



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

COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 103

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. 22

celebrada el martes 13 de noviembre 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 Mendoza Sánchez (exdirectivo de Spanair), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001471) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las doce del mediodía.

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días, señorías.

Iniciamos hoy la comparecencia con don Javier Mendoza Sánchez, exdirectivo de Spanair, conforme a lo que acordamos en la sesión de la Comisión del pasado 5 de septiembre. El marco de la comparecencia, como siempre, son diez minutos de exposición del compareciente y, a continuación, la intervención de los grupos de menor a mayor durante diez minutos, con preguntas y respuestas o con agrupación de preguntas y respuestas.

El compareciente ha sido informado de sus derechos y obligaciones. No obstante, conforme al marco de la Ley Orgánica 5/1984, se le ha dado la posibilidad de venir acompañado. En ese marco legal se le hace saber que esta Presidencia va a salvaguardar sus derechos, pero también le hago saber que, conforme al Código Penal, artículo 502.3, está usted obligado a no faltar a la verdad en su testimonio. Esta Comisión se crea diez años después de la tragedia y lo que esperamos de todos los comparecientes es que arrojen luz y verdad. En ese sentido, esperamos de usted que también nos ilumine en la responsabilidad que tenemos para que el informe arroje la verdad y la justicia sobre este accidente porque, si diez años después del mismo seguimos aquí, es que algo no se hizo bien.

Señor Mendoza, tiene usted su tiempo, adelante por diez minutos.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Señora presidenta, señorías, buenos días a todos. Quisiera empezar con un sentido recuerdo para las víctimas y para todas las personas que sufrieron tanto con este trágico accidente, que todos hemos sentido tanto.

Comparezco aquí hoy porque ustedes me han requerido y vengo en calidad de la posición que ocupaba entonces en Spanair. A la sazón, desde el punto de vista organizativo, yo era el director de producción de la compañía y, desde el punto de vista de seguridad, era el gerente responsable, de acuerdo con las definiciones de la normativa JAR-OPS, entonces vigente. Yo comencé en Spanair prácticamente con el inicio de las operaciones, en 1988; trabajaba en el departamento técnico; tengo formación técnica, soy ingeniero técnico aeronáutico. Trabajé en las distintas áreas de la división de mantenimiento: en ingeniería, en planificación y en calidad. En el año 2004 la compañía me pidió que si podía pasar a soportar las labores del director de producción, como director adjunto de producción. Estuve un año y medio, cerca de dos años trabajando en ese puesto, hasta que en el año 2006 el director de producción se jubiló y me pidieron que me hiciese cargo de esta función. Entonces, desde el año 2006 hasta el año 2009, ocupé esta posición.

Como gerente responsable, quisiera leer un pequeño párrafo de la norma —si la he transcrito bien, que creo que sí— para poner un poco de énfasis en la labor que se supone dentro de la norma. La norma, es decir, la JAR-OPS 1175, dice: «El operador deberá haber nombrado un gerente responsable que la Autoridad considere aceptable y con la autoridad corporativa necesaria para garantizar que todas las operaciones y actividades de mantenimiento pueden financiarse y realizarse con arreglo al nivel que exige la Autoridad». Esta es la exigencia desde el punto de vista de seguridad, que es grande. Es una exigencia a la que yo hacía frente con un equipo de trabajo. Así como la norma no exige que el gerente responsable —aunque no era mi caso— tenga formación técnica ni formación profesional aeronáutica, en el siguiente nivel —llamado de los *post holders* en la norma— sí se exige formación específica y conocimientos específicos de cada una de las áreas. Esas áreas son el área de operaciones de vuelo, el área de mantenimiento, el área de entrenamiento de tripulaciones y el área de calidad y seguridad. Tiene que ser nombrado un responsable de calidad y, en nuestro caso, tras la reorganización que llevamos a cabo, calidad y seguridad confluían en una persona. Además de estas cuatro funciones desde el punto de vista de seguridad, tenía otros dos directores desde el punto de vista organizativo y administrativo. Había una persona que se dedicaba a la planificación de la producción y otra persona que se dedicaba a la coordinación de la operación en los últimos días.

Podría extenderme empezando por dónde estaba el día del accidente y todo lo que hice. He sido incapaz de resumir eso, porque necesitaría mucho tiempo. Además, creo que lo fundamental es tratar de contestar las preguntas que puedan hacer. Por tanto, me pongo a su disposición y trataré de decir todo lo que sepa con la mayor transparencia.

La señora **PRESIDENTA**: Se le agradece.

Empezamos con los grupos. Señora Oramas, Grupo Parlamentario Mixto, tiene su tiempo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 3

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

Gracias, don Javier Mendoza. Usted es muy importante para esta Comisión porque reúne tres condiciones. Aquí ha venido mucha gente diciendo que no eran responsables, que no sabían o que no estaban, pero usted reúne tres condiciones. Primera, es ingeniero técnico aeronáutico. Segunda, fue director de producción de Spanair. ¿También subdirector general?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí, perdón. Ahora lo aclaro, si quiere.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: La tercera condición es muy importante, porque fue la persona que atendió a los medios de comunicación en la rueda de prensa al día siguiente del siniestro. Si la compañía le designó para esa tarea, se puede suponer que usted concentraba bastante de la información que se manejaba en ese momento. No quiero decir que a usted se le ocultaran cosas, pero, si fue la persona que en nombre de la compañía compareció ante los medios, concentraba bastante información; después sería ratificada o no, pero tenía usted información importante por parte de la empresa. Yo me voy a concentrar en tres preguntas. La primera es por qué tardó la compañía aérea más de treinta horas en dar la lista de pasajeros.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): He intentado hacer memoria, pero he tenido tres días escasos para aclarar esto y buscar información. Yo no tengo la información de la compañía y hace tiempo que la compañía desapareció, pero le puedo decir que lo de las treinta horas no es cierto. No es correcto.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pues yo le puedo decir que tanto el ministerio como la ministra de aquel momento, el responsable de AENA, los responsables de las víctimas y todo el mundo dijeron que una de la broncas más importantes que tuvieron en público y en privado —además, está recogido en los medios de comunicación— fue porque la compañía tardó eso. Lo dijo aquí la propia ministra y los propios responsables del ministerio. Usted dice que no es cierto. ¿Cuánto tardaron, según usted?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No le puedo decir.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Más o menos?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No le puedo decir.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Entonces, ¿por qué sabe que no es cierto que fueron treinta horas? Denos alguna pista. Usted afirma que no es cierto lo que han dicho cinco personas o instituciones distintas. Entonces, yo le pregunto cuánto pudo ser aproximadamente o por qué dice usted que eso no es cierto. Si usted afirma que no es cierto, es porque tendrá algún recuerdo o algo. ¿O usted no recuerda la bronca con el ministerio porque ustedes no facilitaban la lista de pasajeros?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Treinta horas es un día y pico.

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

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Yo llegué a Palma ese día, casualmente mi vuelo, que venía de fuera, aterrizaba alrededor de las tres. Esa noche yo me fui a casa a cambiarme de ropa a las cinco de la mañana...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Bueno, los detalles de cambiarse de ropa, no, usted vaya al grano, que usted y yo tenemos muy poco tiempo.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Ya. Esa noche, cuando yo me fui a Madrid a la mañana siguiente, la lista se había producido.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: La lista de los supervivientes.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No, la lista de los pasajeros, si no recuerdo mal.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Entonces usted dice que se facilitó por la mañana, antes de las veinticuatro horas, que habría sido a mediodía? Usted está afirmando eso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 4

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Estoy diciendo que creo que sí. Me gustaría tener la evidencia, pero no la tengo, lo siento.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Entonces no lo afirme, porque usted dice que lo de treinta horas no es cierto, y aquí hay ministerio, AENA, director del aeropuerto, víctimas, ministra, subdirectora, la señora Librero, todo el mundo dice lo mismo. Se lo digo para que lo sepa.

Segunda cuestión. ¿Quién tomó la decisión de no darla el primer día y por qué?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿De no darla el primer día?

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sí. El accidente fue por la tarde, transcurrió toda la tarde y toda la noche. ¿Quién tomó la decisión de no darla?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): La lista se dio.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Al día siguiente. Usted acaba de afirmarlo con una diferencia de doce horas entre usted y la ministra. ¿Pero quién dio la orden de no facilitar la lista esa tarde, noche o madrugada?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No recuerdo que nadie diese una orden.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Quién era el responsable de dar la lista?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): En la compañía se creó un comité.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Quién presidía ese comité?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Éramos tres posibles presidentes.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y quién fue el presidente aquel día y aquella noche?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Ese día era uno de mis compañeros.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y al día siguiente usted?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No, porque al día siguiente decidimos irnos a Madrid.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Pero quién estaba al mando para tomar la decisión de tener la lista y no darla?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Es que no recuerdo yo esa decisión que usted menciona. ¿Cuál podría ser el interés de no dar la lista? La dificultad...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Eso es lo que le pregunto. Esa habría sido la tercera pregunta, el porqué.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): La dificultad radica en compilar la lista, en confeccionarla, pero darla o no darla una vez se tiene disponible no...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Lamentable como está usted respondiendo. Sigo. ¿Existía en Spanair un protocolo de asistencia a las víctimas en caso de accidente?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Quién era el responsable de ese protocolo de atención a las víctimas?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Eso estaba implícito en el plan de emergencia.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Pero quién era?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 5

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): El plan de emergencia tenía distintos apartados y había una persona que tenía el *family assistance*...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y quién era?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No le puedo decir.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No lo recuerda, curioso.
¿Lo llegaron a poner en marcha?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí. Automáticamente después del accidente...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y entonces no recuerda usted quién era el responsable cuando lo pusieron en marcha? ¿Sigue sin recordarlo después de decirme que lo pusieron en marcha?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Se puso en marcha desde una mesa, que era la que...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y quién era el responsable de ese dispositivo?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿La persona responsable del *family assistance plan*? No recuerdo quién era. Posiblemente...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Vale, sí recuerda que se puso en marcha pero no quién era el que les informaba a ustedes de la atención a las víctimas ni de que estaban ejecutando el protocolo. Vamos a dejar esa pregunta.

¿Quién gestionó el avión que se fletó desde el aeropuerto de Gran Canaria hacia Madrid con familiares?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿Quién lo gestionó? Supongo que operaciones.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Qué criterio se siguió para determinar qué número de familiares viajaban por cada fallecido?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No tengo ni idea, no lo sé.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No lo sabe.
¿Sabe cuánto tiempo tardó en llegar el avión?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Lo siento.

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

¿Es cierto que la compañía quitó plazas del avión para dárselas a algunos políticos que iban a viajar en ese avión y, por tanto, ocuparían plazas que no podrían ocupar familiares?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No, primera noticia. Quitar plazas para políticos... No sé...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No lo recuerda.

Usted hizo una declaración en los medios —la tengo aquí, por si no lo recuerda—, Agencia EFE, etcétera. Decía: el subdirector de Spanair, Javier Mendoza, ha garantizado hoy que la aerolínea está en condiciones de afrontar el pago de las indemnizaciones. Y dice, además, que las hará llegar cuanto antes a la familia, que la propia compañía no tiene problema en pagar inmediatamente las indemnizaciones. ¿Conoce usted la situación actual de las indemnizaciones de los familiares y supervivientes?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Permítame un comentario sobre...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Si quiere, se lo leo completo. Está entrecorillado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 6

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Ya, pero habría que buscar de dónde se entrecomilló. Esto lo leí antes de ayer, revisando en la web e intentando hacer memoria, y no creo que yo dijese que la compañía estaba en condiciones, aunque lo estuviera. La compañía tenía una póliza de seguros, que entiendo que tendría que haber cubierto o que cubre con suficiencia las indemnizaciones. Esto es lo que...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Usted me está diciendo que usted cree que no dijo eso.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Dudo mucho que lo dijera, aunque...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Tiene dudas.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No. No dudo de que yo no dijera eso, lo que le quería decir...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Es que se lo digo porque es de la Agencia Efe y conozco cómo funciona la Agencia Efe. Tal como lo cuentan en la nota, seguramente lo tendrá grabado la Agencia Efe. Se lo he dicho por si quería usted hacer alguna matización, ya que, como la presidenta le ha advertido muy bien, en una Comisión de investigación mentir es un delito penal. Era por si usted quería matizar, pero déjelo. Lo que le quería preguntar...

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No me estará diciendo que estoy mintiendo, ¿verdad?

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No. Se lo estaba diciendo por si usted quería matizar, nada más. Usted ha hecho una afirmación y se la respeto.

Estoy terminando ya, señora presidenta. No me ha contestado a la pregunta que le he hecho, y es si conoce usted la situación actual de las indemnizaciones de los familiares y supervivientes.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): La conozco por la prensa.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Solamente?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Solamente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y quién cree usted que podría facilitarnos más información al respecto?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Lo que yo he leído es que hay todavía víctimas o familiares que no han cobrado indemnización. Entiendo que hay una causa legal...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Le he preguntado si usted tenía la información, pero, si su memoria está en función de lo que ha leído hace unos días en la prensa, déjelo. Era por si tenía información y nos la podía facilitar.

La última, señora presidenta, y agradezco su benevolencia. En la publicación del 23 de agosto de 2008, que informa sobre la reunión que usted mantuvo en el hotel Auditorium con algunos familiares, se entrecomillan sus palabras, que dicen: «Una sola causa no provoca nunca un accidente aéreo; son siempre una concatenación de causas».

¿Podría decirnos con la información que manejó y que usted ha repasado en estos días, siendo usted, además, ingeniero técnico aeronáutico y, entonces, el director de producción de Spanair, cuáles fueron, en su opinión, las causas del accidente? No le estoy preguntando según el informe pericial, ni según el informe de la Ciaiac, sino según su opinión.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Para emitir una opinión sobre las causas de un accidente hay que hacer una investigación y un estudio detallado de cada uno de los elementos. Es decir, no voy a pretender aquí dar una opinión sobre dos o tres investigaciones paralelas que se han hecho durante años y cuyas conclusiones han expuesto en los informes. No obstante, yo pienso en las causas concatenadas. El otro día, revisando una de las comparencias de esta Comisión, alguien dijo algo y pensé que tenía mucho sentido. Quizá la primera causa, la primera condición de ese sistema de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 7

planchas perforadas o lonchas de queso o como les llamen, quizá sí se puso en 1987 con el accidente de Northwest. Esta es una condición. Ocurre algo muy parecido o casi igual —no me ha dado tiempo a leerme otra vez el accidente aquel— y hay una recomendación sobre instalar un sistema que prevenga un posible fallo y, al final, aquello quedó en nada. Este es uno de los elementos causantes. O se perdió la oportunidad de poder corregirlo. Después, está lo del caso de Mapjet. Yo lo supe *a posteriori* del accidente. Quizá hubiese sido una segunda causa investigar aquello. Luego hay, ¡cómo no!, una falta de adherencia a los procedimientos. No sé lo que pasó y me resulta muy extraño porque yo, durante mi tiempo en Spanair, viajé en el *cockpit* de los aviones muchísimas veces, y la adherencia a los procedimientos y la lista de chequeo era una cosa sagrada. Aquel día ocurrió algo y, como consecuencia de aquello que ocurrió, que no sé qué sería, los procedimientos con la lista de chequeo no se siguieron. Esta fue otra de las lonchas de queso. Hay una avería del sistema, de la que tuvo que haber avisado el TOWS, que no previno la primera de las razones que digo, desde Northwest que falló; ese fallo no se ha podido identificar, no se ha podido constatar. Ya sé que esto sorprende, pero lo cierto es que un avión es un sistema muy complejo. La Ciaiac, en el informe, enumera algunas de las posibles condiciones que hubiesen podido causar el fallo del TOWS, pero es una mera enumeración de posibilidades sin evidencia de ellas. Quizá, revisando el tema yo diría que en la MEL falta una indicación, porque el hecho de que el calentador de la sonda de temperatura funcionase anormalmente, y el hecho de que se pudiese volar sin ese calentador de la sonda de temperatura tendría que haber estado acompañado de una nota —he visto por las comparencias que han tenido mucho contacto ahora con el MEL—, entre paréntesis, de operaciones, que dijese: Tiene usted que comprobar que el TOWS funciona.

A ver, si yo me pusiese a hacer una investigación con un equipo y con tiempo, posiblemente, le daría a usted una lista más detallada y más sustanciada.

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

Como veo que sigue en activo, debería usted mirarse y preocuparse porque yo, cuando fue el atentado del 11-M, recuerdo la televisión, recuerdo con quién estaba, recuerdo todo. Cuando fue el atentado del 11-S, de las Torres Gemelas, recuerdo exactamente dónde estaba, con quién estaba y cómo fue todo; y usted tiene unos lapsus muy importantes sobre un tema en el que usted era una persona muy importante y ahora no sabe y no recuerda. Yo que usted, me lo miraba.

Muchas gracias, señora presidenta.

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

Por el Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya, señor Olòriz, su tiempo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias.

Bienvenido, Javier Mendoza, a esta Comisión. Para nosotros no es fácil discernir ni el método ni la precisión en las preguntas, a pesar de que ya han pasado muchísimos comparecientes, por una razón, porque presuponemos lo siguiente, que en la vida de una persona no hay nada más grave que un accidente de este tipo, que marca toda la vida y, por tanto, su memoria ha de ser muy importante. A nadie se le escapa que usted, durante los días siguientes a este grave accidente, supongo que recopiló toda la información que afectase a la responsabilidad de su compañía, y a usted mismo su aplicación.

En una primera pregunta quiero precisar si tenía esta obligación. Si no me equivoco, usted era el responsable último del sistema de calidad y mantenimiento de la compañía. Por tanto, si usted era el responsable último del sistema de calidad y mantenimiento, la información que usted tuvo que recopilar sería interesante para esta Comisión. ¿Es así?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Yo era el responsable último, era el gerente responsable del sistema de mantenimiento, y dentro de ese sistema había un responsable de calidad. Mi preocupación —lo que yo hice— no era recopilar la documentación y la información; mi misión fue pedirles a cada uno de los responsables que pusiesen toda la información de ese avión y de la operación aparte. Esa era mi obligación. Así, la Dirección de mantenimiento cogió los registros técnicos del avión y los puso aparte.

Respecto a los registros de formación de pilotos, el responsable de formación de pilotos creó un dossier, una caja, porque hay una norma básica para evitar que después de una cosa de estas nadie tenga la tentación de alterar nada, por eso se los segrega y se los pone en sitio seguro. De hecho, mi primer paso fue informar a la Ciaiac y ellos enseguida vinieron, no recuerdo en qué momento o en qué día,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 8

pero eso fue lo primero que pidieron y se puso a su disposición. Entonces, sí, recopilar la información, pero yo no lo hice; hice que se hiciera. Toda esa información se puso a disposición de la Ciaiac y supongo que a disposición del juez cuando este lo pidiera.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Usted sabe que por parte de la asociación se solicitó su imputación.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: No se me pasa por la cabeza que si había una posible imputación usted no recopilara la información para asegurar, en su caso, la falta de responsabilidad en el tema. ¿Usted no lo hizo? ¿No recopiló ninguna información en aquel momento para asegurar que el canal del que usted era responsable en cuanto al mantenimiento no tenía ningún problema y que se había actuado adecuadamente? ¿No hizo usted nada?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿Se refiere usted a duplicar la información para guardarme una copia? No.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Como mínimo, para que en aquel momento usted y el abogado al que tuviera derecho pudieran introducir aquella información que le exonerase. ¿No hizo nada de esto?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Bueno, había un equipo de abogados trabajando para la compañía. Esto sí. Ellos fueron los que recopilaron.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Usted habló con ellos o no?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí, sí.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Por tanto, debe recordar qué se dijo en aquel momento, qué información había, en la medida no solo en que el tema era gravísimo, sino en que también podía ser grave para usted. Una situación como esta difícilmente se olvida, por lo que incluso a lo mejor podría tener alguna nota sobre alguna situación a la cual poder recurrir diez años después. ¿No tiene nada?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Mire usted...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Es para asegurar si vale la pena hacer las preguntas o no, porque si no hay información para mí no serían relevantes.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Una situación así, en la que fallecen tantas personas y yo soy el responsable del sistema de operaciones de la compañía, por supuesto produce una cierta intranquilidad. Ahora bien, dicho eso yo creo que ahí tienes que jugar con tu conciencia y con la historia de lo que has hecho. Desde mi punto de vista, que creo que es el punto de vista de las normas de seguridad, mi labor consistía en asegurar la formación de los mecánicos. Es más, si hilo un poco fino, mi misión era la de asegurar que los recursos para que los mecánicos se pudiesen formar estuviesen disponibles. Y no solamente eso, sino que contaba con un apoderamiento por parte de la compañía por si acaso el director financiero pudiera poner alguna pega —que nunca la puso— para que yo pudiera disponer de esos recursos: un poder notarial sobre los recursos de la compañía. Esta era mi función, la de formar y asegurar que los pilotos estuvieran formados, que todos ellos tuvieran toda la formación inicial y recurrente. Asegurar que los recursos estaban ahí, y lo mismo con el tema de la operación en vuelo y los procedimientos.

En este sentido, yo me sentaba con mi equipo periódicamente para asegurar todo eso, para lo que yo contaba con tres canales, el primero de ellos un proceso de auditoría interna. Había un equipo, una dirección de calidad y de seguridad...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Perdona, esto es muy general y me parece bien, pero el caso concreto es si de todas estas instrucciones que usted me explica que eran obligación suya, de las auditorías oportunas, ¿no se entró en si en este caso concreto se había hecho bien, o si en este caso concreto se había reproducido aquello que propuso que se hiciese? Para mí esto es lo oportuno, no si yo lo mandé, sino si se ha ejecutado. Lo digo porque si hay memoria en esto tengo algunas preguntas para intentar ver si esto es así. ¿Le parece que hagamos esto a ver si avanzamos?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 9

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí, sí, adelante.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Usted ha hablado —y es recurrente— del caso de Detroit en agosto de 1987. En aquella ocasión el fabricante del avión —se nos ha dicho— emitió un documento recomendando a todas las compañías aéreas que operaban con aviones de la familia MD-80 que el TOWS o alarma de mala configuración de despegue se comprobara antes de cada vuelo. Parece que en España esa comprobación se redujo a hacerla solo en el primer vuelo del día. En este caso hubo más de un vuelo. ¿Usted conocía esta circunstancia? Si no la conocía, ¿investigó en aquel momento para ver si esto se había hecho adecuadamente? ¿Fue avisado por la DGAC o por la Ciaiac sobre esta cuestión?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): En el momento del accidente no conocía esa circunstancia, *a posteriori* conocí la comunicación. Esa comunicación, si es la *service letter* —creo que era—..., no, era un *all operators wire*, una comunicación que hacía McDonnell Douglas —entonces no era Boeing—, la busqué. La fecha creo que era en 1987, año en que Spanair no existía, pero estuve buscándola en SAS por ver si ellos habían tenido y tampoco estaba allí. Aquella comunicación parece que fue destinada a operadores americanos.

Me ha preguntado después si investigué. Sí, investigué y cuando la vimos, después del accidente, la pusimos en marcha, automáticamente se cambió la lista de chequeo para hacerlo antes de cada vuelo, que era lo que creo que aquella comunicación decía.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Y no preguntó quién había sido el responsable?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿De qué?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Por qué esta documentación no había llegado a una compañía, teniendo tantos MD-80? Porque tenían muchos.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí que lo pregunté. Porque el nivel de información que utilizó el fabricante era un nivel de información que no permanecía luego en los manuales. Los fabricantes emiten comunicaciones que a veces son solamente para el momento y otras que incorporan a los manuales, que eran *service letters*, creo recordar. Si esa comunicación se hubiese incorporado al manual, hubiésemos tenido conocimiento de ello. Claro que sí, pero no fue así, era un *all operators wire*.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Cómo participó Spanair en el proceso de investigación oficial llevado a cabo por la Ciaiac? ¿Nombraron alguna persona que coordinase las relaciones con la Ciaiac, que pudiera atender sus peticiones?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Quién fue?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): El jefe de seguridad en vuelo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Cuál es su nombre?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Juanjo Albarracín.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Juanjo Albarracín. O sea, esta persona...

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Comandante de la compañía, formado en investigación de accidentes.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Atendía a Ciaiac.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Fue él, que coordinó todo con ellos.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Con usted en concreto Ciaiac habló directamente?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Al principio algo más, luego menos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 10

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Qué persona recuerda que fue?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): El señor Soto.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: El señor Soto. Vale.

En el informe publicado en 2011 la Ciaiac hace tres recomendaciones a Spanair. Una sobre la mejora de los procedimientos en cabina en lo referente a las comprobaciones críticas. Otra para que revisaran los procesos de mantenimiento y otra para que Spanair asegurara el seguimiento efectivo de las medidas correctoras que hacía el departamento de mantenimiento. ¿Cómo se enteró la compañía de estas recomendaciones? ¿Qué hicieron al respecto?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Yo dejé la compañía en el año 2009. En 2011 no estaba allí, no le puedo decir lo que se hizo en ese momento.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Por tanto, usted tampoco sabe qué se hizo de la documentación de Spanair. ¿Quién se hizo cargo? ¿Si está en algún archivo?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿La documentación de Spanair? Pues debe de estar en algún sitio, ¿no?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En algún sitio debe de estar.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): A ver, la Ciaiac debe de tener si no todo, casi todo, porque ellos se llevaron toda la información prácticamente. Me acuerdo de que les preparamos dossiers de los pilotos y de todo. El lugar oficial donde tiene que estar es allí y supongo que el bufete que nos asistió también la tiene, porque tuvieron que revisar muchas cosas. Supongo...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Qué bufete era? ¿Se acuerda?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): DAC.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿TAC?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): DAC, con de de Dinamarca, a de Alemania y ce de Cataluña.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muy bien.

Le haré una última pregunta. Una cosa que me llamó la atención de Javier Martínez de Velasco, que era presidente de Sepla hasta 2009, es que en su intervención nos dijo que la mañana del siniestro Spanair había publicado una nota de prensa que retiró poco después de saltar la noticia del accidente, en la que llamaba la atención sobre el caos organizativo que vivía la compañía en aquellos días y que redundaba en presiones al personal de mantenimiento y tripulaciones. Nos dijo esto. ¿Qué tiene que decir al respecto? ¿Alguna vez recibió alguna queja en este sentido sobre presiones a sus trabajadores o falta de organización?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Quejas, no, no en el sentido... Permítame matizar que Spanair no publicó ninguna nota de prensa. Creo que, después de haber oído la comparecencia de este señor —no me acuerdo de cómo se llama—,...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Javier Martínez de Velasco.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ... él se refería a una nota colgada en la página web de Sepla, producida por el delegado Sepla en España. El delegado de Sepla en España produjo una nota que publicó en la página web de Sepla, pero Spanair no tenía nada que ver con eso. Conocí el contenido de la nota cuando se retiró y sobre lo que decía le tengo que decir que yo animé, tiempo después, a que si en algún momento alguien en una compañía aérea tenía una duda sobre un proceso de seguridad, sobre la implementación de cualquier práctica o procedimiento y veía una condición insegura, lo que tenía que hacer —es voluntario, pero está obligado a ello— era notificarlo a través de un sistema de notificación de condiciones seguras. En Spanair teníamos los FOR, *flight occurrence report*; ahora lo llamamos *safety reports*, informes de seguridad. Si usted ve una condición insegura, tiene que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 11

hacer un informe de seguridad, que además es anónimo —no del todo—; son desidentificados. Estos informes, cuando llegaban, los revisábamos en un comité, en una comisión, el FSQB, para ver realmente qué sustanciación tenían y que teníamos que hacer para solucionarlos.

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

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

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

Muchas gracias, señor Mendoza, por comparecer hoy. Me agrada el hecho de que se manifieste aquí como responsable en ese momento de Spanair porque hemos tenido muchas comparecencias en las que el responsable en el momento resultaba que no lo era, ni de la organización, etcétera, así que le agradezco que usted se manifieste como responsable de operaciones y de seguridad de la compañía en ese momento.

Quería preguntarle dónde trabaja actualmente.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Soy autónomo y presto servicios en temas de calidad y de seguridad a pequeños operadores aéreos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Han pasado diez años, mucho tiempo, y sé que no es fácil ni la situación ni recordar todo lo que pasó; no es fácil sobre todo para las víctimas que están siguiendo la Comisión estos días. Quería preguntarle, como responsable en aquel momento en Spanair, qué fue lo que falló en su opinión.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sinceramente, después de leerme el informe de la Ciaiac y por no hacer una enumeración de nuevo —el informe está bastante bien enfocado—, hay una falta de adherencia a los procedimientos. No me malinterprete. Cuando hablamos de las causas, de qué fue lo que falló —lo que falló es la causa del accidente—, siempre hay causas principales y causas contributivas, y sobre esto hay toda una exposición de teorías desde diferentes ángulos.

Los americanos, que son muy prácticos en ello, lo que dicen —está reflejado en el informe de la Ciaiac— es que la diferencia entre un sistema esencial y uno que no lo es, o un procedimiento esencial y uno que no lo es, es el que *per se* puede interrumpir o hacer fracasar un vuelo. Como tal, la Ciaiac al final llega a la conclusión, entiendo, de que lo que falló fue la falta de adherencia a procedimientos. Luego hay causas contributivas. Por eso yo creo que es una de las razones por las cuales todas las modificaciones que se hubiesen requerido sobre el TOWS a lo mejor no prosperaron, porque hay que pensar que el avión es de otra era tecnológica, este avión se diseñó a finales de los sesenta...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Sí, pero estuvo volando mucho tiempo y de hecho todavía sigue volando en el mundo algún modelo.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí, pero en el diseño y la certificación ese avión estaba concebido como que tendría un TOWS cuando se incorporó que fuera no esencial y como tal se desarrolló luego.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Usted comentaba antes que entre el accidente de Detroit y el de Spanair pasaron veintitrés años, ni más ni menos...

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Muchos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ... y que ya entonces se había detectado el fallo, que era prácticamente hermano gemelo del que ocurrió en el MD-82 de Spanair. Usted, como comentaba el señor Olòriz previamente, explicaba que las recomendaciones de la compañía de verificar el TOWS al principio de cada vuelo la aplicaron los operadores americanos, y dice que cuando se dio cuenta empezó a aplicarse aquí. Mi pregunta es: ¿cuándo se dio cuenta, después del accidente?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No, yo tuve conocimiento de aquella comunicación después del accidente. Esa comunicación es de 1987 y yo estaba dedicado a otras cosas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 12

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Exacto.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): En la compañía se aplicaba el procedimiento que estaba descrito, quiero recordar, en un documento que se llama el FCOM, el *Flight Crew Operation Manual*, y el procedimiento era hacer la comprobación del TOWS antes del primer vuelo de cada día.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Pero eso no es lo que la compañía había notificado después del accidente de Detroit en los operadores americanos.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Pero esto lo sabrían los operadores americanos, permítame la expresión. Nosotros no teníamos esa comunicación, lo que teníamos era el manual actualizado...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Me está diciendo que las compañías americanas, en concreto prácticamente los mayores operadores de aviación, que son americanos, no informan a todas las compañías a nivel mundial cuando hay una modificación en su *service bulletin* de manera general? ¿No les llega a las compañías españolas? Porque eso es muy preocupante.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Cuando hacen un *Service Bulletin*, sí, pero esto no fue un *service bulletin*, fue un *all operators wire*, que no lo incorporan en la documentación del avión. Si ese procedimiento que mandaron por télex lo hubiesen incorporado en los manuales, por supuesto lo estaríamos siguiendo, pero el manual no fue actualizado.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿El manual no fue actualizado?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Douglas no autorizó el FCOM de acuerdo con la comunicación que mandó por télex. En el FCOM hablaba del primer vuelo de cada mañana y de los *through flights*. Este es un término del que al comienzo de la investigación estuvimos buscando cuál era el sentido y, después de unos años, creo que el señor Soto, consiguió una explicación de alguien de Estados Unidos y está descrita en el informe.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Con lo cual está diciendo que en este caso Douglas tuvo cierta responsabilidad porque no les mandó la información adecuadamente, el actual Boeing por tanto.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Nosotros no existíamos. Ellos mandaron una comunicación y Spanair no existía cuando se mandó aquello.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Entiendo que tiene que haber unos mecanismos de comunicación para que cuando un operador utilice un avión de un fabricante reciba todo lo que tiene que ver...

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Toda la información.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Toda la información. Porque, si no, ¿de qué estamos hablando? Estamos hablando de seguridad. Usted era responsable de seguridad y entiendo que como responsable de seguridad debería conocer esos procedimientos y deberían estar en los manuales. Por eso le pregunté qué fue lo que falló. ¿No estaba dentro de los manuales de mantenimiento, como también vimos durante la Comisión de investigación? Porque realmente esto es preocupante. Veintitrés años después, no estoy hablando de un año ni de dos, estoy hablando de veintitrés años. Yo creo que ha habido tiempo suficiente para que estos manuales estuvieran actualizados o para que se supiera de estos accidentes. Imagino que las compañías intentan aprender de accidentes pasados en modelos que vuelan. Pero el manual que recoge esos principios lo publica el fabricante. Cuando llega una revisión del manual del fabricante el operador lo incorpora en sus procedimientos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Usted está diciendo, de alguna forma, que la responsabilidad está en el fabricante.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Yo no estoy diciendo eso. Lo que estoy diciendo, y lo voy a decir, es que a mi modo de ver ese procedimiento tenía una relevancia suficiente —como luego se ha demostrado— como para que se hubiese incorporado definitivamente en los manuales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 13

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Desde luego estoy de acuerdo con usted. De hecho, quedó patente en esta Comisión que los manuales de mantenimiento no estaban actualizados y que distintos TMA, distintos mecánicos de vuelo, habían actuado de manera diferente ante la misma situación en distintas ocasiones, con lo cual está claro que cuando se referían al manual de vuelo no había una explicación clara. Incluso se nos explicó en esta Comisión que la única manera de detectar la conexión que había entre la sonda de temperatura y el TOWS era a través de *wiring*, y el *wiring map* no va habitualmente junto con el manual de mantenimiento en vuelo, cosa que también me gustaría preguntarle. ¿Por qué? Porque entiendo que en una situación así se debería de tener toda la información disponible a la hora de atender una emergencia. Eso no queda tampoco claro en el informe de la Ciaiac y a usted, como responsable de seguridad, se lo quiero preguntar también. ¿Qué explicación me da de todo esto?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Permítame, porque estamos cruzando cosas... Estamos hablando del FCOM y de la comunicación de Boeing, que es una comunicación de operación, de cuándo hay que comprobar el TOWS...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Ahora yo me he ido a los manuales de mantenimiento, efectivamente.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): En cuanto a los manuales de mantenimiento, ha dicho usted que no estaban actualizados.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Es lo que se nos dijo en esta Comisión.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Permítame, yo no tengo evidencia y siento que... Los manuales de mantenimiento, aun no viendo yo cada una de las revisiones, me atrevo a garantizar que estaban actualizados con la última revisión del fabricante. Es más, se estuvo comprobando por casi todos los investigadores. Creo que a lo mejor estamos hablando de dos cosas diferentes, pero el *wiring diagram*, el manual de mantenimiento, el IPC y el *structural repair manual* es el paquete de cuatro manuales que estaban disponibles en Madrid, en todas las estaciones y en todas las bases de la compañía.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: No es lo que se nos comentó en esta Comisión. El *wiring map* no estaba disponible en ese momento.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): El *wiring map* es posible que sí. Además, posiblemente en esa época estaba a nivel de servidor ya.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: O sea, usted dice que sí, que estaba a disposición del mecánico que en ese momento estaba viendo lo que...

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Seguro. No los tenía con él, estaban en la oficina.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Estaban o no estaban?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí, sí, estaban en Madrid; he dicho en Madrid, en la oficina. En un sitio donde cuando un mecánico tiene que consultar, va allí y consulta los manuales. Claro, no teníamos un juego de manuales con cada mecánico que estaba atendiendo los aviones, pero los manuales sí estaban y estaban a disposición para consulta.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Usted hablaba antes también de factores contribuyentes dentro de los accidentes. Coincidió con usted en que, efectivamente, los accidentes no ocurren por una única causa. La situación que estaba viviendo Spanair, que estaba al borde de la quiebra en aquel momento; la situación de estrés que podían vivir las tripulaciones, ¿usted cree que era un factor contribuyente del accidente?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Es una buena pregunta. No lo sé. Sobre eso, la verdad, es que he pensado mucho y ahora estos días más, intentando recordar qué hacíamos y qué no hacíamos. Recuerdo que nos planteamos en una de las reuniones todo el equipo con el que yo trabajaba —hacíamos periódicamente una reunión que se llamaba el *fly section quality board*— cómo iba la compañía. ¿Había riesgos? ¿Habían sucedido cosas? Justo en esa época en un FSQB nos planteamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 14

que cada uno estaba digiriendo la situación de una forma diferente, depende de cómo eres, pero que sería conveniente hacer algo y tomamos la determinación de hacer dos cosas. Una, mandar una carta, una comunicación, a todos los pilotos. De hecho creo que se mandó a todas las personas que estaban involucradas directamente en la operación, diciéndoles que la situación de la compañía era la que era, que estaba en discusión un ERE —no sé si se había ya aprobado—, la gente estaba preocupada pero que tenían que intentar hacer ejercicio profesional en su día a día, separar esas cuestiones y enfocarse en lo que era su función en la operación. Esto fue una de las cosas, y aquellas comunicaciones se mandaron. La otra es que nosotros teníamos una forma de saber si estaba pasando algo, y aunque en la flota MD —por cierto, que en el informe de la Ciaiac hay una confusión que luego podré aclarar— no estaba en servicio al cien por cien el sistema de recogida de datos de la operación, en la flota Airbus 320 sí que teníamos un sistema de FDM. El sistema FDM es un sistema donde electrónicamente se recoge todo el dato de la operación —las velocidades, los motores, las frenadas, las velocidades en el suelo, cómo ha girado, si el avión ha entrado alineado a la pista, si se ha pasado—, es decir, todos los datos fundamentales, y lo que hicimos es estrechar más los márgenes de vigilancia. Cada vez que nosotros veíamos tres veces una alta velocidad en tierra, lo estrechamos para que el sistema nos detectara, nos diera un aviso cuando fueran dos veces. Esas fueron las dos medidas que tomamos. Si luego fue contribuyente o no, la verdad es que me siento bastante incapaz de dar una opinión al respecto.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: No tengo más preguntas.
Gracias.

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

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, presidenta.
Buenos días, señor Mendoza, y gracias por acudir a la Comisión.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Buenos días.

La señora **VALIDO PÉREZ**: En el momento del accidente, Spanair contaba con un sistema de monitorización y un sistema informático en la flota de Airbus que no coincidía con el modelo de monitorización de la flota MD, cosa que era obligatoria, tenía que ser el mismo...

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No era obligatorio?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No.

La señora **VALIDO PÉREZ**: De acuerdo. Sin embargo, en el informe de la Ciaiac queda reflejado claramente que la avería de la sonda RAT era repetitiva los días previos al accidente, pero que la compañía no era consciente de ello porque no tenía el sistema de monitorización en funcionamiento. Yo le pregunto, ¿por qué se dio esta circunstancia, por qué no funcionaba el sistema? ¿Cree usted que si hubiera funcionado no se hubiera producido el accidente? ¿Alguien de la Dirección General de Aviación Civil hizo alguna inspección, algún requerimiento sobre este tema?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): En primer lugar, las dos flotas eran de una generación muy diferente. El Airbus A320 era reciente, muy electrónico, muy digital y traía ya de fábrica el sistema FDM, que se implantó, se utilizaba y se vigilaba, pero no el MD. La obligatoriedad de tener este sistema instalado era con fecha 16 de julio de 2008 y en aquel momento no había fabricantes que suministrasen algo así para el MD, o nos costó mucho encontrarlo. Al final, encontramos un fabricante, nos dimos prisa y llegamos a la fecha, es decir, el 16 de julio de 2008 en todos los aviones estaban instalados. Esta fecha, y eso lo recuerdo...

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Porque era el día del Carmen?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No sabía que fuera el día del Carmen, pero no, porque yo insistí mucho porque era una exigencia normativa y sabía que teníamos desviaciones. Me

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 15

involucré personalmente. Este sistema tenía un disquete y ese disquete estaba corrompido o tenía un problema, es decir, no grababa. No sé si el problema era del equipo que tenía el avión, si era del disquete, si es que el disquete no era apropiado, pero estaba corrompido. Por eso no pudimos tener los datos. Pero ha dicho usted otra cosa...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, si quiere se lo pregunto. Ya ha dicho por qué no funcionaba el sistema ese día y la pregunta sería si tenía conocimiento de si estaba operativo.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): La Ciaiac hace un informe de los cinco o seis fallos del sistema y delante de cada fallo, si ustedes lo ven, pone DFDR, *Digital Flight Data Recorder*. Este es el equipo, es la llamada caja negra —que no es negra— que lleva el avión para grabar, pero este equipo no es accesible, solo es accesible cuando hay un accidente.

La señora **VALIDO PÉREZ**: De todas maneras, esos incidentes también estaban apuntados en un libro de notas por parte de los de mantenimiento.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No se apuntó en el *notebook*?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): En el *logbook*, dos de ellos. Las dos quejas de los pilotos, los dos reportes, los dos informes de los pilotos, que creo que eran del día anterior.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que, claro, todo esto digamos que aumenta la peligrosidad de este sistema y el problema, como usted sabe, de que el certificado de aeronavegabilidad le caducaba al avión el 22 de julio y se le prorrogó por un mes, hasta el 22 de agosto, sin inspección ninguna. Hubiera sido muy interesante que se le hubiera hecho una inspección, entre otras cosas porque hubieran salido todos estos fallos, porque el avión se estrella el día 20.

¿Cómo consiguieron ustedes esta ampliación de certificado?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Bueno, las ampliaciones del certificado de aeronavegabilidad era una práctica...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, pero tuvieron que solicitarla, porque si el día 20 o 22 de julio le caducaba, alguien tuvo que solicitarla por parte de la compañía a la Dirección General de Aviación Civil.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí, sí, seguro, el director técnico. El director técnico mandó la carta a Aviación Civil y Aviación Civil dijo: vale, pues en tal fecha la hacemos. Seguro. No lo he visto, no lo tengo, pero era el procedimiento normal y un procedimiento completamente aceptado. Después de que sabemos lo que pasó con el avión..., pero la extensión del certificado de aeronavegabilidad no degrada para nada las condiciones de seguridad. Seguro que no. Seguro que no.

La señora **VALIDO PÉREZ**: En esta ocasión, sí.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Bueno...

La señora **VALIDO PÉREZ**: De todas maneras, una de las cosas que dice el informe del órgano pericial colegiado es que habiendo esos seis fallos repetitivos en los días anteriores —aunque solamente se notificaran dos— los técnicos de mantenimiento pertenecen a la empresa y yo creo que se sabría dentro de la empresa aunque solo se notificaran dos en el *logbook*, que lo más sensato hubiera sido —no habiendo estado ese mismo fallo recogido en la MEL y estando con una prórroga de un mes— parar el avión. Lo más sensato hubiera sido haber hecho la parada y que el equipo del departamento de ingeniería hubiera hecho la investigación de por qué se daba ese fallo.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No he leído el informe del órgano pericial. Pero, a ver...

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Por qué no tomaron la decisión de pasarlo por el departamento de ingeniería habiendo dicho usted anteriormente que mandó una carta a las tripulaciones diciendo que la seguridad estaba por delante de todo?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 16

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí, sí, sí; recordando, en estos momentos de inquietud social o laboral, que se focalizase. Sí, sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero si usted exige eso a las tripulaciones, esa responsabilidad también tiene que tenerla... Le hago la misma pregunta: ¿cómo no tomaron esa decisión de parar el avión durante ese mes de prórroga?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): La opción de parar el avión estaba allí. Había un avión de *stand by*, había un avión de repuesto. Estos aviones, digamos, que...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, pero el que se estrelló fue el vuelo JK 5022, entonces...

Vamos a seguir porque si no nos enredamos en esto y ya está, usted está diciendo que no se tomó la decisión, pero murieron 154 personas.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Ya lo sé.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Durante la comparecencia del señor Torroba nos explicó que en la base de Madrid no había ningún jefe de base ese día, pero que sí lo había en otras partes de España. Mi pregunta es: ¿podría decirnos qué persona fue la responsable ese día, el máximo responsable de mantenimiento ese día en el aeropuerto?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): El jefe de turno que había —lo sé del informe— era el señor Viñuelas, ¿no? Era el jefe de turno.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿El señor Viñuelas? Es que el señor Torroba no se acordaba de a quién se sometía ese día.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Por el informe, el responsable del turno, el que estaba de coordinador del turno era el señor Viñuelas. Torroba no sé si estaba allí o estaba de vacaciones. No sé.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, no; estaba allí ese día.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿Estaba allí ese día?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, según él, sí.

¿El señor Torroba era el máximo responsable?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): El señor Torroba era el jefe de mantenimiento de Madrid y él organizaba. ¿Qué responsabilidad tenía? Organizar los turnos, asegurar que en cada turno, cuando viniese un avión, había un mecánico para atenderlo, si estaba falto de repuestos, asegurarse de pedir los repuestos y que fuesen recibidos, asegurar...

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No era una cuestión meramente organizativa la de él? Porque, según dijo él aquí, era una cuestión organizativa o administrativa.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Podemos llamarle organización pero tiene su enjundia y su importancia, mucha. Con la plantilla que tengo que asegurar que todos los días...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Que se cubran los puestos.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ... si viene un vuelo, que siempre haya alguien. Por lo tanto, a lo mejor tengo que dar vacaciones, quitar vacaciones o cambiar días libres, organizar o no sé...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Cambio de tercio. Respecto a las voces de cabina, que se publicaron en aquellos momentos en varios medios y todavía hoy están...

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿Lo del *voice recording*?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 17

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí. ¿Qué hicieron cuando se filtraron? ¿Alguna vez supieron de dónde provenían estas grabaciones, estas filtraciones o qué opinión le merecen?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No sé, no le puedo decir exactamente cuándo se publicó esto.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Casi el día siguiente al accidente.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Cada vez que hubo una filtración...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Hubo varias, hubo desde la torre pero también hubo de la misma cabina.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Yo cada vez que hubo una filtración —porque hubo varias filtraciones del proceso de investigación— lo que hice fue llamar al señor Soto y decirle que aquí estaba ocurriendo algo y que no se podía trabajar así. Pero, claro, tampoco puedes hacer nada, la gente publica en Internet lo que...

La señora **VALIDO PÉREZ**: En un momento determinado de la investigación el órgano pericial colegiado le solicitó al juez que, por favor, se le facilitase la identificación del tercero en cabina.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Según nos dijeron aquí en varias comparecencias, no solamente los representantes de la gente que trabajó en el órgano pericial colegiado sino también de la Ciaiac dijeron que Spanair no facilitó el nombre del tercero en cabina y tuvo que ser el padre de la víctima el que fuera al juzgado a identificar la voz de su hijo justo momentos antes de morir. Mi pregunta es: ¿por qué Spanair no facilitó el nombre del tercero en cabina?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Pues no le puedo decir, pero tampoco veo la razón de que no se identificase. Estaba en el avión y estaría en la lista de todas las personas que estaban a bordo, ¿no?

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No era usted el responsable de haber dado esta información al juzgado?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿De no haberla dado o de haberla dado?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bueno, de darla o de no darla.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Pues no.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿En manos de quién estaba identificar a este trabajador?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Pues supongo que en la Ciaiac, en la comisión de investigación.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, no. Era un trabajador de Spanair, se le preguntó a Spanair.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¡Ah!

La señora **VALIDO PÉREZ**: Spanair no dio esa información. Mi pregunta es: ¿quién era el responsable de dar esta información y por qué no se dio?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): A ver, en el tiempo en el que yo estaba a mí nadie me pidió eso. Si me lo hubiesen pedido hubiese provocado que se hubiese dado porque la información estaba disponible y era pública. ¿Eso qué problema puede tener? Pero no tengo conciencia de que se nos requiriese aquello y mucho menos de que me hubiese llegado a mí el requerimiento.

La señora **PRESIDENTA**: Entonces, ¿por qué cuando sacan la lista no aparece el nombre de esa tercera persona en la lista?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 18

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿No está en la lista de pasajeros, en la lista de ocupantes del avión? Tiene que estar.

La señora **PRESIDENTA**: No está.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No se dio, no se dio. De hecho, la pidió el órgano pericial colegiado porque no estaba dentro de la lista...

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): A ver, en la lista de las 172 personas... Perdón.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No aparecía el nombre de este tercero en cabina y por eso lo preguntó el órgano pericial colegiado, porque era fundamental para la investigación.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Pues no le puedo decir. El órgano pericial colegiado... ¿Esto cuándo se...?

La señora **VALIDO PÉREZ**: El órgano pericial colegiado es el órgano que se constituyó por orden del juez.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí, ¿pero cuándo se hizo esto?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Creo que en 2010 se formó el órgano pericial colegiado.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Yo estaba ausente entonces de la compañía, no es que quiera evadir la pregunta. Pero no entiendo por qué se tendría que ocultar aquello o no proporcionarlo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Ya he terminado, señora presidenta.
Muchas gracias.

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

El señor **FRANQUIS VERA**: Muchas gracias, presidenta. Bienvenido, señor Mendoza a esta Comisión. Usted ha dicho hace un momento que fue director de producción, gerente, subdirector de la aerolínea, responsable del sistema de calidad de la compañía. Bueno, voy a hacer algunas preguntas y alguna valoración.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Lo del sistema de calidad no lo he dicho yo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Bueno, en su declaración en el auto aparece que usted era el responsable del sistema de calidad de Spanair.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Ah, sí, sí, pero no lo he dicho. Es que ha dicho que yo he dicho...

El señor **FRANQUIS VERA**: De acuerdo. Ha dicho que es director de producción, gerente de la aerolínea en materia de seguridad y subdirector de la aerolínea.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: En cualquier caso, usted se ha referido varias veces a la situación financiera de la compañía y dice que producto de que se le haya transmitido a la opinión pública cierta información se tomaron medidas especialmente vinculadas a la seguridad. Si no he entendido mal, usted hizo una referencia especial a su área para que eso no perjudicara los trabajos o la responsabilidad sobre la seguridad de la compañía. El 20 de mayo anunció SAS, que es una aerolínea multinacional escandinava, que formaba parte del accionariado de Spanair, que se iba a reducir a la mitad si no salía adelante la venta con Iberia. Además, anunció que el plan alternativo de reducción del tamaño de Spanair contemplaría la eliminación de la envejecida flota de los treinta y seis aviones de MD. El 26 de julio de 2008, dos meses

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 19

después, Spanair anunció que iba a despedir a 1100 trabajadores y que cancelaría nueve rutas por la crisis del sector. Además, decía que era su respuesta a la subida de precios del petróleo. El 20 de agosto de 2008, justo la fecha del accidente, hubo un comunicado de prensa de representantes de Sepla en Spanair denunciando el caos organizativo y amenazando con una huelga: La compañía está inmersa en un duro proceso de recortes de costes y de reducción de plantilla; los pilotos denuncian que la compañía carece actualmente de un plan que garantice el futuro.

El 20 de agosto de 2008 ocurrió la tragedia y, por tanto, mi primera pregunta es si, con todos estos antecedentes, se sentía Spanair especialmente investigada o seguida por parte de Aviación Civil en cuanto a si esta serie de noticias estaban poniendo en riesgo la seguridad de la compañía.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Especialmente investigada, no.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Cuál fue la causa de solicitar la prórroga de la inspección técnica?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿Del certificado de aeronavegabilidad?

El señor **FRANQUIS VERA**: Parece que era normal pedirlo, pero ¿cuál fue la causa en ese momento de pedirlo precisamente?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Pues no lo sé, pero en ocasiones llegaron a ser incluso temas de agenda, de disponibilidad de inspectores, es decir, que si estaban ocupados se hacía en una fecha determinada. Cuando se renovaban los certificados entonces había tres actividades: una era una actividad documental, luego había una actividad de inspección física del avión —es decir, veían los documentos, el histórico, los resultados del mantenimiento, las revisiones que se habían hecho en los componentes etcétera, la inspección física—, y por último, se hacía un vuelo con el avión. Es decir, el inspector se sentaba en el transportín, en el asiento del centro, y hacía un vuelo...

El señor **FRANQUIS VERA**: Mi pregunta era si era habitual que la compañía planteara prórrogas a la hora de inspeccionar sus aviones.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): En ocasiones —que es a lo que voy— se coordinaba para que fuese un vuelo que saliese de Palma y que le fuese bien al inspector. No sé si fue el caso en esta ocasión, pero insisto en que la extensión de un mes en el certificado de navegabilidad...

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Quién era el propietario de este avión? ¿Quién compró el avión, quién era el propietario?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No me acuerdo... Este avión fue de Gecas.

El señor **FRANQUIS VERA**: Fue comprado a una compañía coreana, si no recuerdo mal.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): El operador era Korean, pero el dueño era General Electric Capital, que es una compañía de *leasing* irlandesa...

El señor **FRANQUIS VERA**: Porque no era propiedad de Spanair, ¿no?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No. Y Este avión lo alquiló Gecas a Spanair, lo que no sé es si después cambió de manos. No lo recuerdo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Pero el avión era propiedad de la compañía, si no de Spanair, sí de un grupo de la compañía.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): De Gecas, le digo; de Gecas: *ge, e, ce, a, ese*.

El señor **FRANQUIS VERA**: Pero ¿formaba parte del accionariado de Spanair?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): No, es una compañía de *leasing*, una empresa que se dedica a alquilar aviones a terceros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 20

El señor **FRANQUIS VERA**: Y de la flota que tenía Spanair, ¿cuántos aviones era de su propiedad?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): De los MD, ninguno, y de los Airbus, se compraron una parte de ellos, se hizo un *leasing* financiero, pero luego se hicieron operaciones de *sale and lease back*, o sea que no le puedo decir cuántas quedaban en propiedad de la compañía.

El señor **FRANQUIS VERA**: Más adelante, en enero de 2009, Spanair anuncia la renovación total de su flota y anuncia además que fundamentalmente la van a hacer de este modelo, del MD-80, y no dice que sea por motivos de seguridad, sino por su antigüedad. Con lo cual, en la compañía existía la conciencia de que era una flota antigua. Por tanto, siendo esa la situación, ¿nunca hubo un plan especial de mantenimiento de este tipo de aviones, aun cuando eran conscientes de que la empresa en más de una ocasión anunció su venta y en más de una ocasión anunció que era una flota antigua?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Pero la razón de la sustitución no era por el mantenimiento. Primero, era una flota muy cara de operar por el consumo de combustible y luego era una flota que estaba condenada a dejar de operar en unos años en Europa por el tema de los ruidos. Este avión estaba certificado de *stage 3* pero las exigencias de ruido de muchos aeropuertos europeos se habían reducido y con ello estaban reduciendo el margen de tiempo en el cual tú podías tomar, para que no molestase el ruido a los vecinos que están durmiendo. Pero sobre todo se trataba de un tema de coste de operación.

El señor **FRANQUIS VERA**: No me voy a referir a la lista de pasajeros, porque ya lo han comentado distintos compañeros, pero simplemente quería lamentar un hecho. No sé cuántas horas pasaron antes de hacer públicas las listas de pasajeros, pero lo que sí es evidente es que eso fue un trauma más para las víctimas.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Si me permite, hay dos temas con los que me voy un poco insatisfecho: uno es este y el otro es lo que me han preguntado aquí sobre el tema de quién atendía a las familias y quién era el responsable. La verdad es que no recuerdo cómo era la organización, no recuerdo los nombres, pero me comprometo a buscar y rebuscar y llamar a la gente para darles a ustedes los datos e incluso seré capaz de dar incluso, espero, una aproximación de la hora en la que se hizo disponible la lista.

El señor **FRANQUIS VERA**: La ministra también dijo en esa comparecencia que había informado en sede parlamentaria cuando compareció, a los pocos días después del accidente, que Spanair se había planteado sustituir el avión. Anunció en sede parlamentaria que ustedes, la empresa, lo habían desmentido inmediatamente.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿Cómo?

El señor **FRANQUIS VERA**: Que la empresa desmintió inmediatamente el hecho de que se hubieran planteado sustituir el avión. A las pocas horas se filtra, como aquí se conoce, la grabación donde se decía con claridad que se iba a plantear la posibilidad del cambio de avión. ¿Por qué se dijo por parte de la compañía que era falso lo que había dicho la ministra en sede parlamentaria obligándole a rectificar pocas horas después? Porque lo que está claro es que una rectificación o denunciar que era una falsedad lo que se había dicho en un momento complejo de la crisis que se estaba produciendo, que la compañía a las pocas horas tuviera que renunciar y decir que sí se había producido significaba que cualquier información que saliera de la compañía en esos momentos era una información poco creíble porque se había reconocido que lo que había dicho unas horas atrás era absolutamente falso. La compañía reconoció que se había estudiado la posibilidad de modificar el avión.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿De sustituirlo?

El señor **FRANQUIS VERA**: Sí.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Yo no creo siquiera que la compañía en Palma, en la dirección, interviniese en aquello. El avión de *stand by* estaba disponible en Madrid para...

El señor **FRANQUIS VERA**: Le pregunto, como directivo, por qué la compañía dijo públicamente que lo que había dicho la ministra era falso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 21

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Mire usted, mi rol en la compañía era fundamentalmente operacional y técnico y la verdad es que había otras personas que se dedicaban a la comunicación exterior que en los vídeos que hay en Internet pueden ustedes ver. Yo no participé en aquello. El avión estaba disponible, se podía usar, se puso a disposición del comandante y posteriormente, porque pensaron que la solución alternativa era menos gravosa para el pasaje, decidieron no cambiarlo.

El señor **FRANQUIS VERA**: En la Comisión se ha hablado mucho de la falta de configuración del avión a la hora de despegar y hemos tratado mucho ese asunto. ¿Usted cree que esa falta de configuración estaba motivada por la presión que sufrían los pilotos? Si es afirmativo, ¿la empresa colaboró en la presión a los pilotos?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): A la segunda parte, definitivamente no.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted no cree que la situación que vivía la empresa de crisis financiera, de anuncio de recortes o de ERE pudo contribuir a ello?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Indudablemente, puede. La primera pregunta era si...

El señor **FRANQUIS VERA**: Me refería a si los pilotos se vieron presionados a la hora de configurar mal el avión. Si la situación que vivía la empresa contribuyó a esa presión añadida que estaban viviendo los pilotos.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿Si se vieron presionados? La verdad es que no lo puedo saber. Pero imagino que en el ejercicio de su responsabilidad querrían tener el menor retraso, que querrían hacer su trabajo bien, además a lo mejor tenían compromisos. No sé. Y además, a lo mejor, no enjuiciaron todo aquello de una forma completa porque a lo mejor estaban preocupados por el proceso de la compañía. Pero esto por mi parte es una mera especulación, porque podría ser o podría ser que no. Creo que todos estábamos un poco afectados, porque efectivamente los números que ha dicho usted antes, de lo que estábamos hablando era de reducir; el análisis financiero decía que teníamos que reducir el 30%, empezamos por el 40, luego el 30, luego decidimos hacerlo en etapas, el 30% de la compañía, esto quiere decir que si la compañía tenía cuatro mil y pico empleados contando Newco, que no eran directos pero iban a sufrir lo mismo, eran mil y pico personas en la calle, y esto la verdad es que la compañía lo sufre, claro que sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Cuál era el coste de los pilotos de la compañía Spanair? ¿Recuerda usted cuál era el coste que suponían en el total del presupuesto de la compañía? Si lo recuerda, el porcentaje.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Necesitaría un ratito para hacer unos números pero era elevado, era una parte importante.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha hablado antes de la monitorización de los procedimientos de averías en la compañía. En 2009 salió publicado en diferentes medios de comunicación que el ordenador central que tenía la compañía tenía un virus y que por eso muchas de las averías que se produjeron el día 19 no se pudieron incorporar al ordenador central. ¿Eso es cierto, tenía un virus el ordenador central donde se recogían y registraban todas las averías de los aviones?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): ¿Un virus?

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿O es falso?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Yo no niego nada, yo digo que no tengo conocimiento de que hubiese ningún virus en el ordenador central. ¿Usted se refiere a dónde se cargaba la información de los cupones? Esto se cargaba en Palma y, que yo sepa, tenía que estar allí.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y cuál era ese mecanismo cuando se comunicaba una avería en un avión, una dificultad? ¿Se comunicaba?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 22

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): He visto en anteriores comparecencias —porque están en Internet— que no ha quedado muy claro. Cada uno de los cupones del libro se cargaba en un sistema informático y ese sistema informático era como una segunda barrera. El MCC, el *Maintenance control center*, que era un equipo de cinco o seis mecánicos muy cualificados elegidos a propósito, hacía un seguimiento de lo que se iba haciendo en la línea. La idea era, como los aviones iban de un sitio a otro, precisamente para evitar que en algún caso una avería pudiese pasar desapercibida porque alguien lo despacha y a lo mejor alguien cambia un componente y no tiene éxito en la sustitución, creamos esta segunda barrera en la que si una avería aparecía un número de veces en un intervalo de tiempo —creo haber leído en la Ciaiac que eran tres en siete, yo recuerdo haber discutido internamente si tenía que ser tres en siete o dos en cinco, no sé en qué posición estaba aquello porque además era parametrizable, es decir, en un momento se podía ajustar— saltaba un aviso para que los responsables del MCC actuaran de oficio —digamos—, interviniesen, dijeran: oye este avión está circulando con esto, ya van tres veces, y podían parar el avión, tenían la autoridad para parar el avión y exigir la resolución que hiciera falta. Otras veces a lo mejor había un problema, un despacho de estos de diez días, a lo mejor para asegurar que el repuesto estaba disponible en la fecha en la que el avión iba a estar disponible para repararlo. Pero esta era una segunda línea de defensa en la resolución de las averías.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿El puesto jefe de base en Madrid, en Barajas, figuraba en el organigrama de Spanair?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Es que no recuerdo si se llamaba jefe de base o de mantenimiento, pero había un jefe en Madrid, sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y sabe usted las funciones que tenía ese responsable?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Lo he comentado antes, para mí sus funciones, y no conozco en detalle lo que dijera el manual, pero sus funciones eran asegurar que la plantilla era suficiente, asegurar que se tomaban medidas en el caso de que, por ejemplo, hubiese una enfermedad o lo que fuera para cubrir los turnos, asegurar que tenía certificadores calificados en cada uno de los turnos para poder atender las necesidades...

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Una de sus funciones era controlar el listado de elementos inoperativos con los que puede o no salir un avión? ¿Esa era una de sus funciones?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Ese listado no se cuál es y de hecho no tendría que ser su función y no creo que nunca lo fuera. ¿Controlar el listado de los elementos operativos con los que tiene que salir un avión? Ese listado no lo conozco. Con lo que puede salir un avión es con los listados que están en el listado de equipos mínimos y no hay que controlarlo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Me está indicando la presidenta que tengo que acabar. Por último, señor Mendoza, dice que se define siempre el nivel de una compañía o de un equipo directivo de una empresa cuando tiene que afrontar una crisis y, si yo tuviera que dar un veredicto sobre el nivel que demostró Spanair a la hora de gestionar la crisis, desde luego el veredicto es absolutamente nulo. Ustedes no estuvieron a la altura de los acontecimientos y no estuvieron a la altura de la tragedia ocurrida el 20 de agosto porque cometieron errores tras errores desde el primer momento. Primero, en la incapacidad de hacer pública la lista de pasajeros, que produjo un drama familiar enorme. No hicieron caso, no pudieron contestar las reclamaciones no solo y, en primer lugar, de los familiares y amigos, sino de la propia Administración. Fueron incapaces de atender a través de un *call center* las miles de llamadas que se producían justo después del accidente. Tuvieron nula empatía con los familiares de las víctimas, absolutamente nula empatía con los familiares de las víctimas. Les puedo relatar aquí situaciones —porque han venido a comparecer— y en algunas de ellas es un auténtico drama la falta de comunicación y de humanidad que se tuvo por parte de la compañía. Creo que su gestión de la comunicación fue un auténtico desastre y se debería aprender para hacer todo lo contrario a la hora de gestionar una crisis de esta naturaleza. Se lo digo a usted porque es el responsable de Spanair o uno de los directivos de Spanair.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Era.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 23

El señor **FRANQUIS VERA**: O era uno de los directivos de Spanair, una empresa que en el año 2012 acaba su actividad y deja en la calle a dos mil y pico trabajadores y en los aeropuertos a 23 000 pasajeros. Con toda esa situación, no es de extrañar que el final de la empresa fuera así. Pero, como de todo hay que aprender, en esta parte de la comparecencia que se refiere a la actuación de la empresa tenemos que aprender todos y tenemos que sacar conclusiones de cómo debería actuar una empresa ante una tragedia de esta naturaleza y es absolutamente contrario a cómo actuaron ustedes una vez que se produjo el accidente de Spanair. Lo hago constar y lo digo para que quede constancia en esta Comisión.

Gracias.

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

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

Gracias, señor Mendoza, por acudir en el día de hoy a esta comparecencia y no crea que su comparecencia requiere menor atención o interés por la asistencia del resto de los grupos, pero tenemos actividad parlamentaria intensa y sepa que por el excepcional trabajo del servicio de estenotipistas y taquígrafas quedará en el *Diario de Sesiones* todo lo que usted diga aquí.

Quería hacerle una aclaración. Aquí no venimos a buscar ni culpables ni responsables. La conclusión y el objetivo de esta Comisión es intentar buscar soluciones para prevenir futuros accidentes. Pero sí tiene que darse cuenta, al menos en nuestro grupo así lo consideramos, de que usted viene representando a Spanair y esta Comisión se conoce por Spanair, JK 5022 Spanair. No es JK 5022 Ciaiac ni JK 5022 Dirección General de Aviación Civil, ni Sepla, etcétera. Es Spanair y usted es el último de los treinta y cinco comparecientes. No quiero poner niveles de importancia porque todos los comparecientes han sido especialmente importantes, unos nos han aclarado más cosas que otros, otros nos han creado más dudas, pero todos han sido importantes y eso es la misión y el objetivo de esta Comisión, intentar que esto no vuelva a suceder y en base a su experiencia y a su formación que nos iluminen, entre comillas, para poder sacar un dictamen y unas conclusiones que sean buenas, válidas y efectivas, que parece que no fue lo que hubo después de estos diez años de informes, contrainformes, opiniones y reflexiones.

Me gustaría hacer una serie de preguntas, no me voy a extender ya en la exposición de motivos, un poco también en la línea —lo suelo hacer en función de los comparecientes y su representación— de las diferentes fases que se trabajan en esta Comisión que es antes del accidente, durante el accidente y después del accidente. También me gustaría hacer una serie de aclaraciones a unas manifestaciones suyas. Dentro de sus competencias, tampoco le voy a pedir que concrete cuáles son sus competencias como gerente de seguridad o como editor de producción, que seguramente son muy importantes y usted ya ha esbozado alguna de ellas. Respecto a la fase anterior al accidente, voy a intentar agrupar las preguntas, porque ya mis compañeros han hecho referencia a ellas, y si usted quiere aclarar o añadir algo más, se lo agradeceré. Creemos que ha habido demasiadas evidencias como para que alguien hubiese dado la orden de cambiar el avión, como en un principio planteó el piloto. Ya se ha hablado del certificado de aeronavegabilidad, de fallos del TOWS, de fallos de la sonda RAT, de fallos del relé, de fallos de la MEL. Todo esto antes del accidente se había visto que se estaba produciendo, al margen de las recomendaciones que se venían haciendo desde el accidente de Lanzarote y del de Detroit, sobre los que ya se ha explicado que internacionalmente no se hicieron recomendaciones obligatorias, ni siquiera había una obligación de extenderlas a todos los operadores o compañías que pudieran tener aviones iguales o similares. Las dos preguntas son: ¿No cree que hubo demasiadas evidencias previas a ese accidente, a ese día, como para que la persona responsable —no sé si sería usted, o de AENA o de la Dirección General de Aviación Civil— diera una orden diciendo: este avión no puede volar? ¿No cree que había muchísimas evidencias como para que esa orden se hubiese dado no por el comandante, sino por alguien?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Respecto a las evidencias que usted ha citado, algunas no se daban allí. Usted ha hablado del informe de avión de Madjet. Tendríamos que poder trasladar en el tiempo lo que de verdad antes se conocía, porque ahora sabemos muchísimo más. Algunas de las evidencias que usted ha citado, tampoco se conocían. La evidencia era que había un avión que tenía un calentador de una sonda que calentaba cuando no debía, que funcionaba indebidamente. Ahora sabemos que aquella sonda estaba alimentada por un sistema, que es un relé, que además alimentaba al TOWS y que ahora sabemos que después falló, pero no se podía representar —y esto que le digo es una opinión— la trascendencia de un calentador frente al TOWS, y menos —y antes lo he mencionada— cuando va al MEL, ve que el calentador no es necesario para volar si no hay condiciones de engelamiento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 24

y dice: pues no volamos con él. Yo, cada vez que pienso en ello, pienso en el diseño del avión —y no es que esté diciendo ahora que la responsabilidad es de Douglas o de quién sea— y me parece raro que en un mismo relé se mezclen dos cosas que tienen una importancia tan diferente, el TOWS y el calefactor de un sistema, calefactor que solo hace falta si hay condiciones de formación de hielo en el aire. Esto era lo que él tenía delante, no el resto de los detalles. No tenía ninguna evidencia del TOWS, no tenía ninguna evidencia de Detroit; eso no era patente allí. Él maneja su MEL y dice: esto no hace falta para volar y el avión vuela así.

En cuanto a la orden o no orden de utilizar el avión de repuesto, tengo que decir que los aviones estaban para utilizarlos. Una de mis funciones, como he comentado antes, era asegurar la disponibilidad financiera. Esto que voy a decir sé que no forma parte de su pregunta, pero quiero decirle que recuerdo ese trabajo con mucho esfuerzo. Uno de mis esfuerzos y de las dificultades de mi trabajo era conseguir que en los presupuestos de cada año se calculase un número suficiente de aviones *standby*. Dese cuenta —en esa época no sé exactamente los que teníamos, debían ser tres— lo que es tener ese recurso, un avión solamente disponible por si lo necesitábamos, tenía un coste mensual que no recuerdo, pero era exagerado. Tenía una pugna con mis responsables financieros y con el director general porque me preguntaban hasta cuándo iba a necesitar esto. Es decir, el avión estaba allí para usarlo y esto era producto de que se sabía que podía existir esa necesidad. Nadie tenía que dar la orden de hacer el *standby*. La decisión normalmente se tomaba entre el mecánico y el piloto. ¿Y de qué dependía? El piloto pensaba: si tengo que bajar ahora al pasaje, pedir el *clearance*, hablar con la torre y demás, obviamente van a ser dos horas y media. Preguntaba al mecánico cuánto iba a tardar. El mecánico le daba una hora estimada y, en función de eso, decidían qué era lo mejor, pero nada más.

El señor **FOLE DÍAZ**: Yo le dejo contestar. No puedo entrar en un debate, porque sería muy largo y lo han hecho ya todos mis compañeros.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Tampoco era mi pretensión. Perdone si me he extendido.

El señor **FOLE DÍAZ**: Solo lo digo porque usted es, en principio, el último compareciente y antes ha habido treinta y cuatro que han hecho manifestaciones que nos han suscitado dudas o sorpresas y de las que derivan estas preguntas, que vamos modificando después de haber ido escuchado a los comparecientes. Si le digo eso es porque había otros aviones iguales que detectaban fallos en el TOWS. El señor Hita, presidente de la Ciaiac, dijo literalmente -voy enlazando unas preguntas con otras- que se le habían hecho multitud de perrerías al relé. Se supone que cuando se hacen perrerías a algo es porque se está intentando detectar algo; entiendo yo que no se hacen por diversión. A la sonda RAT también. Los técnicos tomaron esa decisión, lo cual me lleva a la siguiente pregunta, pero antes le voy a hacer otra. Usted dijo que no era conocedor de las recomendaciones de Detroit en su momento, pero ¿no cree que, por la importancia del modelo y por la cantidad de aviones que hay no solo en Europa sino en el mundo que pueden tener la misma problemática, ese tipo de recomendaciones deberían ser de obligado cumplimiento?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Estoy cien por cien de acuerdo. Lo creo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Porque aquí ha habido personas que han dicho que sí, otras que depende de cuáles eran las recomendaciones y a qué nivel podían afectar, si al diseño o no...

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Lo que ocurre es que la Ciaiac no puede obligar a eso. Es lo que he observado que de algunas discusiones aquí se ha inferido. La Ciaiac no puede. La Ciaiac tiene que mantenerse, mejor o peor, al margen, porque ellos tienen que recomendar, pero sí creo que tiene que haber una conexión después. Este es casi un tema legislativo. Un comité de expertos debería decir: de estas recomendaciones, estas tres tienen que ser obligatorias y punto. Además, no salgo de mi asombro cuando el NTSB en el caso de Northwest dice que esto era un peligro. Actualmente, cuando se habla de seguridad operacional, precisamente lo que se quiere detectar es dónde están las amenazas: saber que esto es una amenaza y que la solución es esta. Había varias soluciones posibles y una de ellas no era muy costosa, porque era poner una lucecita. El piloto cuando va a salir, si oye cantar el TOWS, va a parar —estoy convencido de que si hubiese sonado, hubiera parado—, pero aún más si encima tiene una lucecita que avisa de que el TOWS no está en servicio. No creo que el coste hubiese sido mucho y para mí esta recomendación tendría que ser de las del paquete de «hágase». No sé quién lo tiene que hacer.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 25

El señor **FOLE DÍAZ**: Digamos que esta es una buena recomendación para esta Comisión.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Sí, sí. De hecho, tenía apuntadas dos y una de ellas era esta.

El señor **FOLE DÍAZ**: La otra se la preguntaré después.

Al hilo de esto, señor Mendoza, aunque ya le ha preguntado un compañero mío, el señor Gordillo, en referencia a posibles presiones técnicas, pero sobre todo desde el punto de vista económico, manifestó muy contundentemente: si el avión no vuela, no produce. Esas fueron las palabras textuales que dijo. ¿Usted fue testigo o bajo su responsabilidad hubo algún tipo de presión de la empresa sobre las personas que tenían capacidad de mando, sobre los pilotos o los técnicos para que apuraran o para que no fueran tan exigentes con el seguimiento de algunos protocolos o procedimientos para que el avión volara y produjera, produjera y volara?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Por mi experiencia, yo nunca he generado ni he permitido que se generase una situación que supusiese una presión para producir con un avión que estuviese fuera de los márgenes. Dicho esto —el señor Gordillo es un piloto, ¿verdad?—, en una de las comparecencias creo que al señor Torroba se le preguntaba cómo no podía saber que ese piloto se fue de la compañía porque dijo que no quería volar así. Yo no recuerdo al señor Gordillo, pero sí recuerdo a un señor Gordillo de Iberia. O sea, es que en la comparecencia del señor Torroba hubo esta confusión. Lo digo por si le da alguna aclaración.

No hay presiones. Realmente cuando tú generas el programa de operaciones de la compañía para la temporada es cuando decides cuánta presión vas a poner; voy a hacer tantos vuelos, con estos pilotos, con estos aviones... En Spanair, en mi tiempo de adjunto a la dirección de producción, estuve trabajando en tener disponible un producto que nos permitiese evaluar qué presión estábamos metiendo para la temporada. Es decir, simulábamos las rutas de los aviones y veíamos cuáles eran los márgenes de actuación, cuánto era el tiempo de descanso por la noche, cuánto era el tiempo entre vuelo y vuelo, cuánto era el tiempo de cambio de tripulación. Ese era el primer punto en que se medían las presiones y se intentaba descargar. Yo tenía mi equipo, y cada uno analizaba desde su punto de vista el plan que se generaba así y siempre había recomendaciones o cambios, y que yo recuerde todas, todas se aceptaban, salvo error u omisión.

El señor **FOLE DÍAZ**: En otro orden de preguntas, señor Mendoza, usted ha dicho que era el responsable de suministrar o poner todos los recursos necesarios económicos, financieros y técnicos. El informe de la Ciaiac y de otros pilotos dejan muy clara la culpabilidad de los pilotos de no adherirse a las listas, de no adherirse a las normas, de no adherirse a los protocolos y también alguna insinuación sobre los técnicos. Entonces, ligado a su obligación o a su responsabilidad o competencia de poner todos los recursos de formación, ¿cree que entonces había un fallo en el plan de formación de la empresa con los pilotos, con los técnicos, y que la empresa tendría que haberlo solventado? No quiero buscar responsables, pero usted, como responsable de esa área, tendría que haber puesto todos los recursos. Si dirigen directamente la culpabilidad a los pilotos y a los técnicos, el plan de formación ha fallado, ¿o no?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Yo creo que no, que no ha fallado el plan de formación. En lo que se refiere a tener los recursos, cuando yo fui nombrado gerente responsable, tomé algunas decisiones. Una de ellas fue cambiar la organización, que si no completamente, la cambié bastante. Otra de las decisiones fue precisamente que del presupuesto anterior no iba a tocar dos cosas, formación y mantenimiento. Esos dos presupuestos, esas partidas quedaron iguales o mejoradas. Puede ser que tras la aplicación, hubiera habido alguna laguna, pero el plan y la ejecución de la formación recurrente de la compañía, tanto los mecánicos, como los pilotos, no creo que tuviese ningún tipo de laguna. Teníamos proveedores reconocidos, gastábamos mucho dinero —aunque sé que no es este el objetivo— en seleccionar aquello que de verdad pensábamos que funcionaba.

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿Me deja hacer una última pregunta, señora presidenta?

La señora **PRESIDENTA**: Por supuesto.

El señor **FOLE DÍAZ**: Va unida, señor Mendoza.

Usted dijo antes que no habían tenido por parte de la Ciaiac mucha solicitud de colaboración a la hora de la investigación. Yo creo que la empresa es la principal interesada, porque su nombre está asociado a un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 103

13 de noviembre de 2018

Pág. 26

accidente importante, de poder aclarar absolutamente todo lo que pueda deberse a posibles fallos o posibles recomendaciones. ¿Solicitó la empresa poder colaborar con una mayor asistencia en la investigación?

Y por último, el señor Lozano también dijo que cuando se concluye tan contundentemente por la Ciaiac que no se pueden determinar las causas del fallo del TOWS, se deben abrir unas hipótesis y unas conclusiones o unas propuestas a esas hipótesis. ¿Hizo la empresa ese planteamiento? Es decir, no se sabe por qué falló, es un avión nuestro, pues vamos a plantear una serie de hipótesis que se convertirán en unas recomendaciones para ver si efectivamente podemos solucionarlo. ¿Lo hizo la empresa?

Muchísimas gracias, nada más.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Respecto a la primera, sí, desde el principio nosotros nos pusimos a disposición de la Ciaiac y pedimos estar en la comisión de investigación. No pudimos estar porque evidentemente éramos parte interesada y al final lo que hicimos fue poner a esta persona a disposición, que trabajó muy bien entre las dos organizaciones. Yo tuve bastante comunicación con la Ciaiac, con Soto, pero, además, él y su equipo tuvieron entrevistas repetidas, con el responsable de operaciones de vuelo, con el de entrenamiento, con el de mantenimiento, y fueron revisándolo todo; es decir, la cooperación fue total y, sobre todo, a demanda, lo que ellos requerían.

¿Cuál era la segunda pregunta?

El señor **FOLE DÍAZ**: Era sobre las hipótesis en el fallo del TOWS.

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): El proceso del informe de la Ciaiac ha sido muy largo y no falto de sorpresas. Al final, yo creo que es un informe bueno. La verdad es que este punto sería de interés. Cuando el informe salió a la luz yo estaba desconectado de Spanair y no he tenido ocasión de reflexionar sobre ello, pero me parece un buen aspecto. Es muy complicado llegar a identificar el fallo de un sistema con un siniestro tan brutal como el de este avión. Yo recuerdo averías que, después de tiempo de investigación, hemos encontrado que la causa estaba en dos cables que se habían friccionado con un soporte y se alimentaban el uno al otro. Esto, con el avión en servicio, lo puedes hacer; después del accidente es muy complicado. Abrir hipótesis y abrir recomendaciones puede ser un proceso, seguro.

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿Y la segunda recomendación que tenía usted apuntada?

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Como he comentado antes, trabajo de autónomo en temas de calidad y de seguridad, y revisar todo el caso de Spanair, vivir en la actualidad todo esto, me ha recordado un tema que yo discutía no hace mucho y que me parece interesante, y es cómo se confecciona el MEL. AESA aprueba para cada compañía un MEL basado en un documento de la autoridad EASA, que, a su vez, está basado en la certificación de tipo del avión. Se llama Master Minimum Equipment List, que es el genérico para un tipo de avión y, luego, cuando tú quieres operar con ese tipo de avión, como tú tienes el modelo equis, te particularizas el MEL. En el proceso de generación de los MEL parece que —esto es a título personal— nos contentamos con cumplir con lo que dice el Master, pero el Master es un mínimo del que no te puedes bajar, y, sin embargo, en la valoración y la evaluación de accidentes y, lo que es más importante, de los incidentes para prevenir los accidentes, la autoridad competente, en este caso AESA, debería entrar y hacer que se incluyese la experiencia, la experiencia que se tenga de incidentes. A su vez, me permito decir aquí —quizá debería decírselo a ellos, aunque se lo he dicho por teléfono— que el proceso de generar el MEL es un proceso que está un poco fuera de AESA. Es una organización un poco independiente y se tarda mucho tiempo. Por tanto, todo esto me hace pensar que el tema del MEL hay que reforzarlo. Tiene que ser un documento que, en un momento determinado, no ofrezca ninguna duda, que no haya que interpretarlo. Se tiene que saber, porque es para lo que está parido el documento, si el avión es *go* o *no go*, si puede volar o no puede volar, y no hay que pensar más.

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

El señor **MENDOZA SÁNCHEZ** (exdirectivo de Spanair): Un placer.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Mendoza. Cerramos la sesión.

Era la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.