenemos que ir a través de los vehículos que da el anexo 13, que es contactar con el representante acreditado de la organización de investigación del Estado. Esa es la forma. ¿Por qué? Porque esa organización, dentro de sus fronteras, tiene capacidad de exigir a quien sea que conteste, mientras que nosotros no porque somos, digamos, de un país extraño y no tenemos esa capacidad. Por tanto, nosotros siempre tenemos que ir por el conducto reglamentario, el que toca. Cuando hemos necesitado información, como en el caso del NTSB, hemos tenido una vía directa con el representante acreditado —estuvo muchísimas veces en Madrid, por supuesto— y nos ha conseguido lo que necesitábamos. A veces, no depende de ellos el tiempo que tarden en recabar esa respuesta; es decir, no es una respuesta que tengan ellos, sino que ellos tienen que contactar con la organización que sea y esa organización tiene que emitir esa información, que llega a través del representante acreditado. Es el vehículo habitual, pero no para nosotros sino para todas las comisiones del mundo; todas funcionan igual.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: En relación con los miembros de la Ciaiac, le preguntaban si creía usted que debían residir todos en España y usted decía que le parecía que era suficiente cumplir con la actividad. ¿Me puede explicar qué es eso?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues hacer todo el trabajo que hay que hacer. Nosotros no somos, digamos, plantilla de la comisión. Cada uno de nosotros, los que estamos en activo, tenemos nuestro puesto de trabajo, ejercemos nuestro trabajo y, adicionalmente al trabajo que llevamos a cabo, tenemos la actividad encomendada por ser miembros del pleno.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Me puede dar un ejemplo de esa actividad para entenderlo?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues yo, por ejemplo, soy profesora de universidad, soy catedrática...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No, la que usted cumple como miembro de la Ciaiac.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues es estudiar todos los trabajos que aparecen en el pleno, todos los informes; si soy el miembro de enlace en una investigación, seguir la investigación en contacto con los investigadores. Una gran parte de esta actividad la puedes hacer por ti mismo, con los informes, con los documentos, con las pruebas. Si tienes que ir a una reunión o hacer una o muchas visitas, pues te tienes que desplazar.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Por ejemplo, ¿este año cuántas reuniones ha tenido el pleno de la Ciaiac?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Tenemos once plenos fijos, que son los once meses del año, descontando el mes de agosto, pero luego se organizan tantos plenos extraordinarios como sean necesarios, y hemos tenido unos cuantos, aunque no le puedo decir el número porque no los he sumado.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero más o menos.

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): A lo mejor hemos tenido cinco o seis plenos extraordinarios más, y luego cualquiera de las reuniones de trabajo que tenemos nosotros mismos en el pleno, sin tener la categoría de reunión extraordinaria del pleno, más los contactos con los investigadores. Yo me he desplazado a la comisión o, incluso, miembros de la comisión han venido a mi laboratorio y hemos trabajado allí; eso ya lo podemos regular como sea. Son varias por mes.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y no son presenciales? ¿No deben ser presenciales?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pueden ser presenciales, pero podemos hacerlas también por videoconferencia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 42

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bien.

Cuando usted empezó su comparecencia nos relató toda la normativa y manifestó la importancia de la OACI. ¿Cuántas veces ha acudido usted misma como vocal de la Ciaiac a reuniones de la OACI, por ejemplo?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Varias veces, creo que tres. Formé parte, como miembro de la Ciaiac, de una fuerza de trabajo para la protección de la información reservada que se maneja y la relación entre esta información y la coordinación con las autoridades judiciales. Fue una fuerza de trabajo de OACI que se llamaba *task force* —el acrónimo es SIP TF— y tuve que ir varias veces a Montreal a mantener reuniones. También tuve que ir a Bruselas a reuniones de coordinación de la Comisión Europea para coordinar la respuesta europea y la respuesta que dábamos, es decir, para tener una postura consensuada o ver los puntos de disensión. En fin, para preparar las reuniones de Montreal nos íbamos a Bruselas, otras se hicieron de forma remota y, además, teníamos una herramienta de trabajo en OACI, el teletrabajo, que te permite interaccionar con tu comité sin necesidad de tener que ir a Canadá.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Es decir, que es normal que los vocales de...

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No sé si es normal. Cuando llegué, me propusieron tomar parte en esta tarea.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿No sabe si algún vocal más lo hace?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, también.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Hablaba usted de una *task force*, ¿y la que se refiere a la circular 285, de asistencia a las víctimas?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Para esa no recuerdo que nos llamaran a los vocales del Pleno.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿No participaron?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo no, desde luego. Yo participé en la de protección de la información.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Otra de las cuestiones que ha salido aquí varias veces tiene que ver con la circular 1119B, porque no terminamos de tenerla o, por lo menos, de tenerla firmada. ¿Usted tiene conocimiento de su existencia o la ha utilizado alguna vez?

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo tengo aquí una fotocopia.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Firmada? Es que parece ser que las que nos dan no están firmadas.

La señora **PRESIDENTA**: No está firmada tampoco.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y podríamos tener alguna firmada? Porque, la verdad, un papel que no tienen ninguna firma...

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Este documento nos ha venido de la Dirección General de Aviación Civil.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Claro, si eso nos lo dice todo el mundo. Lo normal es que una circular, que además regula lo que regula, esté firmada o que alguien asuma lo que dice esa circular, la dirección general como ente o alguien.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 43

La señora **CUERNO REJADO** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): El documento nos viene de la dirección general y en ese formato. No tengo otro, es el que tengo y con el que hemos trabajado. No tengo ninguna otra cosa.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muy bien, muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Está pedido y volveremos a insistir, pero la portavoz tiene razón. Muchas gracias, señora Bento, y muchas gracias, señora Cuerno.

— **DE LA SEÑORA GUERRERO LEBRÓN (VOCAL DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC, EN AGOSTO DE 2011, FECHA EN LA QUE SE APROBÓ EL INFORME DEL ACCIDENTE), MEDIANTE VIDEOCONFERENCIA, PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001367).**

La señora **PRESIDENTA**: Seguimos con la tercera y última compareciente de la sesión de hoy, doña María Jesús Guerrero Lebrón, que comparecerá por videoconferencia por encontrarse fuera del país. La señora Guerrero ha sido informada de sus derechos y obligaciones. El marco de la comparecencia está recogido en la Ley Orgánica 5/1984. En esta línea, le hago saber explícitamente por parte de esta Presidencia que vamos a velar por sus derechos, pero que también tiene la obligación, conforme al artículo 502.3 del Código Penal, de no faltar a la verdad en su comparecencia. Ya hemos explicado el formato de la misma, que consistirá en diez minutos de exposición y luego los grupos le preguntarán de manera agrupada o mediante el formato pregunta/respuesta durante diez minutos. Así que, cuando usted quiera, señora Guerrero, tiene usted sus primeros diez minutos.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2011, fecha en la que se aprobó el informe del accidente): Me gustaría agradecer que me permitan comparecer ante esta Comisión. Espero, deseo y tengo la confianza de que el arduo trabajo que están ustedes realizando fructifique y permita llegar a conclusiones para seguir avanzando en materia de seguridad aérea, lo que sin duda va a redundar en beneficio de todos.

En primer lugar, me gustaría explicar las circunstancias en las que yo me encontraba cuando sucedió el accidente de Spanair, la catástrofe. En aquel momento yo era mera espectadora, como cualquier español que horrorizado contempló el dolor de las víctimas —a las que desde aquí transmito mis más sentidas condolencias—, y no podía saber que dos años después sería llamada para integrar el órgano encargado de la investigación técnica.

Soy profesora de universidad. En la actualidad resido en Boston, invitada por el Centre for Government and International Studies, el Centro de Estudios Gubernamentales e Internacionales de la Universidad de Harvard. He venido a desarrollar aquí un proyecto en materia de derecho aéreo y mi profesión habitual es catedrática de Derecho Mercantil en la Universidad Pablo de Olavide, por tanto, soy funcionaria y resido en Sevilla habitualmente.

Tengo que aclarar que el derecho aéreo, como tal, no es una disciplina académica que esté reconocida ni en España ni en la mayoría de los países, pero desde hace algo más de dieciocho años el 80 % de mis trabajos de investigación están dedicados a tareas relacionadas con el sector aeronáutico, con el derecho aéreo. He escrito varios estudios monográficos, multitud de artículos. Dirijo un proyecto de investigación en materia de normativa aérea. Tengo a doce investigadores a mi cargo. Participo habitualmente en foros nacionales e internacionales y formo parte de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y de la European Air Law Association, la equivalente en el ámbito europeo. Gracias a esto mantengo contacto con los principales profesionales del sector, fundamentalmente en Europa y en América. También he tenido la oportunidad de participar en varias ocasiones en trabajos prelegislativos integrando grupos de trabajo. Además de la comisión de codificación, que depende del Ministerio de Justicia, y a través de la cual he participado en trabajos informativos, he integrado otros organismos internacionales: la Safety Information Protection Task Force, que fue un grupo de trabajo que se constituyó en el seno de OACI, en el que participé junto con algún otro vocal de la comisión de investigación de accidentes; la Just Culture, que depende de Eurocontrol, y más recientemente me llamaron para que participara en un *focus group* que se constituyó en la Comisión Europea para evaluar la efectividad del Reglamento 996, un reglamento comunitario que, como ustedes sabrán, se ocupa de establecer el régimen jurídico aplicable a la investigación y a la prevención de accidentes e incidentes en aviación civil.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 44

Todo esto lo explico para que se entienda por qué fui llamada a integrar en ese momento ese órgano colegiado, la comisión de investigación de accidentes, junto con otros seis vocales. En un momento inicial, en julio de 2010, fui llamada bajo la presidencia de doña Rosa María Arnaldo. Todos ustedes saben que la propuesta para nuestros nombramientos se realiza por parte del ministro, pero después pasa a control por parte de la comisión competente en el Congreso de los Diputados, que es la Comisión de Fomento. El nombramiento se realiza por un periodo de seis años para que quede desvinculado de la legislatura en la cual se produce el nombramiento, de manera que los vocales que son designados no van a poder ser removidos de su cargo salvo causas tasadas en la ley, entre las cuales se encuentra el grave incumplimiento de sus funciones. Posteriormente, mi nombramiento fue renovado por otros seis años más. Esto ocurrió en el verano de 2017, bajo la presidencia de don Manuel Hita. No obstante, a finales de julio de 2018 presenté mi renuncia. Actualmente, por tanto, no estoy ocupando la posición de vocal, no pertenezco al órgano. Si les interesa, más adelante explicaré cuáles fueron las razones por las cuales dimití, que tienen que ver con la independencia del órgano.

Como especialista en normativa aérea, al integrarme en la organización asumí protagonismo en todas las tareas relacionadas con la adaptación y el cumplimiento de lo previsto en el Reglamento 996 al que antes me he referido. Tengo que indicar que en los meses subsiguientes a mi incorporación al organismo se produjo la entrada en vigor de esta norma que acabo de mencionar, la norma de octubre de 2010, que con el periodo de *vacatio legis* se alargó hasta finales de diciembre, pero en diciembre ya era una norma efectiva. Como es lógico, mis tareas han estado enfocadas a los aspectos jurídicos de la labor de la comisión de investigación de accidentes, que son muchos más de los que aparentemente o desde fuera pudiera pensarse. Particularmente, el artículo 12.3 del reglamento que vengo mencionando establecía una obligación que pesa sobre todos los Estados miembros. El reglamento decía que en todos los Estados miembros de la Unión Europea era necesario que se firmaran acuerdos entre las autoridades técnicas de investigación y otras autoridades implicadas en la investigación, como pueden ser las autoridades judiciales. En este caso, yo me encargué directamente y de forma personal de dirigir los trabajos, la negociación, el acercamiento, primero, a las autoridades judiciales en nuestro país y posteriormente a la redacción y puesta en marcha de los protocolos que quedaron firmados. Además, junto con la firma de los protocolos se adoptaron ciertas medidas que no eran obligatorias pero que desde mi punto de vista están resultando muy útiles. Por ejemplo, se pusieron en marcha cauces de colaboración para la formación inicial y permanente de los jueces en materias relacionadas con el derecho aeronáutico. Aun así, a mi juicio, quedan todavía bastantes medidas por adoptar y si tienen interés no tengo inconveniente en indicárselas.

Por otro lado, he podido escuchar de comparecientes previos que se está hablando mucho de la Ciaiac y no siempre que se habla de esta institución se hace con fundamento sobre cómo funciona, por lo que me gustaría indicar que la Ciaiac es un órgano integrado por un pleno y por una plantilla permanente. El pleno está constituido a su vez por un presidente y un número variable de vocales que, según establece la Ley de Seguridad Aérea, puede oscilar entre cuatro y nueve. Este pleno como tal no funciona de forma permanente, sino que se reúne de forma periódica. La plantilla, por el contrario, sí es una plantilla permanente que está integrada por un cuerpo de investigadores. Algunos son funcionarios, otros son personal laboral. Como les digo, esta plantilla es la que se encarga de realizar las labores de investigación de campo, las labores de laboratorio, la redacción de los informes y el resto de las tareas administrativas inherentes y propias de cualquier institución. El pleno, por el contrario, que no es permanente, se reúne un número determinado de veces al año que va a depender de las necesidades de cada caso concreto. Por el tiempo que yo he estado en la institución, que han sido cerca de ocho años, ronda entre las doce y las catorce sesiones al año, aun cuando presupuestariamente solo está previsto retribuir once de dichas sesiones.

Les diré también que el marco regulatorio de la investigación de accidentes entronca directamente con el artículo 26 del Convenio de Chicago, que es un convenio del año 1944, que se suscribió en el seno de la OACI, al cual pertenecen más de 190 Estados, es decir, prácticamente toda la comunidad aeronáutica internacional. Esta norma ya en el año 1944 imponía una obligación a los Estados, de manera que el Estado del suceso tiene la obligación de realizar una llamada encuesta en aquel momento —con la terminología de la época, pero se refiere a una investigación técnica o a una investigación de seguridad— de todo accidente o incidente grave que ocurra en su territorio. Esa norma, como les digo, es del año 1944 y en la medida en que 190 Estados han ratificado el convenio obliga a todos esos países. Se ha desarrollado posteriormente. La primera versión del anexo 13 que desarrolla el artículo 26 del Convenio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 45

de Chicago data del año 1951, pero este anexo 13 ha sufrido distintas enmiendas, distintas modificaciones, la última de las cuales se produjo en el año 2016, concretamente en julio de 2016, y se ha hecho efectiva en noviembre de 2016. Al menos durante el tiempo durante el cual he sido vocal he peleado —tengo que decirle que sin éxito— para que se publicara en el BOE.

Al anexo que acabo de mencionar hay que añadir varios manuales. Cada uno de estos manuales tiene por objeto cuestiones concretas relacionadas con cómo llevar a cabo la investigación, concretamente con su planificación, con los procedimientos, con las listas de verificación, con la redacción de los informes, con la protección de la información de seguridad... Es decir, que nada de esto queda a discreción del órgano, sino que está totalmente regulado. A eso hay que añadirle circulares y material guía de OACI. Eso solo por lo que respecta a la normativa que viene del ámbito internacional. También —lo he mencionado anteriormente en mi intervención— tenemos normativa comunitaria, el Reglamento 996, que sustituyó a una directiva que ya estaba en vigor en ese momento, y en el panorama nacional los artículos 13 y siguientes de la Ley de Seguridad Aérea y el Real Decreto 389/1998. Este real decreto, como ustedes sabrán, se ha modificado en dos ocasiones con objeto de reforzar la independencia del órgano.

Este somero repaso lo he hecho solo a efectos de que tengan una idea de lo complejo que es el marco normativo de la regulación de la investigación de accidentes. Imagínense lo que es el sector aeronáutico en su integridad. Esta es una actividad económica que está hiperregulada y conocer en profundidad y con rigor su régimen jurídico es extremadamente complicado. Exige una permanente actualización, razón por la cual me encuentro en fase de continuo aprendizaje. Yo no quiero contar nada más. Me pongo a su disposición, les agradezco de nuevo la oportunidad que me brindan de explicarme y voy a darles respuesta en la medida de mis posibilidades a todas las preguntas que me realicen.

Muchas gracias.

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

Comenzamos con las preguntas de los grupos. Por el Grupo Mixto, tiene la palabra la señora Oramas.

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

Señora Guerrero, me ha parecido muy interesante lo que ha dicho porque muchas de las cosas que ha contado se las iba a preguntar, pero le quería hacer la primera pregunta sobre una cosa que ha dicho. ¿Cuándo dimitió y cuáles fueron las razones? Usted ha dicho lo de la independencia.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Cíaiac): He dimitido a finales de julio de 2018 porque he sido designada miembro del consejo de administración de una compañía una de cuyas ramas de actividades tiene por objeto elaborar piezas que se emplean en la industria aeroespacial. Le confieso que el tiempo que llevo en la empresa yo no he tenido ningún contacto con ninguna compañía, pero el hecho de asumir la alta responsabilidad que supone formar parte del consejo de administración de una empresa cuyo objeto está vinculado a la industria aeroespacial me ha parecido que podría enturbiar la necesaria independencia del órgano. Esa es la razón exclusivamente por la que he dimitido de mi puesto.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Igual que su nombramiento se publicó en el BOE, ¿su cese no se ha publicado en el BOE?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Cíaiac): Lo ignoro, pero tiene que ser aceptado por el ministro, porque yo dirigí mi renuncia al presidente de la comisión a sabiendas de que, dado que me había nombrado el ministro, el propio ministro tendría que aceptar el cese. No sé si después se ha publicado o no. Yo tengo la carta aceptando mi dimisión. La puedo poner a su disposición cuando la quiera.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Me parece muy interesante lo que ha dicho porque a otros comparecientes les hemos preguntado si hay un régimen de incompatibilidades y nos han dicho que no, que nunca había habido ningún tema planteado por nadie y que, a no ser que se hayan jubilado, todo el mundo tiene que ver. Yo le agradezco su información y la acción que ha tomado a iniciativa propia. ¿Usted cree que debe haber un régimen claro de incompatibilidades de los miembros de las comisiones de investigación con respecto a las relaciones mercantiles, profesionales o de consejo, como ha sido el caso de usted, para garantizar esa independencia de las comisiones de investigación?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 46

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Tanto los vocales como el presidente de la comisión de investigación tienen que ser independientes. Eso lo dicen todas las normas a nivel internacional, comunitario y nacional. ¿Cómo se materializa esta independencia? Si usted se está refiriendo a si es necesario un desarrollo reglamentario, parece bastante complicado pormenorizar cuándo se va a producir un conflicto de intereses con las tareas que uno desarrolla como vocal o como presidente del pleno. Le quiero aclarar, porque además se viene hablando repetidamente de la independencia de la comisión y no sé si siempre en sus justos términos, que la independencia en cualquier caso se predica en un triple sentido. Hay que ser independiente, por una parte, de las autoridades, porque en muchas ocasiones las recomendaciones que emitimos van dirigidas a autoridades. Por tanto, la forma en la que se produzca el nombramiento tiene que garantizar esa independencia. En la medida en que se nos nombra por un periodo de seis años estamos desvinculados de la legislatura. De esto podemos hablar más adelante si quiere, pero por no perder el hilo de lo que estaba tratando de decirle, la independencia se predica en un triple sentido. Se predica de las autoridades y se predica también respecto de los operadores del sector. Esta es la razón por la cual yo presenté mi dimisión. Evidentemente no parece razonable que ninguna persona que esté asumiendo responsabilidades en el seno de la comisión de investigación de accidentes esté en activo vinculada a empresas del sector ni a una operadora gestora de aeropuertos ni a una autoridad. Creo que eso no hace falta escribirlo, es evidente que eso significa ser independiente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pues va a hacer falta escribirlo, me da la impresión, y es una de las conclusiones importantes de esta Comisión.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Hay una tercera cuestión importantísima, y es que también se predica la independencia respecto de las autoridades judiciales, y esta última parte es importantísima, porque el informe que elaboramos, que es un informe que se hace público, extrae una serie de conclusiones, determina cuáles son las causas probables y los factores contribuyentes del accidente a juicio de una comisión técnica —y eso hay que tenerlo siempre presente porque la forma en la que investiga una comisión técnica no tiene por qué ser igual que la forma en la que se investiga o se realiza una instrucción en un procedimiento criminal o civil— y se elaboran cuando procede, en su caso, una serie de recomendaciones. El uso que se le dé a este informe es importante que quede claro que no debe ser para determinar responsabilidades. Lo advertimos, hay una especie de *disclaimer* o de advertencia en la página inicial de cada uno de nuestros informes porque es importantísimo para no, digamos, distorsionar el contenido del informe no querer darle un uso para el cual no ha sido concebido. Además, el mal uso de ese informe o el intento de usar ese informe para lo que no se ha concebido distorsiona incluso la propia actividad de la comisión porque nos somete a una presión a la que no tendríamos que estar sometidos. Nosotros tenemos que trabajar con la tranquilidad de que lo que estamos haciendo es solo para descubrir la verdad y no se debe utilizar en un procedimiento para imputar responsabilidades a nadie.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sí, lo que nos han dicho varios expertos es que en Estados Unidos, por ejemplo, hay normativa expresa de que los informes de la Comisión de investigaciones aéreas no pueden estar en procedimientos judiciales, cosa que en nuestro país no sucede como mandato normativo.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Le explico, si me deja, en qué situación estamos en nuestro país. En los protocolos que les he mencionado al principio que se han firmado con las autoridades judiciales se han recogido una serie de compromisos de cómo se tiene que llevar a cabo la investigación, es decir, desde el momento en que el evento tiene lugar, cómo se accede a las pruebas, cómo se custodian las pruebas, la trazabilidad de las pruebas y cómo se va a producir el intercambio de información entre el órgano de investigación técnica y el órgano judicial. Porque la independencia de las investigaciones, evidentemente, no impide que haya una coordinación y una comunicación entre órganos. Estamos trabajando sobre los mismos hechos y eso exige necesariamente que tengamos que hacerlo con unas reglas del juego. Ahí se han apuntado ciertas cosas, como, por ejemplo, qué ocurre cuando hay que realizar una prueba que es destructiva. Pues hemos acordado que tiene que autorizarla el juez y que si el juez no se pronuncia en un plazo determinado, transcurridos quince días, la prueba la llevamos a efecto. O qué se hace con el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 47

resultado de nuestro informe. Todo esto está recogido en el protocolo pero el protocolo no es más que un acuerdo. Entonces, yo le decía que al hilo de esas negociaciones que yo directamente estuve llevando a cabo con las autoridades judiciales, las conclusiones que extrajimos es que con este protocolo se da cumplimiento a lo que dice el reglamento. La comisión se ha quedado tranquila y seguramente nuestras autoridades aeronáuticas se han quedado tranquilas también porque ya no tienen detrás a la comisión llamándoles la atención porque tienen pendiente cumplir una obligación internacional, pero si lo que queremos es ser efectivos hay que ir más allá. Para que los informes de la comisión de investigación no sean válidos como prueba en un proceso, eso tendría que recogerse como norma con otro rango legal. Yo personalmente he estado haciendo el intento de ponerme en contacto con los comisiones que están preparando reformas en materia de la Ley de Enjuiciamiento Criminal o de la Ley de Enjuiciamiento Civil porque sería verdaderamente útil y además estaríamos copiando el modelo de un sistema como el norteamericano, que está contrastado que es uno de los mejores del mundo, de los pioneros en normativa. Esto sería clave, sería fundamental.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Eso era lo que le estaba preguntando y me parece que su aportación es realmente excepcional.

Usted cubría un aspecto, aparte de enlace en el sistema judicial, que era el de análisis y cumplimiento de normativa en la comisión de investigación, ¿usted era la única con perfil jurídico en la comisión de investigación?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, que yo tenga conciencia creo que antes no había perfiles jurídicos.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: A partir de su dimisión, ¿sabe si ha sido sustituido su perfil?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No tengo noticias. La verdad es que ha sido reciente; tenga en cuenta que presenté la dimisión a finales de julio y luego ha pillado el mes de agosto, es decir, que está casi arrancando el curso. Desde luego, considero que sería verdaderamente útil que se contara de nuevo con otra persona que aporte este perfil jurídico; de hecho, en Estados Unidos la NTSB —que saben ustedes que es el órgano que se encarga de realizar las investigaciones técnicas en Estados Unidos— tiene una figura que se llama el *general counsel* que es una especie de asesor legal. Ellos lo hacen desde fuera pero viene a desempeñar las funciones que yo asumía en el seno de la comisión.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Cuál es el sistema que usted cree que sería más conveniente para nuestro país para mayor seguridad de nuestro sistema de Aviación Civil? ¿Algo semejante a la NTSB norteamericana, a la BEA francesa, a la autoridad holandesa o de los países del norte de Europa o un compendio adoptado a nuestro país? Y, a su vez, ¿cree que la dependencia del Ministerio de Fomento es conveniente?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Cuando se hacen análisis de derecho comparado hay que tener en cuenta el peligro que supone trasplantar estructuras que están funcionando en otro sistema al nuestro. Hay que mirar exactamente si esa estructura encaja con el resto de los componentes de nuestra estructura jurídica. De la NTSB norteamericana se ha hablado mucho de que es un órgano multimodal, pero realmente creo que aquí no se conoce cómo funciona ese organismo. Por ejemplo, ese rasgo de que haya un *general counsel* que sea el que se encargue de atender todos los requerimientos y todas las peticiones judiciales que se dirigen al órgano me parece extremadamente útil. Me ha mencionado el BEA y la autoridad holandesa o la británica, que son, dentro del ámbito europeo, punteras, y hay otras a nivel internacional que también destacan por tener una normativa pionera, como la neozelandesa o la brasileña. Si le digo la verdad, en nuestro país, ahora mismo, tras la entrada en vigor de reglamento y con el anexo 13 —la última versión—, si conseguimos que esa versión se publique en BOE, que, como le digo, el tiempo en que he estado ocupando la posición de vocal de la comisión he tratado de que se haga sin éxito, si asumimos por completo esta normativa internacional, que de hecho es efectiva, ya que la imposición de que se publiquen en BOE las normas es un requerimiento de nuestro derecho interno, es la forma que tenemos de recepcionar el derecho internacional, va a aportar mucha seguridad al órgano encargado de la investigación. En la medida en que somos miembros de la OACI y asumimos sus reglas del juego, los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 48

convenios internacionales que se aprueban en el seno de la OACI, al menos los anexos y las modificaciones que se realizan a los anexos, que son desarrollos del Convenio de Chicago, van a entrar en vigor si transcurridos seis meses el Estado en cuestión no ha notificado ninguna discrepancia. Por tanto, son plenamente efectivos en nuestro país. Mayor seguridad jurídica sería publicar la norma en el boletín que, además, es lo que establece nuestro título preliminar del Código Civil y el artículo 96 de la Constitución. Es lo que habría que hacer. Teniendo esa norma y realizando leves reformas en materia procesal, yo creo que contamos hoy en día con un marco jurídico que nos aporta —perdón, sigo hablando como si perteneciera al órgano y ya no estoy allí— o le va aportar mucha seguridad al órgano encargado de la investigación.

La señora **PRESIDENTA**: Ha quedado claro.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Entonces, lo único que le quería pedir es que nos hiciera llegar a la comisión, a través de la presidenta del Congreso de los Diputados, las propuestas que usted cree de adaptación de normativa, de transposición de directivas, de modificaciones reglamentarias que con su experiencia de estos años ha podido ver que pudieran mejorar la reglamentación y la legislación española y que pudiéramos ser punteros en las garantías de reconocimiento legislativo de todo lo que afecta a la seguridad aérea.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sin problema.

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

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Oramas.
Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias.

Desde la lejanía, o la cercanía en este caso de un tema que nos compete, quiero agradecerle su presencia, su presencia virtual pero su presencia.

Estoy sometido, como muchos de nosotros, a un tema contradictorio. Le explicaré. Por una parte, se nos insiste en que la resolución de la Ciaiac no puede ser un elemento de prueba jurídica y que, por tanto, no tendría que ser un elemento clave en una decisión judicial. Por otra parte, no podemos preguntarle al juez que le llevó a considerar este documento tan importante jurídicamente. Pero además responsables políticos de aquella época y técnicos se exoneran de toda responsabilidad arguyendo la resolución de la Ciaiac. Fíjese en el elemento contradictorio: se nos dice que no es un elemento de probidad jurídica pero en cambio todos se acogen para decir: Oiga, la Ciaiac dijo esto y nosotros por tanto no somos responsables. Fíjese la importancia que tiene no solo para mejorar el sistema, sino para que los familiares de los afectados puedan considerar la apertura del juicio otra vez en la medida en que pueden considerar que no ha habido una investigación jurídicamente hablando que pruebe culpables o inocentes. Este es el elemento primero que pondría encima de la mesa.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Matizo algo que usted ha dicho. Yo no creo que nuestro informe haya tenido ese peso tan decisivo que dice en la resolución del proceso —entiendo que se está refiriendo al proceso penal que se abrió—, porque entender todo el entorno jurídico de un caso como este es bastante complejo; ni siquiera yo, que lo he estado siguiendo y que he vivido desde dentro, parcialmente al menos, la parte técnica, me atrevería a decir que lo conozco a fondo. No sé si usted sabe... Desgraciadamente fueron 158 víctimas mortales y otras tantas heridas; creo que todas ellas iniciaron procesos, pero no todas fueron agrupadas, es decir que se abrieron distintos procesos civiles y penales; es decir, que en función de la estrategia que el abogado que ha ido asesorando a cada una de las víctimas ha considerado conveniente, algunas de las víctimas fueron solamente por la vía penal, cosa que desde mi humilde punto de vista es un error, y otras intentaron la penal y la civil, de manera que cuando se cerró la penal tenían abierto el juicio civil. Eso por una parte.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 49

Yo le digo que el proceso penal, que nombró un órgano pericial *ex profeso* para elaborar un informe, no se ha dejado influir por nuestro informe final. Las conclusiones son parecidas, pero son parecidas porque han sido elaboradas por técnicos y, gracias a Dios, eso viene a decir que tan equivocados no estaremos cuando hay coincidencias en un elevado porcentaje de esas conclusiones. Pero ahí, en este proceso en concreto, no; en otros, sinceramente le digo que tal y como está estructurada la formación jurídica en nuestro país y en la mayoría de los países, un juez no tiene por qué tener conocimiento de materias aeronáuticas. Ya le digo que esta no es una disciplina específica, no hay formación en el grado de derecho y en muchos másteres que se realizan para completar la formación tampoco. Es normal entonces que un juez que se tenga que enfrentar por primera vez a una de estas cuestiones tenga que ponerse a estudiar casi de cero. Ahí tenemos que entonar el *mea culpa* los que estamos metidos en este mundo porque nos ha faltado una labor de concienciación, de divulgar exactamente qué hacemos, cómo lo hacemos, por qué lo hacemos y cuál es el fundamento de nuestra función. Pero yo no creo que se pueda afirmar que nuestro informe ha pesado sobre la decisión penal que sobreescribió la causa. Y desde luego lo que no se debe esperar es que ninguna actuación nuestra influya o tengan incidencia en lo que en el futuro suceda con el resto de las causas civiles o penales que pudiese haber porque, que me conste a mí, ahora mismo lo que hay son procedimientos pendientes contra Boeing. Creo que la mayoría de las víctimas ya ha obtenido las compensaciones llegando a acuerdos con las aseguradoras.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Si repasa las comparecencias, encontrará uno, dos, más de diez que hacen referencia a este informe para exonerarse de cualquier responsabilidad. En todo caso, este es un elemento, supongo, no querido por usted o por los miembros que hicieron el informe, pero que se usa y se ha usado repetidamente en esta sala.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Razón por la cual creo que es fundamental que exijan que la normativa deje bien claro cuál es el uso que se le puede dar a las conclusiones que se contengan en un informe final de una investigación técnica.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Lo recojo, me parece un elemento importantísimo.

Usted, en su respuesta anterior, ha hablado de las aseguradoras. También nos han llegado noticias de no pocas personas implicadas como familiares del uso y abuso que también ha tenido este informe por parte de aseguradoras para llegar a unos acuerdos, a veces tremendamente injustos por la fuerza que tiene una aseguradora, como usted conoce, frente a un cliente o una persona que se encuentra muchas veces en situaciones muy difíciles. Este también es un tema que a nosotros nos preocupa: que se pueda usar y abusar de este tipo de situaciones hacia ciudadanos que no tienen la misma fuerza ni la misma capacidad que una gran aseguradora como Mapfre.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En ese tema estoy absolutamente fuera de juego en el sentido de que no he intervenido en ninguna de esas negociaciones. Entiendo que cuando se sienta alguien a negociar con una compañía aseguradora los elementos a valorar serán qué estrategia legal es la que ese demandante o ese potencial demandante ha seguido. Esto es algo que va a depender del abogado en manos del cual se hayan puesto más que de lo que haga o deje de hacer una comisión de investigación técnica. De verdad que ahí creo que no podemos asumir, ni aunque sea por un mal uso que se haga de nuestro trabajo, ninguna responsabilidad.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Una última pregunta.

Usted entró en 2010 en una comisión donde buena parte eran personas que habían acabado su mandato y no se les había renovado en aquel momento. Otro elemento: por lo que nos han explicado, solamente había una persona, Francisco Soto —que era el secretario de la comisión y a la vez el jefe de los inspectores, de las personas que estaban trabajando en el tema— que había seguido desde 2008 hasta 2011. Algunas personas nos han dicho que el material que se encontraron desde 2010 hasta la resolución era ingente, pero también nos hemos encontrado con que hay determinados aspectos, como por ejemplo el tema de los servicios de urgencia que llegaron al lugar del siniestro, que no fueron consultados. Por lo tanto, cuando ustedes dieron su conformidad a este acuerdo, ¿estudiaron a fondo todos y cada uno de los temas para asegurar que este hilo conductor era del todo correcto?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 50

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): A ver si consigo explicarle cómo funcionamos en el seno de la comisión. En mi introducción he indicado ya que el órgano está constituido por un pleno, que no tiene carácter permanente, somos —o éramos, en mi caso— profesionales que normalmente tenemos una actividad principal y que tenemos un grado de dedicación a la comisión que va mucho más allá de esas sesiones que tenemos retribuidas; si son once al año, presenciales son muchas más y después mucho trabajo que se hace a distancia. Yo, mientras he estado trabajando en la comisión, he estado plenamente disponible para contestar correos, para atender al teléfono, para resolver un requerimiento que llegaba a la comisión, una petición del juzgado que entraba... O sea, que esa es la dedicación que tenemos los que estamos a tiempo parcial. Y el personal que se ocupa a tiempo completo, y ahí está el secretario —como usted bien dice, don Francisco Soto era secretario antes de que nosotros llegáramos y fue secretario durante todo el tiempo que duró la investigación de este accidente— es el que de forma más directa tiene contacto con el resto del equipo que está asumiendo en el día a día todas las tareas, todas las labores, que van desde la investigación de campo a la realización de pruebas específicas que encarguemos para analizar y seguir avanzando en las conclusiones o el análisis de lo que queremos descubrir.

En relación con las entrevistas que se realizaron a testigos o a personas que estuvieron implicadas de alguna forma en el accidente, cuando nosotros llegamos hacía ya dos años que había ocurrido la tragedia y creo recordar que ya estaban todas hechas. En cualquier caso, si alguien hubiese tenido intención de comunicarse con la comisión, las puertas de la comisión están abiertas para escuchar testimonios. Pero, claro, en el momento en que asumimos nosotros la responsabilidad de este accidente ya habían pasado dos años, toda esa tarea estaba hecha, por lo tanto no sé decirle si hay personas que consideraron que se les debía haber preguntado y que no se hizo en su momento. No lo sé.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Una última cuestión.

Hemos hablado de la comisión pero tiene enorme importancia por lo que veo —aún no hemos hablado con Francisco Soto, no ha venido a esta comisión— el equipo técnico y la independencia del equipo técnico para poder trabajar al máximo y con absoluta independencia en temas tan complejos. En este caso solo tenemos una persona dedicada a fondo, a tiempo completo, que era el señor Francisco Soto, llevando a los investigadores, y esos investigadores tenían cada uno un tema. Hasta ahora nos hemos encontrado con una cierta opacidad, supongo que hasta que venga Francisco Soto y pueda despejar estas incógnitas. Me parece muy importante también que haya equipos técnicos que no dependan de un ministerio ni de un servicio al cual tengan que dar explicaciones.

Muchas gracias por todo.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Quiero matizar una cosa. No creo que se pueda hablar de opacidad. Hay información protegida, pero ningún interés en ocultar datos. La formación se protege precisamente en aras de la seguridad aérea. Piensen que si escuchamos el testimonio de personas que han estado implicadas en el accidente y no les estamos garantizando que sus testimonios van a quedar preservados, desde luego no vamos a contar con colaboración en el futuro. Esa es una garantía que hay que conceder a todas las personas que se acercan a darnos testimonio. No es opacidad, es protección.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Seguimos con el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Señor Navarro, cuando usted quiera.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señora Guerrero.

Con respecto a la independencia de la Ciaiac, es verdad que los vocales y el presidente tienen un mandato de seis años, lo que rompe el ciclo político, pero también es cierto que si es el ministro el que nombra al presidente podría pensarse que al menos tiene garantizada la lealtad del presidente durante ese tiempo, que puede ser hasta el final del mandato, cuatro años, y que en un eventual cambio de Gobierno, puesto que su renovación va a depender del nuevo Gobierno, también puede estar este presidente tentado o estimulado para tener cierta docilidad, lo que puede afectar a la independencia. ¿No cree que esto podría ser así?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En la práctica le digo que no es así. A mí me han nombrado dos ministros distintos y yo ni siquiera he tenido contacto directo con ninguno de ellos, pero entiendo que pueda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 51

generarse esa duda desde fuera. Yo le digo de verdad —ahora que además lo puedo hacer con cierta perspectiva porque ya estoy fuera del órgano— que creo que si se consigue que el órgano dependa no de la Subsecretaría de Transportes, sino directamente del Congreso de los Diputados y que el nombramiento tenga un control directo por parte del Congreso de los Diputados, será bueno; bienvenido sea en la medida en que elimine esa sombra de sospecha permanente con la que estamos trabajando, porque créanme que hemos tenido que soportar acusaciones gratuitas de falta de independencia, y digo gratuitas porque realmente no he escuchado a nadie —al menos en los plenos que yo he estado integrando, el que se constituyó en 2010 y el que se ha constituido en 2017— que nos haya acusado de falta de independencia que haya aportado ningún dato que permita constatar que realmente se ha producido esa falta de independencia. Y es muy desagradable realizar el trabajo en esas condiciones; o sea, que creo que hay que dotar a los investigadores, por supuesto, de un estatuto jurídico que les permita tener todos los instrumentos jurídicos a su alcance y a los miembros del pleno de un respeto institucional.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Bueno, esto que le digo no llegaba al nivel de acusación, se quedaba en comentario.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pero no lo digo por lo que usted me está preguntando, sino por lo que llevo escuchando desde hace tiempo. Si han seguido las noticias, habrán podido ver que ha habido una campaña de auténtico descrédito de la Ciaiac, y nadie ha aportado un solo dato. Esa acusación de falta de independencia en ciertos medios se ha repetido hasta la saciedad, y difama que algo queda. Parece que de tanto escucharlo ya se da como algo que existe, como algo que es real. Yo les digo a esas personas que nos digan exactamente dónde está la falta de independencia.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En Estados Unidos, ¿cómo es? ¿Los nombramientos dependen del Congreso o dependen del Gobierno? Me estoy refiriendo a la NTSB.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No le sé decir exactamente. La NTSB es una agencia, pero no sé exactamente los miembros de su autoridad cómo están nombrados. No quiero faltar a la verdad diciéndole algo que no conozco.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Perdone que insista tanto con lo de la independencia. Hay una auditoría que hizo la OACI a España en 2010 en la que hubo un número de disconformidades, y relacionadas con la Ciaiac había algunas que se referían a la independencia y a la formación. Con respecto a la independencia, ya nos ha dicho cuál es su opinión. Con respecto a la formación, ¿cree que los miembros de la Ciaiac reciben una formación adecuada y actualizada?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Por lo que yo conozco —esta es una cuestión que no llevo yo directamente; está a cargo del secretario y del presidente—, hay unos planes de formación y todos los investigadores tienen un número de cursos al año. En cualquier caso, como ocurre en todas las administraciones, cuando llegan las épocas de vacas flacas se recorta por donde se puede. Quiero decir que hemos pasado momentos en los que seguramente por ahí es por donde los recortes se han efectuado. También le digo que en cuanto a la participación del organismo en instituciones internacionales, que me parece crucial para que estemos en contacto con otras personas que realizan la misma tarea que nosotros y para que estemos en la última ola de lo que se está haciendo, también por ahí se han visto los recortes. Cuando no hemos participado en ciertas comisiones es porque no ha habido presupuesto para pagar nuestros viajes.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Como experta en derecho aéreo le diré que hay un asunto que nos preocupa bastante y que ha salido varias veces esta Comisión, que es el siguiente. El anterior compareciente nos ha explicado que durante el proceso de fabricación de una aeronave tanto el fabricante como la agencia que va a otorgar la certificación están en continuo contacto, en una relación muy estrecha supervisando, digamos, esa fabricación, lo cual da una idea de la seguridad del proceso. Ahora bien, hay otros momentos en los que esa coordinación quizás no se ve tan clara. Me refiero a lo siguiente. En el accidente de Detroit, similar al de Spanair, la Agencia federal emitió una recomendación acerca del TOWS. La recomendación consistía en que se encendiera algún tipo de aviso en la cabina en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 52

caso de mal funcionamiento. Esa recomendación luego fue rebajada a que si esto no se cumplía, al menos que hubiera una comprobación del funcionamiento del TOWS antes de cada vuelo. Pero aparentemente esto quedó perdido, no llegó a España. Esto no se hacía; si no me equivoco, no figuraba en los manuales del fabricante ni desde luego en los de la compañía y esta comprobación no se hacía. ¿Existe o puede existir esta descoordinación?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Creo que lo que usted ha expuesto no es exactamente así y le digo por qué. Si lee nuestro informe, verá que una de las recomendaciones, la 7 de 2009, es precisamente una recomendación a la FAA —y hago una lectura un poco en diagonal para no aburrirles— para incluir la comprobación del funcionamiento del sistema TOWS antes de cada vuelo. Es decir, que si esto lo estamos recomendando nosotros a la FAA es porque esta recomendación no la había hecho antes la FAA.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pues, de hecho, hay una recomendación de la FAA a raíz del accidente de Detroit que decía exactamente esto. Voy a buscar el número de la recomendación. Es la A-88-65, que decía lo que le he comentado. Recomendaba que hubiera una luz de aviso en la cabina y esta exigencia fue rebajada en el sentido de que si esta luz no existía, al menos se hiciera una comprobación antes de cada vuelo. Parece que esta recomendación no llegó, aunque había tenido lugar bastante tiempo antes.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿No me sabe decir en qué página está? ¿Está mencionada en nuestro informe?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: No, que recuerde.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En cualquier caso, lo que sí tengo yo delante son nuestras recomendaciones, que le puedo leer textualmente. Y eso me da garantía de que si estamos recomendando...

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: No es necesario.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Perdona pero no tengo ese dato. No le puedo dar respuesta.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: No es necesario.

Usted cree que hay presión por parte de las compañías o de los fabricantes en su caso, porque, claro, determinadas recomendaciones pueden tener un impacto económico alto para ser implantadas tanto en el fabricante como en las compañías. ¿Usted cree que puede haber presiones o existen mecanismos para amortiguarlas?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No puedo decirle si las hay o no las hay. Si las hay serán a la autoridad reguladora, no a nosotros. Usted puede leer en nuestro informe una serie de recomendaciones, a algunas han respondido los destinatarios de forma satisfactoria, a otras no, pero nosotros no recibimos ninguna presión ni creo que haya la más mínima opción a que se nos presione. Evidentemente, luego hay una autoridad que tiene que regular, es decir, que tiene que convertir en coercitiva una medida que sale de nuestro ámbito como mera recomendación y ahí ya sí que no puedo yo contestarle porque no he formado nunca parte de la autoridad ni conozco exactamente cómo es el funcionamiento interno ni tampoco de una compañía que pueda ejercer esas presiones.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pues eso es todo.
Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Navarro.
Por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señora Valido, su tiempo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, presidenta.

Buenas tardes, señora Guerrero. Gracias por comparecer y por aclararnos dudas que tenemos y sobre todo sospechas que se van levantando. Antes de empezar quería hacer dos puntualizaciones de lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 53

que ha salido aquí precisamente porque lo han dicho otros comparecientes. En primer lugar, que sí quedan casos pendientes de víctimas y sus reclamaciones en el Tribunal Supremo y que el informe de la Ciaiac sí sirvió de base para cerrar el auto, ya que también lo reconoció una compareciente anterior, doña Rosa María Arnaldo, además con sobreseimiento libre, que no permite los recursos.

Sobre lo que usted ha dicho quería hacer una pregunta porque ha señalado que dimitió por falta de independencia o porque usted pensaba que en un futuro le podría generar este conflicto, y entonces quería preguntarle al respecto. Sé que usted escribió un libro en el año 2009 sobre seguros de transporte aéreo, especialmente en pasajeros. De hecho, en ese libro se revela usted —y así lo dice en el prólogo otro catedrático— en ese momento como casi la única persona experta en seguros aéreos. Por otro lado, leyendo su currículum —y cito textualmente— se dice que elabora informes y dictámenes para despachos de abogados. Entonces tengo varias preguntas sobre esto para aclararlo, si tiene a bien contestar: ¿ha tenido alguna vez usted en su vida profesional algún contacto con Mapfre o con cualquiera de las instituciones asociadas o con otras compañías de seguros? Quisiera saber si ha participado desde que es vocal de la Ciaiac con ponencias, conferencias, simposios, jornadas o este tipo de actividades que tengan relación con el derecho mercantil aeronáutico, si está en activo y además quién ha financiado estas actividades.

Gracias.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Con Mapfre no he tenido nunca ninguna relación profesional de asesoramiento, nunca.

Me pregunta si he participado en jornadas. Si usted lee mi currículum, yo al año no sé cuántas conferencias doy. Me resulta imposible averiguar si en alguna de esas conferencias en las que yo he participado ha habido financiación, no para mí, porque la mayoría de las veces que impartimos conferencias desgraciadamente no recibimos ninguna remuneración, pero es posible que en la organización para los gastos del evento hayan participado —generalmente suelen hacerlo— no directamente las compañías sino fundaciones, pero se lo digo por no decir un no y que luego me pillen de mentirosa, pero yo no he tenido jamás ninguna relación profesional con ninguna compañía de seguros, no.

La señora **VALIDO PÉREZ**: En el informe final de la Ciaiac sobre el accidente de Spanair, el A-32 de 2008, dice, y también lo reconoció aquí el actual presidente de la Ciaiac, don Manuel Hita, que al final nunca se pudo llegar a saber, y además también lo ha reconocido el anterior compareciente, por qué no funcionó el TOWS. Mi pregunta es: ¿qué le parece a usted que un informe de estas características, que lo que trata es de buscar dónde están los fallos para que no vuelvan a repetirse, no se indagara y no se terminara de investigar dónde falló y por qué falló.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Le explico. No se puede decir que no se indagara y no se terminara de investigar, eso no es así. Se realizaron todas las pruebas que se consideraron necesarias y a partir de un determinado momento se realizaron las pruebas bajo la dirección del juez y en presencia de las partes y de la pericial, o sea, de las personas que integran el órgano pericial designado por el juez. Yo he escuchado en algunas otras comparecencias que se ha hecho referencia a una palabra que empleó el presidente don Manuel Hita, que dijo que se le hicieron perrerías al relé.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Suponemos que de manera coloquial.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Claro, efectivamente. Me parece que la virtud de Manuel Hita es que es capaz de explicar con palabras coloquiales lo que otro diría con tecnicismos. Si usted se va a la página 85 de nuestro informe tiene un breve resumen de lo que se hizo exactamente sobre el relé y textualmente se dice...

La señora **VALIDO PÉREZ**: No pero, perdone, no digo el relé, digo el TOWS. El relé también nos lo explicó el anterior compareciente pero lo que digo yo es que, independientemente de lo que se le hiciera al relé, el TOWS está claro que no funcionó, o sea que no avisó a los pilotos. El informe termina concluyendo que no se puede saber por qué no funcionó el TOWS. Mi pregunta es: ¿cómo un informe técnico puede terminar con esta aseveración? ¿Es un agujero negro?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 54

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No. Es lo que es, es la realidad; lo que no podemos hacer es inventarnos. Si hay que trabajar con los restos que han quedado del accidente, con esos materiales, que son los que han quedado y de ahí no se puede obtener una certeza de qué le pasa realmente al TOWS, lo que no podemos hacer es inventarla. Y le tengo que decir que precisamente para saber qué le pasaba al TOWS se realizaron todas esas pruebas sobre el relé R-25 y que como se hicieron bajo dirección del juez, él fue el que adoptó las decisiones oportunas. La última de las pruebas era una prueba destructiva, es decir, que se hizo en presencia de todos porque se sabía que después de practicar esa prueba quedaría inhabilitado para seguir realizando pruebas sobre él.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero seguimos hablando del relé y no le preguntaba por el relé.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Es que el relé es lo que permitió, a mi entender —y yo a lo mejor no soy la más apropiada para que pregunten ustedes eso—, tengo entendido que a través de estas pruebas que se hicieron con el relé se trataba de averiguar qué le pasó al TOWS.

La señora **VALIDO PÉREZ**: O sea, que hay conexión entre el relé y el TOWS.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Eso es lo que se trataba de averiguar.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Usted estuvo hasta julio en la Ciaiac, dimitió en julio, ¿podría saber por qué se están retrasando tanto los informes anuales? No me refiero a la hora de que salgan los resultados de los informes de investigación, me estoy refiriendo al informe anual que debería salir en los seis primeros meses. En septiembre de 2018, o sea, hace un mes, se publicó el de 2017.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No le sé decir, pero el tiempo en que yo he estado en la comisión creo que hemos sido bastante puntuales en la entrega de los informes anuales.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Se están retrasando, pero bueno.
¿Podría explicar por qué la Ciaiac es tan excesivamente lenta para publicar los informes oficiales?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Nosotros trabajamos con los recursos que tenemos y sometiéndonos a los plazos que establece la ley. La ley marca que se dediquen los recursos apropiados y suficientes para cada investigación en función de su envergadura y establece que si en el plazo de un año no se tiene el informe final se saque un informe provisional. Así es como venimos funcionando.

Tengo que decirle que en los ocho años que yo he pertenecido a este órgano al final de cada sesión, en cada una de las reuniones que tenemos periódicamente, hacemos un repaso de cuál es el estado de la cuestión, es decir, de cuántos informes hemos sacado al año, de cuántos tenemos pendientes, de cuántos vamos a sacar en los próximos meses y el balance va siempre aligerando —digamos— la carga de trabajo atrasada, que tenga usted en cuenta que cuando nos incorporamos en 2010 era muchísima, es decir, que hemos estado tratando de poner al día una institución que llevaba atraso en ese momento. Pero realmente tampoco creo que podamos comprometernos a plazos concretos porque la duración de cada investigación va a depender de las circunstancias concretas en las que ocurrió el accidente, de la información de la que se disponga y del tipo de pruebas que haya que realizar al efecto.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Por último, también quiero preguntarle si podría usted explicarnos por qué en la Ciaiac hay expertos aeronáuticos e incluso una experta en derecho mercantil —no lo entendíamos hasta que dijo hoy que era debido al Reglamento 996—, pero no hay psicólogos, no hay técnicos de mantenimientos, no hay controladores aéreos y no hay técnicos en emergencias.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí hay controladores aéreos; vamos, excontroladores, porque ya he explicado que por un tema de independencia no es conveniente que nadie que esté en activo pueda pertenecer al órgano. Sí hay expertos y técnicos de mantenimiento y a los psicólogos, por lo que yo he podido constatar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 55

en el tiempo en que he trabajado en esta institución, se recurre con frecuencia y se les encargan informes. Usted sabe que, aparte de la plantilla permanente que tenemos, tenemos la posibilidad de recurrir a expertos a los que se les encarga la prestación de un servicio y, en el momento en que asumen la colaboración con la institución, se someten al mismo estatuto, es decir, están vinculados por la misma obligación de confidencialidad. Por tanto, se ha hecho uso de todas esas pericias que usted menciona, si no con personal propio, con personal que trabaja *ex professo* para un determinado caso.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Se hizo así para el accidente de Spanair?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Claro que sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Valido.
Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Franquis, su tiempo.

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

Muchas gracias, señora Guerrero, por su comparecencia y por su información. Al inicio de su intervención ha explicado —al menos eso es lo que he interpretado yo— cuál era su papel en la propia comisión. Usted ha dicho en más de una ocasión que ha seguido algunas de las comparecencias y es consciente de que en algún momento se planteó qué hacía una profesional experta en derecho mercantil en una comisión de investigación tan eminentemente técnica. Creo que usted al principio de la intervención ha dejado claro cuál era su aportación a la comisión. Usted ha dicho que ha tenido un papel muy importante en lograr ese acuerdo marco de colaboración entre el Consejo General del Poder Judicial, la Fiscalía General del Estado, el Ministerio de Justicia, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Fomento y la comisión de investigación, pero me gustaría saber cuál es su valoración técnica sobre este acuerdo que se consiguió en 2015 pero que se ha prorrogado en los tres últimos años hasta hace escasamente algunos meses.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Tengo que decirle que creo que es una gran aportación, porque concreta algunos puntos que en la normativa quedan abiertos. Aun cuando ya le digo que el rango quizá no sea el apropiado, nos ha permitido un acercamiento a las instituciones y, en la medida en que se ha constituido una comisión permanente de seguimiento, un enlace permanente con estos órganos que nos permite tener un procedimiento de resolución de controversias, incluso elevar consultas cuando se van planteando cuestiones concretas en los distintos procedimientos. Ya le digo que la conexión con aspectos jurídicos de la tarea que se realiza en la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil es constante. Además, en paralelo a la firma del protocolo se pusieron en marcha iniciativas formativas; ya se han puesto en marcha algunas y espero que ahora que yo me he ido sigan manteniéndose cursos que se imparten tanto en la parte formativa inicial de los jueces y fiscales antes de que se incorporen a sus puestos, como en formación continua, es decir, cursos que se ofertan a los jueces y magistrados para que puedan seguir manteniéndose actualizados en la normativa.

El señor **FRANQUIS VERA**: En muchos de los trabajos que ha ido publicando en su carrera profesional dice que los Estados son los que tienen que garantizar la independencia de la comisión de investigación. Según usted, ¿cómo se garantiza esa independencia?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo creo que estamos en el camino. Por lo que estoy escuchando a muchos de los ponentes, me da la impresión de que la idea de que sea el Congreso de los Diputados el órgano del que cuelgue la institución va tomando peso y me parece muy positiva. Por lo demás, en la práctica el órgano viene funcionando con independencia funcional ya, pero si conseguimos que, además de funcionar, se le respete y haya una conciencia generalizada de que es independiente, ganaríamos mucho.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha seguido el debate y es consciente de que aquí uno de los asuntos más debatidos ha sido la independencia o no de la comisión de investigación. Todos los que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 56

forman parte de ella lógicamente coinciden en que son absolutamente independientes, pero la visión que se tiene desde fuera es que no se consigue que socialmente se tenga esa impresión. Creo que será una de las recomendaciones, pero no sé si la elección de toda la comisión por parte del Congreso podrá evitar que desaparezca ese debate en parte, porque sabemos que hay órganos que se eligen en el Congreso de los Diputados —lo sabe usted mejor que yo— y, sin embargo, no están exentos de ser órganos que algunos dicen que están politizados porque los nombra el Congreso, que lo forman diputados que pertenecen a partidos políticos. En cualquier caso, creo que habría que buscar la manera —debe ser una recomendación— de que desaparezca esa sensación de falta de independencia del órgano de la comisión de investigación, porque para nosotros es fundamental recuperar esa función.

¿Cómo es posible que convivan ambas investigaciones, la judicial y la de la comisión técnica? Imagino que el famoso acuerdo marco al que me refería antes va mucho en esa dirección, pero los objetivos son distintos. Hemos visto durante el debate de la Comisión que por parte de algún compareciente se ha intentado señalar que el resultado de la comisión técnica ha podido tener peso a la hora de una posible decisión judicial. Su labor es fundamental. ¿Cómo se hace que ambas investigaciones, la judicial y la de la investigación, puedan ser compatibles en el tiempo?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Suscribo casi todo lo que ha ido diciendo. Solo recalco una cosa. En cuestión de independencia, creo que muchos de los que han vertido acusaciones de falta de independencia esconden un interés para influir ellos. No quiero ser más explícita, pero me parece que no se debe permitir en ningún caso que una asociación o corporación que represente intereses profesionales tenga acceso a un cuerpo que debe ser independiente.

En cuanto al funcionamiento paralelo de las dos investigaciones, le puedo asegurar que en el tiempo en que yo he estado desarrollando esta tarea en la comisión me he topado con jueces que, aun reconociendo en un primer momento que eran desconocedores por completo de toda la normativa que regula esta materia, han tenido a bien hacer lo que hace cualquier profesional, que es estudiarse en ese momento cuáles son las normas que hay que aplicar y asumir qué es lo que hay que hacer. Sin ir más allá, en el caso de Spanair recibimos una petición de información indiscriminada —es decir, se nos pidió que aportáramos al proceso todo el expediente que estábamos manejando en nuestra investigación técnica— y, sobre la base de lo que establece el Reglamento 996 que protege la información y la mantiene como confidencial estableciendo dos niveles de protección con algunas excepciones, contestamos a ese requerimiento judicial y el juez se atuvo a lo que nosotros le dijimos, razonó y concretó la petición y tenemos un primer pronunciamiento que ha sido pionero en Europa —de hecho, lo he compartido con mis colegas que trabajan en el resto de las comisiones de investigación de distintos países europeos—, porque es el primero en el que se aplica esta protección de la información que consagra el Reglamento 996. Por tanto, evidentemente, pueden surgir puntos de fricción, pueden surgir momentos en los que parece que hay algún tipo de interés, pero si tenemos claras cuáles son las reglas de juego y tenemos claras cuál es la labor de las instituciones, la tarea se puede desarrollar de forma razonable para que ambas consigan sus objetivos.

El señor **FRANQUIS VERA**: Me gustaría hacer una última pregunta que se refiere a la última parte de su respuesta. Quisiera conocer cuál es el modelo a seguir en materia de protección de la información de seguridad, porque sé que usted ha publicado algunos trabajos en esta dirección.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Ahora mismo el contenido del anexo 13 en su última versión, la que les he indicado que se ha publicado en 2016, que está efectiva desde finales de 2016 y que aún no se ha publicado en nuestro BOE, creo que es la norma que con más detalle, de forma más explícita y atendiendo a todos los intereses que hay en juego, regula esta cuestión. Es una norma que es efectiva, es decir, falta la guinda de este pastel, si queremos decirlo así, que es publicarla en nuestro BOE.

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 57

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

El Grupo Parlamentario Popular quiere comenzar, como en cada sesión de esta Comisión, manifestando su máximo respeto y afecto a las víctimas, los familiares de las víctimas y la asociación que les agrupa. Esperamos que, durante el desarrollo de esta Comisión, se pueda dar satisfacción a aquellos aspectos que puedan ser importantes, se puedan establecer unas conclusiones que contribuyan a evitar actuaciones como las que causaron el accidente y se puedan incorporar las necesidades y los retos de cara a un futuro inmediato que plantea la aviación civil española y proponer su mejora. En segundo lugar, quiero agradecer a María Jesús Guerrero Lebrón su comparecencia en la tarde de hoy —en la mañana de hoy en Boston— y poner de manifiesto que, en cuanto a la misión de la Ciaiac, que hemos tenido la oportunidad a lo largo de las últimas semanas de recibir información, tanto del señor Hita Romero, vicepresidente de la misma en 2011, como de la señora Arnaldo, presidenta en el periodo 2010-2016, el fin último es mejorar la seguridad operacional y tratar de evitar que sucedan accidentes similares por estas mismas causas. Según la documentación a la que hemos tenido acceso, usted es la primera vocal jurista que formó parte del pleno de la Ciaiac, y mis preguntas son las siguientes: ¿Cuál era su papel esencial como vocal en las setenta y una sesiones realizadas durante siete años, en un proceso donde se reunían, al menos, en torno a once veces al año? ¿En qué momento se encontraba la investigación cuando usted se incorporó a la Ciaiac? Y, en la medida en que su especialidad es el derecho aéreo —corríjame si me equivoco—, que es una experta en esta materia, que elabora exámenes y dictámenes, que dirige equipos de investigación y que tiene, además, varias publicaciones, ¿cómo valora —si tiene alguna opinión— el enfoque jurídico de la investigación?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No sé si he entendido las preguntas. En cuanto a mi participación en los distintos plenos de la comisión, cuando debatimos el contenido de los informes, en todos los informes hay aspectos jurídicos, yo intento concentrar mis intervenciones pronunciándome sobre si se han recogido de forma apropiada, si se puede añadir información, si hay que aportar alguna explicación adicional. Con independencia de la aportación que pueda realizar en cada pleno y con objeto del debate sobre un informe en concreto, ya le he explicado antes que, en el tiempo que he estado trabajando en la comisión, he estado a plena disposición, telefónica y vía correo electrónico, para comentar con el secretario general o con el presidente cualquiera de los requerimientos o las notificaciones que nos han llegado de los distintos juzgados, porque, generalmente, de cada accidente que nosotros investigamos hay una causa abierta, civil o penal. Por tanto, esa es mi contribución.

Me ha formulado también otra pregunta. ¿Me la recuerda?

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿En qué momento se encontraba la investigación cuando usted se incorpora por primera vez a la Ciaiac?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues habían transcurrido casi dos años. Nosotros entramos a un pleno en el que se conservaba el mismo secretario general; por tanto, además de haber sido secretario de la anterior comisión, era investigador jefe de este accidente. En consecuencia, en ese momento ya se habían realizado todas las labores de campo y solo estaban pendientes análisis del material con el que ya se contaba y la redacción del informe. Por ello, empecé un trabajo de revisión del material con el que se contaba y de celebración de sesiones en las que discutíamos los distintos aspectos que había que tratar y cómo queríamos plasmarlos en el informe provisional y en el informe final.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Entiendo que usted participó en la redacción final del informe. En esta Comisión, el señor Villarroel Claver, vocal de la comisión de investigación, de la Ciaiac, en agosto de 2008, expresó algo así como que en algunas discusiones sobre los propios informes siempre había una cierta tendencia a edulcorar, por decirlo de alguna manera, algunos informes. Me gustaría conocer su opinión sobre esta afirmación.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Generalmente, los informes no los redactamos los miembros del pleno. He explicado en la introducción que he realizado que los miembros del pleno no trabajamos con carácter permanente en la comisión, pero sí que hay una plantilla, que es la que realiza tanto la labor de campo como el análisis concreto de los datos que nos van llegando, así como la redacción de los informes. Lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 58

hace, evidentemente, bajo la dirección y la supervisión de algún miembro del pleno que, en concreto, asume la coordinación o sirve de enlace con los investigadores. Después, estos informes llegan al pleno, donde los discutimos hasta donde haya que llegar; es decir, que hay veces que consideramos que hay algún aspecto que ha quedado incompleto y que, por tanto, hay que seguir avanzando por ahí o hay veces que no nos gusta cómo se ha redactado una recomendación y hay que darle la vuelta. Esa es la tarea que nosotros realizamos. Respecto a la edulcoración de la que me habla, no lo sé porque no formaba parte del pleno en ese momento, pero sí que le digo que hay un manual en concreto que se refiere a la redacción de los informes que contiene determinadas reglas que hay que seguir para respetar la filosofía que hay detrás de las investigaciones técnica, que tratan de preservar el anonimato de las personas que participan o que tienen implicaciones en los accidentes. En el tiempo que estuve no se edulcoró nada, lo que sí se trató es de aplicar las normas sobre cómo redactar los informes; pero de la edulcoración en concreto que me habla no le puedo ni siquiera dar mi opinión, porque la desconozco, ya que no estaba en ese momento en el pleno.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Tiene usted, señora Guerrero, un extenso currículum como docente, no en vano es catedrática de Derecho Mercantil. Una de las competencias directas de la Ciaiac es precisamente la formación. ¿Piensa usted que el equipo multimodal de investigadores que formaba parte de la investigación en aquel momento tenía la formación y la experiencia suficiente y adaptada a las circunstancias de ese momento?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Como le he dicho antes, cuando yo me integré en el órgano en el año 2010 la investigación de este accidente ya llevaba dos años en marcha. Las medidas de contar con especialistas y profesionales para el desarrollo de esta investigación se habían tomado antes, pero durante el tiempo que nosotros estuvimos a cargo de la redacción de este informe no se dudó en ningún momento, si hubo necesidad o así se consideraba, en contar con los servicios de algún profesional adicional. Además, el presidente, don Manuel Hita, lo explicó muy bien, había recursos para hacerlo. Por tanto, en todo momento se contó con todos los especialistas de todas las disciplinas necesarias.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Piensa usted que, entrando en el ámbito jurídico-administrativo, basándonos en las manifestaciones efectuadas por el Copac y por la asociación de víctimas en las que aluden a una serie de deficiencias o de errores producidos con anterioridad al accidente, el primero y más destacado el relacionado con la prórroga del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave y que esta se hiciera sin inspección, se aplicaron con rigor las distintas instrucciones, circulares y el denominado manual de aeronavegabilidad de la OACI?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Me alegro de que me pregunte por esto, porque le tengo que confesar que, cuando he releído el informe para preparar mi comparecencia —comprenderá usted que hace de esto ya un tiempo y hace falta refrescar los datos— y he llegado a la página 18, en la que se hace referencia a esa prórroga del certificado, he pensado: no lo hemos hecho bien; no lo hemos hecho bien a la hora de explicar por qué no adoptamos medidas en este terreno. Si hay algo que hemos aprendido durante el tiempo que he sido vocal de la comisión de investigación o que hemos tratado de aplicar es que hay que explicar por qué no recomendamos algo. Creo que en este caso nos hemos quedado cortos en explicar el porqué. Se ha hablado ya del certificado de aeronavegabilidad trocientas veces, pero no sé si se ha llegado a comprender el sentido de cuál ha sido la reforma del régimen jurídico al que se somete esta cuestión. Hasta hace un tiempo el certificado de aeronavegabilidad se emitía conforme a una normativa que venía impuesta con carácter internacional o supranacional, pero en cada Estado se decidía cuál iba a ser la duración del certificado. El proceso consistía en realizar una serie de controles por parte de la Inspección del Estado y emitir después de esos controles el certificado o renovarlo, es decir, conceder prórrogas de certificados que se habían emitido previamente. Hubo un reglamento comunitario en el año 2003 —porque en el año 2002 se pone en marcha la Agencia Europea de Seguridad Aérea— que cambia completamente la concepción de cómo se va a certificar la aeronavegabilidad a partir de ese momento.

A partir de ese momento, se concibe la aeronavegabilidad de otra manera. No se trata de que en un momento determinado, cuando la aeronave se somete a examen, cumpla los requisitos y que eso se plasme en un documento. Se trata de que la aeronavegabilidad tiene que ser continuada. Esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 59

aeronavegabilidad continuada se va a conseguir gracias a que cada aerolínea tiene que tener asignada una organización que se llama CAMO. Es una sigla que si quieren yo les digo lo que significa exactamente: Continuing Airworthiness Management Organization. Es decir, organización de gestión de la aeronavegabilidad continuada. Y lo que hacen las administraciones a partir de que empiezan a aplicar este reglamento es verificar que estas organizaciones de control, estas organizaciones que garantizan la aeronavegabilidad, funcionan bien, de manera que cuando una aerolínea utiliza aeronaves y tiene para la aeronavegabilidad de esa aeronave asignada una organización CAMO que está certificada, su certificado de aeronavegabilidad es indefinido, no tiene un límite temporal. Lo que hace la Administración simplemente es verificar que las organizaciones están realizando bien su trabajo y la aeronavegabilidad es indefinida.

Este reglamento que les digo se pone en marcha en el año 2003 y tiene una serie de disposiciones transitorias para dar tiempo al sector a que se adapte a esta nueva visión de la aeronavegabilidad y su fecha final de entrada en vigor es precisamente septiembre de 2008. Por tanto, el hecho de que en este caso se hubiese renovado el certificado no tiene ninguna trascendencia. La aeronavegabilidad era algo que se constataba a través de otros medios, no a través de inspecciones previas que realizaba la Administración. No sé si eso le da respuesta a lo que me preguntaba y les da una pista de por qué no se ha adoptado ninguna medida en ese terreno, porque la normativa va por otra vía.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Es una realidad que las víctimas han denunciado en diversas ocasiones la falta de independencia de la Ciaiac y esta cuestión de la independencia ha surgido en varias ocasiones con distintos comparecientes y creo que usted ha hecho alguna referencia a ella. Precisamente en una de sus publicaciones, titulada *Investigación técnica y procesos penales derivados de grandes accidentes aéreos*, en el apartado 4.4, que es el que se refiere a la independencia de la investigación y el estatuto jurídico del investigador, manifiesta que requisitos indispensables para garantizar la independencia son la autoridad, lógicamente la disponibilidad de medios y recursos humanos y materiales.

Según su criterio, ¿contaba la Ciaiac con el personal investigador suficiente en cada una de las diversas materias necesarias para llevar a cabo en ese momento una investigación de esas características y con los suficientes medios materiales? Siendo la Ciaiac una institución adscrita al Ministerio de Fomento, cuyos miembros del pleno, como usted también ha puesto de manifiesto, son nombrados por el ministro de Fomento y que cuenta con el presupuesto de ese mismo ministerio, ¿puede usted afirmar que la Ciaiac es realmente un organismo independiente? Por último, ¿desde su punto de vista cree que existió falta de medios en el órgano pericial colegiado?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿En el órgano pericial colegiado que nombró el juzgado de instrucción?

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Sí.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): A eso no le puedo responder, no tengo ni idea porque yo estaba en el otro lado, yo estaba en el lado de la investigación técnica. En cuanto a la otra pregunta que me ha formulado, si creo que había medios suficientes, creo que cuando ocurrió el accidente no, pero se adoptaron todas las medidas para dotar de los medios necesarios, los que requiere atender un accidente de la envergadura que fue el de 2008. Creo que a esta pregunta también se refirió ya don Manuel Hita y él explicó exactamente cuáles fueron los recursos adicionales con los que se contó y cómo se recurrió a personal específico para este accidente. En el momento en que sucedió, no, pero se dotaron los medios.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Usted es jurista y me gustaría conocer su opinión sobre si tiene sentido un juzgado específico para cuestiones de accidentes de transporte.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Esta cuestión la he debatido en foros con profesionales de la justicia. En el sentido de que haría falta formación específica, le podría decir que sí, pero si echamos números y vemos además cómo tendríamos que estructurar en concreto el órgano judicial que se ocupara de esta materia inadecuado en la estructura judicial actual parece bastante complicado.

El problema que tenemos ahora mismo es que los accidentes ocurren y que ocurren donde sea, por ejemplo, en un pueblo remoto de la geografía española, y eso quiere decir que la demanda se va a poner

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 60

en ese caso en el juzgado de instrucción más cercano a dicho pueblo. La dificultad que tenemos es cómo hacer que el juez de ese juzgado remoto tenga formación en esta materia, lo cual es bastante complicado.

En cuanto a cómo centralizamos esta cuestión, yo no tengo la respuesta, pero creo que es un tema que hay que seguir debatiendo y en el que probablemente haya que seguir pensando en encontrar una solución que nos permita que cuando un tema de estos llegue a un juzgado este no se tenga que poner a estudiar desde cero, sino que tenga ya un conocimiento previo de la materia.

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

Hemos hablado también mucho durante estos meses sobre las recomendaciones y sobre...

La señora **PRESIDENTA**: Tiene que ir terminando, portavoz.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Voy terminando, señora presidenta.

Como decía, hemos hablado mucho sobre las recomendaciones y la necesidad de su obligatoriedad o no para que las conclusiones de las investigaciones técnicas sirvan realmente a la hora de evitar accidentes similares. ¿Cree que esas recomendaciones que hoy existen deberían ser de obligado cumplimiento o sencillamente, como ocurre en este momento en muchos casos, facultativas o de cumplimiento voluntario?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): El carácter coercitivo de las recomendaciones es imposible por la propia filosofía que hay detrás de las investigaciones técnicas y debido al propio contrapeso que supone el hecho de que exista una institución que se encargue de investigar desde fuera. Tiene que haber una autoridad, que es la investigada, y tiene que haber una organización de investigación que tiene que estar fuera de la autoridad, por tanto, me parece que es contradictorio.

Por otro lado, desde el punto de vista técnico-jurídico nos encontramos con inconvenientes y con problemas que hacen que eso sea imposible. Tenga usted en cuenta que destinatarios de las recomendaciones de seguridad pueden ser la propia OACI, o pueden ser autoridades de Aviación Civil de otros Estados. Nos encontramos con el problema de la extraterritorialidad. No tenemos capacidad. ¿Cómo un órgano nacional español puede vincular a una institución de otro país? Conforme a las reglas por las que funcionan los sistemas jurídicos eso no es posible.

Otra cosa sería que dijésemos que cuando la recomendación va dirigida a una autoridad nacional existan normas internas en nuestro país que obliguen a esa autoridad nacional no ya a cumplirla, porque ya le digo que entonces estaríamos suplantando el papel de la autoridad, pero sí a dar más explicaciones. Le advierto que donde más ha progresado el Reglamento 996 ha sido precisamente en el seguimiento de esas recomendaciones. Es obligatorio que la entidad a la que va destinada la recomendación acuse recibo en el plazo de noventa días y comunique cuáles son las medidas que ha adoptado, y si no adopta medidas debe explicar las razones. A los sesenta días de recibir esa notificación, la comisión de investigación puede hacer una valoración, y de todo eso además se va llevando un registro. Hay un repositorio constituido desde el año 2007 para que eso se registre y sea público. Eso es lo que yo le puedo decir. Creo que no existen mecanismos para que las recomendaciones sean vinculantes, porque por su propia esencia tienen que ser recomendaciones.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Por último, señora Guerrero, y agradeciendo su comparecencia en la tarde de hoy, me gustaría que nos contara a grandes rasgos cuál ha sido desde su punto de vista la evolución y la mejora de la seguridad operacional en estos últimos diez años, desde el año 2008, coordinada con las instancias europeas e internacionales de la OACI y la Unión Europea. En el ámbito de la seguridad operacional, ¿qué significa la denominada cultura justa? Y en el ámbito de la atención a las víctimas, ¿qué ha supuesto la aprobación del protocolo de coordinación para la asistencia a las víctimas de aviación y sus familiares en los últimos años?

Muchas gracias.

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Lo primero que me ha planteado es casi un imposible. Yo no puedo hacer una valoración de cómo se ha avanzado en seguridad operacional. Me faltan conocimientos técnicos para pronunciarme sobre esos aspectos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

3 de octubre de 2018

Pág. 61

Más en concreto, sobre que haga una valoración del protocolo de asistencia a víctimas, le diré que no es un protocolo sino un real decreto, es decir, tiene categoría de reglamento. Creo que es un avance importante, aun cuando es una norma en cuya elaboración yo no he participado, pero tengo entendido que se ha hecho siguiendo las instrucciones de la circular 285 y por supuesto creo que tiene que ser bienvenida a nuestro ordenamiento.

En cuanto al concepto de cultura justa, se trata de un movimiento cuya razón de ser está en hacer frente a otra tendencia que me parece muy peligrosa y, además, un poco contradictoria. Da la casualidad de que en los últimos quince años, que es cuando más se ha avanzado en seguridad aérea, es cuando se ha producido un incremento de los procesos penales abiertos para tratar de dilucidar accidentes y el cauce penal no siempre está demostrando ser el más apropiado. Evidentemente, hay que indemnizar a las víctimas y hay que abrir procesos judiciales, pero no sé si el proceso penal es el más apropiado.

En cualquier caso, ya le digo que la cultura justa viene a tratar de hacer de contrapeso de esa otra tendencia, y en cuanto al balance que me pedía al principio diré que el año 2007 ha sido el año en el que se ha batido el récord de menor número de accidentes en la historia de la navegación de las aerolíneas comerciales. Que quede claro que estoy hablando solo del sector de las aerolíneas comerciales, porque en otros sectores queda muchísima tarea. Eso significa que seguimos en el buen camino y que seguimos avanzando, pero no que esté todo hecho.

En las tareas de las que yo me he venido encargando hasta hace poco, que son tareas reactivas, es decir, a partir de que ocurre un accidente estudiarlo, ver las causas y tratar de enmendarlas para que no sucedan en el futuro, han sido fundamentales y como se vienen aplicando en el mundo de la aviación desde el año 1944 tenemos mucho recorrido hecho. En cualquier caso, desde hace años se están implantando otras tareas proactivas, es decir, no se espera a que ocurra el incidente grave ni el accidente, sino que con datos que se van recabando a partir de las notificaciones de sucesos se pueden extraer conclusiones que permiten establecer medidas correctivas.

Como digo, yo creo que vamos por el buen camino y la prueba es que el resto de los medios de transporte están copiando estos modelos, lo cual en absoluto es autocomplacencia, porque ya le digo que creo que se trata de un terreno en el que no acabamos de...

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

Señora Guerrero, esta presidenta tiene una pregunta. Llevamos toda la tarde escuchando a dos mujeres con dos currículos brillantes, la anterior compareciente y usted misma, y por lo menos yo me pregunto que si después de diez años se ha creado esta Comisión y después de diez años sigue existiendo el desgraciado debate de la tragedia del JK 5022 no habría que hacer autocrítica, porque ni a la anterior compareciente ni a usted les hemos escuchado una autocrítica. ¿Todo se hizo perfecto por parte de la Ciaiac?

La señora **GUERRERO LEBRÓN** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo sí hago autocrítica y creo que además he dicho, por ejemplo, respecto a la renovación del certificado, que no hemos sabido explicar por qué ahí no había que recomendar nada, por qué la actuación de la Administración en ese terreno fue correcta. Por supuesto que sí que hay autocrítica y en lo que desde luego tenemos un cero rotundo es en la labor de comunicación.

No obstante, en nuestro descargo también le tengo que decir que no tenemos recursos para tener un departamento de comunicación, que es lo que nos haría falta. Si cada vez que ha salido una noticia —pueden consultar las hemerotecas— diciendo que a la Ciaiac le faltaba independencia, nosotros hubiéramos tenido que salir a contrarrestarla, habríamos necesitado contar con un departamento de comunicación, pero desgraciadamente no hay recursos para eso.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Guerrero. Muchas gracias, señorías. La próxima sesión será el martes 9 a las nueve y media. Buenas tardes a todos.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y veinticinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CI-89