



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

COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 95

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. 18

celebrada el martes 16 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 Garcés Sanagustín (subsecretario de Fomento 2012-2016). (Número de expediente 219/001419) | 2 |
| — Del señor Sanz Sacristán (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac). (Número de expediente 219/001420) | 16 |

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las nueve y media de la mañana.

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

— DEL SEÑOR GARCÉS SANAGUSTÍN (SUBSECRETARIO DE FOMENTO 2012-2016). (Número de expediente 219/001419).

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días, señorías. De conformidad con los acuerdos del 5 de septiembre, iniciamos la sesión de hoy con la comparecencia de don Mario Garcés Sanagustín, secretario de Fomento en el periodo 2012-2016. Como saben, el marco de las comparecencias es conforme a la Ley Orgánica 5/1984. El compareciente ha sido informado de sus derechos y obligaciones. De todas maneras en este acto la Presidencia, de acuerdo con la citada norma legal, le hace saber que va a salvaguardar sus derechos, a la vez que le hago saber también que conforme al artículo 502.3 del Código Penal está obligado a no faltar a la verdad en su testimonio. El procedimiento de la comparecencia son diez minutos de exposición del compareciente, y luego los grupos por orden de menor a mayor tendrán diez minutos en un turno de pregunta-respuesta o con agrupación de preguntas y, por tanto, el compareciente tendrá otro turno de pregunta-respuesta o de agrupación de respuestas, el formato que quiera cada una de sus señorías.

Entonces, empezamos con la sesión de hoy. Señor Garcés, tiene usted la palabra por tiempo de diez minutos.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Muchísimas gracias, señora presidenta.

En primer lugar, quiero manifestar mi agradecimiento a esta Comisión de investigación por las tareas que está realizando, y a sus señorías por el trabajo que vienen desempeñando, con un matiz; yo no era secretario, yo era el subsecretario del Ministerio de Fomento en el periodo 2012 a 2016. Dicho eso, por poner en contexto mi situación política y administrativa, el accidente del vuelo de Spanair 5022 tuvo lugar el 20 de agosto del año 2008, el informe definitivo de la comisión de investigación fue de fecha 8 de agosto del año 2011, y yo tomé posesión de mi cargo el 1 de enero de 2012. Quiero que quede claro el contexto de mi situación con todo ánimo de colaborar y, desde luego, que mi comparecencia sea lo más productiva posible.

En segundo lugar, mi agradecimiento, mi gratitud, mi consideración y mi testimonio a todas las víctimas del accidente. En mi periodo como subsecretario del Ministerio de Fomento, lamentablemente he tenido la posibilidad de atender diferentes situaciones de emergencia, desde el terremoto de Lorca hasta el accidente de Germanwings, y sé lo que es el dolor y desde luego la búsqueda permanente de justicia. Por lo tanto, gracias, gracias por esa lucha permanente y verdadera que asiste a las víctimas y, en particular, a la presidenta de la asociación, Pilar Vera, con la cual creo que hemos desarrollado y desarrollé una relación intensa de colaboración en la época en la que fui subsecretario del Ministerio de Fomento. Quiero agradecer públicamente, y además que conste en el *Diario de Sesiones* con el testimonio que dejo en este Congreso de los Diputados y en esta Comisión, el magnífico trabajo que realizó y desde luego la ayuda constante que nos prestó para poder mejorar todas las herramientas e instrumentos jurídicos y operativos que tenemos, precisamente con el fin de mejorar la seguridad aeronáutica y la seguridad aérea en este país.

También por centrar cuáles son las funciones de un subsecretario porque creo que es importante que se conozcan, aunque las conocen todas sus señorías, les diré que el subsecretario tiene una función absolutamente horizontal y transversal en un ministerio, no tiene funciones de gestión, y además de no tener funciones de gestión, tampoco tiene funciones de seguimiento. La Ciaiac depende orgánicamente del subsecretario del Ministerio de Fomento, pero no depende funcionalmente; precisamente la garantía de independencia funcional viene dada como consecuencia de que el funcionamiento es autónomo e independiente. La Subsecretaría del Ministerio de Fomento lo único que hace es dotarla de los recursos adecuados y pertinentes para que desde el punto de vista operativo, funcional y presupuestario disponga de los medios adecuados para desarrollar la función o los fines que se han conferido a la comisión de investigación. A lo largo de mis prácticamente seis años como subsecretario del Ministerio de Fomento respetamos íntegramente esa independencia, intentamos mejorar el funcionamiento de la comisión, y creo que lo conseguimos. Tengo que decir también claramente que, en todo caso, del subsecretario hay una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 3

dependencia orgánica, pero en ningún caso puede haber inmisión ni intromisión funcional porque no hay ninguna dependencia jerárquica funcional. Desde esa perspectiva, también quiero recordar que las funciones de gestión, de mejora en la gestión, las funciones para poder implantar nuevas medidas operativas en el ámbito de las infraestructuras aeroportuarias, de la navegación aérea, de la protección civil, no corresponden a la Subsecretaría del Ministerio de Fomento, sino a otros órganos de ese mismo ministerio, cuyos responsables imagino que habrán sido también invitados por esta Comisión para dar cuenta de lo que se ha podido hacer.

Puesto todo esto en contexto, señora presidenta, estoy a disposición de sus señorías para poder atender cualquier cuestión que yo crea adecuada.

Muchas gracias.

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

Efectivamente, es subsecretario, fue un error de la Presidencia al leer su cargo.

Empezamos con las intervenciones de los grupos parlamentarios. Por Esquerra Republicana, señor Olòriz, su turno y su tiempo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, don Mario Garcés, por su presencia y por las palabras con las que ha empezado su intervención. Me parece que es muy importante que los comparecientes muestren el máximo de empatía con una situación tan terrible y con las personas que, en honor a los desaparecidos, han trabajado tantos años y con tanto ahínco para que esta Comisión llegue a buen puerto.

Yo le haré cuatro preguntas. Soy consciente de lo que usted ha dicho, que fue subsecretario en la época posterior al accidente, pero hay algunos elementos como la Ciaiac y otras situaciones que se produjeron durante su mandato de las que usted nos podría esclarecer algunos aspectos. En el primer caso, en febrero de 2015 la Ciaiac firmó con varios ministerios, el Consejo del Poder Judicial y la Fiscalía General del Estado un acuerdo marco basado en el Reglamento de la Unión Europea 996/2010. ¿Conoce usted y puede citar, por favor, algún país europeo que haya hecho lo mismo?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Muchísimas gracias, señoría, por sus palabras, siempre educadas, cada vez que he comparecido en cualquiera de mis responsabilidades. Muchas gracias, señor Olòriz.

La firma del protocolo trae cuenta de una responsabilidad jurídica que tenemos como consecuencia de la aplicación del reglamento comunitario. El reglamento comunitario —creo recordar del año 2010— preveía que existieran sistemas de coordinación entre diferentes autoridades de investigación y de control en el ámbito de cada Administración nacional. Cuando yo llegué al Ministerio de Fomento se habían iniciado los trabajos con anterioridad, pero se habían visto interrumpidos, y yo lo que hice fue poner en marcha nuevamente esos procedimientos para conseguir que existieran sistemas de coordinación entre las diferentes autoridades. Fruto del trabajo incesante del Consejo General del Poder Judicial, de la Secretaría de Estado de Justicia, de la Fiscalía General del Estado, del Ministerio de Fomento en cada uno de los órganos competentes, de la Ciaiac y de la propia subsecretaría —y ahí agradezco a mi equipo el trabajo que hizo—, se llegó a firmar un protocolo de estas características.

Me consta que existen protocolos en otros países europeos, pero ahora mismo me resultaría complicado hacer una comparación. En cualquier caso, si a usted le parece, yo lo podría mirar y le facilitaré esa información con el objetivo de ver, no tengo ningún problema, cuáles son los modelos que hay en otros países. Le puedo asegurar que avanzamos en la mayor de las soluciones posibles viendo cuáles eran los ámbitos competenciales que tenían cada una de las entidades. A partir de ahí, ya le digo, si usted quiere y en el ámbito de mis responsabilidades, ahora personales, intentaría buscarle respuesta a eso.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sí, yo se lo agradecería. Esta Comisión tiene tanto aprecio por la información presencial como por la documental, que nos ayuda a tener una mejor perspectiva. En todo caso se lo agradecería.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Con una limitación evidente, y es que ahora no tengo responsabilidades públicas, por lo tanto, toda búsqueda que tenga que hacer es personalísima. Yo lo puedo hacer, estoy dispuesto a colaborar, ya saben que en materia de accidentes lo he hecho toda mi vida.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 4

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sin duda, se lo vuelvo a agradecer.

Segunda pregunta, usted lo ha dicho, pero me gustaría que diese más detalles, ¿cree usted en la independencia de la Ciaiac? ¿Podría decirnos en qué basa su opinión? No solo en que haya independencia funcional, para mí lo importante es que tengamos claro que su estructura y sus miembros son independientes.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Muchísimas gracias, señor diputado.

En primer lugar, voy a emitir un juicio, quiero que quede claro que, por lo tanto, es una opinión y como tal debe ser considerada. Creo que si se pide es por mi experiencia profesional y, en ese caso, la voy a dar como tal experiencia profesional. La independencia de un órgano desde el punto de vista de cualquier sistema de ordenamiento jurídico público se puede adquirir de diversas maneras: una forma sería que la comisión de investigación dependiera directamente de las Cortes Generales, es un modelo. Otro modelo sería que dependiera directamente de un órgano que no fuera el Ministerio de Fomento, sería otra forma de dotar también de independencia. Desde que se constituyó la Ciaiac hasta el año 1998 —creo recordar— ha dependido de la secretaría de Estado, no dependía de la subsecretaría, este es un dato importante. En la etapa del Partido Socialista, desde el año 1998 hasta el año 2004 dependió de la secretaría de Estado. Cuando elaboramos y se aprobó el real decreto de la nueva estructura orgánica a principios de marzo del año 2012, la comisión de investigación pasó a depender de la subsecretaría porque consideramos que le daba una mayor relevancia y un mayor dominio de independencia. Si no recuerdo mal —por no faltar a la verdad porque tendría que hacer un repaso jurídico completo. Lógicamente aquí está el letrado, yo lo puedo hacer también si me voy al *Boletín Oficial del Estado*—, creo que hubo ocho o nueve meses del año 2004 al 2011 en los que dependió de la subsecretaría, pero el resto del tiempo durante el Gobierno del Partido Socialista dependió de la secretaría de Estado. Nosotros entendimos, insisto, que para dotar, al menos en apariencia jurídica, de mayor independencia a la Ciaiac teníamos que hacerla depender de la subsecretaría. Fue una decisión que tomamos inicialmente y que mantuvimos durante todo nuestro mandato. Desde esa perspectiva hay diferentes modelos, lo que sí le puedo asegurar es que al menos durante mi mandato y en mi época —no puedo juzgar en mandatos anteriores, entiendo que vendrán subsecretarios de aquella época anterior para dar razón de lo que pasó— no hubo ni una sola orden ni un solo mandato a los miembros de la comisión de investigación, a ninguna de las tres comisiones de investigación, entre otras cosas porque escrupulosamente sabíamos cuál era nuestro cometido, y se lo puedo asegurar en las tres comisiones de investigación.

A eso si quiere le añado otra reflexión respecto a la independencia y posible incompatibilidad o conflicto —no me lo ha preguntado, pero se lo voy a decir— de los miembros de la comisión de investigación, porque es un tema que ha invitado a muchas reflexiones. En primer lugar, quiero que quede claro también que yo no soy responsable ni conozco la situación jurídica, fáctica y material de los miembros de la comisión en el momento en que se realizó la investigación, no la conozco. La investigación comienza en 2008, finaliza en 2011 y, como usted puede imaginar, las posibles razones o causas de incompatibilidad radican en el momento mismo en que se realiza la investigación, si hubo alguna, que yo lo desconozco. Además, voy a decir una cosa, en honor a la verdad los subsecretarios del Ministerio de Fomento en la etapa socialista eran grandes subsecretarios; lo digo de verdad, son compañeros y eran grandes subsecretarios, pero desconozco lo que pasó en aquella época. Lo que sí le digo es una cosa, que yo tenga conocimiento, creo que he sido el único subsecretario que ante posibles dudas que me podían plantear y que, incluso, me planteó la presidenta de la asociación, encargamos un informe o consulta a la Abogacía del Estado para analizar si había algún tipo de posible conflicto de intereses en los miembros de la comisión. Creo que soy el primero que lo hice, pero hice algo más; en primer lugar, pedí a cada uno de los miembros de la comisión una declaración jurada firmada en la que reconocieran que no incurrieran en ninguna causa de incompatibilidad. En segundo lugar, les recordaba que si hubiera algún conflicto de intereses tenían que abstenerse automáticamente, de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente y el dictamen de la Abogacía General del Estado. Y en tercer lugar, les decía que como incurrieran en algún tipo de responsabilidad, desde luego serían apreciables las sanciones previstas en la Ley de Seguridad Aérea. Todos los miembros de la comisión firmaron esa declaración. Insisto, creo que no ha habido antes ningún subsecretario que lo hiciera, yo no sé si alguien lo ha hecho después, tendríamos que citar a todos los subsecretarios, pero creo que desde el punto de vista de mi responsabilidad y para poder abrogar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 5

cualquier tipo de duda o de incertidumbre que pudiera provocar alguna situación, esa consulta se formuló y los informes de la Abogacía del Estado están a disposición de ustedes en el Ministerio de Fomento. Yo incurriría en responsabilidad si me llevara la documentación del ministerio, por lo tanto, está en poder del Ministerio de Fomento.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muy bien.

Penúltima pregunta, ¿tuvo durante su gestión como subsecretario alguna carta de reconocimiento por parte de algún órgano exterior sobre el trabajo de investigación de la Ciaiac?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): A título personal tuve múltiples cartas de reconocimiento por la gestión que yo hice directamente de coordinación de la emergencia de Germanwings en Castelldefels, múltiples cartas de reconocimiento. Y quiero decir algo más, deseo agradecer las llamadas que mantuve con la presidenta de la asociación, Pilar Vera, mientras yo estaba en Castelldefels, porque fue una ayuda inestimable durante el periodo que yo estuve allí; días sin comer ni dormir atendiendo a las víctimas y a sus familiares y, desde luego, Pilar Vera fue una inestimable ayuda, por eso siento gratitud y quiero dejar constancia aquí de esa gratitud. No recuerdo ninguna carta de agradecimiento en relación con el funcionamiento de la Ciaiac. Sí recuerdo cartas de la presidenta de la asociación instando a mejorar en lo que ella entendía que había margen de mejora en la Ciaiac. Recuerdo alguna carta de la Copac en algún momento relativa a la renovación de algunos de los miembros de la Ciaiac durante mi mandato, pero no recuerdo si hubo alguna carta de ningún tono vinculada al funcionamiento de la Ciaiac desde el punto de vista externo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muy bien.

Ultima pregunta, durante su etapa de subsecretario ocurrieron dos graves accidentes. Usted ha situado el de la compañía Germanwings en 2015, y luego está el de Swiftair en Mali en 2014. Dentro del operativo de crisis que se formó en el ministerio entraría también la decisión de que la Ciaiac desplazara algún investigador de conformidad con el anexo 13 de la OACI. ¿Sabe usted quién se desplazó? Porque según nos ha contado aquí el actual presidente, don Manuel Hita, usted tenía que autorizar los viajes en esa fecha.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Me va a perdonar que ahora no recuerde quién fue. Creo que fueron dos investigadores y desde luego la comisión de servicios está en el Ministerio de Fomento. En el caso de Germanwings desplazamos —porque yo fui responsable del dispositivo, al menos en territorio nacional— a los miembros de la Ciaiac. Yo hablé personalmente tanto con el secretario como con la presidenta de la Ciaiac. Se desplazaron el secretario y un investigador, y yo le aseguro que no vi ningún tipo de problema en el funcionamiento a lo largo de la investigación. Los nombres de las personas concretas ahora mismo no los podría decir, pero en cualquier caso está en depósito esa documentación de la comisión de servicio. Estoy convencido de que si convocan al subsecretario que ahora mismo está en el Ministerio de Fomento les podrá traer esa documentación.

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

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Muchas gracias a usted, señoría.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor Navarro, dispone de su tiempo.

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

Gracias, señor Garcés. Nos ha recordado usted que la Ciaiac, si bien depende orgánicamente o jerárquicamente de la subsecretaría, no depende funcionalmente. ¿De quién depende AESA?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): AESA depende directamente del Ministerio de Fomento a través de la Secretaría de Estado de Infraestructura, Transporte y Vivienda. Perdone, señoría, al menos en mi etapa, desconozco el organigrama actual.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 6

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

El diputado de Esquerra ha preguntado sobre coordinación que es un asunto que, efectivamente, nos preocupa. ¿Usted cree que la coordinación entre las oficinas de investigación de los distintos países y las agencias de seguridad también de distintos países es buena?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): En primer lugar, quiero reconocer el trabajo y la legitimidad funcional de nuestras comisiones de investigación, que de verdad creo que tienen reputación, marca y renombre en el extranjero, y a mí me lo demostraron mientras yo fui subsecretario del Ministerio de Fomento. Perdóneme, ya que ha hablado de la AESA, le voy a decir algo; como ustedes saben, el periodo 2012-2016 fue muy duro desde el punto de vista presupuestario. Pues bien, a instancia de la propia ministra de Fomento, a la que hay que agradecer su trabajo durante este periodo, hicimos el intento, y lo conseguimos, de dotar con treinta plazas más aproximadamente la Agencia Española de Seguridad Aérea amortizando plazas del resto del departamento ministerial. ¿Qué quiero decir con esto? Quiero decir que era tal la sensibilidad, era tal el propósito de superación y era tal la ambición de intentar mejorar la seguridad aérea por parte de la ministra de Fomento, que encomendó a este subsecretario mejorar la dotación de recursos de la AESA. Quiero que quede claro también porque, además, sacamos a concurso esas plazas, insisto, en un momento especialmente delicado y complejo desde la perspectiva de los recursos presupuestarios que tenía este país y tenía en concreto el Ministerio de Fomento.

Desde la perspectiva de la coordinación, yo no tengo conocimiento de que haya habido problemas. Le diré más, vuelvo a insistir en que del subsecretario solo pueden saberse temas orgánicos, no puedo conocer funcionalmente cómo puede mejorar, salvo lo que me pudiera transmitir, pero a título absolutamente informal, la propia presidenta de la comisión. Yo le aseguro que cuando había accidentes donde estaban involucradas aeronaves o había pasajeros españoles, automáticamente se enviaba la notificación por parte de las autoridades españolas. Además, se enviaba inmediatamente, le aseguro que los protocolos, hasta donde yo conocí porque me preocupé de que no fallaran, operaban inmediatamente; de la misma manera que recibíamos comunicación de otros países en aquellos casos en que hubiera implicado algún interés de los que aparecen en el anexo del reglamento comunitario o en la propia Ley de Seguridad Aérea en los artículos 13 y siguientes. Yo no vi problemas de coordinación, ahora bien, como puede imaginar, señoría, todo es susceptible de mejorar y estoy convencido de que hay recorrido, y en coordinación quien tiene que empezar a mejorar ese recorrido, en su caso, serían las autoridades europeas y luego los países miembros de la Unión Europea.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Quiero aclararle que nosotros no ponemos a priori en duda la capacidad de la Ciaiac o de cualquier otra agencia de investigación, y también que le hacemos estas preguntas por su experiencia en la subsecretaría, aunque en el momento del accidente que se investiga usted no estuviera allí. Nuestra siguiente pregunta va por ahí, tras el accidente de Detroit la NTSB emitió una serie de recomendaciones, dos de ellas referidas al mal funcionamiento del TOWS, una circunstancia que también se dio en el accidente de Spanair en Barajas. La primera recomendación decía que en caso de mal funcionamiento del TOWS o que estuviera inactivo por cualquier cosa, se encendiera una luz en la cabina que alertara a los pilotos. Sin embargo, esta recomendación fue rebajada y se dijo que, antes de cada vuelo, se hiciera una comprobación del funcionamiento del TOWS. Aparentemente esto no se hacía en el momento del accidente de Spanair, por eso le preguntaba por los problemas de coordinación. ¿Cree usted que es normal que una recomendación después de un accidente sobre un asunto que luego se produjo de forma parecida pudo haberse perdido en el camino?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Señoría, me va a permitir que le diga que voy a emitir una opinión.

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

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Y por supuesto, las opiniones deben ser objeto de todas las cautelas lógicas cuando se trata de alguien que no tiene la capacidad jurídica para emitir las. Quiero recordar que el subsecretario del Ministerio de Fomento no tiene la competencia ni siquiera para hacer el seguimiento de esas medidas, el seguimiento lo hace directamente la comisión de investigación y quien tiene que ejecutar las medidas son las áreas funcionales del Ministerio de Fomento, pero nunca la subsecretaría. Dicho eso, si usted lo que me pregunta es si alguna

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 7

recomendación no fue atendida, habría que analizar las causas por las cuales no fue atendida. Si no recuerdo mal porque sí leí el informe —entre otras cosas porque los informes son remitidos al Congreso de los Diputados y al Senado, entre otras cosas porque hay un informe anual que yo me encargaba de remitir a la Secretaría de Estado de Relaciones con las Cortes, en el que se daba cuenta y razón de cuáles eran los avances en la implantación de las medidas—, como usted dice, y es verdad, había un margen muy amplio de aplicación de las medidas que se sugerían en los informes de la Ciaiac, pero si alguna no se llegó a aplicar, creo que debería dar respuesta quien no la aplicó, las razones materiales, objetivas, jurídicas u operativas que pueda haber, pero yo, entiéndame, sería extralimitarme de las competencias y del conocimiento que tengo, especularía.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Insisto en que nosotros le preguntamos por su experiencia, no por cualquier otra circunstancia.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Sí, pero le repito que mi experiencia se limita a mi área estrictamente de dotación de recursos. Cualquier opinión que yo pueda verter sobre una cuestión operativa se extralimita incluso intelectualmente de mi escaso conocimiento.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Le preguntamos por los conocimientos que usted ha extraído de su experiencia en el sentido de que tal vez esos conocimientos nos pudieran ser de utilidad en otras experiencias. Nos surge una duda sobre la famosa influencia o no de los trabajos de mantenimiento previos, que el TOWS estuviera o no activado en el momento del accidente; concretamente si pudo influir el relé 2-5 o pudo influir el disyuntor Z10. La Ciaiac parece decir que no hay relación, sin embargo, en febrero la AESA emite una recomendación de seguridad, la RC 0109, en la que se recomienda a la FAA y a EASA que obliguen al fabricante Boeing a incluir en su manual de mantenimiento de los aviones MD-80 instrucciones específicamente identificadas para la detección y origen de las averías en la sonda RAT. ¿No le parece que hay cierta incoherencia en que el informe diga que no parece que hay relación con la reparación de la sonda RAT, y luego la agencia emita una recomendación en el sentido de que sí se hagan instrucciones más precisas?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Señoría, perdone que sea reincidente, pero me está convirtiendo un ingeniero aeronáutico en secretario de Estado, y mi nivel de perfección no llega a eso, ni soy ingeniero aeronáutico ni fui secretario de Estado. Yo fui subsecretario y no le puedo dar razón de temas técnicos, sencillamente porque no los conocía y no eran mi competencia. Insisto, el subsecretario del Ministerio de Fomento ahora, antes, después y, como no cambie, dentro de los próximos años, gobierne quien gobierne, la única función que tiene es dotar de recursos humanos y presupuestarios. No entro en razones técnicas, es que esa no es mi experiencia ni mi capacidad ni mi competencia, y cualquier juicio que yo hiciera sobre este tema rebasaría los umbrales de lo que fue mi cometido.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pues una última pregunta entonces, ¿qué opinión le merece la propuesta de crear una comisión de investigación de accidentes intermodal —que agrupe a los distintos modos—, aunque haya técnicos específicos de distintos modos?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Muchas gracias, señoría.

Existen diferentes modelos en Europa, hay modelos de agencias independientes, algunas vinculadas orgánicamente al Parlamento o Congreso correspondiente, y hay algunos casos en los cuales, efectivamente, existe una especie de órgano unitario del cual dependen diferentes unidades funcionales que trabajan en régimen de comisión de investigación y afectadas sectorialmente a cada una de las áreas, eso existe. Son modelos diferentes, si usted me pregunta cuál es el mejor, le puedo dar mi opinión. Le digo una cosa, nosotros estuvimos trabajando en diferentes modelos —además, se lo comunicamos, creo recordar que por escrito en una carta que yo mismo envié, a la presidenta de la asociación—, incluso en un modelo de unificación y creación de una comisión única. ¿Qué ventajas podría tener? Unificación de metodologías, unificación de procedimientos, mayor colaboración de los técnicos. Es verdad que luego la especialización es diferente en función del área, pero al menos que hubiera un grupo unitario que tuviera una opinión unificada sobre los accidentes y, en algunos casos, tuviera un acervo común que pudiera arrancar un conjunto de doctrina, manuales, guías u orientaciones que fueran comunes. Trabajamos, incluso creo recordar que llegamos a tener un texto que yo mismo estuve escribiendo personalmente para,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 8

en su caso, valorarlo, queríamos ver cómo quedaba el texto. Y es una opción, señorías, pero en el momento actual soy un subsecretario de Estado en excedencia, y le aseguro que no me corresponde determinar cuál va a ser el futuro político de la comisión de investigación, sino que lo decidirán sus señorías que, desde luego, ahora tienen mejor criterio que yo en estos temas.

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

Buenos días, señor Garcés, gracias por comparecer y ayudarnos a esclarecer las dudas que tenemos. El diputado, señor Olòriz, habló sobre el accidente de Germanwings. Usted ha dicho que se desplazó a Castelldefels. Respecto a la gestión en la asistencia a las víctimas y a sus familiares, quería preguntarle si se generaron problemas con la Generalitat de Cataluña.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Señoría, en primer lugar, quiero agradecer sus palabras introductorias. Y la respuesta a su pregunta es ninguno. Yo llegué el segundo día después del accidente, lo cual no significa que no estuviera suficientemente atendida la situación, simplemente fui designado al segundo día, y cuando me desplazé convoqué a una reunión a todos los familiares en el propio hotel de Castelldefels. Acudió un representante de la Generalitat, al cual agradezco su trabajo y desde luego las manifestaciones y declaraciones que hizo en aquel momento. Y luego desde la perspectiva de Protección Civil, los agentes de la Generalitat tuvieron un comportamiento impecable, impecable, mientras yo estuve al frente del dispositivo, igual que la Policía municipal, igual que los servicios sanitarios, igual que los servicios sociales e igual, y lo quiero reconocer, que el Ministerio del Interior y todos los funcionarios y funcionarias del Ministerio de Fomento. Creo sinceramente que el desarrollo del operativo fue correcto, le aseguro que es de las pocas cosas por las que uno siente satisfacción, servir directamente a los ciudadanos y a las ciudadanas, y agradezco la colaboración de todos los funcionarios de todas las administraciones públicas. Probablemente lo que me llevé de ese ministerio con mayor gratitud fueron todas las cartas de agradecimiento que recibí una vez que finalizó el operativo del accidente. Le aseguro que la coordinación fue plena. Y repito, nada más llegar a Barcelona la primera llamada que hice fue a doña Pilar Vera, y agradezco a Pilar Vera —que hoy no está aquí, pero me imagino que lo escuchará— o a cualquiera de los miembros de la asociación todos los consejos que me prestó mientras yo estuve ahí, fueron muy útiles y lo agradezco aquí.

Gracias.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Comentó antes también al responder a otra pregunta que la Ciaiac sí que envió dos investigadores a este accidente. ¿También participaron en el informe de la BEA, que es la Ciaiac francesa?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Efectivamente, durante todo el proceso de investigación se desplazaron investigadores a la BEA, que colaboraban con el resto de agentes investigadores de Alemania y de Francia. De hecho, yo firmé varias comisiones de servicio, algunas a París para que hicieran las investigaciones correspondientes. Se les dio la instrucción de que no se moviera nadie hasta que no se acabara la investigación y que fuéramos los últimos que saliéramos, en el caso de que la investigación se desarrollara por un periodo largo. No recuerdo ningún contratiempo con la BEA a lo largo del trabajo que se realizó.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Quería preguntarle por otro asunto. El actual pleno de la Ciaiac se renovó en el año 2016, y en ese año el Gobierno estaba en funciones. Todavía no había Gobierno, era un Gobierno de transición, y se envió al Congreso la propuesta del presidente y de los vocales. Quería saber cómo se siguió el procedimiento, dado que estaba un Gobierno en funciones y no se produjo debate. ¿Cómo se hizo el procedimiento?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): En primer lugar, señora Valido, tengo que recordar que estamos ahora mismo haciendo un análisis de una situación puntual del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 9

año 2016. Voy a contestarle, pero quiero que quede claro que voy a contestar a una situación del año 2016.

El hecho de que las Cortes Generales estuvieran disueltas era una circunstancia ajena al Gobierno, como se puede imaginar, y más ajena todavía a este subsecretario del Ministerio de Fomento. No obstante, nos planteaba muchas dudas la renovación. Como sabe la renovación se realiza cada seis años. Finalizaba el plazo precisamente en la primavera del año 2016 y teníamos que renovar, tanto al presidente como a los vocales. La primera duda se me planteó a mí: ¿es posible o no es posible que con un Gobierno en funciones y con unas Cortes disueltas se pueda renovar la Ciaiac? Cuando uno tiene una duda se lo plantea a la Abogacía General del Estado, y eso es lo que hice. Yo lo planteé a la Abogacía General del Estado y hay un informe, que si viene el subsecretario actual podrá aportar. Yo recuerdo que decía varias cosas, y lo recuerdo porque además lo redacté personalmente. La primera cuestión que planteaba era: ¿es posible que un Gobierno en funciones pueda renovar la comisión de investigación? Y contestaba —no se me olvidará nunca— la Abogacía del Estado: No es que podrá, es que deberá, porque forma parte de sus obligaciones jurídicas dimanantes de la seguridad aérea. Pero pídase el informe, por favor. Por favor, solicito en la medida de lo posible que tengan ustedes el informe.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, se lo iba a pedir a la Mesa.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Todos los informes son del Ministerio de Fomento, validados por la Abogacía General del Estado.

Siguiente cuestión. Ante la posible duda de la renovación por seis años más con un Gobierno en funciones llegué a plantear en la consulta si se podía renovar por dos o tres meses, con el objetivo de que el nuevo Gobierno constituido pudiera hacer la propuesta. La Abogacía del Estado me dijo que no, que precisamente para garantizar la autonomía funcional los mandatos se renuevan automáticamente cada seis meses. De modo que en ese momento en el que expiraba, tenía que proponerlo el Gobierno que estaba en ese momento. Es algo parecido al modelo de Televisión Española, es decir, para garantizar la autonomía, le corresponda a quien le corresponda, en función de la expiración del plazo, tiene que poder nombrar a los correspondientes miembros de la comisión.

La tercera cuestión que pregunté —pero, insisto, es mejor que lean el informe, en estos temas prefiero el papel a la memoria porque la memoria es bastante cautiva— se refería a si podían unas Cortes disueltas proceder al nombramiento del presidente y los vocales y si en ese caso la competencia la tenía la Diputación Permanente. La Abogacía del Estado contestó diciendo que, efectivamente, le correspondía a la Diputación Permanente. ¿Qué hicimos? Enviamos las propuestas del presidente y de los vocales a la Secretaría de Estado de Relaciones con las Cortes para que las hiciera llegar a la Comisión de Fomento, pero habría que preguntar directamente al secretario de Estado de Relaciones con las Cortes, al presidente del Congreso de los Diputados y al presidente del Senado. Además, recuerden que hay un derecho de veto por parte de los miembros de la comisión para el presidente, ya que en el plazo de un mes se puede vetar. Yo lo desconozco, pero a mí me llegó que se había aprobado la propuesta que habíamos formulado. Respecto a los vocales en la Ley de Seguridad Aérea, creo que en su artículo 15, se prevé que en este caso exclusivamente se comunique; se comunicó, y ya está.

Esos tres temas a mí también me surgieron y le aseguro que hice una consulta previa. Es más, recuerdo que posteriormente la presidenta de la asociación me planteó el mismo dilema, pero yo ya había pedido la consulta, creo que dos meses antes a que la presidenta me hiciera esa consulta. Es cierto que era una situación atípica, era una circunstancia absolutamente anormal. Señorita, llevamos ya tres años en una situación confusa desde el punto de vista del funcionamiento regular de las instituciones por los tiempos políticos. Permítanme que haga esa reflexión.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias por contestar a mis preguntas.

Por último, quisiera recordar a la Mesa que pedimos que soliciten el informe del dictamen.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Valido. Está recogido en el acta para solicitar el informe. Quisiera hacer una apreciación: no se disolvieron las Cortes. Las Cortes estaban, lo que no teníamos era presidente porque no había habido investidura.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Perdóneme, presidenta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 10

La señora **PRESIDENTA**: Solo lo digo a efectos de que conste en el *Diario de Sesiones*. No hubo disolución de las Cortes.

Gracias, señora Valido.

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

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

Bienvenido, señor Garcés, quiero agradecer su comparecencia en la Comisión y sus palabras. Precisamente iba a aclarar lo que ha aclarado la presidenta porque era bueno que se aclarara.

Una de las funciones que tenía la subsecretaría era la programación y la presupuestación de recursos económicos y financieros del departamento. Por tanto, dependían de usted los recursos que se destinaban a la comisión. Mi primera pregunta es la siguiente: ¿siempre se respetó la propuesta de presupuesto que venía de la comisión de investigación?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Primero, quiero agradecerle su intervención, y por supuesto, corrijo mis palabras, sobre todo porque cometería hasta un delito, en este caso de lesa ignorancia. Perdóneme, porque no era mi intención en modo alguno. Les agradezco a la presidenta y a sus señorías que me hayan corregido directamente.

Todos los órganos de todos los departamentos ministeriales cuando presentan su presupuesto tienen la intención, gobierne el Partido Socialista, gobierne Ciudadanos, gobierne Podemos, o gobierne el Partido Popular, de presentar una propuesta al alza de sus presupuestos. Por consiguiente, todos los órganos, sin ningún tipo de excepción, presentaban mayores propuestas. Ahora, yo le diré algo. En el año 2010, si no recuerdo mal, ya hablo de etapa socialista, se incrementó la dotación de recursos humanos de la Ciaiac, se mantuvo en 2011 y nosotros mantuvimos prácticamente el mismo nivel de exigencia presupuestaria de recursos que había en la etapa anterior.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted respetó la propuesta de presupuesto que venía de la comisión de investigación? Simplemente quiero que me responda sí o no.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Yo respeté la propuesta y el modelo de financiación que había tenido el Gobierno socialista en los años anteriores.

El señor **FRANQUIS VERA**: No me refiero al modelo. Me imagino que la comisión de investigación cada año hará una propuesta, o bien la Agencia de Seguridad. Me refiero a si se respetó esa propuesta.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Sin duda. Todos los años en todos los órganos del ministerio, al igual que en etapas anteriores, se hace una propuesta. Nosotros entendimos que la propuesta que ya existía del año 2011 era suficiente para poder atender los recursos, que eran la asistencia y los recursos que había.

A propósito...

El señor **FRANQUIS VERA**: Yo no le esto preguntando sobre lo que hizo el anterior secretario de Estado. Usted ha dejado muy claro que asumió la responsabilidad desde el año 2012 hasta 2016. Yo le pregunto sobre su etapa. No me hable usted de la etapa anterior, por favor, porque en cada pregunta me habla de la etapa anterior. Contésteme con claridad: ¿sí o no? No tiene más recorrido la pregunta. ¿Respetó las propuestas que le venían de la comisión de investigación? ¿Sí o no?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Usted me puede preguntar lo que quiera, yo le voy a contestar lo que quiero contestar. (**Rumores.—La señora Hernández Bento: Contestará como quiera**).

La señora **PRESIDENTA**: Señor Garcés, puede responder a la pregunta o no, pero no puede contestar lo que quiera.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Yo voy a contestar a lo que me pregunta, evidentemente. Pero también me va a permitir que haga alguna aclaración.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, por supuesto, también puede hacerlo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 11

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): La primera aclaración que quiero hacer es que la investigación del accidente de Spanair tuvo lugar del año 2008 a 2011.

El señor **FRANQUIS VERA**: Esa no era mi pregunta.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Déjeme que haga la aclaración, y luego le contesto.

De 2008 a 2011 hubo subsecretarios del Ministerio de Fomento a los que se les podría preguntar también perfectamente cuál fue la petición que hizo la Ciaiac en ese periodo. Entonces veríamos si respondieron o no, y si había medios suficientes para hacer la investigación. Ahora nos colocamos en el año 2012 y contesto al 2012: no recuerdo cuál fue la petición que me hizo la Ciaiac.

El señor **FRANQUIS VERA**: Es fácil. No sé por qué da tanto rodeo a la hora de responder.

Otra de sus funciones era la atención a los ciudadanos sobre el modo de acceso a los servicios, incluyendo la tipificación de quejas. En su responsabilidad al frente de la subsecretaría, ¿recibió quejas de ciudadanos o colectivos o asociaciones sobre el funcionamiento de la Ciaiac en relación con el accidente de Spanair en 2008?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Evidentemente, contestaré a mi etapa, pero sería bueno convocar a quienes fueron subsecretarios desde 2008 a 2011 para contestar en la etapa en la que tuvo lugar la investigación. Me imagino que lo habrán hecho. En cualquier caso, yo solo recuerdo cartas de la presidenta de la asociación y no recuerdo más, pero podría haber alguna carta individual contestada por la Inspección de los servicios del ministerio y trasladada, lógicamente, a la Ciaiac para dar cuenta también de algún tipo de comunicación que se pudiera haber formulado.

De todos modos, si quiere ver el histórico es tan fácil como pedir al Ministerio de Fomento actual el registro de todas las quejas, de todas las cartas y de todas las contestaciones que hubo, porque como usted puede imaginar yo no dispongo de ello.

El señor **FRANQUIS VERA**: Si me fuera allí, no estaría aquí haciéndole preguntas a usted. Usted viene aquí a comparecer, yo le hago una serie de preguntas y usted responde. Si tuviera que irme allí a mirar eso, no tendría sentido esta comparecencia.

No me quedó claro cuando habló de la independencia de la comisión, si la comisión de investigación es absolutamente independiente. Solo añadiré una reflexión. ¿Usted cree que se es más independiente, dependiendo de dónde se está adscrito, al ministerio o la secretaría de Fomento, o dependiendo de quién lo nombra, si es el ministro o la ministra de Fomento?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Esa reflexión daría para hablar mucho. Voy a darle mi opinión. Yo le digo que existen diferentes modelos en el Derecho público español y en el Derecho público del mundo, este es un debate característico de los sistemas públicos, para determinar dónde y de qué manera existe mayor independencia funcional. Las tres comisiones de investigación dependen del Ministerio de Fomento. La ministra o el ministro de Fomento, porque la situación no ha cambiado ya que era la misma antes y es la misma ahora, tiene la competencia para nombrar previa propuesta —esta modificación se introdujo en la Ley de Seguridad Aérea—. Desde luego, si actúan con plena independencia como exige el reglamento comunitario, podría llegar a ser indiferente quién sea la persona que los nombra o el titular del órgano que los nombra. Lo que es reprochable, si lo fuera, sería que tuvieran un conflicto de intereses. Eso es lo que yo velaba por que no ocurriera, o por lo menos es lo que intenté hacer a lo largo de todo mi mandato.

¿Que existen diferentes modelos? Evidentemente, existen diversos modelos que tendrán que analizar ustedes. Usted lo ha dicho: el trabajo de sus señorías es analizar cuál es el mejor modelo porque habría que cambiar el régimen jurídico y habría que cambiar las leyes. Ustedes serán quienes tengan que analizar si se gana independencia con una dependencia orgánica de las Cortes Generales o de cualquier otra autoridad independiente, aunque quiero recordar que hay otras fórmulas jurídicas en la Ley del Régimen del Sector Público que podrían promover otra fórmula también diferente. Desde mi experiencia —yo no albergó ninguna duda porque pude verlo— no hubo ninguna injerencia respecto al funcionamiento de la Ciaiac y cuando alguien pudo tener alguna duda sobre la existencia de algún conflicto se pidió un informe. A propósito, si sus señorías quieren ver ese informe también está en poder del Ministerio de Fomento. Yo no veo razón alguna, pero es una disquisición intelectual mía y el valor sería muy limitado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 12

El señor **FRANQUIS VERA**: Durante el periodo en el que estuvo al frente de la subsecretaría, ¿se produjo alguna baja o dimisión de algún miembro de la comisión de investigación?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Se produjo, si no recuerdo mal y no me falla la memoria, la baja de una vocal el primer año, —insisto— si no me falla la memoria. Espero que la memoria no sea constitutiva de delito. En 2012, si no recuerdo mal, se dio de baja una vocal porque se incorporaba a un organismo europeo vinculado a la seguridad aérea y luego presentó su dimisión un piloto en 2013. Hago memoria, pero creo que fueron los únicos cambios sobrevenidos hasta 2016, si no recuerdo mal.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Conoce la razón de por qué presentó su dimisión?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): La conozco perfectamente. Él vino dos veces a verme, además escribió una carta al Ministerio de Fomento. Él entendía que las actuaciones, por lo que yo leí en la carta pero tendrán que preguntárselo a él, no se realizaban correctamente. Él llegó a decir que no congenió adecuadamente con el resto de los miembros. No sé qué verbo utilizó expresamente en la carta, pero él fue quien renunció. Nosotros aceptamos la renuncia porque de acuerdo con la Ley de Seguridad Aérea una de las causas para presentar la renuncia de un miembro es la separación individual por causa voluntaria, y evidentemente la aceptamos. Yo le sugeriría que fuera él quien lo contara, si viene, porque me imagino que comparecerá.

El señor **FRANQUIS VERA**: En su época de responsabilidad, ¿cuáles fueron los principales ejes de actuación en materia de seguridad aérea desde el punto de vista de la subsecretaría en ese periodo?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Tengo que hablar desde el punto de vista de la subsecretaría, como no puede ser de otra manera. Tenga en cuenta que nosotros teníamos como objeto el impulso de todos los proyectos normativos. El año 2013, si no recuerdo mal, se aprobó el real decreto de asistencia de víctimas de aviación civil y a sus familiares, que además fue una herramienta muy válida porque luego la pusimos en práctica en el accidente de Germanwings. Es una norma completa en la que se definen cómo tienen que ser los operativos de asistencia civil a las víctimas, de asesoramiento y cómo se tienen que articular los sistemas de cooperación. Yo creo que esta es una herramienta que se está utilizando hoy y que puede ser válida.

A propósito, cuando hicimos el real decreto pedimos también colaboración a las asociaciones para que nos dieran su opinión para mejorar el contenido y la redacción del texto, y creo que el texto definitivo es un buen texto. Desde el punto de vista de la dotación de medios la prioridad que impuso la ministra, con buen criterio, fue mejorar la dotación de recursos de la Agencia Española de Seguridad Aérea con veinte o treinta efectivos, amortizando otras plazas del ministerio. Espero que ahora no sea un problema haber amortizado otras plazas del ministerio para mejorar la seguridad aérea. Dotamos esas plazas y se sacaron a concurso a lo largo de este periodo. Asimismo, se aprobó el real decreto por el que se crea el Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO). Es decir, se hicieron muchísimas medidas. Además, quiero agradecer —ya es un tema personal— cómo la asociación colaboró con nosotros de la mano en varias reuniones con la OACI y cómo juntos pudimos formar una opinión. Desde luego, ahora mismo la asociación tiene un valor importante en el ámbito internacional de la defensa de las víctimas.

El señor **FRANQUIS VERA**: Al principio ha hablado, contestando a una de las preguntas de mis compañeros, de la importancia del acuerdo marco que se firmó. Yo creo, también lo hemos comentado en esta Comisión, que una de las principales dificultades que tiene la investigación es precisamente la investigación judicial y esa separación entre una y otra no está del todo delimitada. Siempre se ha dicho por los miembros de la comisión que no se quiere que se utilicen los informes en el ámbito judicial. ¿Usted cree que se debería diferenciar con mayor claridad de lo que establece este acuerdo marco entre una investigación y la otra? ¿Habría que ejercer desde el punto de vista legislativo alguna iniciativa en ese sentido?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): En el ámbito de la separación de poderes es muy importante delimitar cuáles son las áreas de actividad de cada uno de los poderes. El Poder Judicial se puede abastecer de cualquier tipo de pieza jurídica, administrativa u operativa que se haya generado en cualquier ámbito de la Administración pública. Es más, tenemos un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 13

deber de colaboración y deberíamos colaborar. El protocolo que —insisto— es desarrollo de norma comunitaria, que se había empezado a trabajar en una etapa anterior y que finalizó después porque al final eran los funcionarios y las autoridades las que estaban trabajando, lo que pretende es aprovechar los recursos en el proceso de investigación, precisamente para utilizar las eficiencias derivadas de una gestión correcta de todos los recursos tanto en sede judicial como en sede administrativa.

Sinceramente, creo que intentar fusionar más la actividad o combinar más la actividad, podría provocar alguna distorsión. Depende mucho también del modelo que quieran ustedes de comisión de investigación. Si las comisiones de investigación pasaran a estar ancladas directamente en las Cortes Generales, también habría un cierto desbalance entre lo que es Poder Legislativo y el Poder Judicial. Yo creo que el Poder Judicial tiene acotado y perimetrado perfectamente cuáles son sus competencias. Nosotros lo que tenemos que hacer como Administración pública, nuestra obligación, es colaborar. Seguro de que hay margen de mejora, no lo dudo, señoría.

El señor **FRANQUIS VERA**: Les he hecho una pregunta a la mayoría de los comparecientes y también quiero hacérsela a usted, por la responsabilidad que ha tenido al frente de la subsecretaría y por su formación. Me gustaría que hiciera, en la medida de lo posible, su aportación. Usted sabe, y se ha repetido alguna que otra vez en esta Comisión, que el objetivo de esta Comisión es fundamentalmente proponer medidas que contribuyan a mejorar la seguridad del transporte aéreo en España. Desde su punto de vista, y con el conocimiento que tiene, con su experiencia, y creo que también ha estado siguiendo parte de la Comisión, ¿cuál sería a su criterio esas medidas que tendría que impulsar la Comisión de investigación como conclusiones o recomendaciones?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Muchas gracias, señoría. Le agradezco su pregunta y el tono de su intervención, antes de nada. Entienda también mi situación, yo tengo que responder como pueda en los umbrales de lo que yo puedo conocer ahora, lo demás sería superar mi conocimiento y mis competencias.

En primer lugar, aquí hay dos temas distintos: la investigación y la seguridad aérea y aeronáutica. Desde el punto de vista de la seguridad yo no soy competente ni tengo conocimiento. Perdóneme, yo soy un vulgar jurista, quienes saben son los ingenieros aeronáuticos, quienes llevan años trabajando en esa materia. Yo lo único que hacía era poner letra y música jurídica, si me permite, a lo que hacían nuestros profesionales en el ámbito de la secretaría de Estado.

Desde el punto de vista del funcionamiento de la comisión de investigación, yo creo que a lo largo de los últimos años el decreto inicial por el que se constituye la Ciaiac ha sido objeto, si no recuerdo mal, de dos modificaciones. La última fue precisamente como consecuencia del decreto de asistencia a víctimas, y creo que todos los decretos han ido mejorando la gestión de la comisión de investigación. La primera respuesta a la que hay que atender es si el modelo es adecuado o no es adecuado. Podemos pintar todo tipo de modelos. Usted ha hecho una pregunta que es absolutamente pertinente, como todas las que ha hecho, pero en este caso es focal. ¿Dónde está la independencia: en la dependencia orgánica o en el sistema de nombramientos? Hay un tema en el que sí creo que hay que hacer una valoración y una reflexión: la capacitación profesional de las personas que forman parte de la Comisión. Yo no tengo ninguna duda, ninguna, de que todas las personas que estaban ahí, se fueran o no se fueran, presentaran su dimisión o no, eran personas altamente cualificadas y profesionales. Quizá lo que haya que hacer es delimitar mejor el régimen de incompatibilidades para evitar dudas. Se lo digo clarísimamente: creo que no hay ningún conflicto de intereses, pero se despejará definitivamente muchas incógnitas que llevan a mucho dolor ver cuál es el régimen exacto de esas incompatibilidades. Es más, van a tener el informe de la Abogacía del Estado. Mi memoria funciona como funciona, pero si no recuerdo mal la propia Abogacía del Estado —este es un informe del final de mi etapa— llegó a recomendar que a lo mejor sería bueno para evitar dudas que se determine mejor las incompatibilidades de los miembros de la comisión porque eso no generaría dudas posteriormente sobre la investigación. Eso es lo que yo le puedo decir. De verdad se lo digo: cuantos más recursos mejor, no lo dude. Yo imagino que habrá tenido muchas competencias de gestión y ya sabe cómo funciona esto.

Gracias, señoría.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Hernández Bento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 14

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

Yo le he ido escuchando y creo que nuestro agradecimiento tiene que ser incluso hasta un poco mayor, porque usted nos ha repetido muchas veces, aunque a algún diputado eso le haya molestado, que llega a la subsecretaría cuatro años después de que se produce el accidente. Por tanto, ahora mismo usted no tiene ningún tipo de responsabilidad, ni nos puede responder a lo que pasó, ni ahora mismo nos puede facilitar ningún tipo de información. Alguien ha dicho por ahí que no sé si tiene sentido o no tiene sentido su comparecencia. Sinceramente, mi grupo no solicitó su comparecencia porque no le veíamos el sentido, yo tengo que decirlo así de claro. Usted ha hablado de otros subsecretarios, pero ¿tendría algún sentido? ¿Usted cree que deberíamos de solicitar la comparecencia de algún otro subsecretario?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Gracias, señoría, por sus palabras.

Me está trasladando una pregunta que creo que no me corresponde contestar. Sí que le digo algo: primero, conociendo a los subsecretarios que me han antecedido y que posteriormente me han sucedido, tengo en ellos un gran concepto profesional y una gran estima profesional; lo digo de verdad. Los subsecretarios que había previos en el Ministerio de Fomento eran grandes profesionales y los tengo por grandes amigos. A partir de ahí si hay alguna circunstancia que en el proceso de investigación se hubiera podido cuestionar, como la independencia, el conflicto de intereses, o la dotación de recursos que tenía la Ciaiac para en ese momento realizar esa investigación, evidentemente no soy yo quien debe responder. Pero esta es una razón ontológica, y además evidente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Por ahí va la pregunta.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Yo no puedo hacerlo. De la misma manera, prefiero que el señor Franquis haga su trabajo en el Congreso de los Diputados, pero tampoco yo puedo estar en el Ministerio de Fomento recogiendo informes porque no es mi obligación. Le corresponderá al Ministerio de Fomento que hay ahora. Por tanto, pídanlo, yo no puedo hacer otra cosa. Ni usted tiene que estar ahí, ni yo tampoco. Entienda también mi situación.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Un poco iba por ahí la pregunta. Si sus competencias eran dotar de recursos suficientes, usted nos ha explicado que no solo es que no eran recursos suficientes, sino que además se incrementaron. En un momento de crisis económica se dio la instrucción de apostar por el incremento de recursos humanos en materia de inspección, creo que usted nos lo ha indicado así.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): En la Agencia Española de Seguridad Aérea. Efectivamente, sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Aquí nos ha preocupado muchísimo la independencia porque han comparecido muchos vocales de la Ciaiac. Por supuesto, usted nos ha garantizado la independencia en su etapa y desde su punto de vista ha dicho que existía, pero eso no nos aporta tampoco nada con relación a lo que pasó en los cuatro años anteriores. También nos ha hablado de las incompatibilidades, otro tema que ha sido muy recurrente. Si usted ha podido seguir las comparecencias, fue el primero en pedir este informe jurídico.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Que yo sepa, sí. Yo fui el primero, que yo sepa, que pidió una declaración jurada a cada uno de los miembros para que acreditara que no había ninguna causa de incompatibilidad. Al menos yo no tenía conocimiento de que antes se hubiera pedido. Desde el punto de vista profesional intento actuar siempre con rigor y creo que se me conoce a riesgo de equivocarme. Si tengo una mínima duda la consulto, y una vez que la consultamos, actuamos. Ese informe estará en la sede del Ministerio de Fomento, presidenta.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Claro, eso no sé si nos da tranquilidad o no. A mí me da mucha tranquilidad lo que pasó después, pero de lo que pasó antes, honestamente, pues no sé, si es mejor o peor, la verdad.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Desde el punto de vista de la incompatibilidad en pura teoría hay incompatibilidades estructurales o las hay puntuales. La renovación de la comisión se produjo, si no recuerdo mal, en el año 2010 porque la otra renovación la hicimos en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 15

el 2016. ¿Quién estaba ocupando los puestos de vocales y presidente de la comisión durante el momento en que se inició la investigación? Yo no sé si había alguna circunstancia estructural o puntual que motivara algún conflicto de intereses, lo ignoro. Si había alguna circunstancia puntual de los miembros de la comisión, que perduraron durante mi mandato, tampoco la sé porque fue en el año 2010-2011. En cuanto a las circunstancias estructurales fue sobre las que yo pedí el informe, el resto no lo puedo conocer.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: En este asunto de la investigación de la tragedia del JK 5022 —quiero respetar esa voluntad de las víctimas que no quieren que se diga accidente sino tragedia—, hay dos vertientes, una la técnica, de la cual no le voy a preguntar nada porque creo que usted no tiene por qué conocer absolutamente nada ni del relé ni del TOWS, pero sí hay otra parte que tiene que ver con la atención a las víctimas, cuestión que aquí hemos debatido mucho.

Por lo que nosotros hemos podido vivir la respuesta a la emergencia no fue, o no parece ser que fuera, la adecuada, ni tampoco nos parece que el trato a las víctimas haya sido el correcto. Sin embargo, usted ha hablado en varios momentos de su intervención de una intensa relación con la Asociación de Víctimas de Afectados. De alguna manera me alivia escuchar esto, se lo digo de verdad, porque una de las últimas comparecencias que tuvimos fue la de la presidenta de la asociación. Ella se quejaba de que en aquel año, en aquellos momentos, no hubiese ningún tipo de relación con el ministerio, concretamente se quejaba de algunos cargos dentro del ministerio. Por tanto, me alivia escucharle a usted decir que mantenía una relación casi personal, que hablaban por teléfono. Y más allá de eso, también es importante para las víctimas, porque, como dijo la propia presidenta, está el lado humano, que, cuando falla la parte profesional, es muy importante.

Usted nombró el Real Decreto 632/2013, que considero que supuso un antes y un después, y se ha referido a cuando le tocó gestionar esa otra tragedia de Germanwings. ¿Cree que hubo un antes y un después, que se ha avanzado, que en su etapa como subsecretario se dio una vuelta en lo que se refiere al trato a las víctimas de un accidente?

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN** (subsecretario de Fomento 2012-2016): Muchísimas gracias, señoría.

He utilizado la expresión accidente y lamento haberlo hecho, pero es la denominación con la que aparece la Comisión. Lo lamento, porque además estos temas, la nomenclatura, para mí son muy importantes. Además, está en la raíz misma de la tragedia y del sentimiento humano. Por tanto, lamento haber utilizado la expresión técnica, que, desde luego, figura en la denominación de la Comisión.

La relación con la asociación y, en particular, con la presidenta fue constante. Y fue constante con las tensiones propias de una relación con una presidenta tan vehemente, tan combativa, pero, a la vez, tan activa como Pilar Vera. Había momentos buenos, momentos no tan buenos, pero la relación era constante, y, si ella consideraba que no teníamos razón en algo, nos lo decía y nosotros analizábamos lo que hacíamos. Pero nunca dejamos de tener ese vínculo con ella, vínculo telefónico o vínculo personal, vínculo presencial. En mi despacho asistió a muchas reuniones.

Voy a contar algo, porque tengo que decir verdad. Siendo ya secretario de Estado de Servicios Sociales e Igualdad, vino a verme Pilar Vera para agradecerme todo el trabajo que había hecho, y lo único que le respondí es que nadie me tiene que agradecer nada, que yo lo que quiero es que las víctimas y sus familiares tengan el mejor trato posible. Como pude ponerlo en práctica en unas condiciones muy duras durante siete u ocho días en Castelldefels —y aquí tenemos al portavoz de Esquerra Republicana, y lo pueden saber, porque se conoció cómo funcionó aquel dispositivo y que en todo momento reconocí el trabajo de todas las administraciones, porque si algo tengo creo que es reconocer hasta cuando nos equivocamos pero reconocer también el mérito de los demás—, le puedo asegurar que la mejor manifestación, la manifestación más nítida y palmaria de que estábamos haciendo bien y que había mejorado mucho el sistema de protección fue poner en práctica por el accidente de Germanwings en Castelldefels y en Marsella —porque nos desplazamos también a Marsella— el real decreto. Creo que es una medida que ha mejorado ostensiblemente la capacidad de atención a las víctimas. Y lo único que espero es que nunca se aplique, porque sería lo mejor para todos nosotros.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muchas gracias, señor Garcés. Me quedo con sus últimas palabras, que agradezco. Vuelvo a repetirle que nosotros no terminábamos de ver qué podía aportarnos, pero lo ha tratado desde su experiencia y creo que es de agradecer.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 16

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

Señor Garcés, muchas gracias por su comparecencia.

Señorías, suspendemos la sesión diez minutos, hasta la próxima comparecencia. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR SANZ SACRISTÁN (EXVOCAL DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC). (Número de expediente 219/001420).

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, continuamos la sesión de hoy con la segunda comparecencia, de don Fidel Sanz Sacristán, exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

Ha sido informado de sus derechos y obligaciones, en el marco de la Ley Orgánica 5/1984. No obstante, esta presidenta le hace saber que va a salvaguardar sus derechos a la vez que la obligación, conforme al artículo 502.3 del Código Penal, de no faltar a la verdad en su testimonio.

El formato de la comparecencia es: diez minutos previos de exposición del compareciente y luego la intervención de los grupos, de menor a mayor.

Cuando usted quiera, señor Sanz, tiene sus diez minutos.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Buenos días, señora presidenta, señores diputados. Gracias por darme la oportunidad de comparecer ante ustedes.

Mis primeras palabras quiero que sean de sentido recuerdo y homenaje a las víctimas del Spanair 5022 y de ánimo a sus familiares.

Me piden que me presente y les explique mi formación y vida profesional. Soy ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid; controlador aéreo, actualmente en excedencia, acumulando once años de actividad como controlador, y piloto de transporte de línea aérea, con dieciocho años de actividad como piloto de Iberia.

Habiendo aprobado la mitad de la carrera de Ingeniería, en el año 1986 tuve la oportunidad de presentarme a las pruebas de acceso como funcionario al Cuerpo de Controladores de la Circulación Aérea, dependiente entonces del Ministerio de Transportes. Habiéndome formado como controlador durante dos años realizando prácticas en las torres de control de Madrid-Barajas, Málaga y Gran Canaria y en el centro de control de Paracuellos, en Madrid, obtuve plaza como funcionario y estuve destinado en el centro de control de Barcelona, en la torre de control de aeropuerto de Barcelona y en el centro de control de Palma de Mallorca.

Fue desde el primer momento en que tuve contacto con el mundo aeronáutico que empecé a oír hablar del trinomio seguridad, orden y rapidez, que cualquier controlador habrá escuchado un millón de veces, siempre en ese orden y con énfasis en la primera palabra: seguridad, orden y rapidez. En ese momento, en el año 1989, tuve la fortuna de poderme presentar a un novedoso programa de Iberia para formación de pilotos, el denominado Programa Futura, por el que fuimos destinados en pequeños grupos a formarnos en la prestigiosa escuela de Lufthansa ubicada en Bremen, Alemania, con prácticas de vuelo en Arizona. Solicité excedencia en control y me formé en dicho Programa Futura durante los años 1990 y 1991. De aquella experiencia recuerdo gratamente la completa y precisa programación y la calidad de los medios de que dispusimos, así como la profesionalidad y compromiso de todo el personal, especialmente con aquella seguridad, orden y rapidez que ya había aprendido en control.

Completada mi formación como piloto, en el año 1992 empecé a trabajar en Iberia, volando durante once años los modelos Boeing 727 y Boeing 747, conocidos como jumbo. En 2003 solicité la excedencia en Iberia y regresé de nuevo a control, reincorporándome como controlador en la torre de control del aeropuerto de Madrid-Barajas, en unos años en los que el aeropuerto estaba inmerso en una gran evolución, con la construcción de nuevas pistas y las nuevas terminales T4. De 2000 a 2010 fui controlador, instructor y supervisor de la torre de control de Barajas, siendo asignado en el año 2005 por el entonces director de operaciones coordinador de operaciones de la torre, máximo responsable operativo. Aquel puesto me permitió un contacto más directo con los diversos departamentos del aeropuerto, profesionales de todo tipo, de los que aprendí mucho y junto con los que puse mi granito de arena para llevar adelante la apertura de la T4 y el inicio en Barajas de la novedosa operación con cuatro pistas; aquello ocurrió el 6 de febrero de 2006. En 2010 volví a solicitar excedencia en control y el reingreso en Iberia, volando desde entonces los modelos de la familia Airbus 320 y a partir del año 2014 los modelos Airbus 330 y 340, de los que actualmente soy piloto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 17

Por mi responsabilidad como coordinador de operaciones en la torre de control de Barajas y posteriormente como consultor por cuenta propia, he colaborado con todo tipo de empresas del sector y he trabajado en diversos proyectos de desarrollo operativo de aeropuertos, como es el caso de la ampliación de los principales aeropuertos de Omán: Macate y Salalah, en estrecha colaboración con empresas punteras españolas, como Indra o Ingenap, y con las autoridades aeronáuticas omaníes, colaborando en el desarrollo de nuevos procedimientos operativos y en la formación de sus controladores. Parte de mi actividad profesional la dedico hoy en día a la formación de controladores aéreos, formación que, junto con la práctica, considero que es esencial en el desarrollo de los profesionales del sector aeronáutico.

A lo largo de mis treinta y un años de vida profesional he aprendido a amar el mundo aeronáutico, un mundo lleno de emociones para el ser humano y que en mí ha calado muy hondo, también un mundo en el que se dan situaciones difíciles, que normalmente acaban felizmente, pero algunas, las menos, de forma trágica, como es la que aquí nos convoca. Personalmente, siempre que he vivido alguna situación que pudiera afectar a la operación segura que mis profesores e instructores me habían enseñado he tenido que actuar con determinación y entereza, especialmente cuando era sometido de un modo u otro a presiones y circunstancias que pudieran haber aconsejado no hacerlo, y los reportes que en su día hice de aquellas situaciones se resolvieron positivamente la mayoría de las veces. La seguridad, el orden y la rapidez que todo lo impregnan han hecho del vuelo comercial el medio de transporte más seguro. A la vez, por su transcendencia y magnitud, cualquier incidente o accidente conllevan una gran repercusión mediática. La seguridad, el orden y la rapidez debieran ser siempre los pilares fundamentales de la seguridad en la aviación, pero, como todo sistema humano, el aeronáutico también es falible. Existen diversos peligros, en mi opinión principalmente sistémicos, cuyos riesgos cuando se añan, si no son adecuadamente atajados, abocarán tarde o temprano a un nuevo accidente. La seguridad total se asume que es imposible, por lo que se debe contar con un sistema de prevención de accidentes que mire el todo, con políticas claras que lleguen a los operadores en todos los niveles, con un sistema no punitivo de reportes, y, obviamente, con un sistema de investigación de accidentes e incidentes que con investigaciones serias permita a todos saber lo que está pasando y qué se debe hacer para evitar un futuro accidente, evitando a la vez caer en lo punitivo.

Por todo ello y por mi compromiso con la seguridad, me hizo mucha ilusión recibir a principios de 2013 una llamada del Ministerio de Fomento proponiéndome para el proceso de selección de vocales de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, la Ciaiac. Tras un par de entrevistas y unos meses de espera, a propuesta de la ministra de Fomento y con aprobación de la Comisión de Fomento del Congreso, el 29 de noviembre de 2013 tuve el honor de ser nombrado vocal de la Ciaiac, cargo que desempeñé hasta el 10 de diciembre de 2014, cuando se publicó mi posterior cese. Cuando hace poco recibí la llamada del Congreso de los Diputados informándome de que se me iba a citar en esta Comisión, me vinieron a la memoria muchos sentimientos encontrados de lo vivido en la Ciaiac. Recuerdo haber pasado en poco más de un año de la alegría y responsabilidad por el nombramiento que recibía a la sorpresa ante lo que afrontaba y, finalmente, a la preocupación e impotencia ante lo que me encontré. ¿Y qué me encontré?, se preguntarán sus señorías. En resumen, podría decir que mi paso por la Ciaiac como vocal del Pleno supuso una gran decepción en mi vida profesional y una gran preocupación en mi vida personal, mezcla de frustración e impotencia. Por todo ello y como conclusión a mi exposición, si me preguntan, y creo que ese es el objeto de mi comparecencia, mi valoración personal de mi paso por la Ciaiac es que, tal y como está concebida, es inoperativa, ineficaz y, por tanto, muy mejorable.

Muchas gracias.

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

Corresponde el turno a los grupos, de menor a mayor.

Por Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias, señor Fidel Sanz. Su trayectoria profesional le avala para estar en esta Comisión para darnos un poco de luz y medios propositivos para poder elaborar unas conclusiones que sirvan para mejorar la seguridad en el futuro y también asegurar a los familiares de las víctimas que todo su sufrimiento en estos diez años no ha sido en vano.

Le haré cuatro preguntas. La primera es referida a otro piloto que nos informó en esta Comisión, Valentín Villarroel, que intentó dimitir de la Ciaiac al filtrarse un borrador preliminar del caso del vuelo JK 5022 en septiembre de 2009. En su intervención, que fue muy explícita, de su carta nos comentó que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 18

no entendía el funcionamiento específico de la Comisión y, especialmente, de la presidencia y del secretario, que son elegidos de manera que él consideraba que no permitía su independencia. ¿Qué opinión tiene usted? Ya ha dado en su intervención una opinión muy taxativa, pero quizás pudiera ampliar el sentido de cómo preservar y asegurar la independencia y si en estos momentos, por la trayectoria que usted ha tenido, se pone en duda esta independencia. Ya sabe la importancia que ha tenido el informe de la Ciaiac para sobreeser el caso de los familiares que estaba pendiente.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): De las declaraciones o la carta que haya hecho Valentín Villarroel, él ya ha dado ese parte.

Si me pregunta por opinión sobre el presidente y el secretario de la Comisión, lo que sí está claro es que una Comisión de investigación de este calibre debiera funcionar de modo autónomo, independiente del Poder Ejecutivo. Eso es fundamental para que los investigadores y los vocales tengan autonomía y libertad. No habría más que copiar cómo funcionan otras comisiones internacionales de gran prestigio, como puede ser la americana, por ejemplo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Considera que sería adecuado que se hubiera definido un régimen de incompatibilidades claro para los miembros de la Ciaiac?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Fundamental. A esa pregunta la respuesta es clara: es fundamental.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En el tiempo en que usted ejerció como vocal del Pleno, ¿hubo alguna interferencia o algún problema con procesos judiciales abiertos?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Creo que la respuesta a esa pregunta que me está formulando afectaría a mi deber de reserva y confidencialidad, por lo cual no puedo contestarle.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Una última pregunta. ¿Qué opinión le merece que actualmente haya en la Ciaiac una experta de Derecho Mercantil en pólizas de seguros aéreos? ¿Qué sentido tiene en una Comisión de este tipo, si es que tiene alguno?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Efectivamente, en la pregunta implícitamente va la respuesta.

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

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

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

Ha hecho usted una valoración muy dura de la Comisión, de la Ciaiac. Ha dicho que es ineficaz, que para usted fue una decepción —creo que ha dicho eso— y que le ha generado preocupación. ¿Podría detallar un poco más el origen de la decepción? ¿Dé donde proviene esa visión tan negativa de la Comisión?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Efectivamente, le he dicho que es ineficaz y que resulta inoperativa. Según mi experiencia y el criterio adquirido durante el año que participé en ella, básicamente la Comisión no es independiente. No sé si han venido investigadores, pero se lo podrán decir ellos. Están muy limitados en su labor de investigación. Los medios de que disponen son pocos. Están desmotivados. Las condiciones en las que trabajan los investigadores son muy mejorables. Necesitan la colaboración de expertos, aunque no sé si ahora habrá más. Cuando yo estaba había diecinueve investigadores. La mayoría de ellos son grandes profesionales, pero no abarcan todos los campos. Cuando necesitan investigar sobre algún tema en el que no son expertos, deberían poder apoyarse en los mejores expertos en cualquier campo. ¿Qué más? Ya se ha esbozado el conflicto de intereses que puede haber en la Comisión. Necesitaríamos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 19

fuera totalmente autónoma e independiente del Poder Ejecutivo. A grandes rasgos, eso creo yo; por mi experiencia, este es el criterio que puedo aportar.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Cuando usted dice que no es independiente, ¿quiere decir que es sensible o pudo usted ver que era sensible a presiones del Ejecutivo, de las compañías, fabricantes, compañías de seguro o cualquier otra entidad?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Podría ser. Si quiere que concrete, no puedo hacerlo. No tengo elementos para poder hacer juicios de valor sobre lo que me está preguntando.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pero ¿cree usted que realmente no es...?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): La Comisión no es independiente del Poder Ejecutivo, no actúa autónomamente, tal y como está diseñada. Eso sí lo puedo afirmar, es público.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Déjeme preguntarle una cosa, aunque sé que no era vocal de la Ciaiac en el momento de investigación del accidente de Spanair, dada su condición de piloto. A raíz del accidente de Detroit hay una serie de recomendaciones de la NTSB que aparentemente no llegaron a ser recogidas y que a lo mejor podrían haber influido en la disminución del riesgo de accidentes posteriores, y una de ellas, la A-8868, consideraba que en las listas de comprobación aquellos ítems que son críticos deben estar en primera posición —se refiere, por ejemplo, a la comprobación de los *flaps* y los *slats*— y parece ser que no fue así en el accidente. ¿Qué opina usted de esto? Primero, si es cierto que es decisivo —o lo es en su opinión— que aquellos ítems más importantes estén en primer lugar, y segundo, cómo es que no se trasladó esta recomendación, que parece que era sencilla de cumplir.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Acerca de la respuesta a esta pregunta que me está formulando, yo no he participado en la investigación. Por tanto, no tengo elementos de juicio para poder valorarlo. Me está pidiendo que entre directamente en el informe. Le puedo decir que las recomendaciones que emanan de la Comisión de Investigación no llegan a los profesionales del sector, y eso habría que reforzarlo de algún modo. ¿Qué las recomendaciones son buenas o malas? Habría que entrar en el fondo de las investigaciones y de cómo han investigado los investigadores y cómo ha funcionado la Comisión. Pero, una vez que se hacen recomendaciones, en concreto, sobre esta que me señala, la 8868, ya le digo que no tengo criterio para poder valorarla. Pero sí le digo que las recomendaciones en el tiempo en que yo asistí a la Comisión, incluso las más importantes, no llegan a los profesionales. Si usted pregunta hoy en día a un controlador o a un piloto, que son los sectores donde tengo más contacto, y que le diga una sola recomendación que le haya podido ser mínimamente útil en su vida profesional, con los dedos de la mano, habrá muy pocos que le puedan decir de una sola recomendación. Y eso es dramático, es penoso. Sería una cosa que habría que...

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Este es un asunto que nos preocupa. A lo largo de las comparecencias ha podido dar la impresión de que se pierde información, es decir, acerca de los flujos de información que tendría que haber entre las agencias de investigación de los distintos países y las oficinas o entidades de seguridad aérea, da la sensación de que en esos circuitos de información puede haber pérdida de información, y usted nos confirma que, en su opinión, es así.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Como profesional, le repito que es muy raro que nos lleguen recomendaciones que nos sean útiles, que realmente digas: esta recomendación hay que aplicarla. Sin embargo, en aquellos campos donde vemos que hay posibles agujeros en el queso —supongo que habrán oído hablar muchas veces sobre el tema del queso—, muchas veces asociaciones, colegios profesionales se debaten años y años para que ese agujero en el queso se cierre; esto es así. Pero sobre las recomendaciones, que las hay y las hay buenas —desde luego, no todo es malo—, hay muchas cosas por mejorar. Por eso digo que la Comisión es muy mejorable. En definitiva, las investigaciones, el objetivo final es prevenir futuros accidentes —está claro—, y sería deseable que fuera con un carácter proactivo, más que reactivo. Pero una vez que ha sucedido y tenemos que actuar reactivamente, debe haber recomendaciones que lleguen,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 20

pero recomendaciones buenas y que lleguen a todos los profesionales que actúan en el sector, profesionales de todo tipo.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Y en su paso por la Ciaiac, ¿vio usted algún procedimiento de *feedback* en ese sentido, para corregir pérdidas en esos circuitos o para agilizar los procesos que permitan incorporar las conclusiones de las distintas comisiones de investigación y agencias de seguridad?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No he entendido la pregunta.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Puesto que parece ser que comparte la opinión de que en los circuitos de información hay pérdidas, ¿era consciente de esto la Ciaiac? En segundo lugar, si era consciente, ¿había mecanismos de corrección?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Cuando dice que yo he dicho... Yo no he dicho que haya pérdida, he dicho que no llegan. No sé si no llegan porque hay pérdidas, porque se pierden por el camino o porque directamente a los profesionales lo que les llega no les es suficientemente fiable. Las comisiones deben tener un prestigio, pero a día de hoy entre los profesionales —sería meterse en temas de estadísticas— no les da esa seguridad o garantía.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Una última pregunta. ¿Cree usted que sería bueno que hubiera una comisión de investigación de accidentes multimodal, es decir, una entidad única que se ocupara de investigar tanto accidentes aéreos como ferroviarios o marítimos?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): De cara a la investigación de accidentes aéreos, no veo cómo podría ayudar. De cara a establecer una serie de protocolos de actuación generales y que la misma ayuda que pueda recibir un sector la pueda recibir otro, sí. Por ejemplo, es muy bueno que cuando se produce un accidente, y no tiene por qué ser aéreo, realmente se preserve el lugar de los hechos, se preserven las grabaciones, y no se emitan por la tele grabaciones de ningún tipo, que no salga de esa zona ninguna prueba ni ninguna muestra y que se dé total cobertura a los investigadores para que puedan acceder al lugar, a los testigos, a las grabaciones, a las pruebas. En ese aspecto, sí; si que sea multimodal sirve para dotar de mayores medios, unificarlos para que cualquier comisión de una investigación naval, ferroviaria o aeronáutica pueda hacer uso de esos bienes o beneficios comunes, sí sería bueno, por supuesto.

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

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): A usted.

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

Señor Sanz, esta Comisión tiene como objetivo fundamental que una tragedia como la que ha ocurrido no vuelva a repetirse. Tiene usted la seguridad de esta Presidencia y de esta Comisión de que puede hablar con libertad absoluta y mostrar sus preocupaciones. Comprendo el temor, pero ha dicho cosas muy esenciales sobre cuestiones de las que llevamos tiempo preguntándonos a lo largo de estas comparencias. Le preocupa y le decepciona el tema de la Ciaiac, la inoperancia que parece que tiene ese organismo. Tiene usted la libertad y el apoyo de esta Comisión para contarle realmente, porque es usted un profesional, es decir, usted sabe, ha estado en la Ciaiac y es un profesional de aviación; por tanto, su testimonio es muy importante. Cuente usted con el respaldo de esta Presidencia para que no tenga ningún miedo por expresar su preocupación, no se inhiba. Quiero decir que estamos aquí para esto y la preocupación que tenemos es por que no vuelvan a repetirse tragedias como esta.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Muchas gracias, pero, como comprenderá, tengo obligación de reserva. Yo firmé un compromiso de confidencialidad nada más entrar y es lógico que lo mantenga en según qué temas.

La señora **PRESIDENTA**: No sabíamos de este compromiso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 21

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿No? Pues entiendo que todos los que hemos entrado allí lo firmamos.

La señora **PRESIDENTA**: Pero está usted en el Parlamento, en una Comisión cuyo objetivo fundamental, y representando a la ciudadanía española, es el objeto mismo que indicaba usted, garantizar que accidentes y tragedias como esta no vuelvan a ocurrir. Tiene el apoyo de esta Presidencia. Hable usted con la libertad que estime.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: En primer lugar, quiero pedir disculpas porque en mi responsabilidad de diputada también no he podido estar en la primera comparecencia ni le he podido escuchar a usted la respuesta que ha dado a otros diputados. Por eso, quiero decir a don Fidel Sanz Sacristán que si le formulo alguna pregunta que ya ha sido realizada no tiene por qué contestarla, porque voy a escuchar después con mucho interés su primera intervención y las preguntas anteriores. Pero, si han sido formuladas, en este momento no lo sé.

En segundo lugar, con respecto a la confidencialidad, siento no haberlo sabido antes, señora presidenta, puesto que, por ejemplo, en el Banco de España y otras instituciones sucede igual, y yo he estado en otra Comisión donde los comparecientes se venían con una carta del Banco de España, del FROB, la Sareb o una entidad financiera que autorizaba al compareciente a dar toda la información y le eximía de un tema como este. Por tanto, debemos pensarlo si nos queda algún compareciente, para solicitar ese escrito de autorización para todas estas cuestiones.

Primera pregunta que le quiero hacer, y no sé si la ha explicado ya o no: ¿Por qué dimitió y se marchó de la Ciaiac?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Muchas gracias. Le resumo básicamente mi exposición y lo que he dicho. La conclusión final es que mi paso por la Ciaiac como vocal del Pleno supuso una gran decepción en mi vida profesional y una gran preocupación en mi vida personal. Y mi valoración personal de mi paso por la Ciaiac es que, tal y como está concebida, es inoperativa, ineficaz y muy mejorable. Me pregunta por qué dimití. Básicamente, por esto. A los cinco meses de estar a la Comisión a quien me había nombrado le mandé una carta solicitando la dimisión y le expuse los motivos. Ya le digo, fue a los cinco meses del año del que estamos hablando, pero le voy a decir la fecha exacta. El 1 de mayo de 2014 escribí a quien me había nombrado, exponiéndole los motivos por los que presentaba mi dimisión. Aun así, permanecí hasta que fui cesado seis meses después.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Con quién contactó para ser miembro de la Ciaiac?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Lo he contado, me llamaron del Ministerio de Fomento y me preguntaron si quería participar en el proceso de selección de nuevos vocales.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Quién le llamó?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Una secretaria de la ministra o del subsecretario de Transportes. A partir de ahí, fui a dos entrevistas y, tras pasar unos meses, me lo dijeron de hoy para mañana: mañana se publica su nombramiento.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Me imagino que la experiencia que tuvo mientras que ejerció como vocal del Pleno ya la ha descrito con ocasión de las preguntas anteriores. **(Asentimiento)**. No sé si le han preguntado si usted considera que es un organismo completamente independiente.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, me lo han preguntado y he respondido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 22

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No sé tampoco si ha contestado acerca de si cree que la Ciaiac tenía y tiene suficientes recursos económicos y técnicos para hacer su cometido.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Por si me pregunta por más temas, lo resumo. Debiera reconvertirse, ser autónoma e independiente, dotada con suficientes medios y mayor apoyo en la actuación de los investigadores, pudiendo acceder a colaboradores realmente expertos en el campo que se deba investigar, debiera estar representada por profesionales de todos los sectores aeronáuticos —de los principales sectores aeronáuticos debería haber al menos un representante, pero, como saben, ahora mismo está copada por ingenieros aeronáuticos— y, sobre todo, debiera reforzarse la divulgación de las recomendaciones, hacer buenas recomendaciones y divulgarlas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Le agradezco mucho su comparecencia. Mis preguntas eran estas porque siempre soy la primera que intervengo y entonces yo marco el tema general; pensé que iba a llegar a tiempo. Pero quiero agradecerle su comparecencia y su dignidad por haber adoptado una decisión como la que tomó y haber dicho claramente además por qué dimitió. Se lo agradezco muchísimo en una Comisión donde lo más terrible desde mi punto de vista es que diez años después la mayoría de la gente dice que todo se hizo bien y que no queda nada pendiente por hacer, que los servicios de emergencia funcionaron perfectamente, como dice el informe de la Ciaiac, aunque hemos tenido aquí a los responsables de Bomberos y del Samur, cuyo testimonio es importante, estuvieron solos durante la primera hora y nunca declararon ante la Ciaiac cómo vivieron ese tiempo —cuando solo había siete bomberos, un médico del Samur y un enfermero— para hacer la valoración de cómo funcionaron los sistemas de emergencia; igual que otra parte de técnicos —usted es piloto— han señalado determinados aspectos técnicos acerca de pruebas, cómo se hicieron, cuáles se incluyeron en el informe, otras que no se incluyeron; y, finalmente, sobre el tema más importante, que sí tuve la oportunidad de leer, las recomendaciones son recomendaciones, pero hay partes que deberían ser obligación, porque si uno es empleado no le corresponde aplicarlas como obligación sino a otros estamentos. Las recomendaciones son recomendaciones, pero hay partes que debían ser una obligación, porque si no, cuando uno es un empleado no le corresponde aplicar como obligación esas recomendaciones, sino a otros estamentos. Los accidentes de avión no se pueden evitar, pero no se producen por una sola causa, sino que en este caso se debió a una cadena de errores, y hay que tratar de que no vuelvan a producirse.

Tuve la oportunidad de conocer al padre de uno de los pilotos. Qué fácil es —usted lo sabrá porque es piloto— acusar exclusivamente a un fallecido y no asumir que no es que vayamos a evitar los accidentes, pero sí que tenemos que hacer todo lo posible para que cada vez se produzcan menos. Ese es nuestro papel para que los ciudadanos de este país tengan la garantía de que cuando se investiga un accidente se hace con todas las consecuencias para mejorar la seguridad aérea, porque ni esta Comisión ni la Ciaiac son un tribunal penal, administrativo o indemnizatorio, sino que hay que saber cuál fue la verdad y qué se puede hacer desde la sociedad, desde las empresas, para mejorar la seguridad aeronáutica y que no vuelva a suceder.

Le agradezco mucho su comparecencia y también su valentía para tomar la decisión de no ser copartícipe de algo que no reúne los requisitos que demandan la sociedad y el Congreso de los Diputados.

Muchas gracias, señora presidenta.

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

Señor Sanz, para su tranquilidad le diré que, efectivamente, este compromiso de confidencialidad tiene una excepción. Dice: El deber de reserva implica la imposibilidad de prestar declaración que solo podrá otorgarse en los supuestos previstos en el artículo 19.1 de la Ley de Seguridad Aérea. Ese artículo hace una excepción y dice: La información a la que se refiere este artículo solo podrá ser comunicada o cedida a terceros en los casos siguientes. Hace varias citas, y en el apartado b) dice: Cuando lo soliciten las comisiones parlamentarias de investigación a las que se refiere el artículo 76 de la Constitución.

Está usted perfectamente legitimado, perfectamente cubierto. Esta Presidencia insiste en que está capacitado para decir lo que quiera y que está amparado por la Mesa y la Constitución española.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 23

El señor **VILA GÓMEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días, señor Sanz. Yo también le quiero agradecer su comparecencia, su claridad y su honestidad, porque no abundan en esta Comisión. No sé si usted ha seguido comparecencias anteriores, pero ya le digo que no es habitual que se venga aquí con la intención de decir la verdad y con la honestidad y la claridad que está usted mostrando hoy en sus respuestas. Se lo agradezco, como entiendo que hace toda la Comisión y, por supuesto, la ciudadanía.

Usted ha dicho que entró con mucha ilusión cuando le llamaron a la Ciaiac, pero tardó solo cinco meses no solo en que se apagara esa ilusión inicial, sino en tomar una decisión que es importante en la vida profesional y personal de alguien con su currículum. Ha hablado de decepción, preocupación e impotencia. Le quiero preguntar si hubo alguna cosa concreta que le hiciera tomar la decisión definitiva de mandar esa carta de dimisión, es decir, si notó alguna presión, si vio alguna injerencia, si directamente la sufrió usted o la vio en el pleno de la Ciaiac, que le hiciera tomar la determinación de dimitir.

Quiero hacer una petición —que quizá también sea para la señora presidenta—, que es si podría hacer llegar a la Mesa esa carta de dimisión como documentación para que conozcamos los motivos que usted alegó en ese momento.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No tardé cinco meses, tarde una reunión, un mes. La carta la escribí a los cinco meses.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Hubo algún motivo concreto?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Creo que los he esbozado ya. Fundamentalmente, el modo de operar de la comisión, la falta de independencia, la falta de medios.

Si me pide motivos personales, y puesto que la presidenta me exige de responsabilidades, le voy a leer un párrafo que tengo escrito, muy medido, porque no quiero faltar a la verdad y tampoco a mi deber de reserva y confidencialidad en temas personales. Entiendo que a mí me llamaron por ser ingeniero, piloto y controlador, básicamente por ser piloto y controlador, ya que soy ingeniero de Caminos, no Aeronáutico. Mi principal participación, por tanto, podía ser en temas operativos, tanto desde el punto de vista de piloto como de controlador. Sin embargo, puedo decir que durante mi paso por la comisión hubo diversos accidentes en los que, no habiendo ningún motivo objetivo y estando directamente implicados motivos de control aéreo o de pilotaje de aeronaves, no se me dejó colaborar ni directa ni indirectamente con los investigadores. Cuando se me dejó, fue de modo muy limitado. Se puede decir que me sentí coartado en mi actuación y que no pude aportar mi experiencia profesional.

La carta a la ministra a la que se refiere es personal, pero sí le puedo leer los párrafos que abundan en lo que he dicho aquí. Después de una introducción en la que le agradecía haberme nombrado, diciéndole que entendía los motivos que tenía para haberlo hecho, pero que también quería hacerle ver los míos, por los que expresaba mi frustración, le decía: He de decir que me he llevado una gran decepción en el modo de operar de la Ciaiac, pues he visto en pocos meses una serie de irregularidades que no corresponden con el espíritu que debiera emanar de una institución que ha de velar por la mejora de la seguridad aérea. Siento enormemente que la confianza depositada en mí al nombrarme vocal de la Ciaiac se haya visto enfrentada a unos intereses contra los que no puedo ni creo que deba luchar, porque me superan ampliamente. En ese sentido, me atrevo a sugerirle que sea revisada y puesta en valor la auditoría a la que fue sometida la Ciaiac por parte de un equipo auditor del Ministerio de Fomento en los años 2012-2013 —supongo que esta auditoría tan contundente estará en su poder y la habrán leído. Yo no digo nada nuevo, ya se decía en el año 2012—. Como profesional independiente he estado trabajando en el último año en diversos proyectos aeronáuticos internacionales, actualmente en el Sultanato de Omán, contribuyendo al prestigio de la marca España. No es asumible para mí permanecer como vocal de la Ciaiac por el mero hecho de estar, sin hacer ni aportar nada, no va con mi manera de entender la responsabilidad y el compromiso con cuanto hago profesionalmente, máxime en este puesto donde la práctica es tanto o más necesaria que la teoría para la investigación y sus resultados. Terminaba solicitando mi dimisión y diciendo que si tenía que seguir porque ella lo consideraba oportuno seguiría hasta que me lo pidieran.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 24

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias.

Respecto al acuerdo marco que ha firmado la Ciaiac con cuatro ministerios, el Consejo General del Poder Judicial y la Fiscalía General del Estado, como profesional, ¿qué opinión le merece dicho acuerdo?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No soy conocedor de ese acuerdo y no puedo valorarlo.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo.

Ha dicho que no le dejaron participar —cosa que a juicio de este diputado es gravísima— en algunas investigaciones de determinados accidentes. ¿Cuál fue el motivo que le dieron?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Quizá eso se lo debería preguntar a quien no me dejó participar.

El señor **VILA GÓMEZ**: Que entiendo que fue el presidente de la CIAIAC.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): El presidente es el que acaba decidiendo.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo.

¿Alguno de esos accidentes fue el de la compañía Swiftair, que ocurrió en Mali en julio de 2014?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Creo que estos temas no son objeto de esta Comisión y afectarían a mi deber de confidencialidad.

El señor **VILA GÓMEZ**: Sobre todo, es por saber, porque estamos hablando de fechas a partir de 2013 o 2014 en las cuales se supone que algo se tendría que haber aprendido de la tragedia. También estamos para dirimir si en esa comisión, en las administraciones públicas se han sacado conclusiones, si se ha aprendido algo desde 2010 y así en las conclusiones, si no se ha aprendido nada, materializar todos aquellos cambios que fueran necesarios. Esto no quiere decir que tenga que contestar, simplemente justifico mi pregunta.

La señora **PRESIDENTA**: La pregunta está en el marco de competencias de esta Comisión.

El señor **VILA GÓMEZ**: Si no quiere contestar, no pasa nada.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No creo que deba contestar.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo.

¿Es cierto que la Ciaiac no suele participar o no interviene activamente en la investigación de otros accidentes a nivel europeo principalmente por una falta de credibilidad de la comisión?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No sé cómo funciona. Eso podríamos preguntárselo a los investigadores, los cuales me consta que tienen una falta de motivación, entre otros motivos, me lo han contado ellos, por esto que está usted diciendo. Yo no puedo valorar esa afirmación.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Considera que la publicación de imágenes, audios y documentos sobre el accidente en distintos medios de comunicación puede influir en la investigación?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No es solo que influyan en la investigación, sino que se crea en la opinión pública una idea que puede ser totalmente tergiversada de la realidad de los hechos, de quiénes son los culpables. Ya empieza muy mal una investigación si hemos dado a conocer audios y vídeos que pueden ser utilizados de cualquier modo. Para eso están los investigadores. No podemos poner en boca de cualquiera lo que se dice. De hecho, las imágenes y los vídeos que se ponían en televisión en aquellos días, y ahora sí me refiero al accidente de Spanair, muchas de las veces no tenían nada que ver con lo que estábamos viendo; lo que se decía no era lo que se decía en esos vídeos, quien hablaba no era quien se decía que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 25

hablaba. Esto se ha podido saber. Para todos aquellos profesionales que trabajamos en el sector es fundamental tener la seguridad de que ante cualquier incidente o accidente podemos hacer reportes sabiendo que se va a guardar la confidencialidad de todo, que se va a preservar la independencia de criterio y no va a ser punitivo. Mal hacemos si todo se publica y se emite. Ahí sí que es fundamental una reserva de todos los medios de grabación, de vídeos, etcétera.

El señor **VILA GÓMEZ**: Una vez que pasa esto, como en el caso del JK 5022, ¿la Ciaiac abre una investigación, hace algo por averiguar qué ha sucedido? ¿Le consta que haya algún tipo de procedimiento?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Me está preguntando usted por temas en los que yo no participé y no colaboré.

El señor **VILA GÓMEZ**: No concretamente, pero si sabe usted si hay algún protocolo o se han abierto investigaciones para averiguar quién ha podido filtrar eso, con qué intención, etcétera.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Como no he participado en eso, no lo sé. Me consta que entre los profesionales de la Ciaiac existía esa preocupación y se instaba para que eso no pasara. Quizá esto no está en manos de la Ciaiac, sino en otras.

El señor **VILA GÓMEZ**: Usted también ha hablado de presiones en un momento dado, sobre todo cuando ha dicho que era coordinador de operaciones de torre. Ha dicho que a veces, pese a las presiones y a algunas otras circunstancias que no tenían que ver con la seguridad, usted tomó decisiones que podían afectar a su puesto de trabajo, incluso personalmente. ¿A qué presiones se refiere? Conteste si quiere.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Esto sí que entiendo que no es objeto de esta Comisión.

El señor **VILA GÓMEZ**: Si hay presiones a los profesionales que tienen que garantizar la seguridad aérea...

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Presiones hay todos los días.

El señor **VILA GÓMEZ**: ... sí es objeto de esta Comisión. Otra cosa distinta es que usted no quiera contestar.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Presiones hay todos los días. Otra cosa es qué nivel de presiones puede haber.

El señor **VILA GÓMEZ**: Como piloto, ¿ha sufrido alguna vez presiones por parte de la compañía para cumplir horarios?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo no soy motivo de esta Comisión. Entienda que no pueda responder a este tipo de preguntas.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo.

Por último, ha explicado usted las carencias, las necesidades de la Ciaiac y no me voy a repetir. Lo que sí le pregunto es qué opinión le merece —entiendo que lo conocerá— el informe final de la Ciaiac con respecto a la tragedia del JK 5022.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Puesto que no he participado en la investigación, permítame que le diga que no tengo criterio suficiente para poder valorarlo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Pero usted conoce el informe.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 26

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí.

El señor **VILA GÓMEZ**: Y es usted un profesional de larga trayectoria. Por tanto, debe tener una opinión profesional, aunque no sea muy profunda.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Tengo una opinión personal. No tengo motivos para poder valorarlo en esta Comisión.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Cuál es su opinión profesional acerca de ese informe? Si no la quiere dar no pasa nada. Le pregunto por su opinión profesional acerca de ese informe.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Mi opinión personal sobre ese informe es que es mejorable. En todo lo que he dicho ya está implícito. Pero como yo no participé en esa investigación, no puedo valorar las conclusiones. ¡Claro que tengo mi opinión personal! Ahora le hablo como ciudadano. Si se pretende achacar el error al piloto porque no bajó el *flap* a tiempo, le diré que todas las personas cometemos errores todos los días, pero en la aviación civil, que no en la militar, los elementos son redundantes, los sistemas son redundantes, vamos dos pilotos, tenemos listas de chequeos, protocolos de actuación, etcétera. Las compañías son las primeras interesadas en que no se produzcan accidentes y en mejorar la seguridad. Hay muchos elementos que se tienen que concatenar —y vuelvo al ejemplo de las lonchas de queso con los agujeros— para que al final el error atraviese todos los agujeros. Seguramente ha atravesado un agujero, pero como no he participado en la investigación, no le puedo hablar de qué otros agujeros o de qué otros motivos pudo haber. Se habla de sondas, de relés, etcétera. Habría que hacer una investigación seria.

El señor **VILA GÓMEZ**: Esta es la última pregunta que le voy a hacer. Antes ha dicho que una comisión de investigación debe hacer investigaciones serias y que las conozca toda la ciudadanía y también los profesionales. ¿Considera que a día de hoy, en el tiempo que estuvo usted y antes, en la Ciaiac no hacen informes todo lo serios que se debería esperar de una comisión de estas características?

El señor **VILA GÓMEZ**: Que no son todo lo serios que se debería esperar.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí.

El señor **VILA GÓMEZ**: Muchas gracias.

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

Señor Sanz, muchas gracias por el esfuerzo que está haciendo en sus respuestas. Es muy importante para esta Comisión que usted tenga seguridad.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿Me comprende usted a mí?

La señora **PRESIDENTA**: Sí, le comprendo perfectamente. Sabe que el objetivo es el mismo: garantizar que no vuelva a ocurrir algo como esto. Su comparecencia de hoy está siendo muy importante. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Franquis.

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

Señor Sanz, bienvenido. Gracias por sus palabras. Usted está basando la comparecencia en uno de los asuntos fundamentales de la Comisión, que es que en las recomendaciones que vamos a plantear debemos calibrar la independencia o no de la comisión. Según he creído entender, parece que el motivo de su dimisión fue porque creía que carecía de esa independencia. Con las limitaciones que ha planteado en su declaración, si fuera capaz de profundizar un poco más ayudaría a la Comisión a la hora de hacer las recomendaciones a tener la seguridad de que estamos apostando por un órgano que sea absolutamente independiente.

Todos los miembros de la comisión que han comparecido, excepto dos personas, han planteado que son independientes. Pero usted y otro compareciente anterior han dicho que no son independientes. Se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 27

produjo la dimisión de esa otra persona, pero luego volvió a la comisión de investigación. El resto de los miembros que forman esa comisión, tanto los actuales como los que ya no están, manifiestan con claridad y rotundidad que se sienten independientes. Su comparecencia es fundamental, porque usted ha dicho con claridad que no se sentía independiente y que había interferencias, no sé si por falta de medios o porque la comisión hacía sugerencias. Sería bueno profundizar en lo que usted está diciendo.

Creo recordar que su nombramiento, junto con el de otra persona, fue bautizado por algún medio de comunicación especializado del sector como un brote azul dentro de la comisión de investigación, porque planteaban que con su nombramiento era la primera vez que se nombraba a un ingeniero de caminos y no a un ingeniero aeronáutico y también que ese brote azul iba a suponer más independencia a la hora de plantear los informes. Hablaba usted de que tenía a sus espaldas 16500 horas de vuelo y que había sido instructor y examinador. Decía esa información —leo textualmente—: Ha sido seleccionado entre tres aspirantes a propuesta del COPAC.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿Esto lo decía el otro compareciente?

El señor **FRANQUIS VERA**: No. Le estoy leyendo un artículo de un periódico.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Es que yo no he dicho eso.

El señor **FRANQUIS VERA**: No. He dicho que un periódico especializado en el sector publicaba que su nombramiento era un brote azul porque significaba más independencia de la Ciaiac, darle otro nivel técnico, porque se rompía la tradición de que fueran ingenieros aeronáuticos y usted es ingeniero de Caminos. Además, en la información venía que usted había sido seleccionado entre tres aspirantes a propuesta del COPAC. ¿Era consciente de que fue propuesto por el COPAC?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo fui vocal junto con otra persona que se llama Juan, que no sé si le han citado en la Comisión, y él si estaba propuesto por el COPAC. A mí no me consta. Si me propuso es COPAC, es nuevo para mí.

El señor **FRANQUIS VERA**: Se refiere la información a la otra persona, que sería Juan Fernández Trapa.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Eso es. Fernández Trapa sí que iba a propuesta del COPAC. Yo era totalmente independiente. En aquella época, de hecho, ni siquiera estaba afiliado al COPAC.

El señor **FRANQUIS VERA**: Efectivamente, la información habla de los dos, pero se refiere al señor Fernández.

Usted ha dicho con claridad que la Comisión es inoperativa, ineficaz y falta de transparencia y que los informes deberían ser transparentes. Cuando dice que los informes tienen que ser transparentes, ¿tienen que ser los informes y las pruebas de los informes? ¿Tiene que ser transparente todo? Si hablamos de transparencia tenemos que estar hablando de todo, ¿o solo hablamos del informe? Anteriormente ha dicho que sería bueno que no se hicieran públicas determinadas pruebas que se tienen durante la investigación.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Yo no he dicho lo de transparente. Creo que no lo he dicho, aunque quizá se infiere de mis palabras. Los informes se deberían hacer de tal modo que los investigadores tuvieran libertad de actuación, independencia, que se les facilitaran los medios, y posibilidad de consultar a los mejores expertos en el campo que tengan que investigar. Esto sí lo he dicho.

Quizá no ha sido una pregunta lo que ha dicho al principio de su intervención sobre otros vocales que han venido aquí y han dicho que se consideran independientes. La experiencia que viví es lo que les he podido contar. Anteriormente me han preguntado si he visto las sesiones. No he querido ver ninguna sesión, bastante tuve con pasar el año que pasé en la Ciaiac como para sufrir escuchando o viendo. Solo he visto cómo era la sala. No sé qué han dicho otros comparecientes. Tengo mi propio criterio basado en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 28

mi experiencia. Eso es lo que puedo declarar. He venido aquí con total libertad, sin estar influido ni haber oído nada que me pueda calentar o emocionar. Comprenda que esto supone muchas emociones para mí y un amargo trago.

El señor **FRANQUIS VERA**: Ha dicho que conoce el informe de la comisión de investigación y aunque no entra a valorarlo ha manifestado que en líneas generales no está de acuerdo con él.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Lo que dicen todos los ciudadanos es que la culpa fue del piloto que no sacó el *flap*. Comprenderá que como ciudadano de a pie y como piloto oír eso me duele. Es lo que puedo decir como ciudadano de a pie.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Conoce el informe final del órgano pericial, del juzgado?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No lo conozco.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Conoce el informe de la COPAC?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Tampoco lo conozco. ¿A qué informe se refiere? La COPAC ha hecho varios informes.

El señor **FRANQUIS VERA**: Al que hizo dando respuesta al informe de la comisión de investigación.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): ¿El que hizo hace años o este que me dice en respuesta al de ahora?

El señor **FRANQUIS VERA**: En respuesta al informe de investigación de Spanair.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En cualquier caso, si ese lo he leído en su día, ahora no tengo...

El señor **FRANQUIS VERA**: No lo conoce.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No tengo noción de a cuál se está refiriendo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Pero sabrá que COPAC hizo un informe. A lo largo de las comparecencias hemos planteado si se coincide o no con ese informe. Le preguntaba a usted si lo conocía y si coincide con lo que dice.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No lo puedo valorar. No puedo expresar mi criterio al respecto. No sé a qué se refiere.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted cree que el personal que inspecciona las aerolíneas tiene experiencia operacional?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No lo sé, no los conozco.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Es usted de la opinión de que las investigaciones se deben enfocar desde un punto de vista sistémico y no buscando responsabilidades individuales? ¿Comparte esta opinión?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Totalmente. Es fundamental preservar la libertad o independencia de todos los agentes implicados para que puedan reportar, para que puedan expresar la problemática que tienen, es importante para poder hacer un análisis desde un punto de vista sistémico. Todos los sectores que están

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 29

implicados en el caso de la aviación tienen algo que ver. Cuando se produce un accidente o un incidente, por mucho que haya una persona que haya hecho algo mal, siempre es un compendio de cosas. Como he dicho, precisamente en la aviación, para evitar que el error que siempre va a pasar lleve a una situación indeseada, hay sistemas redundantes, hay protocolos de actuación, hay listas de chequeo, hay personal duplicado. En general, todos los problemas son sistémicos.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Cree que el comandante de la nave está suficientemente blindado si tiene que decidir que ese avión no vuele? ¿Su decisión está absolutamente respaldada en términos legales, de decisiones de la propia compañía? Se lo pregunto por su experiencia como piloto. En un momento dado, el piloto puede tomar la decisión de no salir porque el avión no reúne las condiciones técnicas.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Quizá eso se lo debiera preguntar a pilotos que han sufrido las consecuencias de haber actuado con independencia.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted conocerá si en su sector eso es así, si un piloto tiene la absoluta libertad de tomar la decisión.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Como he dicho antes, se sufren presiones a diario y hay que saber llevarlas y actuar con profesionalidad en cada situación.

El señor **FRANQUIS VERA**: Como piloto, ¿no percibe que en la tragedia de Spanair en el año 2008 se produjo una cadena de avisos de que podía ocurrir un accidente de esa naturaleza? El primer día, durante el día, se adoptan una serie de decisiones que dan aviso de que podría ocurrir la tragedia; por ejemplo, por la mañana cuando el avión despegue, cuando llega a Madrid, ese avión que sale, el comandante que decide volver al *parking*, la decisión de los técnicos, la decisión de la compañía de no sustituir el avión. ¿No cree que hay una cadena de avisos en todo ese proceso, en esas doce horas que desgraciadamente acabaron de esa forma?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Me está pidiendo que entre a valorar con mi criterio profesional un asunto que ha llevado a una investigación, que quizá debería llevar a otra más seria. Yo no tengo los elementos suficientes para poder valorarlo adecuadamente. Permítame que no le conteste a esa pregunta con la claridad que usted me demanda. He sido todo lo claro que he podido.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted tiene elementos para valorar el informe.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Le he dado mi opinión.

El señor **FRANQUIS VERA**: Si dice que no tiene datos suficientes para valorar el informe, ¿por qué lo califica de poco serio? Es la cuarta vez que lo dice.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Lo que califico de poco serio es la actuación de la Ciaiac a lo largo del año en el que yo he estado en esa comisión. Puedo opinar del año en el que yo he estado, de lo que ha pasado en diez años antes, opinaré como todos los demás, basándome en lo que hemos oído por ahí. Puedo aportar mi criterio profesional sobre los hechos que conozco. Entienda que no deba valorarlo. Además, creo que no es el motivo de mi comparecencia valorar el informe de la comisión en aquel año.

El señor **FRANQUIS VERA**: La responsabilidad de los miembros de esta Comisión es dar recomendaciones o elaborar conclusiones que ayuden a mejorar la seguridad aérea. Si usted está poniendo en cuestión y plantea con la claridad con la que lo hace y con la valentía —apoyo lo que se ha dicho— con la que lo ha hecho que no considera que la comisión sea independiente, que es un debate que tenemos permanentemente, lógicamente le pido su opinión, porque cuanto más información tengamos de cuáles son los límites de esa independencia, mejor. Usted es uno de los pocos que lo ha dicho con claridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 30

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Y se lo repito. La comisión debiera ser autónoma e independiente, estar dotada de suficientes medios y que los investigadores...

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Qué significa eso en la práctica? Según usted, ¿quién debe elegir a los miembros de la comisión de investigación?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Desde luego, el Poder Ejecutivo no.

El señor **FRANQUIS VERA**: Siempre manifiesta que solo debe ser independiente del Poder Ejecutivo. ¿Los miembros de la comisión no tienen que tener un régimen de incompatibilidades?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Efectivamente. Estoy de acuerdo con lo que ha dicho. Debería haber un régimen de incompatibilidades; es decir, que alguien que haya trabajado en un sector, en la comisión se inhiba cuando haya que tratar temas de ese sector, de esa empresa en la que ha trabajado o de ese campo en el que ha sido responsable de seguridad. Eso debe ser claramente establecido.

El señor **FRANQUIS VERA**: Su propuesta sería que la comisión en su conjunto fuera elegida por el Congreso de los Diputados.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Supongo que sería lo más adecuado. Entiendo que así se hace en la NTSB, que es una prestigiosa comisión en la que sus investigadores son grandes profesionales. Ellos mismos se reconocen totalmente independientes y autónomos incluso del Congreso, porque este lo que quiere es que les lleven resultados. A fin de cuentas lo que todos queremos son buenos resultados para mejorar la seguridad aérea, para que no vuelva a pasar y que si hay algo que se ve que puede pasar, que se pueda evitar con el suficiente tiempo.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Cree que la comisión de investigación debe ser multimodal, que investigue todos los accidentes que se produzcan en otro país? ¿No cree que eso quitaría especialización a esa comisión de investigación? Si comparamos la comisión de investigación del sector aéreo con las de otros sectores del transporte español, vemos que hay mucha diferencia en su especialización, en su formación y en sus contenidos. ¿No cree que mezclar los sectores del transporte podría poner en riesgo esa especialización del sector aéreo? ¿Cree que lo va a enriquecer?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): A la propuesta de su compañero he respondido que multimodal, en tanto en cuanto mejor. Estoy de acuerdo con lo que usted ha dicho de que cada comisión debe investigar aquello en lo que tiene expertos. Aquí sí que voy a la falta de medios que tienen los investigadores cuando llegan a un escenario. Si hay un ente multimodal que ante un escenario acote la zona con personal profesional especializado, que acote las posibles pruebas, las grabaciones, será bueno. Si hay tres o cuatro comisiones de investigación, ¿por qué tiene que tener cada una sus medios, cuando podrían estar unificados para optimizarlos? La atención a las víctimas. Nos da igual atender a las víctimas de un accidente aéreo que a las de un accidente naval o ferroviario. Qué más da quién acote la zona. Para todo eso sí. Para la investigación no. Estoy de acuerdo con usted en que la investigación la tienen que hacer profesionales del tema que se trate. En la investigación ferroviaria, debe haber expertos ferroviarios y en la aviación debe haber profesionales de la aviación. En eso estoy totalmente de acuerdo con usted.

El señor **FRANQUIS VERA**: Acabo. Solamente quiero insistir en agradecer la claridad con la que ha expresado sobre todo el motivo de su dimisión. Recordaré que a la compareciente anterior le pregunté concretamente cuál había sido el motivo de su dimisión, porque yo era consciente de que usted iba a tener limitaciones a la hora de explicar por qué dimitía, y la información que nos ha dado no tiene nada que ver con lo que usted ha dicho en la comparecencia de hoy. Ella habrá tenido conocimiento de la carta que usted envió y que debe estar en el ministerio, y su respuesta nos habría permitido conocer exactamente las razones que usted planteó por escrito en su dimisión, pero yo entiendo y comprendo las limitaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 31

que usted tiene a la hora de expresarlo. Creo que lo ha dicho antes uno de mis compañeros, sería bueno que esa carta se acompañara a los documentos de trabajo de la Comisión.

Muchas gracias.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Gracias.

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

La Ley de Seguridad Aérea establece en relación con las Comisiones parlamentarias, y esto lo digo para tranquilidad de los comparecientes, que los miembros de la Comisión de investigación que reciban la información vendrán obligados a mantener su reserva, o sea, señorías, están obligados a mantener la reserva. Lo hacen así, por lo tanto, usted también puede tener la tranquilidad de que así es.

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Fole, dispone de su tiempo.

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

Gracias, señor Sanz. Antes de nada, nuestro grupo quiere agradecer su presencia y, dentro de lo que usted considera conveniente, también su claridad en las respuestas. Ahí es donde quería empezar a tranquilizarle un poco, pero por otra parte permítame también contradecirle de alguna manera. Usted nos dice: vengo aquí como un ciudadano normal, entonces permítanme que no aporte mis opiniones. No sabe hasta qué punto nos interesan sus opiniones como experto, no como ciudadano normal, porque en el momento en que se sienta ahí entiendo que es un ciudadano normal, pero también es un ciudadano piloto, ingeniero, controlador aéreo, y que viene a esta Comisión con unos conocimientos que otros ciudadanos normales no tenemos, ese es el objetivo de su presencia en esta Comisión. Ha habido multitud de comparecientes de la Ciaiac, hemos visto contradicciones entre unos y otros, por eso muchos de mis compañeros y yo mismo a veces incidimos en determinadas preguntas porque creemos que, efectivamente, no han sido aclaradas o, incluso, con el paso de los diferentes comparecientes aún se nos generan más dudas de las que teníamos al principio. Por tanto, aunque sea una opinión, no se prive de manifestarla porque no sabe hasta qué punto puede facilitarnos el trabajo de elaborar unas conclusiones y proponer posibles mejoras para la seguridad aérea. Si quiero recordarle que el motivo de esta Comisión, se lo digo siempre a todos los comparecientes porque fue una preocupación de la asociación de víctimas, es descubrir si hubo ocultación o no en los informes y en la investigación que se produjo del accidente, analizar la labor de la Ciaiac. Por eso en este aspecto su comparecencia es especialmente importante, si existen defectos en el sistema de seguridad aérea, saber cómo se pueden corregir y extraer conocimientos para elaborar aquí un dictamen y unas conclusiones que, efectivamente, puedan mejorar la seguridad aérea de nuestro país. Esa es un poco la filosofía y el objetivo de esta Comisión.

Y ya voy directamente a las preguntas, si cree que repito alguna puede aprovechar para aclarar un poco los conocimientos que usted nos pueda aportar, o decir que ya está contestada y pasar a la siguiente. Hemos hablado con usted y con otros comparecientes sobre la composición de la Ciaiac. Usted tiene claro que durante su época ha sido inoperativa, ineficaz y muy mejorable. ¿Una parte de esa ineficacia o inoperancia se debe quizás a la composición del propio consejo de administración de la Ciaiac, o cree usted que la forma de nombramiento también provoca que la comisión no esté compuesta por las personas adecuadas para hacer este tipo de investigaciones?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues quizá ambas cosas, creo que ya he dado respuesta, pero se la reitero; en el pleno de la comisión debiera haber representantes de los principales profesionales implicados en el mundo de la aviación, y luego el modo de elegirlo es por el Poder Ejecutivo, dependiente a su vez de otros organismos sobre los cuales hay que investigar llegado el caso.

El señor **FOLE DÍAZ**: Señor Sanz, yo solo quiero hacerle una pregunta que ya ha contestado resumidamente al hablar varias veces de las lonchas de queso, pero hay una especie de nube en todo el informe —a la hora de buscar culpables— sobre si fue o no un fallo humano tanto de los pilotos como de los técnicos de mantenimiento, si fue un fallo sistémico. Usted nos ha dicho que tiene unos conocimientos por lo que leyó hace mucho tiempo en los informes de la Ciaiac o de la Copac, pero estoy totalmente seguro que una lectura suya de un informe, aunque sea rápida, va a ser mucho más útil que una lectura mía, dado nuestro desconocimiento respecto a dichos informes. En esa línea hay algunos comparecientes y el propio informe de la Ciaiac que inciden en que fue un fallo humano directamente y concretamente de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 32

los pilotos; mientras otros comparecientes hacen especial hincapié en que fue un fallo sistémico. ¿Usted qué opina al respecto?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Ya he dado respuesta a esta pregunta, pero sí me gustaría recalcar que durante el tiempo que estuve me sentí coartado en mi actuación y no puede aportar mi experiencia profesional. No sé qué sucedió en los anteriores años y, en concreto, en el informe de Spanair si fue así, eso tendrán que decirlo los vocales y los investigadores que actuaron en su momento.

El señor **FOLE DÍAZ**: Señor Sanz, antes hizo unas manifestaciones muy contundentes que a nosotros nos sirven de mucho. Ha dicho que, tras su paso por la Ciaiac, estaba decepcionado en lo profesional y preocupado personalmente. Me gustaría que explicara el matiz, cuando dice personalmente, ¿se refiere a su vida privada o a algún tipo de presiones — otros compañeros suyos hablaron de presiones desde el punto de vista personal— que a usted le afectaron de una manera no profesional, sino más bien desde el punto de vista ético de su forma de trabajar? ¿Esa preocupación personal va más por ahí?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Lógicamente.

El señor **FOLE DÍAZ**: Bien.

Señor Sanz, me ha llamado la atención que pasados diez años, desde su punto de vista experto como controlador, ingeniero y piloto, haya dicho varias veces que se debería hacer una investigación seria. ¿Cree que pasados estos diez años, con todo lo que se ha hablado, con todo lo que se ha investigado, con los informes, contrainformes, si se hiciese una investigación, ¿hoy llegaríamos a las mismas conclusiones que los informes tanto de la Copac como de Ciaiac sobre los fallos o causas de este accidente?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): No lo creo, pero esto tendría que ser motivo de la investigación. Desde luego, si la investigación no fue todo lo seria que debería haber sido, tendrá que decirlo quien lo tenga que decir, habría que hacer una más seria. Entiendo que sí, pero saber si las conclusiones serían las mismas, habrá que investigar y verlo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Hay una pregunta que siempre formulo sobre todo a personas con conocimientos técnicos. Existe una gran diferencia o divergencias enormes, y además es preocupante, entre el informe de la Ciaiac — a ello se ha referido también mi compañero, el señor Franquis— y el informe de la Copac. Las personas que comparecieron aquí representando a la Copac dijeron que era un contrainforme, o sea, un informe de otro informe, no una investigación paralela, y que no tuvieron toda la información necesaria para poder hacer otro tipo de manifestaciones o de conclusiones, pero sí dijeron de una forma clara que en el informe de la Ciaiac hay tergiversaciones, ocultaciones y falsedades. Usted, que ha leído los dos informes, aunque ha dicho que hace mucho tiempo y de una forma no profunda, ¿cree que, efectivamente, la Ciaiac oculta o falsea cosas en las conclusiones, como ha manifestado la Copac, o deberíamos incidir un poco en esa investigación nueva?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Como yo no participé en la investigación, ahí sí le tengo que reiterar que yo no tengo una posible valoración, no tengo elementos para poder valorar esta afirmación que está haciendo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Pues intentaré darle una vuelta a la pregunta para ver si puedo arrancarle una pequeña respuesta, señor Sanz.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Todavía no me la ha arrancado y creo que he dejado bastante clara mi opinión.

El señor **FOLE DÍAZ**: Sí, pero todos los que estamos aquí hemos leído el informe de la Ciaiac y el informe de la Copac y, desde el desconocimiento absoluto, nos asaltan dudas y preguntas que hacer; a usted también le asaltarán dudas y preguntas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 33

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, a mí la duda y la pregunta que me asalta es por qué estos profesionales que han hecho un contrainforme en su día no fueron llamados cuando se estaba haciendo el informe de verdad; por qué no se ha llamado verdaderos profesionales de cada campo. Se habla de un relé, se habla de una sonda, por qué no se ha llamado a expertos. Además, muchas veces estos expertos están dispuestos a colaborar altruistamente porque hay motivos suficientes para hacerlo. ¿Por qué no se les ha llamado? Esa sería quizá la duda que me surge, pero a lo mejor me responden que sí se les ha llamado, no lo sé. Como yo no he participado, ya le digo que cualquier otra cosa que me quiera sacar está fuera de mi posible valoración profesional, entramos ya en el campo de la especulación y comprenderá que ahí no puedo ni quiero entrar.

El señor **FOLE DÍAZ**: Se trata de una opinión o como una conclusión. He escuchado a otros compañeros que nos dicen lo que tendríamos que hacer, que puede ser el criterio de una posible recomendación o conclusión de esta Comisión. Y hablando de recomendaciones, usted nos ha dicho que algunas, no todas, no llegaban a los profesionales. También se ha hablado en esta Comisión si todas esas recomendaciones o algunas de ellas, en función de las características o importancia de las mismas, deberían plantearse y ante quién como de obligado cumplimiento. Si no llegan a los profesionales, intuyo que existe un nuevo fallo porque un profesional, ya sea comandante o técnico de mantenimiento, tendrá que seguir unos protocolos, unas listas de verificación, etcétera. Si estas recomendaciones no llegan, llegan mal, llegan distorsionadas o no se modifican los protocolos para que lleguen, ¿me podría concretar dónde está el problema o cómo no llegan?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Pues un poco en todo lo que ha manifestado, pero, desde luego, yo no he dicho que no lleguen, yo he dicho que usted pregunte a cualquier profesional, piloto o controlador, qué recomendación de la Ciaiac ha sido buena en su vida profesional; no sé si encontrará usted uno o dos. Otra cosa es que esas recomendaciones se implementen, a lo mejor, en los manuales. No digo que todo sea malo, hay grandes profesionales en la investigación y sobre todo en las empresas, tanto constructoras como operadores, y su principal objetivo es hacer negocio con seguridad, la seguridad basa el negocio en este caso. Entonces, sí que es necesario que lleguen las recomendaciones lleguen y prestigiar la comisión. Le digo esto de los pilotos y los controladores que no han recibido recomendaciones, pero es que le diría más; no sé en qué porcentaje, pero en cabina cada vez que comento a la gente que he sido vocal de la Ciaiac, la respuesta es: ¿y eso qué es? O sea, existe no ya un desconocimiento de las recomendaciones, sino desconocimiento de la propia Comisión, y si la conocen porque hay quien me responde: ¡anda, en la Comisión!, lo que me manifiestan es negativo: ¡huy, cuidado! No está prestigiada, hay desconfianza con la comisión. La prueba —y esto se lo habrán dicho los investigadores— es que cuando van a investigar o a interrogar a alguien, la mayoría de la gente no quiere hacer declaraciones, va con su abogado. O sea, no hay una confianza en que el sistema quiere investigar sin carácter punitivo, libremente, independientemente, para llegar al objeto principal de la comisión, que es el que no se vuelvan a producir accidentes o incidentes.

El señor **FOLE DÍAZ**: Una última pregunta, señora presidenta, señor Sanz, dentro de esta misma línea de las recomendaciones y su obligatoriedad o no. No le voy a preguntar concretamente por alguna recomendación, sino por el sector o su naturaleza, si afecta, por ejemplo, al diseño de determinada pieza y, efectivamente, se puede demostrar que esa pieza fue el origen o la causa de algún accidente, de manera que ese tipo de recomendaciones puedan dar lugar a cambios en los manuales o protocolos, ¿Hay alguna recomendación seria en determinada área que usted piense que tiene que ser de obligado cumplimiento? ¿Usted, por su experiencia, nos puede recomendar alguna de este tipo?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Muchas, pero creo que no es el motivo de esta comparecencia.

El señor **FOLE DÍAZ**: Sí, es uno de los principales motivos. Respeto su opinión, pero creo que es uno de los principales motivos de esta Comisión.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, señor Sanz, son muchos los objetivos que tenemos, pero uno de los más importantes es hacer una serie de recomendaciones, incluso legislar, pues somos parte del Poder

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 95

16 de octubre de 2018

Pág. 34

Legislativo, así que confiando en su experiencia, si tiene usted alguna opinión sobre la pregunta que le formula el diputado, le agradecería que respondiera.

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿En términos concretos o en términos genéricos? En términos concretos yo no tengo ninguna llave mágica, en términos genéricos es fundamental la formación tanto teórica como práctica de todos los profesionales y en todos los campos, y en los que yo conozco sobre todo. Y ahí sí puedo decir que últimamente está siendo muy laxa.

La señora **PRESIDENTA**: ¿La formación, por ejemplo?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): La formación teórica y práctica.

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿A quién se refiere, a técnicos, mantenimiento, pilotos, a todos?

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): En el mundo que yo conozco.

El señor **FOLE DÍAZ**: Ya es mucho más de lo que me decía hace diez segundos.

La señora **PRESIDENTA**: Es una aportación.

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Sí, pero esto es ya mi criterio profesional sobre un tema que yo creía que estaba fuera del objeto por el que se me convoca en esta Comisión. Me dicen que les viene bien, pues vale.

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

El señor **SANZ SACRISTÁN** (exvocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac): Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señorías. Muchas gracias, señor Sanz.
Se levanta la sesión. Mañana continuaremos con la siguiente sesión.

Eran las doce y quince minutos del mediodía.

El señor **FRANQUIS VERA**: Solamente me queda insistir en agradecerle la claridad con la que ha expresado sobre todo el motivo de su dimisión...

La señora **PRESIDENTA**:

El señor **FOLE DÍAZ**: (Turno de preguntas-respuestas entre el señor Fole y el compareciente).

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señorías. Muchas gracias, señor Sanz.
Se levanta la sesión. Mañana seguiremos con otra sesión.

Eran las doce y quince minutos del mediodía.