



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

COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 73

Pág. 1

**RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK 5022
DE SPANAIR**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. TOMÁS JAVIER FOLE DÍAZ
VICEPRESIDENTE PRIMERO**

Sesión núm. 6 (extraordinaria)

celebrada el martes 17 de julio 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 presidente de Boeing España en 2008 (Argüelles Salaverría), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001309) 2**
- Del señor presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Ciaiac), impulsor de la Sociedad Aeronáutica Española (SAE), exmiembro de Airbus y vicepresidente de la Ciaiac en 2011, fecha de aprobación del informe del accidente (Hita Romero), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 212/001670) 21**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

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

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008 (ARGÜELLES SALAVERRÍA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001309).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Se abre la sesión.

Ya he comentado con todos los grupos que por un problema personal la presidenta ha tenido que desplazarse a su lugar de origen y seré yo quien presidirá esta Comisión, deseándole desde aquí lo mejor y mandándole un profundo abrazo de cariño.

Entrando ya en el tema de la Comisión, hoy tenemos la comparecencia de don Pedro Argüelles Salaverría, presidente de Boeing España en el año 2008.

Como atención al compareciente, voy a enunciar el mecanismo de desarrollo de esta Comisión. Tal y como se acordó en la Comisión, en su sesión del pasado 11 de junio, intervendrá en primer lugar el compareciente, señor Argüelles, haciendo una breve exposición previa de un máximo de diez minutos. Luego intervendrán los portavoces de los grupos parlamentarios de menor a mayor representatividad por un máximo de diez minutos, uno por uno y teniendo en cuenta el modelo que estamos utilizando hasta ahora de pregunta-respuesta cada vez que finalicen sus respectivas intervenciones. Se planteaba como modelo alternativo, pero se ha optado por este, intervenciones de portavoces de forma agrupada, pero hasta ahora estamos siguiendo este formato y así seguiremos.

Damos comienzo a la comparecencia del señor Argüelles Salaverría, a quien agradezco su disponibilidad y su presencia aquí. Al tratarse de una comparecencia sujeta a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984, se le ha trasladado al compareciente la posibilidad de poder comparecer acompañado de la persona que designe para asistir y asimismo esta Presidencia manifiesta expresamente su voluntad de salvaguardar los derechos del compareciente reconocidos en el artículo 1.2 de la citada Ley orgánica, a saber: el respeto a la intimidad y al honor, el secreto profesional, la cláusula de conciencia y los demás derechos constitucionales. Recuerdo igualmente al señor compareciente la obligación contenida en el artículo 502.3, del Código Penal, de no faltar a la verdad en su testimonio.

Tiene la palabra el señor Argüelles.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señorías, por atender a esta comparecencia, es para mí un orgullo estar de nuevo en esta Cámara y poder contribuir a que la labor del Poder Legislativo se desarrolle con el máximo de calidad y de interés para los ciudadanos. Quiero hacer una breve declaración inicial para establecer un poco el marco de cuál es mi razón de estar aquí y cuáles son las circunstancias que rodearon mi participación en los sucesos que, desgraciadamente, ocurrieron en agosto del año 2008. Quiero aprovechar esta ocasión, en primer lugar, para dirigirme a las víctimas de aquel desgraciado accidente y traspasarles y expresarles mis más sinceras condolencias por aquel desgraciadísimo acontecimiento, a todos los familiares de los fallecidos y a todas las personas que de una u otra manera se pudieran ver involucradas.

La verdad es que recuerdo de una manera muy viva lo que yo sentí en el momento que recibí la noticia y vi las imágenes de aquel desastre. En aquel tiempo yo era el presidente de la sucursal española de Boeing International Corporation, cargo que ocupé entre los años 2002 a 2012. Desde ese año 2012, en que yo salí de la compañía Boeing, no he tenido relación alguna con dicha compañía y mis actividades han estado muy alejadas de ese marco. En mi calidad de lo que en el argot de Boeing se denominaba el *country president*, durante esos diez años, desde el año 2002 hasta el año 2012, mis funciones fueron básicamente de representación institucional de la compañía al máximo nivel, principalmente ante los grupos de interés, *stakeholders*, correspondientes, que podían ser autoridades de la Administración encargadas de la supervisión del sector aéreo, compañías aéreas clientes de la empresa, Ministerio de Defensa —que también era un destacado cliente de Boeing—, agentes sociales relacionados con el sector, empresas que pudieran ser proveedores potenciales o actuales de la propia Boeing, pero siempre en un nivel de representación institucional y de mantenimiento de las buenas relaciones, incluidas también

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 3

labores de comunicación y en ocasiones, cuando era requerido para ello, actuando como portavoz de la empresa Boeing en España.

Me importa destacar el hecho de que Boeing International Corporation es una filial de Boeing Company, que nada tiene que ver con las tareas de fabricación, diseño o atención al producto o a los clientes, es simplemente una empresa dedicada al fomento y a la relación institucional de Boeing en el ámbito internacional, y esa era mi tarea. También debo decir que el accidente que ocurrió en aquella fecha, que costó la vida —si no recuerdo mal— a 154 personas y del que salieron heridas graves 18, naturalmente y como siempre ocurre, fue objeto de una investigación pormenorizada y detallada por las autoridades competentes, que en ese caso no fue otra que la Comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil en España. Lo que recuerdo de ese momento es que, una vez constituida, esa comisión reclamó la colaboración de Boeing y esta ofreció inmediatamente su colaboración para esclarecer las circunstancias y las causas que pudieran haber concurrido en este accidente. Mi experiencia en aquella ocasión y en otras en las que he estado en situaciones similares es que es fundamental para todos los actores del ámbito o del sector aeroespacial que cuando ocurra un accidente —gracias a Dios, son muy poco frecuentes— se esclarezca al máximo para evitar el próximo accidente. Por tanto Boeing colaboró y desde el primer momento estuvo a disposición de la investigación. Este tipo de investigaciones se hacen con el máximo de cautela, de discreción y de profesionalidad, y por tanto son muy pocas las personas que están capacitadas y que pueden actuar en ese tipo de investigaciones. El presidente del Boeing International —no solamente yo— normalmente es una persona que no reúne ese tipo de condiciones, y por ello de ninguna manera participa en este tipo de procesos. Primero, porque no suele tener las capacidades —yo desde luego no las tengo— para ser un contribuyente neto y positivo a ese proceso de esclarecimiento, y segundo, porque su misión —o la misión que yo tenía en ese momento— nada tiene que ver. Esa tarea de colaboración con la investigación la desarrollaron técnicos muy especializados que residen en Estados Unidos y pertenecen a unidades específicas de la compañía, con los que yo en ningún caso tuvo relación de ningún tipo. En absoluto tuve nada que ver con los trabajos de esclarecimiento o de investigación que intentaban aclarar las circunstancias del accidente.

Por tanto las respuestas que yo pueda traer hoy aquí —que son por supuesto reflejo de mi interés por colaborar con esta Comisión— son el producto de mi propio conocimiento y de la investigación que he desarrollado sobre fuentes públicas desde el momento en que tuve conciencia de mi obligación de comparecer ante esta Comisión. Lamento si en muchos casos no satisfago sus expectativas, pero créanme que eso no está en ningún momento alimentado por ninguna reticencia de mi parte, sino que simplemente a lo mejor hay cuestiones que no puedo contestar porque no las conozco o no las conocí en su momento. Básicamente mi conocimiento sobre la materia es como digo mi experiencia personal y aquella información a la que he podido tener acceso, porque es información pública, y especialmente el informe de conclusiones de la Ciaiac sobre este incidente.

Agradezco mucho a la Presidencia y a todos ustedes que me hayan concedido la oportunidad de hacer esta breve declaración, y espero contribuir y serles útil a su trabajo. Quedo a su disposición.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Gracias, señor Argüelles.

Pasamos entonces al turno de los grupos. Por el Grupo Parlamentario Mixto, señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señor presidente.

Señor Argüelles, ¿tuvo usted cargos en AENA?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Fui presidente de AENA del año 2000 al 2002, aproximadamente dos años.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Bien. ¿Después ya no perteneció a su consejo?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Estaba usted el 20 de agosto en su despacho en Madrid o estaba fuera de Madrid?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No lo recuerdo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 4

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Recuerda cómo se enteró del accidente? ¿Le llamaron como responsable de Boeing?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No recibí ninguna llamada. Creo que me enteré porque fue una noticia de gran impacto en Madrid en ese momento.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y cuando se enteró, ¿se incorporó a su despacho?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Pues si era un día laborable, por supuesto.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: El 20 de agosto.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): ¿Era laborable? Yo no lo recuerdo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿En función de que fuera laborable o no, usted se habría incorporado a su despacho o no? Quiero decir que era en función del horario y ni se acuerda de dónde estaba ni de si se incorporó o no. Le pregunto sobre que si fue laborable, sí, pero si fue un sábado o un domingo, no.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Si era un sábado o un domingo no me habría incorporado a mi despacho, pero si era un día laborable me habría incorporado a mi despacho en cualquier caso, porque como he tratado de explicar en mi declaración un accidente es un asunto que conmociona, pero que en el reparto de responsabilidades que yo tenía no necesariamente era algo en lo que yo pudiera contribuir de una manera positiva de inmediato.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted llevaba las relaciones institucionales con el Gobierno y la Administración pública?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Correcto.

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

Le quería preguntar si tuvo usted conocimiento del desembarco en España de los bufetes de abogados americanos que habían contactado con Boeing para cerrar acuerdos con las familias de las víctimas.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Tuvo usted alguna intervención en la contratación del despacho Lovells LLP para que representara a Boeing en el Juzgado número 11 de Madrid desde el mismo día 20 de agosto?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Sabe usted por qué el 14 de julio de 2010 Boeing dejó de estar representado por el citado despacho y pasó a designar a DLA Piper Abogados?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No, lo desconozco.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Sabe usted que es delito emitir falso testimonio en esta Comisión, verdad?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Lo sé.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muy bien.

¿Quién sería la persona encargada dentro de Boeing España para tratar con el despacho DLA Piper?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Posiblemente el departamento jurídico de Boeing en Chicago o quizá su sucursal en Europa, que no estaba en Madrid.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 5

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Como presidente de AENA, en el momento que usted dijo, ¿tuvo conocimiento de la existencia del riachuelo en la terminal 4, en el final de las pistas 36-L y 36-R?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): En el tiempo en el que estuve en AENA participé muy activamente en las fases iniciales e incluso avanzadas de la contratación del Plan Barajas. Yo era el presidente de AENA, no el director del proyecto, pero despachaba frecuentemente con el director del proyecto, y por tanto tengo conocimiento de las dificultades que había para establecer las nuevas pistas del aeropuerto, y algunas de ellas tenían que ver con cursos de agua corriente, con escorrentías que producían complicaciones a la hora de establecer unas bases firmes para los taludes de soporte de las pistas de despegue y aterrizaje, pero más allá de eso no tengo conocimiento.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No para este asunto, pero para otros asuntos de su empresa y con sus responsabilidades, ¿contrató usted en algún momento o tuvo relaciones con los dos despachos de abogados que le he dicho?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): A qué empresas se refiere ahora, porque cambia usted...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: A la de Boeing.

¿Ha tenido usted relaciones, como responsable de Boeing, con el despacho Lovells o DLA Piper?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No tome usted esto como una ofensa, pero yo he hecho una declaración inicial en la que intentaba establecer cuál era mi marco de actuación, y en absoluto he tenido yo nada que ver con esa cuestión.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Le he preguntado otra cosa. Le estoy preguntando si usted ha hecho contratos, como responsable de Boeing, en algún momento con el despacho Lovells LLP o DLA Piper en su vida de diez años en Boeing.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Le repito que mi condición de presidente de Boeing International no incluía contratar servicios jurídicos ni en España ni en ningún lugar.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y ha tenido relaciones profesionales con ellos sin hacer usted el contrato?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Bien. No tengo nada más que decir, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Gracias, señora Oramas.

Pasamos entonces al siguiente grupo. El Grupo Vasco no se encuentra presente. Por Esquerra Republicana, señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias.

Bienvenido, señor Argüelles. Gracias por su comparecencia.

Es muy importante la máxima sinceridad de los comparecientes para esclarecer unos hechos complejos y distantes, pero que han dejado una tremenda insatisfacción en los familiares de las personas que fallecieron. Y como Congreso nos hemos visto en la obligación, por amplia mayoría, de abrir esta Comisión de investigación.

Usted por su currículum tiene experiencia en el mundo aeronáutico. Dos años en AENA, diez en Boeing, y después en el Ministerio de Defensa sin duda tendría relación también en un mundo aeronáutico, que es una de las armas más importantes del ejército español.

Sin duda la existencia —o me desmiente— de Boeing en España o las relaciones internacionales tenían para la central, para la madre, Boeing, una especial importancia. Usted era un hombre relevante en la estructura de Boeing. ¿Es así?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 6

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Bueno, era un hombre relevante dentro de los aproximadamente 250 componentes del comité internacional de Boeing; uno más, probablemente de los últimos de la lista de 250. Si a eso a usted le parece que es relevante, es relevante.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En cualquier caso, no me lo ha de parecer a mí. Supongo que como secretario de Estado también es relevante. Hay muchos secretarios de Estado y muchos ministros, pero para mí un secretario de Estado es relevante. Por tanto una persona de los 250 miembros de alta dirección de Boeing ha de tener información. Por eso supongo que le hemos pedido que venga aquí, porque ha de tener información.

Es cierto que ha venido a esta Comisión gente que pensábamos que tenía mucha información, pero tenía muy poca memoria, y espero que no sea su caso. Usted ha dicho que se sintió implicado cuando sucedió este accidente, y por tanto le pediremos un esfuerzo de memoria para ver si su información nos puede ayudar.

Más en concreto el juzgado número 11 se dirigió en reiteradas ocasiones a Boeing España, que usted presidía, para solicitar documentación, y fue remitido a Boeing USA. ¿Entraba en sus facultades de vicepresidente de Asuntos Internacionales intermediar para que fueran atendidos estos requerimientos?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No, en absoluto. Le tengo que explicar, porque parece que no me han escuchado cuando yo he descrito cuáles eran las funciones de...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Yo intentaría que no hiciese juicios de valor, si no me veré obligado también a hacérselos a usted.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Ya los está haciendo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Pues no, no lo creo.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Sí, sí lo está haciendo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Como mínimo respeto, el mismo que le tendré a usted, por favor.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): El mismo, exactamente el mismo.

He explicado que las funciones del presidente de Boeing International España no tenían nada que ver con los asuntos del tráfico comercial de Boeing España. ¿De acuerdo? A partir de ahí creo que su pregunta se responde a sí misma: no, no tenía ninguna información sobre ese aspecto.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muy bien. ¿Por qué Boeing no contestó el requerimiento del Juzgado número 11 a petición de AV JK 5022, en el que se le pedían en concreto tres valores que podían haber demostrado el fallo oculto de la flota MD80?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Desconozco si contestó o no.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Interpreto que para hacer negocios, y esto es importante, el buen nombre de la empresa es fundamental. Es decir, si la empresa tiene una pérdida de prestigio sería mucho más difícil para Boeing vender aparatos y aviones a cualquiera de los que en sus atribuciones tendría. Supongo que para Boeing sería importante aclarar al máximo que no tenía ningún tipo de relación el avión, su aviónica, con los problemas que tuvo del accidente, supongo. Por tanto, ¿qué razón impidió a Boeing hacer caso al Juzgado número 11 y no entregar esta documentación?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Desconozco si Boeing respondió o no al Juzgado número 11 y si entregó o no la información pertinente. Siento mucho no poder colaborar en contestar de otra manera a esa pregunta. No tengo esa información.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Sabe cuándo se cerró la vía judicial de la investigación del vuelo JK 5022 de Spanair?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 7

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Pues no, no lo sé.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Pues el 19 de septiembre de 2012. Para entonces usted era secretario de Estado de Defensa. En la prensa —lo hemos consultado— salió la noticia de que hubo un cable entre Estados Unidos y España donde se solicitaba que la fase penal del caso Spanair se cerrara cuanto antes, como ocurrió. Teniendo en cuenta las implicaciones que hubiera tenido para Boeing que se hubiese producido un juicio, ¿qué pensó usted cuanto se enteró?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Me estoy enterando en este momento. No tuve conocimiento de semejante instrucción. Yo no estaba ya en la compañía.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Pero usted no tuvo curiosidad por saber qué estaba pasando en un juicio posible por unos acontecimientos que sucedieron cuando usted estaba en Boeing? ¿Y no se sentía interesado o responsable para saber qué estaba ocurriendo, y más cuando era secretario de Estado, y usted ha dicho que la compañía Boeing ha sido proveedora del Ejército del Aire y por tanto era importante saber qué sucedía o no?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Yo tuve sin duda un impacto cuando conocí el accidente y el tamaño de la catástrofe que había ocurrido, y el hecho de que el avión era un avión de Boeing. Eso es indudable. Pero ahí se terminó. A partir de ahí fui un observador interesado y atento, pero no participé ni tuve nada que ver con los detalles del proceso. Cuando yo salí de Boeing y fui nombrado secretario de Estado de Defensa, a partir de ese momento mi única preocupación era la Secretaría de Estado de Defensa. No tuve absolutamente ningún día ni ningún momento para dedicarle un minuto de atención a cosas que usted me está haciendo saber ahora, y de las que yo no tengo ni noción.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Me quedo en que usted no sabía nada de lo que yo acabo de decir, a pesar de que salió en la prensa y todos los ministerios tienen cada día un resumen de prensa sobre lo que está sucediendo. Me extraña, la verdad. Usted dice que no, pues no, ya está.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Señoría, yo no sé lo que salió en la prensa, usted sí por lo visto...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Lo podemos ver.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Pero en el resumen de prensa del Ministerio de Defensa no salen anécdotas del tipo que usted está refiriendo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: O sea, que considera anécdota que el Gobierno que usted representaba hubiera recibido de un Gobierno amigo, como el de Estados Unidos, presión para que determinado juicio no se celebrara. ¿Esto es una anécdota para usted?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Yo no sé si es cierto lo que usted está diciendo. Por eso lo califico de anécdota. Yo no lo sé.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Bueno, la amnesia...

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No, no, no es amnesia, señoría. Es simplemente que no lo sé.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Pues será otra cosa.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Gracias, señor Olòriz.
En representación del Grupo Parlamentario Ciudadanos, la señora Rivera.

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

Bienvenido, señor Argüelles. La verdad es que lamentablemente escuchar que usted diga que después de oír la noticia del accidente usted actuó como mero observador interesado y atento creo que es un mensaje bastante lamentable para las víctimas del accidente de Spanair, permítame que se lo diga. Sinceramente creo que como presidente en ese momento de Boeing su responsabilidad iba mucho más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 8

allá. Esperaba sinceramente que en esta comparecencia usted nos diera mucha más información, y sobre todo nos dijera, para tranquilizarnos, qué acciones correctivas se tomaron a partir del accidente. Como le digo me ha resultado frustrante escuchar esto, como supongo que también les pasará a todas las víctimas que estén siguiendo esta comparecencia.

Le voy a hacer preguntas muy concretas, y además bastante técnicas, como responsable de Boeing, porque deberíamos saber qué parte de responsabilidad tiene la compañía en el accidente de Spanair. En el momento en el que se detectó el fallo previo al accidente de la sonda de temperatura, el mecánico en servicio el día del accidente del MD 82 acude al manual de mantenimiento y en este no aparecía reflejado que, al inutilizar el relé R 25 de la sonda de temperatura RAT, se inutilizara a su vez el TOWS, el *take off warning system*, como usted bien sabrá. Mi pregunta es la siguiente: ¿en el contenido del fabricante del MD 82 respecto a las consecuencias de dejar inoperativo este relé R 25 y su relación con el TOWS estaba claramente especificado en el manual de la compañía? Esa es mi primera pregunta.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No tengo el nivel de conocimiento técnico suficiente para responder a esa pregunta desde el punto de vista técnico. He leído la información que se contiene sobre ese particular en el informe de la Comisión investigadora, y no deduzco de esa lectura —a lo mejor no ha sido suficientemente detallada— que el problema que existió previo al día del accidente con la sonda esté necesariamente acompañado de una invalidación del sistema TOWS del avión.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Siento decirle que en el informe se detalla precisamente eso, que invalidaba el TOWS, una de las incidencias que se dedujeron posteriormente y por lo que se hicieron recomendaciones también a la compañía.

Dicho esto insisto en que, siendo presidente de la compañía en España, su responsabilidad es estar al corriente como mínimo de lo que está ocurriendo en Boeing y de otros incidentes que haya con la flota de aviones que operan en su caso en España. Le pongo un ejemplo. Usted sabe que en 1987 hubo un accidente muy similar en Detroit, con fatal resultado, igual que en el caso de Spanair. ¿Qué medidas tomó Boeing, su compañía, para resolver este problema? De nuevo el TOWS no funcionó, el mismo problema que con el de Spanair. Hubo una configuración errónea de *flaps* y *slats* y la alarma sonar TOWS no sonó. ¿Qué medidas, ya en el año 1987, tomó Boeing y qué medidas comunicó, como responsable en España, a la flota de aviones que en aquel momento estaban operando en España del mismo nivel, los MD?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Insisto en que, no siendo un especialista, pero tratando de recordar el análisis que sobre ese aspecto se hace en el informe de la Ciaiac, creo, primero, que establecer comparaciones entre accidentes no siempre es fácil, porque las circunstancias no son necesariamente las mismas, y los matices aquí son muy importantes, pero es cierto que Boeing en aquel momento circuló una recomendación a los usuarios de estos aviones para que comprobaran el funcionamiento del TOWS en cada vuelo. Fue una recomendación de Boeing que supongo que unas compañías escucharían con más atención que otras.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Se lo voy a preguntar de otra forma. ¿Qué medidas, como responsable de Boeing en España, tomó usted a raíz de la información del accidente de 1987 en Detroit?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Ninguna.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Gracias, eso dice muchas cosas sobre por qué de nuevo se han vuelto a producir los accidentes.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Perdón, señoría, yo en el año 1987 no tenía nada que ver con Boeing. ¿Me quiere explicar qué medidas podía adoptar yo?

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Y en el año 2008 no tenía información de ninguna recomendación que tuviera que cumplir respecto a un accidente precedente en Detroit? ¿No tenía siquiera información sobre eso?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Insisto una vez más en que yo era el representante institucional de una compañía, como era Boeing, con actividad en el mundo entero, la mayor exportadora de Estados Unidos —o que lo ha sido durante mucho tiempo—, una empresa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 9

muy grande en la cual las responsabilidades están muy repartidas y muy claramente definidas. El *country president* de una compañía como Boeing en España no tiene nada que ver con esto de lo que usted me está hablando; nada que ver. A usted le parecerá muy fácil colgarme a mí la responsabilidad de Boeing.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: No lo estoy haciendo yo.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Eso es sencillo, [*usted está acostumbrada a moverse en ese mundo en el que la demagogia y las responsabilidades se atribuyen de una manera ligera*],¹ pero los que...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Está calificando la intervención de los diputados, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Procuraré no hacerlo la próxima vez.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Es alucinante el calificativo de un compareciente al trabajo de los diputados de este Congreso de los Diputados, y pido amparo al presidente respecto al calificativo de que los diputados nos dedicamos a eso.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Yo creo que, en el debate que se ha producido, ha sido una forma de expresarse. No sé si el compareciente quiere hacer alguna aclaración al respecto.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Solicito que el compareciente retire el calificativo que ha utilizado hacia los diputados.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): La petición queda recogida en el *Diario de Sesiones*. ¿Señor Argüelles?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Lo retiro, no tengo ningún problema.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Gracias, señora Oramas. Gracias, señor Argüelles.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Es de agradecer que lo retire.

Quiero indicar que decir que como presidente de la compañía no tenía ninguna responsabilidad es como decir que un presidente de Gobierno no tiene responsabilidades de gobierno ni de lo que ocurra durante su Gobierno. Evidentemente usted no estaba allí y no es responsable de la acción de mantenimiento dentro del MD 82 de Spanair, pero respecto a si usted era responsable en ese momento de lo que pasaba en la compañía Boeing, permítame que le diga que eso es así.

Una pregunta más: ¿sabía usted que con relación a ese mismo fallo, que había producido otros cincuenta incidentes y un incidente grave en Lanzarote, los mecánicos le habían dado respuesta en tres ocasiones diferentes mediante tres acciones correctivas diferentes?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Toda la información que tengo sobre esa historia de incidentes es la que he recogido de la lectura del informe de la Ciaiac, de la que yo no saco esa misma conclusión, porque simplemente no comparto la premisa de que todos los incidentes fueran iguales. Me parece que eso es lo que nos puede llevar a un error. Creo que cada uno de los accidentes tuvo una génesis distinta y un desarrollo distinto. Ni las personas que actuaban eran las mismas ni las causas técnicas que se produjeron eran exactamente iguales, por lo que no me atrevo a responder de una manera especulativa a esa pregunta.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: No lo digo yo, lo dice en este caso la FAA-STD estadounidense, que sacaron una serie de recomendaciones, entre las cuales incluían la obligación al fabricante de Boeing Company de incluir en su manual de mantenimiento de la serie de aviones DC 9 y MD 80, en el manual de localización de averías para la serie MD 90 y en el manual de aislamiento de fallos, FIM, para la serie 717, instrucciones específicamente identificadas para la detección del origen y resolución de la

¹ Palabras retiradas de conformidad con el artículo 104.3 del Reglamento de la Cámara. Ver las siguientes intervenciones de la señora Oramas González-Moro y del señor presidente de Boeing España en 2008 (Argüelles Salaverría).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 10

avería, consistente en el calentamiento en tierra de la sonda de temperatura RAT. Es decir, no lo estoy diciendo yo, lo decía ya en su día el organismo, en este caso estadounidense, que hizo la investigación del accidente en su momento. Se trata de recomendaciones que obligan al fabricante de Boeing Company. ¿Cumplió el fabricante Boeing con esas recomendaciones que hizo en su día el organismo de investigación?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Absolutamente. He dicho hace un rato en contestación a otra pregunta que a raíz del accidente en Detroit, Boeing hizo una recomendación a todos los usuarios para que comprobaran el funcionamiento del sistema TOWS en cada operación de despegue. Esto es consecuencia de eso que usted está mencionando.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Sabía usted que hoy en día los MD sí tienen un sistema redundante que indica que el sistema TOWS no funciona y que, sin embargo, en la época del accidente del MD-82 no existía?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Desconozco esa parte que usted me dice porque no tengo bases de información. Lo que sé es que el sistema TOWS es un sistema que tiene, tenía o ha tenido siempre unas rutinas de comprobación para saber si su funcionamiento es correcto. Supongo que las redundancias a las que usted alude pueden mejorar esa fiabilidad, pero en ningún momento en toda la investigación se ha establecido que el sistema TOWS, que tenía equipado el avión siniestrado, tuviera un defecto de diseño. Lo único que se concluyó en la investigación fue que el diseño era correcto pero que quizá no se había comprobado en el momento oportuno y que eso fue lo que evitó que en la cabina del avión se escuchara la señal.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: El sistema TOWS no funcionó en el MD-82.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Yo no he dicho que funcionara, he dicho que no se comprobó su funcionamiento.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Cómo se puede comprobar el funcionamiento si no hay un sistema redundante que diga que el sistema TOWS no funciona, señor Argüelles?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Señorita, uno puede comprobar que el sistema no funciona porque tiene una rutina en la que se hacen unas maniobras y se comprueba; otra cosa es la redundancia, que hace que aunque no funcione el sistema en una parte hay otra parte del sistema, porque está duplicada, que evita que el sistema deje de funcionar. Eso no tiene nada que ver.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Si no hay un sistema redundante, perfectamente puede pasar que el sistema no funcione y que los pilotos no lo sepan, y eso fue lo que ocurrió en el accidente del MD-82, señor Argüelles. Justamente eso fue lo que ocurrió, porque la configuración de *slats* y flaps no era la correcta y el avión consideraba que sí en ese momento. Por si no sabe cómo funciona la alarma del TOWS, en el momento en el que se meten gases se activa la alarma. Es una alarma sonora absolutamente determinante y ningún piloto despegaba con una alarma sonora de ese calibre. Si la alarma sonora del TOWS hubiera funcionado cuando metieron gases, no estaríamos ahora ninguno de nosotros aquí y las víctimas del accidente hoy no serían víctimas, señor Argüelles.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Bueno, no estoy tan seguro, por desgracia.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Desafortunadamente, es así.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Usted tiene probablemente más experiencia y más conocimiento que yo sobre el tema del que estamos hablando, pero le aseguro que eso no está tan claro. Hay una concatenación de errores o de fallos técnicos que son los que desencadenan el accidente. Algunos son técnicos y otros son humanos, y yo no puedo decir ahora mismo, porque no tengo la información suficiente para establecerlo con esa contundencia con la que usted lo establece, que si hubiera sonado la alarma no se habría producido el accidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 11

La señora **RIVERA ANDRÉS**: No hubieran despegado. No se hubiera producido el despegue.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Si la alarma hubiera sonado, no sabemos lo que habría pasado.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: No se habría producido el despegue.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Eso es puramente especulativo y yo no estoy aquí para especular.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: No lo digo yo, lo dicen los pilotos que conocen la aeronave; lo dice precisamente otro piloto, en Lanzarote, que tuvo el mismo fallo. Tampoco le sonó la alarma y, afortunadamente, consiguió aterrizar. Fue en 2007. Lo documentó, lo explicó, pasó toda la información a la compañía, a la Ciaiac, a la Comisión de investigación de accidentes e incidentes y no se tuvo en consideración, y un año después tuvimos el accidente en Madrid. Por tanto, le quería comentar precisamente esto.

Le agradezco su comparecencia. Creo que al final siempre se cierran los casos en el eslabón más débil, que en este caso son los pilotos. Como usted bien dice —y estoy de acuerdo con usted—, nunca ocurre un accidente por una única causa. Por supuesto, la configuración no era la correcta, pero si la alarma hubiera sonado, que para eso están los sistemas, el accidente no se habría producido.

Gracias por su comparecencia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Gracias, señora Rivera.

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

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señor Argüelles.

Dada su falta de memoria, para que quede claro, usted era presidente de The Boeing Company para España y Portugal entre 2002 y 2012.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No, eso no es correcto.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿No?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No.

El señor **VILA GÓMEZ**: Usted era presidente de Boeing España entre 2002 y 2012.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No, correctamente la expresión es que yo era *vice president* de Boeing International Company.

El señor **VILA GÓMEZ**: Muy bien.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Ocupaba un puesto de representación, lo que se llamaba el *country president*, o sea, yo no tenía ninguna...

El señor **VILA GÓMEZ**: Tenía usted una importante responsabilidad en Boeing Company, por lo menos en España.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No. No. Perdón, es que esto es importante distinguirlo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Yo considero que sí, siendo presidente para España y Portugal entiendo que la responsabilidad era importante y el cargo...

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Si usted lo considera, yo no tengo ningún problema.

El señor **VILA GÓMEZ**: Y entiendo que el cargo tampoco se lo darían así, porque supongo que llevaría un sueldo correspondiente con la responsabilidad que usted asumía y con las relaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 12

institucionales que usted tenía que llevar adelante. Entiendo que usted tenía un cargo importante, porque las compañías no seleccionan a cualquiera para ocupar ese tipo de cargos. Usted tenía un cargo importante en la compañía The Boeing Company y era presidente en el momento del accidente en 2008 y lo fue hasta 2012, es decir, que era presidente de Boeing Company durante...

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No era presidente de Boeing Company.

El señor **VILA GÓMEZ**: Ocupaba usted un alto puesto relevante en Boeing Company en España...

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No ocupaba un puesto en Boeing Company.

El señor **VILA GÓMEZ**: Bueno.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Si quiere usted ser preciso y exacto, no ocupaba un puesto en Boeing Company. Era una filial de la Boeing Company que se llamaba Boeing International. Ahí es donde trabajaba yo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale. Y era responsable para España.
En cualquier caso, lo era en 2008...

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): ¿Trabaja usted para el Congreso de los Diputados o trabaja usted para el grupo parlamentario? Es la misma comparación.

El señor **VILA GÓMEZ**: Usted es el compareciente. Le recuerdo que usted es el compareciente; responde preguntas, no las hace.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): De acuerdo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Hasta 2012. O sea, usted fue presidente de Boeing en el momento del accidente, durante la investigación de la Ciaiac y durante la investigación judicial. Además, usted estaba encargado de las relaciones institucionales y de representación institucional.

¿Tuvo usted en ese tiempo alguna reunión con algún alto cargo del Ministerio de Fomento, con algún miembro de la Ciaiac o de la Dirección General de Aviación Civil entre 2008 y 2012? ¿Alguna reunión para tratar el asunto del accidente?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No, en absoluto.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Nunca? ¿Ninguna? ¿Con nadie?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Nunca, ninguna, con nadie.

El señor **VILA GÓMEZ**: Usted ha dicho, además, que se ha leído, por lo menos, el informe de la Ciaiac. Aquí voy con otra pregunta. Ha dicho que se ha leído el informe de la Ciaiac, luego no solamente fue usted un observador atento —como ha dicho—, sino que, como tenía usted ese puesto, supongo que también se interesó bastante por lo que estaba pasando y por lo que había pasado. Si se ha leído el informe, sabrá que el informe de la Ciaiac y otros establecen las relaciones entre los accidentes de Detroit y Lanzarote y el de Madrid de 2008; no es una cosa que estemos diciendo los diputados, sino que lo dicen los expertos que se han dedicado a estudiar accidentes e incidentes de avión. Es decir, se sitúan los antecedentes en el accidente de Detroit y en el incidente de Lanzarote. Por tanto, se conocía ya que el TOWS, en las series de los MD, podía fallar, porque no era redundante, aunque el avión estuviera mal configurado para el despegue, que es lo que pasó en España en 2008 y lo que pasó en Lanzarote en 2007 y en Detroit en 1987. Por tanto, si desde 1987 se conocían las catastróficas consecuencias que podía tener que no sonara la alarma del TOWS, ¿por qué Boeing no hizo nada para solucionar el fallo del TOWS? A lo mejor me va a decir usted que 1987 está muy lejos y que no tenía nada que ver, pero 2007 sí, y hubo un incidente grave en Lanzarote en el que no hubo muertos de milagro, porque consiguieron levantar el avión. Por tanto, usted, como presidente de Boeing, tenía conocimientos sobre el incidente de Lanzarote

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 13

—supongo— y sabía que el hecho de que el TOWS no sonara con una mala configuración de despegue podía ser fatal y, de hecho, lo fue. ¿Por qué Boeing no había modificado eso en los aviones MD?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Por enésima vez le diré que en el año 1987 Boeing hizo una recomendación a todos los usuarios del avión para que comprobaran el funcionamiento correcto del TOWS.

El señor **VILA GÓMEZ**: Lo que le pregunto es por qué no hizo una modificación en la fabricación.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Vamos a ver, esto no es así. Cada vez que hay un incidente o un accidente hay una investigación y hay unas autoridades que son las que establecen ese tipo de medidas. El avión está certificado y tiene su certificado en vigor. Por lo tanto, el fabricante no tiene que modificar nada de ese diseño si no recibe una instrucción. Hay responsables.

El señor **VILA GÓMEZ**: Había órdenes o circulares, aunque no fueran de obligado cumplimiento, que decían dónde estaba el fallo, y era un fallo de fabricación. A lo mejor tiene que ver con que había ochocientos y pico aviones MD circulando por ahí y hubiera sido un déficit comercial importante para Boeing.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Perdóneme, pero mire usted, en el accidente de Spanair se produce una investigación de la cual no se deriva una instrucción a Boeing para que modifique el diseño del sistema TOWS.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿O sea que usted está diciendo que no modificaron el diseño porque no hubo una orden de la autoridad?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Lo que hay es una solicitud para que se haga una mejor comprobación del sistema en cada despegue y un mejor adiestramiento de las tripulaciones para que conozcan cómo funciona de verdad esto.

El señor **VILA GÓMEZ**: Por lo tanto como la autoridad no obligaba, ustedes no modifican el diseño, ¿es así?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Perdóneme, es que esto funciona así.

El señor **VILA GÓMEZ**: Es así, vale.

Le pregunto: ¿Sabe usted si en 2012, es decir, cuando deja la compañía o cuando le cesan de la compañía, la compañía había arreglado algo o tenía previsto hacerlo con respecto al sistema TOWS de los aviones MD?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Lo desconozco, pero deduzco del informe que se produjo después de la investigación que no era necesario hacer una modificación del sistema TOWS.

El señor **VILA GÓMEZ**: Boeing realiza auditorías del área de operaciones a las compañías aéreas que compran sus aviones. A Spanair se le realizó del 5 al 14 de noviembre de 2007 una auditoría de estas. ¿Podría usted proporcionar a esta Comisión los resultados de esa auditoría ahora? Entiendo que al venir a comparecer aquí después de diez años, con un tema tan importante y de tanta relevancia para el Estado y para las 154 familias que han perdido a sus seres queridos, habrá repasado usted la documentación. Por eso le hago la pregunta.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Desconozco la respuesta precisa a su pregunta y lo siento mucho, porque me encantaría poderse la dar, pero no la tengo.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y podría remitirnos esa auditoría o mover los hilos que fueran necesarios para hacerle llegar esa auditoría a la Comisión?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 14

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Cuando una compañía como Boeing vende un avión a una compañía aérea transfiere la propiedad y la responsabilidad del mantenimiento de ese activo. A partir de ese momento Boeing no tiene responsabilidad. Las compañías aéreas pueden, si así lo desean, contratar con Boeing servicios de asistencia en el mantenimiento, en operación, en lo que sea, pero son servicios que se contratan individualmente y fuera, digamos, de lo que es el contrato del avión. La propiedad se transfiere y la responsabilidad sobre la aplicación de los manuales de operación de mantenimiento, etcétera, se traspasa a las autoridades.

El señor **VILA GÓMEZ**: Entiendo que Boeing por lo menos guarda los resultados de la auditoría o los registros.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Perdona, yo no sé si lo guarda o no lo guarda, si hubo o no hubo. No estaba ahí. No puedo contestar.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale, vale. Esa es la respuesta.

El área de operaciones de una compañía aérea es vital para el correcto funcionamiento de la flota. ¿Podría decirnos qué hacía o qué hace Boeing en caso de detectar deficiencias en las compañías en el área de operaciones?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Le repito que Boeing solamente actúa después de la venta del avión a petición de la compañía.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y si detecta una deficiencia en esa inspección, qué hace?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Si la compañía contrata un servicio y en ese servicio incluye una revisión y se detectan malas prácticas, Boeing lo pondrá de manifiesto.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿A la autoridad o la compañía?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): ¿A quién? Si esto es un contrato privado entre dos entidades privadas.

El señor **VILA GÓMEZ**: O sea, a la compañía, no a la autoridad.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Pero, vamos a ver.

El señor **VILA GÓMEZ**: Es fácil la pregunta: ¿Le da traslado a la autoridad, a la compañía o a la autoridad y a la compañía?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): ¡A la compañía! Es quien ha contratado el servicio.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale, a la compañía, no a la autoridad.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): ¿Pero, por qué a la autoridad?

El señor **VILA GÓMEZ**: Spanair tenía deficiencias en el área de operaciones en el momento del accidente. En concreto la flota de MD-80 de Spanair no tenía a pleno funcionamiento en el momento del accidente el programa de análisis de datos —lo que se conoce como FDM— pese a ser un requisito de obligado cumplimiento según el anexo VI de la OACI y el Reglamento Europeo 8/2008, que entró en vigor el 16 de julio de 2008, es decir que estaba en vigor en el momento del accidente. Esta normativa es de obligado cumplimiento para obtener la certificación de operador aéreo (AOC) y la tenía Spanair pese a que no tenían en funcionamiento este sistema, ¿vale?; y la dirección de aviación civil le mantenía el certificado a Spanair sin el programa que, además de ser obligatorio por ley, es fundamental para la prevención de accidentes. Le pregunto yo a usted: ¿Encontró Boeing en la auditoría que le he dicho de 2007 deficiencias respecto al manual de operaciones, a la descripción del sistema TOWS y CAWS y a su funcionamiento o a las listas de verificación de prevuelo?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 15

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Me tengo que remitir a mi respuesta anterior. Desconozco esa auditoría, desconozco el contenido. No sé si se realizó o no y no tengo ni idea de lo que usted me está hablando. Desde luego, lo que yo nunca he sido es responsable de la agencia.

El señor **VILA GÓMEZ**: Parece que usted no ha tenido nada que ver con Boeing. De su declaración podríamos deducir eso.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Con Boeing sí, pero no con Aviación Civil si no le importa. Está usted refiriéndose a asuntos que caen completamente fuera y al margen de lo que es la relación...

El señor **VILA GÓMEZ**: Le estoy preguntando por auditorías que hace Boeing a las compañías que tienen sus aviones comprados, es lo que le estoy preguntando.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No, no, está mezclando. Con todos los respetos, señoría, está usted mezclando.

El señor **VILA GÓMEZ**: Yo no. Le estoy preguntando qué hace Boeing con las auditorías cuando detecta deficiencias, a quién se lo comunica y si encontró Boeing en la auditoría que le realizó a Spanair deficiencias en el manual de operaciones, en la descripción del sistema TOWS y del CAWS o en la lista de verificación prevuelo. Le estoy preguntando por las auditorías que Boeing hace a las compañías que operan con sus aviones.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Boeing no hace auditorías a las compañías como si fuera una autoridad vigilante. Cuando las compañías contratan, presta servicios, y esos servicios pueden ser muy variados. Yo no tengo noción de qué servicios contrató Spanair con Boeing en relación con el avión siniestrado, ni idea.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale.

La siguiente pregunta era si podía decirnos cómo calificaron los auditores de Boeing el CRM, que es la gestión de recursos de la tripulación de Spanair, y si se tenía información suficiente sobre los sistemas del avión MD-82. Y la última pregunta es si puede decirnos si Boeing ha introducido en su FCOM, que es la guía esencial de operación del MD-80 para las aerolíneas, los siguientes elementos: que el TOWS no está certificado como sistema esencial de seguridad sino solamente como una barrera de seguridad adicional, a diferencia de otros aviones más modernos, y que existen circunstancias comprobadas en las que el sistema de alerta del fallo CAWS no avisaría a la tripulación de un fallo del TOWS y este podría pasar inadvertido. Esto entronca un poco con la pregunta que le ha hecho la compañera de Ciudadanos. No es que nosotros estemos diciendo que cuando a un piloto se le enciende el TOWS aborta el despegue, esto lo dice la NASA, tras más de cuarenta pruebas que ha realizado de aviones en los que ha sonado el TOWS con una mala configuración de despegue y, en todas, la tripulación ha abortado el despegue. Es decir, que suene el TOWS es fundamental para evitar accidentes, por eso le hago estas preguntas, dado que es usted, según tenemos en su currículum, un alto cargo de Boeing o lo ha sido.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Bueno, no estoy muy seguro de estar de acuerdo con lo que usted dice.

El señor **VILA GÓMEZ**: Contésteme a la pregunta, no si está de acuerdo o no.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): ¿Cuál es la pregunta?

El señor **VILA GÓMEZ**: La pregunta es si puede decirnos si Boeing ha introducido en su FCOM, que es la guía esencial de operaciones del MD-80 para las aerolíneas, los siguientes elementos: que el TOWS no está certificado como sistema esencial de seguridad, sino como una barrera de seguridad adicional, y que existen circunstancias comprobadas en las que el sistema de alerta de fallo CAWS no avisaría a la tripulación de un fallo del TOWS y este le podría pasar inadvertido a la tripulación.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): A la primera parte de la pregunta mi respuesta es afirmativa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 16

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Que sí lo ha introducido en el FCOM?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): En las recomendaciones que Boeing...

El señor **VILA GÓMEZ**: No, no; en el FCOM. El FCOM es una guía esencial que hace la compañía.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No lo sé. Me está preguntando usted por un detalle que desconozco. Lo que sí sé es que la compañía ha hecho una recomendación clara con respecto a la importancia de comprobar el TOWS en cada operación de despegue. Eso es lo único que le puedo decir.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo.
Gracias, presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Gracias, señor Vila.
Pasamos ahora a las preguntas del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor Franquis.

El señor **FRANQUIS VERA**: Buenas tardes, señor Argüelles, bienvenido a la Comisión.

La verdad es que asistiendo al desarrollo de la Comisión, le plantearía una serie de preguntas a las que me imagino cuáles van a ser sus respuestas, porque va a estar incidiendo en lo que hasta ahora ha respondido a los distintos compañeros que han intervenido antes que yo. Usted ha reducido tanto su nivel de responsabilidad en Boeing que ya no sé cuál es. Me gustaría que profundizara mucho más en eso de las relaciones institucionales con el Gobierno de España, con la Administración pública, porque al final es difícil plantear alguna cuestión desde el punto de vista de la empresa. Lógicamente, si se le ha pedido la comparecencia a Boeing es porque hay algunas cuestiones que desde el punto de vista de la empresa deberían estar al menos contestadas. Por eso me gustaría saber cuál era exactamente su ámbito de responsabilidad dentro de la empresa.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Mi ámbito de responsabilidad era principalmente institucional. Boeing decidió abrir unas representaciones de alto nivel en países europeos y no europeos, como correspondía a lo que entonces era un esfuerzo por aumentar la presencia global de la empresa en el mundo. Abrió oficinas en Madrid, París, Londres, Roma, Berlín; oficinas que no estaban abiertas de su sucursal Boeing International Company, y eligió para ostentar la presidencia de esas oficinas a personas que tenían capacidad de relación al más alto nivel con las instituciones, con los clientes, con los proveedores, con todos aquellos *stakeholders* de Boeing en España. En definitiva, puede usted decir que las responsabilidades que yo tenía eran esas: mantener las relaciones, mantener los radares activos para detectar oportunidades, para contrarrestar determinadas circunstancias adversas, para fomentar y potenciar determinados mensajes que había que hacer llegar a la sociedad. Por ejemplo, recuerdo que en mi tiempo se habló mucho sobre la posición de la aviación comercial en el problema del cambio climático y dedicamos un esfuerzo notable a tratar de contrarrestar ese tipo de campañas en contra de la aviación comercial. Ese era nuestro papel; ese era mi papel. Nada tenía que ver con el asunto que hoy nos trae aquí.

El señor **FRANQUIS VERA**: La autoridad judicial o la propia comisión de investigación cita determinadas veces que solicitó información al fabricante. ¿No se solicitó en ningún caso a través de usted, como responsable de Boeing en España?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No, yo no tenía ninguna tarea en ese terreno, es decir, en las oficinas —porque Boeing tenía varias oficinas en España; tenía una en Madrid, pero tenía otras en otros lugares— se producían ese tipo de consultas de los clientes o de los interesados y se trasladaban directamente a aquellos departamentos de Boeing que entendían sobre la materia. Tengo que pensar que cualquier relación que un juzgado o una comisión de investigación tuviera con relación al accidente se canalizaría a través de esos conductos y llegaría al punto indicado desde el que se produciría la respuesta. Pero yo no he participaba ni en la recepción de la pregunta ni en la comunicación o en la conducción de la respuesta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 17

El señor **FRANQUIS VERA**: El día del accidente y los posteriores salió en muchos medios de comunicación una información profunda sobre el modelo del avión y su historial. Incluso en aquellos días se publicaba que en los últimos veintiocho años en la familia de este modelo de avión se habían registrado veinticinco graves accidentes que habían afectado en torno a 1200 personas fallecidas. Además, se comunica que en Estados Unidos se había tomado la medida de retirar parte de los modelos de este avión que operaban en aquel país. ¿Sabe usted cuántos aviones de este modelo operaban en ese momento, en 2008, en España?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No; desconozco el número exacto. Sí recuerdo que Spanair tenía una flota y había algunas otras compañías que operaban aviones de esa familia, pero no conozco el número exacto.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted dice que fue un accidente que saltó a todos los medios de comunicación y fue muy doloroso en esos días y, lógicamente, en los posteriores, pero he creído entender que usted siguió ese proceso o esa información como un mero ciudadano más de este país y no asumí que el avión accidentado era parte de la empresa donde usted trabajaba. ¿No adoptó ninguna decisión? ¿No se puso al servicio de la comisión de investigación o al servicio de la Administración, de los que estaban trabajando para intentar encontrar la causa del accidente, como Boeing, para facilitar cualquier tipo de información? ¿No tuvo ninguna iniciativa en ese sentido?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Vamos a ver, si he hecho llegar el sentir de que yo era un ciudadano corriente en ese caso, lo siento, ha sido un error. Indudablemente, yo era el presidente de la compañía propietaria de la fabricación o del diseño del avión siniestrado y eso, por supuesto, produjo un interés especial. Por tanto, yo y toda la gente que trabajaba a mi alrededor seguíamos con interés las noticias y los desarrollos que ahí se producían, pero eso no significa que estuviéramos dentro del proceso. Yo era un lector probablemente más interesado que los demás de las noticias que se producían y comentaba con otras personas sobre las circunstancias, pero hay que distinguir entre ese interés personal y mi rol como responsable de Boeing International Corporation en España, porque ese rol se limitaba a mandar un telegrama de condolencia a la compañía o a quien tuviera en ese momento el dolor y el problema encima. Yo no fui nunca un actor en todo el procedimiento. No tomé la iniciativa de ponerme al servicio de la comisión de investigación porque no tenía nada que ofrecerle. A la comisión de investigación solo le interesa la opinión de los técnicos, de las personas —sean pilotos, técnicos de mantenimiento, ingenieros de diseño, etcétera— que realmente pueden aportar información, luz o experiencia. Yo no tenía esa capacidad ni nadie a mi alrededor la tenía y, por tanto, este asunto no nos involucraba directamente en el esclarecimiento de lo que allí había pasado.

El señor **FRANQUIS VERA**: Supongo que es usted consciente de que todos los accidentes aéreos que producen muertes son muy dolorosos y este tiene el añadido del número de muertos y de las circunstancias del accidente. Las causas se venían produciendo algunos años atrás, la primera vez en 1987. Aquí se ha citado más de una vez que el primer accidente por la misma razón o parecida fue el de Detroit en 1987. Lo que me sorprende de todo esto es que, producto de esa investigación de 1987, la agencia americana no trasladara una recomendación al resto de los países del mundo —me refiero a Estados y a agencias de seguridad— que obligara a que el resto de los países tomara medidas respecto a esa investigación. Se limitó a comunicar al fabricante o que el fabricante comunicara, como usted ha repetido varias veces, a los operadores que tenían que comprobar el sistema cada vez que se utilizaba, cada vez que salía el vuelo. El número de muertos de aquel accidente fue muy importante, igual al número de muertos de Barajas, y lo que uno no termina de entender es cómo, con la sensibilidad sobre la seguridad aérea que existe en el mundo y, precisamente, en Estados Unidos, eso no se elevara a una recomendación y solo se quedara en una comunicación del fabricante a las empresas operadoras, una comunicación que, por cierto, nunca llegó a Spanair, porque esa comunicación se produce en 1987 y Spanair se constituye un año después, en 1988. Spanair dice que esa comunicación nunca la recibió, que no tenía conocimiento de ella y sin embargo operaba en las empresas aéreas que habían comprado dicho modelo. ¿No le sorprende que la agencia aérea americana no elevara esta recomendación al resto de las agencias europeas y países del mundo para que sus agencias de seguridad lo elevaran a su vez como una recomendación obligatoria para todos los sistemas aéreos en cada uno de los países? Porque ahí está el origen del problema. Si hubiera sido una recomendación obligatoria, quizá no estaríamos hablando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 18

aquí ahora de este accidente, porque probablemente los pilotos hubieran comprobado antes de poner en marcha el avión si el sistema funcionaba o no funcionaba. Por eso me sorprende que la agencia americana, que da ejemplo a todo el mundo de las medidas de seguridad, no fuera capaz de hacer una recomendación obligatoria al resto de los países europeos, y, claro, en Europa eso no era una obligación, solo, insisto, a través del manual que se enviaba a las empresas operadoras. ¿A usted no le sorprende eso?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Ni me sorprende ni me deja de sorprender. Usted está haciendo una reflexión sobre una situación muy complicada en la que inciden muchísimos factores. Lo único que puedo es remitirme a mi afirmación anterior. Boeing, desde aquel accidente, distribuyó una recomendación a los usuarios. ¿Por qué Spanair no recogió esa recomendación? Usted me dice que porque adquirió el avión posteriormente. Es verdad, Spanair no adquirió el avión a Boeing; Spanair adquirió este avión en el mercado, digamos, de aviones de segunda mano, lo compró a un operador, que era SAS. Si no recuerdo mal, usted me lo acaba de aclarar, la transacción se produjo unos pocos años después de esta recomendación. De todas formas, las reglas en esto de la aviación son suficientemente estrictas y la vigilancia de las autoridades competentes es suficientemente estricta como para que se tengan que recoger todas esas recomendaciones y resulta extraño que Spanair no las recogiera en sus manuales de procedimiento, pero yo no puedo opinar sobre eso porque desconozco las circunstancias y desconozco...

El señor **FRANQUIS VERA**: A mí me resulta extraño que fuera la propia agencia americana la que no lo trasladara como una recomendación.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Perdón, perdón, un momento...

El señor **FRANQUIS VERA**: Había construidos en aquel momento 1500 aviones de este modelo. En ese momento se habían construido por el fabricante 1500 aviones de este modelo, del MD-82, por tanto, la gran pregunta es, si efectivamente se había detectado un problema que podía tener este modelo, por qué solo comunicaron a las empresas, a las operadoras, que realizaran esa comprobación.

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Vamos a ver, distingo entre lo que es un problema en el avión y lo que es un problema en los procedimientos del usuario. Si usted sale a conducir su coche con una rueda baja de presión y revienta el neumático porque usted no ha comprobado la presión adecuada del neumático, no va a culpar a Pirelli, porque probablemente el neumático es perfecto; simplemente, usted puede haber cometido un fallo en el mantenimiento, en las reglas de utilización, pues en esto pasa lo mismo. Las autoridades examinaron los sistemas que el avión embarca para aumentar la seguridad. El sistema TOWS no es un sistema esencial en la seguridad de un avión, conceptualmente. Un avión puede volar igualmente seguro con el TOWS o sin el TOWS. El TOWS es una ayuda para prevenir los errores humanos, eso es lo que es.

En todo el proceso de accidentes al que usted se ha referido, incluido este último del que hoy estamos hablando, se ha examinado el funcionamiento del TOWS y el dictamen es que el TOWS funciona y está diseñado adecuadamente, lo que hay que hacer es reforzar las prácticas de formación y de utilización. **(La señora Rivera Andrés: No es cierto)**. Eso no tiene nada que ver con el diseño.

El señor **FRANQUIS VERA**: La conclusión de la Comisión es que el TOWS no funcionó y lo que no concreta es cuál es la razón de que el TOWS no funcionara, pero que no funcionó es un hecho demostrable por las conclusiones del informe. Insisto en ello porque en los medios de comunicación, y usted debe ser consciente de ello porque lo habrá leído como responsable de Boeing, salieron muchas informaciones sobre los riesgos que tiene este avión, y usted ha citado varias veces el informe de la comisión de investigación, sus conclusiones. Hablan de cuatro accidentes, el de Detroit, el de Lanzarote y el de las líneas de Alaska, que también tenían el mismo problema. Si ha leído el informe, será consciente de que de todas esas investigaciones de los accidentes que se recogen en el informe se deduce que si no todos fueron por la misma causa lo fueron por causas muy parecidas, ya que todos coinciden o acaban en el famoso TOWS. Por eso —es una de las aportaciones que tiene que hacer esta Comisión a la hora de concluir—, ¿cómo es posible que con un elemento de esta naturaleza, que produce 154 fallecidos en el primer accidente de 1987, no se produzca ninguna recomendación que obligara al resto de los países del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 19

mundo a cumplirla y solo se quedara, por lo que usted ha dicho, en un comunicado a las empresas para que comprobaran antes de despegar el TOWS?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Disculpe, señoría, pero eso es lo que puede hacer Boeing. Quien emite instrucciones no es Boeing, es la autoridad. Boeing colabora con la autoridad en el esclarecimiento de las causas, y si detecta algo que le puede parecer que no se está utilizando bien y que las compañías no están prestando la atención suficiente, emite comunicados a las compañías para que mejoren la formación de sus pilotos en este tipo de maniobras, para que mejoren las prácticas en este tipo de comprobaciones y de rutinas anteriores al despegue, pero Boeing no tiene autoridad y sus certificados de diseño están en vigor. Me parece que sus preguntas pueden ser oportunas, pero no me parece que es Boeing quien puede responder a eso.

El señor **FRANQUIS VERA**: Claro que no. Insisto que debe ser la agencia de seguridad americana quien dé la recomendación. ¿Se podría cuantificar lo que hubiera supuesto económicamente ese cambio por esa recomendación, si es que hubiera una obligación de que ese cambio se produjera?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Todo se puede cuantificar. No tengo información ni capacidad de hacerlo, pero, por supuesto, todo lo que sea modificaciones en el diseño y su retrofitado en la flota es un elemento de costo, pero no lo sé cuantificar.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Gracias, señor Franquis.

Para finalizar con las intervenciones de los grupos, tiene la palabra el señor Echániz, del Grupo Popular.

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

Muchas gracias, señor Argüelles por su presencia hoy en esta Comisión con el objeto de aportar su testimonio personal en esta Comisión de investigación, creada en febrero de este año, sobre el accidente de Spanair del 20 de agosto de 2008, en Barajas, en el que fallecieron 154 personas. El Grupo Parlamentario Popular reitera su máximo respeto a las víctimas, a sus familiares y a los afectados de ese vuelo, así como la asociación que les agrupa. Esperamos que durante el desarrollo de esta Comisión se pueda dar satisfacción a los aspectos que puedan ser relevantes, siendo conscientes de que estos diez años transcurridos han sido muy duros para los supervivientes y familiares de las víctimas, por lo que queremos reiterar una vez más que estaremos siempre a su lado.

En segundo lugar, quisiera poner de manifiesto que el trabajo de esta Comisión está orientado a la obtención de unas conclusiones para evitar que puedan producirse actuaciones como las que ocurrieron en el accidente analizado y, a su vez, las necesidades, los retos y mejoras de cara al futuro que debe plantear la Aviación Civil española que sirvan para situarnos siempre del lado de esa seguridad aérea y para incorporar en el sector del tráfico aéreo aquello que pueda favorecer o maximizar la seguridad aérea y minimizar el riesgo de que se puedan producir accidentes en nuestro territorio; que el reconocimiento de los avances y mejoras se puedan introducir en el desarrollo de los protocolos, de la normativa de Aviación Civil y en los programas de actuación de asistencia a víctimas de los accidentes aéreos. Con estos antecedentes, a mi grupo le gustaría conocer algunas cuestiones relativas al objeto de esta Comisión. En primer lugar, la información que la Comisión ha tenido hasta la fecha hace indicar que el avión siniestrado había sido fabricado quince años antes del accidente. ¿Tiene usted, señor Argüelles, información al respecto y si el avión fue transmitido al adquirente, es decir, a Spanair?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Me he referido brevemente a este mismo aspecto anteriormente. El avión no fue entregado como primer usuario a Spanair, sino a la compañía escandinava SAS, que lo utilizó durante unos cuantos años —no sé exactamente cuántos; cuatro o cinco años— y posteriormente entró a formar parte de la flota de Spanair. Quiero añadir que es un avión fabricado por McDonnell Douglas —no es un avión fabricado por la empresa Boeing originaria—; posteriormente, Boeing adquiere McDonnell Douglas y, por tanto, pasa a ser parte de Boeing; por eso se llama MD.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Recuerda en qué año se produce esa compra de McDonnell Douglas por parte de Boeing?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 20

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No lo recuerdo.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Señor Argüelles, ¿tenía Boeing alguna información que le hiciera pensar que Spanair no cumplía con las obligaciones de revisión exigidas por la Federal Aviation Administration, o que no se siguieran las indicaciones de los manuales de Boeing?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Desconozco los detalles de la relación que había entre cliente y fabricante, es decir, entre Boeing Company, más concretamente Boeing Commercial Airplains y Spanair, pero entiendo que es práctica común que haya un buen diálogo y una buena continuidad en ese contacto y en esa colaboración. Boeing estaría siempre dispuesta a apoyar a Spanair mediante contratos de servicio que pudieran darle un servicio adicional posterior a la venta del avión.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Sabe usted si cuando Boeing adquiere McDonnell Douglas cumplía el MD-82 los criterios exigidos por la Federal Aviation Administration de Estados Unidos?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Yo no tenía información en ese momento, pero por el conocimiento que tengo de la industria y de cómo se trabaja no me cabe duda de que el certificado del avión estaba en vigor y de que su capacidad para operar estaba plenamente vigente de acuerdo con las instrucciones de la autoridad de aviación civil americana, es decir, la FAA.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Podría usted ilustrarnos sobre quién es el responsable del mantenimiento de las aeronaves, una vez que una aerolínea las adquiere del fabricante?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Una vez que el avión pasa a ser propiedad del usuario, la responsabilidad del mantenimiento es del usuario y la vigilancia de su cumplimiento, es decir, de las normas de uso, pasa a ser responsabilidad de la autoridad civil responsable en cada país y Boeing deja de tener responsabilidad. Como es lógico, Boeing tiene que cumplir todas las recomendaciones que se deriven de la historia de uso de ese avión, y hay que pensar que en todos los aviones a lo largo de su vida útil se producen muchos análisis que ocasionan que haya recomendaciones o modificaciones en el diseño, pero ese es un curso normal. El mantenimiento de la aeronave es responsabilidad del propietario de la aeronave, que es la compañía que lo utiliza, y la vigilancia del buen uso y del buen cumplimiento es de la autoridad civil correspondiente.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Puede indicarnos, señor Argüelles, si a su juicio existe una regulación, una supervisión adecuada pública suficientemente estricta en Estados Unidos y también en Europa para garantizar la seguridad de las aeronaves que se encuentran en este momento operativas?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): No sé cómo se puede medir eso, pero yo creo que todo el mundo acepta y es consciente de que la aviación civil es probablemente el sistema más seguro de transporte que existe. Eso es gracias a que hay una conjunción de elementos que lo permiten, que van desde una vigilancia muy estricta de los procesos de diseño y de certificación del avión antes de ponerlo a la venta a una operación competente por parte de los usuarios y a unas autoridades de vigilancia que, naturalmente, tienen sobre sus hombros una responsabilidad enorme, y el sistema funciona admirablemente bien. Me cuesta decir esto cuando estamos hablando de un accidente que costó la vida de mucha gente, pero eso no me impide decir que el transporte aéreo es el más seguro, que los sistemas que nos rigen aseguran que va a seguir siendo el más seguro y que su índice de seguridad seguirá mejorando en el futuro.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Tiene conocimiento de si alguna de esas agencias especializadas han formulado o formularon alguna objeción al diseño del MD-82 a raíz del accidente de Spanair o si ordenaron la introducción de alguna modificación en el diseño del TOWS instalado en los aviones de esta serie?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): Hasta donde yo sé, derivado de mi información tras la lectura del informe, no se hizo ninguna recomendación o modificación del diseño. Sí se hicieron recomendaciones a los operadores para que modificaran, si no lo habían hecho ya, sus prácticas a la hora de comprobar el funcionamiento correcto del sistema TOWS y también para reforzar el adiestramiento y la formación de las tripulaciones en maniobras de despegue.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 21

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Agradezco su comparecencia.
Muchas gracias, señor presidente. **(El señor Olòriz Serra pide la palabra)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Muchas gracias.
Dígame, señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Quería, si el presidente lo tiene a bien, hacer una única y corta pregunta a partir de lo que ha sucedido en la reunión de hoy. Es una pregunta muy corta para el compareciente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Entendiendo que su formulación no se va a hacer extensiva al resto de los grupos, por tanto, haga la pregunta, señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias.
¿El 20 de agosto de 2008 había alguien en la compañía Boeing con mayor autoridad que usted en España?

El señor **PRESIDENTE DE BOEING ESPAÑA EN 2008** (Argüelles Salaverría): En el aspecto de la representación institucional de Boeing en España yo era el máximo responsable. En aspectos puntuales relacionados con la operación en este caso de aviones comerciales, yo no era en absoluto una autoridad competente. En España había desplegadas con carácter permanente personas al servicio de las compañías aéreas para darles apoyo, había gente responsable de suministro de repuestos y de material para el mantenimiento, había personal responsable de las relaciones puntuales comerciales... Con esto quiero decir que las responsabilidades están muy divididas. Yo solo tenía la máxima responsabilidad sobre temas institucionales, relaciones públicas y de comunicación.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Muchas gracias, señor Argüelles, por su comparecencia y su disponibilidad.

Vamos a hacer un receso de unos minutos por despedir al señor Argüelles y dar entrada al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL (CIAIAC), IMPULSOR DE LA SOCIEDAD AERONÁUTICA ESPAÑOLA (SAE), EXMIEMBRO DE AIRBUS Y VICEPRESIDENTE DE LA CIAIAC EN 2011, FECHA DE APROBACIÓN DEL INFORME DEL ACCIDENTE (HITA ROMERO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 212/001670).

El señor **VICEPRESIDENTE**: Continuamos con la Comisión, en este caso con la comparecencia de don Manuel Hita Romero, presidente de la Comisión de investigación de accidentes e incidentes de Aviación Civil; impulsor de la Sociedad Aeronáutica Española, SAE; exmiembro de Airbus y vicepresidente de la Ciaiac en 2011, fecha de la aprobación del informe del accidente.

Repito lo que dije antes, tal y como se acordó por la Comisión en su sesión del pasado 11 de junio, intervendrá, en primer lugar, el compareciente haciendo una breve exposición de un máximo de diez minutos y luego intervendrán el resto de portavoces de los grupos parlamentarios, de menor a mayor, por un tiempo máximo de diez minutos, a los que responderá el compareciente.

Damos comienzo, pues, a la comparecencia del señor Hita Romero, a quien agradezco su disponibilidad. Al tratarse de una comparecencia sujeta a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984, se le ha trasladado al compareciente la posibilidad de poder comparecer acompañado de la persona que designe para asistir. Asimismo, esta Presidencia manifiesta expresamente su voluntad de salvaguardar los derechos del compareciente reconocidos en el artículo 1.2 de la citada ley orgánica, a saber: el respeto a la intimidad y el honor, el secreto profesional, la cláusula de conciencia y los demás derechos constitucionales. Recuerdo igualmente al compareciente la obligación contenida en el artículo 502.3 del Código Penal de no faltar a la verdad en su testimonio.

Señor Hita, cuando quiera tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Buenas tardes. Le agradezco la presentación al señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 22

Señorías, muchas gracias por darme la oportunidad de comparecer hoy. Primero de todo quiero manifestar, por parte de la Ciaiac y por la mía propia, dos cosas: el apoyo a todas las víctimas del accidente y la consideración a todos los que han sido afectados de alguna forma. El recuerdo a las víctimas está presente en la Ciaiac y en mi persona sigue estando.

Como ustedes saben, la Ciaiac es la institución, el órgano encargado por parte del Estado español de hacer la investigación de los accidentes e incidentes de Aviación Civil de su competencia —que no solamente es en España sino que puede ser en el extranjero—, al objeto de determinar las causas técnicas del accidente —que no culpas ni responsabilidades— para, a través de emisión de recomendaciones de carácter no coercitivo a las instituciones competentes involucradas, mejorar la seguridad operacional y tratar de evitar que se sucedan accidentes similares por las mismas causas. Esta es la misión de la Ciaiac que, como saben, es un organismo independiente adscrito a la subsecretaría del Ministerio de Fomento. Comentada la misión de la Ciaiac, es evidente que hay una conjunción con la misión de esta Comisión, por lo menos en una parte.

La Ciaiac realizó su investigación tras el accidente durante tres años y emitió el informe final —un extenso informe—, como es su obligación, en el año 2011. En el informe recoge, como es obligatorio, las causas probables del accidente, así como los factores contribuyentes y emite recomendaciones de seguridad, como les comentaba antes. En este caso se emitieron 43 recomendaciones de seguridad, 21 de ellas a la autoridad europea, que es la que manda, digamos, en Europa, en todos los Estados de la Unión Europea, en el tema de aviación. Estas 21 recomendaciones de seguridad tocaban todos los aspectos que a través de la investigación consideraba la Ciaiac que era relevante mejorar de alguna forma a través de instrucciones, manuales..., lo que se considerase. Esas 21 recomendaciones iban dirigidas, por ejemplo, a mejoras de manuales —manual de vuelo, manual de operación—, certificación del avión, mejora de la fiabilidad del relé R2-5, mejora de la fiabilidad del TOWS, mejora en el diseño y utilización de las listas MMEL —que las utilizaran, pero sobre todo la MEL, porque la MMEL, como ahora comentaré, es responsabilidad del certificador del avión, que es el FAA—, que se mejorase las instrucciones de mantenimiento, que se mejorase la utilización de las guías manuales para identificar las averías que pueda tener un avión y resolverlas, que se mejorase de alguna forma el comportamiento dentro de la cabina, el CRM, recomendación relativa a la cabina estéril, a la no utilización de equipos electrónicos dentro de la cabina. También recomendaciones en el sentido de que se incorporase a la instrucción de las tripulaciones el vuelo en pérdida tras un accidente tanto inicial como recurrente, que se incorporase en los simuladores de vuelo esa posibilidad, y alguna otra recomendación que comentaré después. A la FAA se le emitieron diez recomendaciones más o menos en el mismo sentido, pero teniendo en cuenta que la FAA fue la autoridad que en su momento emitió el certificado de tipo y, por tanto, es la primera responsable de la Master Minimum Equipment List que la tiene que aprobar. Luego los operadores y las autoridades nacionales aprueban las MEL. Las recomendaciones fueron del mismo tipo en el sentido de cabina, de manuales de mantenimiento, de fiabilidad tanto del TOWS como del relé, cabina estéril, entrenamientos en vuelo en pérdida y similares, lo mismo respecto a las dos autoridades de certificación, lógicamente. Se emitieron cuatro recomendaciones de seguridad a la autoridad española AESA en el área de su competencia; por ejemplo, en el tema del CRM, en cuanto a que obligase a los operadores a mejorar los manuales de mantenimiento o en cuanto a mejorar la calidad de Spanair en aquel caso. Cuatro recomendaciones fueron emitidas a aeropuertos nacionales de AENA y navegación aérea; en el tema de la valla —que ustedes conocen perfectamente—, en el tema de las comunicaciones entre la torre y los servicios de salvamento, en el tema de salvamento subacuático y finalmente en el tema del flujo de información en el caso de un evento de este tipo, que se mejorase ese flujo de información entre todas las partes involucradas, no solamente en Barajas sino en todos los aeropuertos, naturalmente. Se emitió una recomendación de seguridad a la OACI conjuntamente con la FAA y con EASA para que organizaran una conferencia internacional de alto nivel con todos los involucrados para que explicasen qué acciones había que tomar entre toda la familia aeronáutica para tratar de mejorar la seguridad operacional de la aviación. Finalmente, se emitieron tres recomendaciones de seguridad a Spanair en el sentido de mejorar la MEL, la cabina estéril, el sistema de mantenimiento y la calidad. Si no he olvidado ninguna, estas son las treinta y cuatro recomendaciones.

Como ustedes saben, es obligación de la Ciaiac reportarse al Congreso. Reportamos al Congreso y desde 2010 todos los años emitimos un informe sobre accidentalidad de las aeronaves en España. En ese informe figura no solamente la accidentalidad —los accidentes que hemos tenido, qué tipo, la gravedad, la severidad, etcétera—, sino que emitimos las recomendaciones de seguridad que en el año al que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 23

corresponde ese informe se han aprobado o cerrado de alguna forma. El último informe lo hemos remitido en mayo. Hacemos la remisión a través del ministerio para que lo envíe al Congreso y al Senado. En estos informes están todas las recomendaciones de seguridad, cuarenta y dos cerradas. Faltaba una, pero ya no falta porque la hemos aprobado el 29 de junio del mes pasado, una recomendación dirigida a EASA referente a que den las instrucciones oportunas a todas las instituciones involucradas para que se posibilite a los simuladores de vuelo que las tripulaciones hagan entrenamiento de vuelo en pérdida tras el despegue. Como todas las recomendaciones, tienen un determinado trámite; responden a unas circunstancias, estamos o no de acuerdo, pero finalmente han dado una respuesta que hemos considerado en la Ciaiac aceptable y esta recomendación 20/11 ha sido cerrada satisfactoriamente, repito, relacionada con incorporar en los simuladores el vuelo en pérdida. Están todas cerradas, solamente queda una abierta, que es la 16/11, también dirigida a EASA, que se refiere a que nuevamente EASA dé instrucciones a todas las partes involucradas para que en el entrenamiento de las tripulaciones, tanto el inicial como el recurrente, se haga un entrenamiento del vuelo en pérdida. Hemos estado discutiendo y finalmente hemos llegado a la conclusión de que estamos de acuerdo con ello, pero todavía no la han implementado, porque el proceso de implementación, una vez que se decide, dependiendo del caso, puede ser más o menos largo. La calificación de esa recomendación es: respuesta satisfactoria, abierta, en proceso. El día que EASA me demuestra que el tema está terminado, lo cerramos y con eso están todas las recomendaciones tratadas.

Hasta aquí mi información, y quedo a su disposición, señor presidente, señorías, para las preguntas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Muchas gracias, señor Hita, por haberlo hecho tan claro, tan conciso y tan ajustado al tiempo.

Pasamos a los grupos parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Mixto, señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señor presidente.

Para no olvidarme de lo que ha dicho, esa conferencia de la recomendación a la OACI, ¿se celebró?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí. No sé si lo he dicho, pero se celebró, y muy pronto, porque fue una de las primeras recomendaciones que sacamos y se tomaron acciones inmediatamente y se celebró la conferencia no recuerdo exactamente pero pudo ser en el año 2011.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Cuando usted llegó a la Ciaiac estaba ya inmersa en la investigación de este accidente tremendo. ¿Conocía usted a los miembros anteriores o tenía información de eso o llegó de nuevo allí?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): ¿A los miembros de la anterior comisión?

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

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Conocía a tres: al presidente, Pablo Palomar, que trabajó en Construcciones Aeronáuticas coincidiendo conmigo; a José Luis Tejo y a Antonio Rodríguez Villa. Los dos, José Luis Tejo y Antonio Rodríguez Villa, fueron profesores míos en la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos y los conocía de esa relación de ser mis profesores. A los demás no los conocía a ninguno.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Por qué se hizo la modificación en el año 2010 de la composición del pleno? ¿Cuál fue el objetivo fundamental?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Que yo sepa, quisieron cambiar un poco la composición que tenía que era, digamos, un poco sectorial, aunque no exactamente sectorial. Lo que pone en el real decreto, en la Ley de Seguridad Aérea, como sabe, es que se elijan, aparte del presidente, hasta un máximo de nueve vocales entre personas de la empresa, de la enseñanza, de los controladores, de los pilotos, en definitiva de las áreas involucradas con suficiente renombre —creo que es lo que dice, no prestigio, sino renombre—. Entonces, se dio aplicación a la modificación de la Ley de Seguridad Aérea y se creó la nueva comisión que, si no recuerdo mal, era un presidente —en este caso presidenta— y seis vocales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 24

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Tuvo algo que ver el tema del accidente en el cambio de la composición de la Ciaiac?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No, que yo sepa.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Su nombramiento como vocal de la Ciaiac se publicó en el BOE el 31 de julio de 2010, es decir, casi dos años después del siniestro. El informe final se publicó el 3 de agosto de 2011, más de un año después de su llegada. ¿En qué punto se encontraba la investigación cuando usted se incorporó a la Ciaiac?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Como han comentado antes, la investigación duró tres años y yo me incorporé el último. Entonces la investigación estaba centrada fundamentalmente en tratar de determinar finalmente si el TOWS falló porque falló o si era el relé. O sea, la investigación estaba en la parte puramente técnica del avión, porque la otra parte de la investigación —la determinación del Cockpit Voice Recorder, el registrador de voz, y la constatación del vuelo en pérdida posterior— estaba clara. La otra constatación no estaba tan clara y estaba en ese momento así. Recuerdo que hubo dificultades porque el relé lo tenía la judicatura, lo tenía el juez, y no teníamos acceso a él. Se habían hecho anteriormente —me he enterado yo—, en los años anteriores en que yo no estaba, y figuran en el informe, unas pruebas preliminares del relé en el INTA, creo que fue, o en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos —en el informe lo pone y lo podemos ver exactamente—, y ahí el relé había dado resultados erróneos o erráticos. El juez se hizo cargo del relé, lo mantuvo en su custodia hasta que por fin decidió hacer más pruebas sobre el relé en el INTA con asistencia del personal de la Ciaiac, del personal de la judicatura y del personal del órgano pericial competente que el juez había creado, es decir, con asistencia de miembros de este órgano pericial. Se hicieron las pruebas y después de hacerle mil perrerías al relé, el relé siguió funcionando como debía y de acuerdo con las especificaciones. En ese momento se encontraba la investigación. No sé si había algún otro punto abierto, pero no lo recuerdo bien. El punto gordo a clarificar era este porque todo lo demás estaba bastante claro. Quizás había algún punto de clarificación de manuales o algo así que todavía no nos lo habían dado a la Ciaiac. Recuerdo haber tenido toda la información y ponernos manos a la obra el nuevo equipo cogiendo todo lo que se había hecho anteriormente, revisándolo, dándole vueltas y discutiendo, como pueden imaginar sus señorías. Finalmente, emitimos el informe a finales de julio, un poco antes de que se cumpliesen los tres años del accidente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Le oigo a usted hablar de las recomendaciones y es la primera vez en esta Comisión, aunque se detalle y conozcamos el informe de la Ciaiac, que se dicen un montón de cosas que se recomiendan para mejorar: temas de seguridad, lo de las vallas, lo de los bomberos, lo del relé, lo del TOWS, lo de las torres, lo de salvamento, lo del flujo de información... Al final, pasó lo que pasó y tú no puedes recuperar a la gente, pero piensas: que esto haya servido por lo menos para mejorar la seguridad aérea. El detalle que hasta ahora no se había dado es muy importante, además en una Comisión pública que sigue tanta gente, porque si toda la seguridad, todas las recomendaciones —usted lo ha dicho muy bien, en algunos casos no son de obligado cumplimiento sino que son otros organismos los que lo tienen que hacer y esto no es un tema de culpabilidad—, todas esas medidas hubieran estado, seguramente ese accidente no se hubiera producido. Una cosa es la verdad judicial, pero hay un cúmulo de errores porque un accidente de avión no se produce solo por un tema sino por la suma de varias cosas. ¿Usted cree que en este momento tenemos los medios, los equipos especializados suficientes como para acometer una investigación como la que se hizo en aquel momento y en la que determinados especialistas dijeron que no se tenían los equipos conformados y sobre todo de especialistas en el ámbito de las emergencias? El informe decía que funcionaron razonablemente bien y eso puede ser discutible: a lo mejor dos personas, la coordinación, el sistema de información, cuándo autorizaron a los servicios de emergencia a entrar, no saber el calibre, dónde estaba situado... Se dice que murieron ciento cincuenta y cuatro y solo dos más murieron en el sitio por no haber llegado antes, pero dos son dos vidas y dos familias. Le pregunto dos cosas: ¿cree usted que en este momento la Ciaiac cuenta con personas con suficiente conocimiento y experiencia para analizar de verdad una tragedia como la que vivió el Spanair?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 25

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Si me permite, señoría, le contesto a eso: sí. Pero, ahora vuelvo a ese tema. Creí que la pregunta iba a venir por toda la exposición que ha hecho haciendo referencia al cúmulo de circunstancias, si se hubiesen producido las recomendaciones, etcétera. Creí que me iba a preguntar en ese sentido.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, porque yo lo que creo que debe ser un consuelo desde un punto de vista de un familiar es decir que por lo menos la muerte no fue en vano, ahora habrá más seguridad si todas esas 43 recomendaciones se cumplen. ¿Me entiende? Lo que le quiero decir es que a mí me parece tremendo que haya determinados informes y recomendaciones que no sean de obligado cumplimiento.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Todas. Todas las recomendaciones no son coercitivas, yo no tengo obligación.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Eso es lo que decía. ¿No deberíamos avanzar? Es lo que le estaba intentando decir también, porque, al final, si uno detecta que la seguridad es manifiestamente mejorable, lo elabora un órgano como el suyo, pero no es coercitivo, no sirve para nada. ¿Entonces qué es lo que sirve? ¿La verdad judicial? ¿La verdad técnica? ¿No debería de ser coercitivo? Le pregunto su opinión.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, sí, le voy a responder. Son tres preguntas que le tengo que responder.

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

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): La primera, si no hubiese habido que implementar esas recomendaciones porque ya estaban hechas, el accidente no hubiera ocurrido.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Me alegro de que usted diga eso.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Objetivo de las recomendaciones: implementenlas, por favor; no volverá a suceder si se implementan todas, no volverá a suceder. Nunca puede estar uno seguro del todo, pero estoy al 99 % seguro de que no va a volver a suceder.

La segunda pregunta era sobre los medios que teníamos. Los medios que teníamos en la Ciaiac fueron suficientes. Fíjese, señoría, en aquel entonces teníamos trece personas investigadores —hoy somos me parece que veinticinco— y con trece personas —pocas— organizamos, de acuerdo con los estándares de la OACI y de todo el mundo, un equipo de cuarenta personas transnacional y cubriendo todas las especialidades que había que cubrir en el caso de este accidente, cuarenta personas. Con las cuarenta personas que funcionaron, en mi opinión, perfectamente —incluidas de las autoridades— emitimos el informe. El equipo estaba perfectamente formado y una de las enseñanzas que hemos aprendido de este tema es sacar pecho. Estábamos bien formados en aquel entonces. Alguien puede opinar que poco, pero la ley me permite contratar a personas y que vengan y en estos casos, señoría, como usted sabe, acuden a toda velocidad porque afecta a todo el mundo el tema de la seguridad aérea y de un accidente. La respuesta a su tercera pregunta es que sí estábamos formados.

¿Qué experiencia hemos sacado además? Tenemos orgullo de haberlo hecho bien las personas que en aquel momento intervinieron. Hemos sacado la experiencia de trabajar e investigar en un accidente aéreo —quizá el de Tenerife fue el más gordo, el del choque de los dos Jumbos, evidentemente, pero recientemente— de estas categorías. Hemos aprendido de una forma extraordinaria a cómo relacionarnos con todo el mundo, qué es lo que hay que tocar y qué es lo que no hay que tocar. ¿Qué hemos sacado en claro? Hemos aumentado el personal, no a consecuencia de ello, sino porque estaba previsto. Nos hicieron una auditoría en el año 2010: le faltan diez y, vale, de acuerdo, ya he metido ocho. No por falta de personal, sino la cooperación del equipo —no me gusta utilizar la palabra *management*—, el *management*

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 26

del equipo humano se hizo fenomenalmente y eso es lo que hemos aprendido, a coordinar un equipo multidisciplinar e internacional en casos de este tipo. Estamos mejor preparados que estábamos entonces. Desgraciadamente, hemos aprendido con un accidente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero hay una pregunta muy importante que no me ha contestado.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): ¿Cuál? Perdón.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿No cree usted que las recomendaciones en materia de seguridad aérea no debían de tener un aspecto imperativo y de fiscalización de que se dan cumplimiento?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Perdóneme, se me había olvidado.

Yo quiero que a mí me obedezcan, pero resulta, y lo he comentado con los colegas y con otros colegas internacionales —yo soy la Ciaiac o el BEA—, que si a las autoridades de investigación de accidentes se les da autoridad, potestad, para que entren en las instituciones de seguridad aérea —EASA, AESA, FAA— y digan que les hagan el favor de introducir esto en los manuales de mantenimiento, en las operaciones en cabina y en el entrenamiento de los simuladores...

La señora **ORAMA GONZÁLEZ-MORO**: No es un tema de favores.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): ... entonces el sistema es perverso, porque me convierto en juez y parte la próxima vez. Usted me ha preguntado quién debería hacerlo. Desde mi punto de vista, el Parlamento...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Por eso se lo estoy preguntando.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): ... y en Estados Unidos, el Parlamento, y en Francia, el Parlamento. Esa es mi opinión.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Lo que usted acaba de decir es muy importante.

En el año 2008 no estaban los cuarenta sino que estos cuarenta estuvieron para la investigación del accidente de Spanair, pero en plantilla solo eran ocho o diez. ¿Es lo que dijo?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Trece.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero se complementó hasta llegar a los cuarenta para esta investigación.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Si, con gente del fabricante, del FAA, del NTSB, de la Copac, gente de mantenimiento, personal de mantenimiento de Iberia; mucha gente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Mi última pregunta. ¿Podría decirme si la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 durante el tiempo de investigación del accidente fue proactiva o reactiva? Es decir, ¿mantuvieron reuniones para exponer la evolución de la investigación y escuchar si tenía algo que aportar al respecto?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Quién los recibía y los escuchaba?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Se mantuvieron, según recuerdo, cuatro reuniones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 27

La primera, inmediatamente después, como a la semana —es lo que figura en los informes—. Luego, creo que al mes. Tengo las fechas exactas ahí; si las quiere, se las puedo dar. La que sí recuerdo fue la reunión, obligatoria, con las víctimas antes de emitir el informe. Antes de publicar el informe tenemos que reunirnos con las víctimas y explicárselo. Nos reunimos el mismo día, que me parece que fue el 29 de julio, que es cuando se emitió el informe. Ese mismo día se llamó a las víctimas, por cuarta vez, creo recordar, se tuvo una reunión con ellas y se les explicaron las causas, lo que pasó, la forma en que se podía haber evitado esto, las acciones que se estaban tomando para que no volviera a suceder...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Estuvo usted en esa reunión?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Quiénes estuvieron?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Estuvo la presidenta de aquel entonces y el secretario del...

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

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Rosa Arnaldo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Bien.
Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Gracias, señora Oramas.
Seguimos con los grupos parlamentarios. Por Esquerra Republicana, el señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, señor Hita, por su presencia y su información.

Tengo aquí una nota de prensa de su servicio de agosto de 2016, que dice que del total de recomendaciones de seguridad emitidas, cinco de ellas fueron canceladas por haber cesado sus actividades el operador Spanair. Luego, en el último párrafo, se dice: Por último, las veintiséis recomendaciones de seguridad restantes se han cerrado sin respuesta satisfactoria de acuerdo con el procedimiento de la Ciaiac, al haber transcurrido un periodo prolongado de tiempo sin haberse alcanzado concurrencia entre el contenido de la recomendación y la respuesta proporcionada por su destinatario.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Es exacto el procedimiento.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Por tanto, entre agosto de 2016 y agosto de 2018 ha habido cambios.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): ¿En el estado de las recomendaciones?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sí.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, van evolucionando los cambios.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Hasta agosto de 2016 se dan veintiséis recomendaciones que no...?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Tengo los datos aquí, si quiere los vemos, pero lo que quería comentar es lo siguiente. Me parece que ha dicho que son cinco las recomendaciones que ha hecho primero Spanair, y no son cinco, son tres...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Aquí pone cinco. Es un informe suyo y pone cinco.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Pero en el informe de la Ciaiac son tres.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 28

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Es la nota de prensa de Ciaiac.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Las que figuran en el informe son tres, otra cosa es que, por ejemplo, una de las recomendaciones a AESA es: vigila a Spanair para que haga esto. A lo mejor, esa me la cuenta como que es de Spanair.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Puede ser.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Desgraciadamente, las recomendaciones de Spanair fueron cerradas porque no hubo respuesta de Spanair, y cuando no hay respuesta de Spanair ni voluntad de responder, pasa un tiempo y la recomendación se cierra con la calificación de: cerrada, respuesta no satisfactoria.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Por tanto, es grave que una compañía donde ha sucedido lo que ha sucedido y habiendo unas recomendaciones clave no responda. ¿Enviaron ustedes alguna nota diciendo que no estaban respondiendo?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): La forma de funcionar es la siguiente. Se emite una recomendación, y no es que la autoridad —la Ciaiac, el BEA o el NTSB— lo diga, sino que la ley dice que quien recibe la recomendación dispone de un máximo de tres meses para responder. Por tanto, enviada la recomendación, ya sabe que tiene que responder en tres meses. Si a los tres meses no ha respondido, se le dice que tiene que responder, de acuerdo con el anexo 13 de la OACI, porque lo está incumpliendo. Si no responde, se le vuelve a insistir, y si sigue sin responder, ya se le dice que va a tener un punto negro en su sistema de calidad con este tema porque la recomendación se va a calificar como cerrada con respuesta no satisfactoria. ¿Qué paso? Silencio, porque Spanair, como sabe, cesó sus actividades. Desapareció y desafortunadamente nadie contestó.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: También veintiséis recomendaciones más a otros ámbitos se cerraron con respuesta insatisfactoria.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, señor.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Lo que pasa es que esto es relevante para la Comisión, yo diría que muy relevante.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, sí. En la información recogida en el informe que emitimos anualmente están las recomendaciones que se cerraron con respuesta no satisfactoria. Pero no solamente aparece la calificación, sino que en el informe emitimos el porqué no nos hemos puesto de acuerdo; por ejemplo, porque tal autoridad dice que considera suficiente lo que hay. Recuerdo que cuando a la FAA se le dice que haga el favor de introducir en los simuladores de vuelo la posibilidad del vuelo en pérdida después del despegue, la argumentación que hace es que ha contactado con Boeing y, de acuerdo con su experiencia y su saber, simular las condiciones aerodinámicas del vuelo de un avión una vez que despegue de la tierra y se pone en ausencia del efecto tierra es muy complicado, que simular esas condiciones en un simulador es muy complicado —y así es—, por lo que considera que si introduce un *software* —no me gusta la palabra—, unas leyes de control en los simuladores que traten de simular esa condición aerodinámica —que es muy difícil de establecer incluso teóricamente—, puede dar lugar a que las tripulaciones se entrenen erróneamente y se acostumbren —dicen ellos— a empujar la palanca o a hacer no sé qué porque en el simulador se recupera así, lo cual dice que puede ser pernicioso. Entonces, la Ciaiac le dice que no está de acuerdo y que será difícil simular las condiciones de vuelo en pérdida, pero que algo es algo, a lo que ellos dicen que no, por lo que se cierra con respuesta no satisfactoria. En cambio, afortunadamente, la autoridad europea, EASA, ha dicho que está de acuerdo y que lo va a introducir. Yo entiendo que es complicado y que puede dar lugar a eso que dicen las autoridades —lo entiendo—; sin embargo, EASA ha dicho que adelante, que lo va a hacer.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 29

El señor **OLÒRIZ SERRA**: He oído la palabra Boeing, que esta tarde resulta una palabra, diríamos, un poco especial. Usted llegó el último año de la investigación y la cerró.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Tuvo algún contacto con Boeing en esos momentos? ¿Nadie de Boeing, que fue quien hizo el avión, se puso en contacto con ustedes? ¿No llamaron ustedes a Boeing para nada?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No. La forma de funcionar es la siguiente. Se pide, por ejemplo: Boeing, dame la última versión del manual de mantenimiento que Iberia... Y Boeing me lo da. Con Boeing se mantuvieron contactos para que me dieran la información.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿A quién se le pide de Boeing? ¿Hay algún contacto, algún nombre que usted recuerde de Boeing?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Normalmente las autoridades —iba a decir que no podemos, pero no lo sé— creo que no podemos dirigirnos a los fabricantes; nos dirigimos a la autoridad que tutela al fabricante; de hecho, esta recomendación que hemos dicho, o cualquiera de las anteriores, hacia Boeing para introducir el vuelo en pérdidas en los simuladores no se la hago a Boeing, se la hago al FAA: Se recomienda al FAA que obligue, convenza, dé instrucciones a Boeing para que en sus manuales incluya tal tema. El contacto con el fabricante normalmente es: Dame la información que sea. Y adiós. Yo ya lo proceso.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En cuanto a la recomendación que hicieron a Boeing, ¿la respuesta la firmaba alguien?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): El FAA.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Boeing nunca firma nada.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No, el FAA es el que me responde.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Fantástico.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): FAA es el que me responde —igual que EASA— porque es la autoridad a quien yo me dirijo: He contactado con Boeing y estamos de acuerdo —la autoridad y Boeing; FAA y Boeing— en que lo de introducir el vuelo en pérdidas en los simuladores no nos parece muy bien, así que no, no te voy a hacer caso, Ciaiac. Entonces les digo: FAA, respuesta cerrada no satisfactoria.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Por tanto, FAA habla con Boeing.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Pero ustedes solo hablan con FAA.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Con las autoridades, claro.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Entonces nunca sabremos quién de Boeing dice que esto es muy complicado y no se puede hacer. Nunca lo sabremos.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Se le puede preguntar a FAA.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 30

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Al menos es una pista que tenemos abierta y que seguiremos para saber si Boeing tiene al responsable de algo y es alguien, porque en estos momentos nos cuesta mucho saberlo. Es una compañía que en principio nos daría mucha confianza, que tiene más de 250 altos cargos de alto nivel, nos han dicho. Por tanto, espero que algún día sepamos alguna de estas cosas, pero muchas gracias porque nos ha dado una pequeña pista para seguir a Boeing.

Seguiré con alguna pregunta más. En estos últimos diez años, por lo que hemos visto, no se aumenta demasiado el presupuesto de la Ciaiac.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Me podría decir si usted, como presidente respaldado por el Pleno, ha propuesto cambios de algún tipo en este periodo?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, hemos propuesto que me den libertad, y la tengo. Gracias por la pregunta. Como saben, la dependencia de la Ciaiac del Ministerio de Fomento es simplemente la de estar adscrita. La Ciaiac es independiente y yo me siento que dependo del Congreso, que es quien me aprueba al final —o al principio—. Lo que a mí me da la Subsecretaría de Fomento es a los funcionarios —cuando se abren las plazas para la Ciaiac tiene que ser una convocatoria de funcionarios, etcétera— y me da el presupuesto y el dinero. Entonces, yo le he pedido que me dé más facilidad en varios temas; por ejemplo, en el tema de los viajes. Yo no puedo estar dependiendo para un accidente que me ha ocurrido en Cáceres de que me apruebe una comisión de servicio una persona del Ministerio de Fomento. Quiero tener yo la autoridad y el presupuesto para enviarla y quiero tener el medio para que se vaya a un hotel. La situación que teníamos es la situación que yo tenía en Airbus cuando estaba allí trabajando, que me tenía que aprobar los hoteles otra persona. Pero eso se solucionó afortunadamente y ya el secretario de la Ciaiac coge el teléfono, reserva el hotel, tiene el dinero, alquila un coche; es decir, tenemos el presupuesto aprobado para actuar de esa forma en lo que haga falta porque el presupuesto que me da la Ley de seguridad aérea es ilimitado y me puedo gastar lo que considere que me puedo gastar, así que en ese aspecto yo estoy contento: estoy funcionando bien y me han dado más independencia, no tengo que depender de que me aprueben una comisión de servicio.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Otra pregunta. Hay un acuerdo marco de colaboración entre el Consejo General del Poder Judicial, la Fiscalía General del Estado, el Ministerio de Justicia, etcétera —usted lo conoce bien—, y, por lo que parece, en un congreso el año pasado expuso una ponencia titulada La instrucción judicial en supuestos de grandes catástrofes y en particular de accidentes aéreos, en la que muestra desacuerdo e incompatibilidades con lo que se dice en este acuerdo. Tengo una cita que dice: Aún más criticable parece la exención de prestar declaración, incluso en el procedimiento penal, si el pleno de la Ciaiac no otorga su permiso expreso; debe recordarse que la Ciaiac es un órgano administrativo sujeto al deber constitucional de cooperación con los jueces y los tribunales. ¿Me podría ampliar un poco más qué significa este acuerdo y sus discrepancias?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, tengo el acuerdo aquí. Ese acuerdo trata de resolver problemas con los que nos encontramos las instituciones involucradas, los jueces y los investigadores, la Ciaiac. Problemas del siguiente tipo: hay un accidente y, como saben ustedes mejor que yo, hasta que no se levanta el cadáver, si desgraciadamente hay un cadáver, allí no se puede hacer nada. No se puede retirar ningún resto de nada, ni hacer nada. Y llega el investigador, que está investido de la autoridad que le concede la Ley de Seguridad Aérea, a su vez a través del Anexo 13 de la OACI que obliga a todos los Estados, y dice: Es que mi responsabilidad es entrar aquí y coger el registrador de vuelo, que lo estoy viendo. Contestación: Pues usted no puede coger nada hasta que no venga aquí el juez y haga lo que tenga que hacer —no quiero hablar de lo que no quiero hablar—. Ese es un tipo de problema.

El otro tipo de problema es el siguiente. La responsabilidad de todas las instituciones de investigación de accidentes —de todas, no solo de la Ciaiac— es la determinación de las causas técnicas y no entrar en buscar responsabilidades ni culpas de ningún tipo. Entonces —la dificultad es en el otro sentido—, cuando un juzgado pide la comparecencia de un investigador —el investigador que ha investigado el accidente es Fulano—, de acuerdo con la ley tiene que autorizarla el pleno, y como el investigador no ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 31

hecho su investigación al objeto de dar respuesta a las preguntas que le pueda hacer el juez porque no es su misión, la respuesta que le da el pleno es: señor juez, es que no puede, es que esta persona no sabe de ese tema y no puede hacerlo por ley.

Debido a esos dos ejemplos que le he puesto de dificultades es por lo que en su día hicimos un acuerdo marco entre los jueces, los fiscales, el ministerio y la Ciaiac al objeto de resolver esos problemas. En esos acuerdos —que tienen dos páginas y media, son muy concretos— se autoriza, por ejemplo, a la Ciaiac a que, antes de que haya ido el Poder Judicial a un accidente, la Guardia Civil le permita —por la Guardia Civil también— al investigador de la Ciaiac que haga lo que considere, una foto, por ejemplo, porque o hace la foto en ese momento o ya ha desaparecido el tema. Y viceversa. Se acuerda que la Ciaiac puede prestar colaboración con la judicatura no solamente en temas de declaraciones personales, sino en temas —otra vez la palabra *hardware*, que no me gusta— de equipos que quiera investigar. Por ejemplo, oír las conversaciones de la cabina, que teóricamente yo no las puedo dar porque me lo impide la ley, pero tenemos un acuerdo de que en determinadas circunstancias, si el juez considera que no sé qué, se le puede dar. En ese caso —lo pone el acuerdo— con la reserva de que al que se le da, en este caso el juez, tiene la misma obligación que tienen los miembros de la Ciaiac de preservar el tema. Para temas de este tipo es el acuerdo al que hemos llegado y, la verdad, estoy contento, está funcionando muy bien, nos está quitando quebraderos de cabeza y el tema va más fluido. También tenemos una comisión de seguimiento del acuerdo para ver que seguimos el acuerdo y no tenemos enfrentamientos. Está muy bien.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿La data del acuerdo de cuándo es?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Ahora mismo se lo doy. Menos mal que me lo he traído.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias. Es importante para nosotros, aparte de su memoria —que algunos la tienen muy escasa—, que venga documentado.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Aquí está. Este fue el acuerdo inicial y estas hojas amarillas son la renovación del acuerdo en el que yo ya he firmado por primera vez, porque cuando se hizo este acuerdo yo no era el presidente. Yo he firmado por primera vez hace muy poco, el 2 de abril de 2018. Este es el acuerdo que yo he firmado con los jueces y los fiscales y se adjuntan los acuerdos iniciales.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Que pueden ser de 2016?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, por ahí, me suena eso.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Es decir, pasaron ocho años desde el accidente y al final se tiene un protocolo, parece ser, bastante más adecuado para que funcione la investigación. Me parece que esta sería la conclusión. (El señor **Franquis Vera**: **Abril de 2016**).

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No lo tengo en mi chuleta.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Dejemos ese dato.

¿Tiene usted noticias de algún acuerdo parecido en otros países europeos?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Es que la OACI obliga a hacer esto.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: O sea, que es el resultado de una instrucción concreta de la OACI.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muy bien.

Sí que nos interesaría saber cuándo la OACI dice que se han de hacer este tipo de acuerdos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 32

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No lo sé, pero lo podemos buscar.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Se lo agradeceríamos.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Posiblemente esté en el Anexo 13, creo que sí. Si tuviera que decidirme ahora mismo por algo le digo que sí, que está en el Anexo 13.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Creo que estoy mal de tiempo. Señor presidente, ¿puedo hacer un par de preguntas más?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Sí.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: La Ciaiac actúa en cumplimiento de la normativa europea, este es un caso paradigmático.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): E internacional.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: E internacional, sin duda. Y es a la que se remiten constantemente los anteriores comparecientes y también a la OACI. ¿Ha estado alguna vez en la sede central de la OACI, en Montreal?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Siguiendo con la pregunta anterior, ¿conoce el *working paper* 271, presentado en la asamblea por la Fivaaf, la Federación internacional de víctimas de accidentes aéreos y sus familias?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿No le pasa información Aviación Civil de lo que acontece en OACI para que puedan ir avanzando en modificaciones que mejoren la actividad de la Ciaiac?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Lo que hace OACI me llega a mí directamente.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Pero esta información que decía no le ha llegado.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Personalmente a mí, puede ser que haya llegado a la Ciaiac pero yo no la he visto.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En su opinión, ¿qué perfiles profesionales deberían estar presentes en el pleno de la comisión?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Los que están. Tengo un controlador, tengo un piloto, tengo una experta en leyes, tengo una catedrática de Mecánica del Vuelo, tengo un ingeniero que ha trabajado toda su vida en Construcciones Aeronáuticas y en Airbus, tengo un ingeniero director de mantenimiento en su día de Iberia. Lo tengo todo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Y no tiene un poco de miedo de un conjunto de intereses o de patrocinadores? A veces, si no está eso muy perfilado, existe el problema de que en el fondo haya un cierto interés en participar en la Ciaiac?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Ah, sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 33

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Sería un peligro, me parece, no? ¿Usted es consciente?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, sí. Soy consciente.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muy bien, muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Muchas gracias a usted.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Gracias, señor Olòriz.

Ahora, siguiendo el turno de intervenciones, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor Manuel Hita, por comparecer hoy aquí. Mi intención es hacerle preguntas concretas y me gustaría que me diera también respuestas concretas.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Si puedo.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Voy a hacerle una muy clara. ¿Considera verdaderamente que nuestra Ciaiac es independiente?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Absolutamente, ¡con toda independencia! Me siento encantado. Y la Ciaiac encantada.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Concretamente, por favor: ¿La respuesta es sí?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, la respuesta es sí.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Vale. Permítame decirle que el hecho de que dependa del Ministerio de Fomento no la hace para nada semejante a la NTSB americana, que depende directamente del Congreso en América. Así que simplemente una reflexión porque quizás haya que reformar alguna cosa en ese sentido. De hecho, decía usted antes que era muy interesante responder al Congreso. Pues, tome nota, esa sería un poco...

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Ya, ya.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Siguiente pregunta que le quiero hacer. En otros países de nuestro entorno, como es el caso por ejemplo de Francia, las comisiones de investigación se nutren precisamente de expertos en el modelo accidentado. Mi pregunta es: ¿había algún piloto de línea aérea y específicamente familiarizado con el MD-82 en la comisión de investigación del Spanair?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): La respuesta es sí.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Quién era?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Entre todos los expertos que pedimos en su día, se pidieron a la Copac dos pilotos y vinieron los dos pilotos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿De MD-82?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Uno de ellos piloto de MD-82.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 34

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Si quiere, por no alargarlo demasiado, nos puede mandar el nombre posteriormente a la Comisión; no es imprescindible que lo encuentre ahora pero sí me interesa que nos lo proporcione. La otra pregunta es: ¿cómo se eligen los miembros de las comisiones de investigación en España?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Pues, dependiendo del tipo de accidente, dependiendo de los expertos internos que hay en la Ciaiac y dependiendo de la gravedad del tema evidentemente, se dice: yo creo que necesito aquí un piloto de helicóptero porque el que tengo quiero que se complemente con uno que venga de fuera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: O sea, ¿no tienen un protocolo concreto de actuación?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, sí, tenemos un protocolo. En el caso de un accidente se requerirán los expertos que sean solicitados por el investigador encargado y por el equipo de investigación.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: O sea, ¿quién hace esa selección?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): El investigador encargado, con la aprobación naturalmente del secretario. En todo accidente se nombra un investigador encargado y ese es el que manda.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Le voy a hacer ciertas preguntas técnicas porque creo que con usted vamos a tener más suerte que con el presidente de Boeing, que desafortunadamente no nos ha sabido responder. A ver si nos puede dar usted estas respuestas.

Cuando el mecánico en servicio el día del accidente del MD-82 acude al manual de mantenimiento, en este no aparecía reflejado que al inutilizar el relé 2-5 de la sonda de temperatura RAT se inutilizara a su vez el sistema TOWS. Usted sabe que el sistema TOWS es el *take-off warning system*, creo que usted sí tiene más conocimiento técnico que el ponente anterior. La pregunta es: ¿la autoridad aeronáutica había revisado a conciencia el manual de mantenimiento del operador, es decir de la compañía Spanair, para la flota MD-82 antes de aprobarlo?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, claro, lo tiene que revisar y lo tiene que aprobar.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: O sea, estaba aprobado con este *gap* del que estamos hablando ahora.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Si me permite, señoría, es una de las cosas que detectamos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Cuándo lo detectaron, antes o después del accidente?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): En la investigación. En la investigación detectamos las acciones...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: O sea, después del accidente.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Claro, después del accidente, en la investigación de las acciones de mantenimiento. Y dijimos: es que el manual de mantenimiento debería contener —perdónenme el palabro— un *travel shutting*.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Conozco lo que es un *travel shutting*. Para el que no lo conozca, es una respuesta a incidencias de mantenimiento, y responde o bien la compañía, o el fabricante normalmente.

Me está diciendo que se dieron cuenta durante la investigación del accidente, pero también ha afirmado que la autoridad aeronáutica había revisado a conciencia el manual de mantenimiento del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 35

operador. ¿Entonces la autoridad aeronáutica no fue capaz de detectar este problema previo al accidente del MD-82 de Spanair?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): La respuesta es no, pero si me permite, señoría, es una de las recomendaciones que hemos hecho al fabricante: haz el favor de modificar el manual de mantenimiento con un *travel shutting* específico para el TOWS. Y la respuesta ha sido que no hace falta, que con el diagrama de cableado que hay y con las instrucciones que hay en el manual de mantenimiento es suficiente para que el personal de mantenimiento sea capaz de detectarlo.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Está usted diciendo por tanto que la compañía, el fabricante, menospreció la recomendación que le hizo la Ciaiac?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No, no le estoy diciendo eso, le estoy diciendo que en opinión de la compañía no hace falta hacer un *travel shutting* del TOWS, porque, señoría, dejar inoperativo el relé no deja inoperativo el TOWS.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Sí lo deja inoperativo, disculpe que se lo diga, sí lo deja inoperativo porque de hecho —y se produjo en accidentes anteriores por los que ahora le preguntaré— la alarma no sonó y no era la primera vez que pasaba en el caso de Spanair, usted lo sabe tan bien como yo, señor Hita. Así que parece bastante probable —no sé si en la investigación que ustedes desarrollaron no resulta como tal concluyente— que el relé 2-5 inutilizara el TOWS, porque de hecho la alarma no sonó y eso está registrado en la caja negra, como usted sabrá. Está claro que no sonó.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Como usted sabe, señoría, el informe concluye que no ha sido posible determinar fehacientemente por qué el TOWS no funcionó; desgraciadamente no hemos podido.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Pero sí queda claro que no funcionó, que esa alarma sonora no sonó.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, eso es claro.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Perfecto, muchas gracias.

Otra pregunta importante, ¿coincidía la reacción del manual de mantenimiento del operador con el contenido del manual del fabricante del MD-82 respecto a las consecuencias de dejar inoperativo el relé 2-5 y su relación con el TOWS? Como usted sabe, una cosa es el manual de flota, del operador, y otra cosa es el manual del fabricante. ¿Coincidían ambos manuales?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No tienen más remedio que coincidir, no pueden decir otra cosa diferente. El operador puede ampliar el manual todo lo que quiera, pero tiene que contener forzosamente lo que dice el fabricante.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Es decir, no contenía nada, porque no se hace ninguna referencia clara a que se deja inutilizado el TOWS. ¿Es eso lo que usted me quiere decir?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Efectivamente.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Ni el manual del fabricante ni el manual del operador contenían esta información, con lo cual era imposible que el mecánico de servicio el día del accidente pudiera saber que efectivamente si desconectaba el relé 2-5 el TOWS no iba a funcionar. ¿Es eso correcto?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Cierto, pero permítame que añada que en el informe de la investigación pone que el desconectar el relé 2-5 no deja inoperativo el TOWS; no lo deja. El TOWS falló por algunas circunstancias que no hemos podido determinar, señoría, perdóneme.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 36

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿La investigación no ha sido capaz de determinar por qué no funcionó el TOWS?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Así lo establece la investigación; dice que no ha sido capaz de determinar fehacientemente el motivo por el que el TOWS no funcionó. No hemos sido capaces.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Pero queda claro —y corríjame si me equivoco— que ningún piloto con una alarma sonora tipo TOWS en funcionamiento realiza un despegue.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Cierto.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Pues muchas gracias por la aclaración, es fundamental. Yo, desde luego, como piloto que soy, con una alarma sonora no despegaría jamás, pero me alegra que usted también me lo comente y que de fe a esto, porque en la comparecencia anterior parecía que eso no quedaba claro.

En el año 1987, ¿dónde estaba usted?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): ¿En el año 1987?

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Sí.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Trabajando en Construcciones Aeronáuticas.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Pero ¿dónde?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): En Getafe, en Construcciones Aeronáuticas en Getafe.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Perfecto. Se lo comento más que nada porque, aunque usted no tuviera entonces ninguna relación con la Ciaiac, supongo que cuando tomó posesión como presidente de la Ciaiac sí tendría información sobre el accidente de otro MD similar al MD-82 de Spanair que se produjo en Detroit. ¿Es eso correcto?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Es correcto que yo me enteré de ese accidente cuando entré en la comisión y vi los eventos anteriores, los incidentes o accidentes anteriores. Sí, cierto, me enteré ahí.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Precisamente, el aparato accidentado en ese accidente era del mismo tipo y modelo que el del accidente de Madrid y, de la misma forma que en Barajas, el MD-82 de Detroit no pudo mantenerse en vuelo y cayó estrellándose contra el suelo en un área cercana al aeropuerto. La comparación se relaciona con dos datos coincidentes: los flaps no estaban en posición de despegue y la alarma de aviso de configuración de despegue no funcionó. Entonces la NTSB —que, como le comentaba, sí es un organismo independiente que depende del Congreso de los Estados Unidos, no como en nuestro caso —permítame que se lo reitere— de la Ciaiac— se encargó de la investigación. Como usted sabe, en toda investigación de accidentes aéreos se determinan una serie de recomendaciones de seguridad y en este caso la NTSB emitió ocho recomendaciones tras la investigación del accidente de Detroit. Mi pregunta es: ¿se aplicaron esas recomendaciones en España?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Depende de si las recomendaciones eran de aplicación a todos los operadores o no eran de aplicación. Tengo aquí las recomendaciones y estoy seguro de que si eran de aplicación a toda la flota, están aplicadas en la flota que había en España. O sea, la respuesta es sí.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Se lo comento porque la respuesta es no.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 37

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): ¿Es no? ¿Por qué?

La señora **RIVERA ANDRÉS**: La respuesta es no. Por eso se lo pregunto, porque quería saber si usted tenía constancia de si se habían aplicado o no, y usted cree que sí.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): ¿Las recomendaciones?

La señora **RIVERA ANDRÉS**: De la NTSC del accidente de Detroit.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, aquí las tengo.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Mi pregunta es si se aplicaron en España.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No lo sé si se aplicaron en España, pero las podemos ver.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: No, no es una cuestión de verlas.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Bien, perdón.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Simplemente le pregunto si usted lo sabe.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): La respuesta es que no lo sé.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Vale. Pues no se aplicaron en España. Si quiere, le puedo pasar un informe en el que detalladamente se explica —porque no voy a entrar al detalle— y no se aplicaron en España. De hecho, en el caso del accidente del MD-82 de Spanair, si se hubieran aplicado estas recomendaciones, posiblemente no se hubiera producido. Así que insisto porque, como organismo competente en este tipo de materias, es fundamental que las recomendaciones se cumplan. ¿Por qué le digo esto? Porque también le voy a hacer una pregunta. ¿Cuántos aviones MD-82 siguen volando en España?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Que yo sepa solamente de la compañía Swiftair, aunque no sé si sigue operando con ellos. No sé cuántos tiene en la flota.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Pero siguen volando, siguen volando en España y siguen volando en el mundo.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Es fundamental que las recomendaciones se cumplan porque, si no, nos volvemos a encontrar con accidentes, como hemos tenido en el caso de Spanair.

Le voy a hacer una pregunta más sobre algo que me ha llamado la atención acerca de algo mucho más cercano a nosotros. Año 2007, Lanzarote, un MD-83. Por suerte, fue simplemente un incidente, no hubo un accidente, como usted sabrá muy bien, porque ahí sí que está ya la Ciaiac, que de hecho, curiosamente, sigue investigando. Dos preguntas al respecto. En el informe de la Ciaiac sobre el caso Spanair se echa de menos la mención al incidente ocurrido con el MD-83 de la compañía austríaca Mapjet en el aeropuerto de Lanzarote un año antes. Mi pregunta es por qué.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No le he entendido la pregunta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 38

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Por qué no se hace ninguna referencia a un incidente que ocurrió justamente un año antes en el informe que usted ha emitido de la Ciaiac del Spanair?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): ¿De qué incidente habla?

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Del incidente del año 2007 del MD-83 en Lanzarote.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Yo creo que sí, perdóneme. Aquí lo tengo en esta página: El MD-83, Mapjet, en Lanzarote, España, 2007. Se hace mención en el informe del Spanair.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Lo mencionan?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, está aquí.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Otra pregunta. El informe relativo al incidente de Lanzarote aún no ha sido publicado por la Ciaiac. ¿Por qué?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí ha sido publicado.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Lo han publicado?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Ha sido publicado con todas sus recomendaciones.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿*A posteriori* del accidente de Spanair o antes?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Tengo aquí el día que se hizo el informe, pero creo que no... (**Rumores**). Pues fue después por alguna circunstancia. No sé, no le puedo responder. Yo tenía entendido que se había emitido ya el informe.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Mi pregunta es si se ha hecho antes...

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Ah, bien, entendida la pregunta, después del accidente del Spanair. Sería porque no estaría en condiciones la Ciaiac de emitirlo, no se habría terminado la investigación.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Y siendo tan similar un incidente, teniendo como tenían toda la información del piloto, que, por suerte en ese caso, sí pudo contarle gracias a la altitud del terreno, gracias a la pericia del piloto y posiblemente también al peso del avión en el momento del despegue, que consiguió aterrizar, ¿por qué no se han tenido en cuenta las recomendaciones insistentes del mal funcionamiento de los sistemas TOWS para insistir al fabricante para que hiciera los cambios oportunos y sí avisen a los pilotos? No entiendo por qué como comisión de investigación no tienen en cuenta esos temas e insisten en ellos, porque en ese caso tenían hasta la propia información del piloto.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, sí.

Vamos a ver, el accidente y el incidente son muy similares. En ambos casos, como ha mencionado su señoría, no funcionó el TOWS, en ambos casos no se seleccionó el flap de despegue y la diferencia fundamental de los dos casos es que en el de Lanzarote la tripulación reconoció el vuelo en pérdida, se dio cuenta de que estaba volando en pérdida, hizo las acciones oportunas, le dio a la palanca y metió gases para recuperar la pérdida, continuando con los alabeos y recuperó el avión. En el caso desafortunado de Spanair esto no se cumplió. Estaban presentes las dos primeras —no funcionamiento del TOWS y no seleccionar la configuración de despegue—, pero la acción posterior de la tripulación fue contraria, no reconocieron el vuelo en pérdida y, al no reconocerlo, la acción fue contraria y agravaron más la situación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 39

del vuelo en pérdida. En ambos casos, como usted sabe, la tripulación no seleccionó y no funcionó el TOWS. No funcionó en el caso del Map de Lanzarote porque hubo un error de mantenimiento y dejaron el *breaker* KA-33 sacado y en el caso de Spanair no lo sabemos; no sabemos fehacientemente por qué no funcionó el TOWS.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: En cualquier caso y para concluir, ¿coincide conmigo en que con una alarma sonora de TOWS un piloto no despega?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Clarísimo.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fole Díaz): Gracias, señora Rivera.

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

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señor Hita. Por empezar por lo que ha acabado usted, entiendo que está de acuerdo en que si la alarma del TOWS suena la tripulación aborta el despegue.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Claro.

El señor **VILA GÓMEZ**: Por tanto, podríamos concluir que el hecho del fallo del TOWS es una de las causas fundamentales del accidente de Spanair en 2008. **(La señora vicepresidenta, Raya Rodríguez, ocupa la Presidencia).**

Mi pregunta es cómo es posible que la Ciaiac, comisión en el Estado español que se encarga de investigar los accidentes e incidentes de Aviación Civil, no sea capaz de dirimir la causa por la que falló el sistema de aviso TOWS cuando es fundamental para evitar el accidente.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Le respondo a lo último y, si me permite, también a lo primero.

El señor **VILA GÓMEZ**: Por supuesto.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Respecto a lo último, no hemos sido capaces, no lo hemos sido. Se le han hecho mil perrerías al relé, que era el principal sospechoso y, de hecho, las recomendaciones han ido en la dirección de que se mirara al sospechoso para ver si había algo que mejorarle, que seguro que lo había. Hemos hecho un análisis de posibles fallos de por qué el TOWS no funcionó y hay multitud de puntos donde un fallo simple puede dar lugar a que no funcione el TOWS. Uno muy sencillo: basta con que no funcionen los altavoces de cabina. Llega la señal a la cabina de aviso del TOWS y no funcionan los altavoces; es un fallo simple y ya está. Hay una serie de fallos simples que pueden dar lugar a que el TOWS no funcione. Y le repito, lo siento por los técnicos sobre todo, pero en la investigación han sido incapaces de determinar dónde está el fallo por el que no funcionó el TOWS en Barajas. ¿Dónde está? El principal sospechoso es el relé. Fabricante, mírenme el relé. Estudien la fiabilidad del relé. Hagan algo para mejorar ese tema porque es el principal sospechoso, pero no lo hemos podido determinar. En el Map sí, fue el *breaker* sacado, clarísimo, pero en este caso no hemos sido capaces.

Si me permite, me parece que ha dicho que el fallo del TOWS era un fallo esencial, algo así ha dicho. El informe de la Ciaiac concluye... Si me lo sé de memoria. Hay que recordar primero que el sistema TOWS en aviones de la serie MD-82 y más aviones con unas bases de certificación de los años ochenta no era requerido en las bases de certificación. No obstante, los fabricantes decidieron en varios modelos introducir el sistema TOWS porque ya estaba esa propuesta de modificación de la norma en vigor para comentarios por los fabricantes. Y como ya estaba en vigor, ¿qué opinan ustedes si ponemos un sistema

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 40

obligatorio crítico esencial? Como estaba eso en vigor, los días del diseño de los MD y más aviones el fabricante, en este caso Boeing, dijo: yo lo voy a meter, pero lo voy a meter no como un sistema crítico esencial, lo voy a meter como un sistema de *back up* para las tripulaciones, de ayuda a las tripulaciones. Si no lo metiera, no pasaría nada, mis bases de certificación certificarían el avión, pero yo lo voy a meter como un sistema de ayuda a la tripulación.

En el informe de la Ciaiac lo que concluye es lo siguiente: las causas del accidente fueron las causas y como factor contribuyente está el que no funcionase el TOWS, que, si hubiera funcionado, no hubiera pasado el accidente, como se comentaba antes.

El señor **VILA GÓMEZ**: Por tanto, fue un factor determinante.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Contribuyente. No, perdón...

El señor **VILA GÓMEZ**: Si el TOWS funciona y no se despegas es determinante para que pase el accidente.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Perdón, también tengo reglamentado las palabras que tengo que utilizar. Son las causas probables del accidente —una definición por ley— y los factores contribuyentes, también los tengo. Entonces, o son causas probables o son factores contribuyentes. No pueden ser otra cosa. Perdóneme.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale, pero en su opinión personal si una alarma no funciona y porque no funciona esa alarma se produce el despegue y el avión se estrella y si llega a haber funcionado esa alarma no se hubiese producido el despegue...

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Evidente.

El señor **VILA GÓMEZ**: Es un factor determinante para el accidente.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Factor contribuyente en el accidente, que es la palabra que me dejan utilizar.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale, pero le he entendido.

Le hacía esta pregunta de cómo era posible que la comisión encargada de investigar los accidentes no fuera capaz de dilucidar o dirimir la causa por la cual falló el TOWS en tanto que causa contribuyente —determinante para mí y contribuyente en su terminología—, si no tiene que ver con una cosa en la que he insistido antes que la OACI en 2010 a usted, con lo que ha dicho aquí, le contradice y me explico. La OACI en 2010 le hace una auditoría a España sobre el sistema de operación aérea y una de las cosas que le critica a la Ciaiac es que sus técnicos, sus investigadores no están bien formados porque no han recibido el cursillo básico de investigación entre otras cosas. ¿No tendrá que ver esto con el hecho de no haber sido capaces de determinar la causa del fallo del TOWS?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): En absoluto.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo.

¿Podría usted indicarme qué tiempo establece la OACI como adecuado para que las autoridades de investigación de accidentes emitan un informe con recomendaciones de seguridad?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No emiten ninguno, no dice nada. Porque es que las investigaciones de seguridad pueden llevarte tres años, como nos llevó esta, o diez minutos. Es que depende de la gravedad y de todo lo que hay involucrado alrededor: el avión, el tráfico aéreo, el aeropuerto... Depende del tipo de accidente, de la investigación que tengas que hacer y de las dificultades de la misma, el tiempo es más o menos largo. Que yo recuerde, la OACI no establece límites. Si acaso,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 41

lo que dice es que se debe terminar el informe lo antes posible, por una razón fundamental, que no me la tiene que decir nadie, y es que cuanto antes se emita el informe y las recomendaciones, más segura es la aviación. Está en la mente de todas las autoridades hacerlo cuanto antes. Me acuerdo de haber luchado personalmente para sacarlo cuanto antes.

El señor **VILA GÓMEZ**: La OACI establece un año. Es verdad que no lo establece como obligatorio, pero sí que recomienda que se publiquen los informes de las investigaciones en un año. Mi pregunta es por qué la Ciaiac tardó tres —no es un año y medio, son tres— en una tragedia casi sin precedentes en España, con 154 víctimas mortales.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Mucha de la culpa era que no disponíamos del relé, que no lo teníamos en nuestras manos. El relé estaba en poder judicial, y no es que le quiera echar la culpa...

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Tardó tres años porque tenía la custodia del relé el juzgado?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Claro, tenía la custodia y, al final, nos lo cedieron. Fueron todos al INTA, finalmente.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Tampoco tiene que ver con la crítica que hace la OACI en 2010 a España, en la cual dice que hay diez puestos vacantes?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): En mi opinión, no tiene nada que ver.

El señor **VILA GÓMEZ**: La OACI dice en 2010 que la Ciaiac tiene diez puestos vacantes para investigadores y otro personal técnico de su organización. La limitación del número de investigadores en la Ciaiac ha afectado para cumplir todas sus tareas de manera efectiva y eficaz, en particular respecto a la conclusión de los informes de investigación. Esto dice la OACI. ¿Usted cree que no tiene nada que ver con el hecho de que se tardara tres años en sacar el informe del accidente de 2008?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): En este caso no. Le digo que con los trece que había cuando yo entré eran pocos y teníamos autorización del ministerio de diez. Pero todavía nos faltan dos y no hay forma de convencer a la gente de que se venga a trabajar con nosotros. Prefieren irse a otro lado, por hablar claramente. Hemos conseguido a ocho. En aquel entonces nos faltaban diez, porque tenemos trece. La OACI detectó eso y dijo que teníamos aprobado por el ministerio las vacantes y nos pidieron que buscáramos una recomendación. Lo hicimos. Había que convencer a la gente, porque no quieren venir a trabajar con nosotros y prefieren irse a otro lado.

El señor **VILA GÓMEZ**: Desde que la OACI descubre este agujero negro en la seguridad, ¿cuánto tiempo pasa hasta que se contrata a más?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Ya están contratados todos, ya el punto está cerrado, pero insisto en que eso no fue un factor para que tardásemos en la investigación, porque metimos a cuarenta personas.

El señor **VILA GÓMEZ**: Perdóneme, pero me parece una justificación cogida con pinzas el hecho de que fuera porque el juzgado tenía el relé.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Entre otras cosas.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Qué otras cosas? Si no es que faltaban investigadores, ¿qué otras cosas fueron?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Pues la recopilación de manuales, la recopilación de instrucciones a los operadores, todo lo que hay alrededor del informe.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 42

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale.

Usted conoce el incidente grave del 5 de junio en el aeropuerto de Lanzarote de un MD-83, de Mapjet, como ya ha dicho, que despegó sin la configuración adecuada y casi se estrella con edificios colindantes. ¿Sabe cuándo se publicó el informe técnico de la Ciaiac de ese incidente?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Yo creo que está publicado.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Pero sabe cuándo se publicó?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No, pero lo podemos buscar y se lo puedo dar.

El señor **VILA GÓMEZ**: El 28 de octubre de 2009 se publicó, es decir, dos años y cuatro meses después del accidente. Otra vez se vuelve a incumplir la recomendación de la Ciaiac. Usted no pertenecía a la Ciaiac aún, pero se vuelve a incumplir. ¿Cree que tienen relación ambos sucesos?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿No tienen relación ambos sucesos, el incidente de Lanzarote y el accidente de 2008 en Barajas?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Que uno sea consecuencia del otro, no.

El señor **VILA GÓMEZ**: No, que si tienen relación.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Tienen relación. De los tres eventos que tienen que suceder para que se produzca el accidente, dos están presentes. Uno es común en los dos y es la no configuración para el despegue del aeroplano. En el hecho de que no suene el TOWS con causas diferentes, una es sacar el *breaker* K-33 en el Map, error de mantenimiento, y desgraciadamente en Spanair no lo sabemos; todos los técnicos están frustrados por no saberlo. Esos son los dos primeros, y el tercero es diferente en ambos; esa es la conexión que tienen. En el primero la tripulación reconoció el vuelo en pérdida, reconoció la pérdida y la recuperó, y en el otro no reconoció el vuelo en pérdida, creyó que había fallo de motor y las acciones que llevaron a cabo agravaron aún más el vuelo en pérdida. Esa es la conexión.

El señor **VILA GÓMEZ**: La relación se establece en una mala configuración de despegue y fallo del TOWS.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Eso es, por dos causas diferentes.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Fue usted uno de los participantes en la reunión que el piloto americano James Hudspeth, que era el jefe de operaciones de Mapjet, mantuvo en la Ciaiac para advertirles de las catastróficas consecuencias del fallo de la anulación del TOWS y de las causas que esto podía producir?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): A mí no me consta. No tengo idea de lo que me habla.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Sabe con quién tuvo esa reunión el señor Hudspeth?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): ¿Quién era este hombre?

El señor **VILA GÓMEZ**: El jefe de operaciones de la compañía Mapjet, que hizo una investigación después del incidente de Lanzarote, en 2007, y cuando concluyó la investigación él afirma que fue a la Ciaiac, donde tuvo una reunión con tres personas para informarles de cuáles habían sido las causas del incidente y cómo se podían evitar. Lo que yo le pregunto es: ¿Sabe usted con quién se reunió?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 43

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No, esta es la primera noticia que tengo de este tema.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Cree que de haberse publicado el informe del incidente de 2007 en Lanzarote, con sus correspondientes recomendaciones de seguridad, dentro de plazo, es decir, en un año, tal y como recomienda la normativa OACI, en vez de dos años y cuatro meses después, o si se hubieran emitido o difundido boletines urgentes de alertas de seguridad a operadores y a la Dirección General de Aviación Civil, se podría haber evitado la tragedia del vuelo JK 5022?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿No se podría haber evitado?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No. El accidente sucede porque al final la causa inmediata, desafortunadamente, es que los pilotos no saben dónde están, no saben que están en pérdida y hacen acciones contrarias a ello.

El señor **VILA GÓMEZ**: Pero, vamos a ver. Si la alarma hubiera sonado, no habrían despegado.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Cierto, no habrían despegado.

El señor **VILA GÓMEZ**: Por tanto, si después de 2007 se emite una alerta de seguridad diciendo que el TOWS tiene que sonar, sí o sí, para que la tripulación no despegue en caso de mala configuración, estaremos de acuerdo en que si eso hubiera estado el accidente se habría evitado.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Estamos de acuerdo, pero no se emitió esa recomendación de seguridad porque el hecho de chequear el TOWS ya estaba presente y porque en el accidente del Map se determinó claramente que el TOWS no funcionó porque hubo un error de mantenimiento y sacaron el *breaker*.

El señor **VILA GÓMEZ**: La causa en este caso da igual.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí. No funcionó.

El señor **VILA GÓMEZ**: Lo que yo le digo es que si se hubiera garantizado el funcionamiento del TOWS, el accidente no se habría producido.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, sí; cierto.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Conoce el accidente del helicóptero de la compañía Helieuropa Services, SL, en Torallola en 2002?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No.

El señor **VILA GÓMEZ**: Murieron ocho personas, cuatro pasajeros y cuatro tripulantes. El informe final se publicó en 2006.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): ¿Dónde fue el accidente?

El señor **VILA GÓMEZ**: En Torallola, Lleida, si no me equivoco.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Ah, sí, sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 44

El señor **VILA GÓMEZ**: Murieron ocho personas, cuatro pasajeros y cuatro tripulantes.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): La respuesta es sí. Como ha dicho Torallola...

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Conoce el accidente?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí.

El señor **VILA GÓMEZ**: La recomendación final se publicó en 2006, cuatro años después del accidente. Es decir, estaba publicada antes del accidente de 2008 en Barajas. ¿Conoce usted la recomendación 04/06 de esa investigación?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No.

El señor **VILA GÓMEZ**: La recomendación decía: Se recomienda a la Dirección General de Aviación Civil que precise las verificaciones necesarias para otorgar la ampliación de la validez del certificado de aeronavegabilidad. ¿Podría decirme cuál era la situación del certificado de aeronavegabilidad del avión de Spanair JK 5022?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): El avión era aeronavegable.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Tenía certificado de aeronavegabilidad?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, señor.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y sabe usted que estaba prorrogado por la Dirección General de Aviación Civil un mes?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, señor, de acuerdo con la instrucción circular, pero el avión era aeronavegable.

El señor **VILA GÓMEZ**: Estaba prorrogado de acuerdo con una circular de la Dirección General de Aviación Civil, la 11-19B, pero esa prórroga se concedió sin hacer la inspección correspondiente al avión, y eso lo reconoce el propio informe de la Ciaiac, cosa que entiendo que usted debe saber si lo conoce de memoria. ¿Y cómo es posible, pregunto yo, que dos años antes de la tragedia del JK 5022 le recomiendan a la Dirección General de Aviación Civil que precise las verificaciones necesarias para otorgar estas prórrogas de certificación de aeronavegabilidad y no volvieran a incidir en ello sabiendo que podía resultar mortal este proceder?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): La instrucción circular que hay para renovar los certificados de aeronavegabilidad contempla, primero, la validez del certificado de un año y luego que se pueda ampliar la renovación del certificado de aeronavegabilidad durante tres meses, en el que forzosamente se tiene que hacer la inspección...

El señor **VILA GÓMEZ**: En este caso no se hizo.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No, en este caso lo que se hizo fue prorrogar...

El señor **VILA GÓMEZ**: Sin inspección.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No, claro, es que no hay que hacer inspección. Si tú lo prorrogas, haces la inspección cuando vayas a hacerla. Da lo mismo que...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 45

El señor **VILA GÓMEZ**: Había un antecedente en el cual decía a la Dirección General de Aviación Civil que tenía que especificar cuál era el procedimiento para esos certificados de aeronavegabilidad.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): El procedimiento que hay es el de validez de un año...

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Usted está de acuerdo en que se prorroguen los certificados de aeronavegabilidad sin hacer las revisiones a los aviones?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Es que no hay que hacer revisiones a los aviones. Me toca hacer la ITV... No, no quiero hablar de ITV. Me toca hacer la revisión del avión mañana y no puedo porque tengo programado no sé qué. Resulta que en esa revisión, en esta que tocaba...

El señor **VILA GÓMEZ**: No estamos hablando de la ITV. Una revisión técnica de un avión...

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No, ya he quitado la palabra ITV.

El señor **VILA GÓMEZ**: Pues, ya que la ha dicho, la utilizo yo. Una revisión técnica de un avión no se puede despachar así: Como no puedo hacerla, ya la hago el mes que viene. Entiendo.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No. Señoría, lo que le quiero decir es que toca revisar el avión mañana y resulta que yo mañana no puedo porque tengo programados vuelos durante una semana, entonces voy a la autoridad y digo: ¿Me puedes prorrogar la inspección para emitir el nuevo certificado de aeronavegabilidad? Dice: Sí, de acuerdo con esta instrucción, tienes tres meses, pero en tres meses tienes que venir, y cuando te la revise no te voy a poner la fecha de la revisión, sino la fecha en la que te tocaba y te la voy a prorrogar por otro año.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y usted está de acuerdo con este proceder?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Le parece bien?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Perfectamente.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale. ¿Por qué el informe oficial de la Ciaiac no investiga a fondo la concesión de esta prórroga que se concedió sin realizar la inspección técnica correspondiente?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Primero, porque está de acuerdo con la norma y, segundo, porque no tiene nada que ver con el accidente, y solamente investigamos las causas técnicas que tienen que ver con el accidente.

El señor **VILA GÓMEZ**: Podría sospecharse que, si no se investiga a fondo esta prórroga, puede haber intención, voluntad de ocultar responsabilidades. Por eso, le pregunto, para que nos lo aclare usted y nos quedemos tranquilos de que no hay la voluntad del ocultamiento de responsabilidades con respecto a la concesión de esta prórroga.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Seguro.

El señor **VILA GÓMEZ**: Seguro.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Seguro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 46

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y puede decir usted si sabe quién emitió la circular 11-19B, quién la firma?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Sí?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): La he visto esta mañana.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Quién?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pues nos lo pasa porque nosotros no lo encontramos.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Enrique Sanmartí Aulet.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Que era?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): El director general de Aviación Civil, a quien le compete el tema. Esa es la instrucción circular por la que se prorrogan las inspecciones para renovar el certificado de aeronavegabilidad, en donde se dice exactamente esto que le...

El señor **VILA GÓMEZ**: Le agradezco la respuesta y le pediría que, por favor, remitiese esa circular 11-19B a la Mesa de la Comisión de investigación.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No, se la doy ahora mismo.

El señor **VILA GÓMEZ**: El proceder ya es cosa suya.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Aquí está: Madrid, 26 de mayo de 2000.

El señor **VILA GÓMEZ**: Bien. Tras la investigación y la publicación del informe oficial y sus consecuencias, ¿podría decir qué ha aprendido sobre aquella investigación o si ha cambiado algo en la Ciaiac después de aquello?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, dos cosas. Una, hemos constatado que en el momento del accidente la composición de la Ciaiac, a pesar de que hemos comentado las carencias que teníamos, funcionó perfectamente, y estamos orgullosos de ello. La gente que participó en aquel entonces, que no estaba yo, están orgullosos de cómo lo hicieron, cómo fueron capaces de reclutar el equipo internacional que reclutaron de cuarenta personas, pasando de trece a cuarenta, con la ayuda de todo el mundo, de todas las instituciones involucradas. Hemos constatado que lo hicimos bien. Hemos aprendido —no me gusta la palabra «managear»— a controlar o dirigir equipos grandes en situaciones de emergencia grave, severa. Hemos aprendido la experiencia sacada de cómo lo hicimos y cómo lo podríamos hacer mejor en el futuro, si es que se puede hacer mejor en el futuro, que creo, repito, que en esa época, con el equipo que teníamos, se hizo perfectamente.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Se han corregido los fallos o las no conformidades detectados por la auditoría de la OACI sobre la vigilancia de la seguridad operacional del sistema de aviación civil en España, de julio de 2010? Le pongo un ejemplo de uno que es de la competencia directa de la Ciaiac, que es el relativo a la formación de los investigadores de la Ciaiac. Y tiene otras dos preguntas asociadas: si se han detallado en el plan de acción presentado por España y si han validado las propuestas, si es que se hicieron, por la OACI.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): La respuesta es que se han corregido los seis puntos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 47

discrepancia. El punto focal para el Estado español es la DGAC, es decir, la auditoría no solamente es a la Ciaiac, sino a todo el sistema español. La Ciaiac tenía seis puntos. Los seis puntos están corregidos, y se han enviado a mi punto focal, que es la DGAC, que me los ha aprobado, y se está pendiente de que el Estado español llame a los auditores otra vez para que me vengan a hacer la auditoría no solamente de la Ciaiac, sino de todo el sistema.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y cómo han mejorado lo que tiene que ver con la formación de los investigadores de la Ciaiac, si desde 2010, que es cuando yo he empezado a mirar los presupuestos de la Ciaiac, no se ha aumentado ni un euro lo que se destina a formación de investigadores?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Lo del euro...

El señor **VILA GÓMEZ**: En formación, digo. Desde 2010 hasta el día de hoy en los presupuestos de la Ciaiac no se incrementa nada en formación.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Entre otras cosas, los cursos nos los autoimpartimos. No le quiero contradecir con que no se aumenta el presupuesto. Yo no estoy tan seguro.

El señor **VILA GÓMEZ**: Me vale con que me diga cómo han hecho esto de la formación.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Ahora mismo. En aquel momento teníamos trece miembros investigadores. En el momento actual tenemos dieciséis investigadores capaces de hacer investigación, y luego tenemos también personal de fuera. Pero le voy a hablar de los investigadores de la Ciaiac. Tenemos en este momento dieciséis. De los dieciséis, cada persona, de acuerdo con la normativa interna que hemos establecido desde ese momento, recibe, ha recibido y está recibiendo cinco cursos por año, a quince investigadores, total, quince por cinco, setenta y cinco por año que hemos impartido, dentro del plan de formación interno que tenemos. Estamos bien, estamos contentos, lo hemos manifestado así, lo estamos haciendo, nos ha cerrado el punto la DGAC y me lo cerrará la OACI.

El señor **VILA GÓMEZ**: Si me permite, dos preguntas y termino. (**Denegaciones de la señora vicepresidenta, Raya Rodríguez**). Una pregunta y termino.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Raya Rodríguez): Ha superado usted pasado con mucho su tiempo y tiene que ir concluyendo. Una última pregunta solamente.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo. Una pregunta y termino, presidenta.

Dado que es usted el actual presidente de Ciaiac, ¿ha propuesto o tiene previsto hacer alguna revisión del modelo de investigación de accidentes e incidentes graves en España?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No, funciona perfectamente.

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): A usted.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Raya Rodríguez): Gracias, señor Vila.

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

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

Bienvenido y muchas gracias, señor Hita, por las explicaciones y la introducción que ha trasladado a la Comisión, porque en sus respuestas ha sido claro, contundente y no deja resquicio a la duda, cosa que es de agradecer en el asunto que estamos tratando.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 48

El señor **FRANQUIS VERA**: Como pasa en estos casos, al intervenir al final prácticamente muchas de las preguntas están ya contestadas. Hemos hablado mucho de los informes de la comisión, ¿en el ámbito internacional el informe de la comisión de investigación de este accidente ha tenido alguna crítica por parte de los organismos internacionales?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Alabanzas, congratulaciones, felicitaciones, bien hecho, bien coordinado, bien resuelto.

El informe que hace cualquier autoridad —no solamente nosotros, la Ciaiac, sino cualquiera—, afortunada o desafortunadamente, el tema de aviación toca al fabricante, toca al tráfico aéreo, toca a las instalaciones, toca muchísimas cosas; están involucrados los fabricantes, que son extranjeros o no, y toca a instituciones internacionales. La regulación me viene, desde el anexo 13, de Estados Unidos lo hace a través del FAA y de Europa a través de EASA, y entonces toca a organismos internacionales. Depende del accidente, pero raro es el accidente en el que no hay uno o dos organismos internacionales.

En el caso que nos convoca hoy aquí han estado involucrados, porque les hemos mandado recomendaciones, el NTSB, el FAA... Organismos internacionales —no voy a perder tiempo en ello— que son partícipes, coautores del informe, porque el proceso de aprobación del informe es el siguiente: la Ciaiac hace el informe recabando información de estos mismos actores que hemos dicho antes. Una vez terminado, antes de publicarlo, lo publica para comentarios y todo el mundo involucrado, de acuerdo con el anexo 13, sabe que tiene que hacer los comentarios en el plazo más corto posible y los emiten a la Ciaiac. Entonces la Ciaiac los estudia, porque te dicen: modifica el párrafo tal porque resulta que no queda claro. Llevas razón, voy a modificar el párrafo tal. Entonces, cuando se han recibido los comentarios el informe está listo, se hace la edición final y se emite. Entonces todos los que han hecho comentarios son de alguna forma coautores, copartícipes del informe. Luego lo reciben esos y otros más. Los comentarios que hemos recibido en este caso son todos felicitaciones y enhorabuenas por lo bien hecho que está el informe.

El señor **FRANQUIS VERA**: Convendrá conmigo que en España no ha sido así, porque ha habido críticas al informe. Usted conocerá el informe del Copac, por ejemplo.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC**. (Hita Romero): Sí, sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Qué valoración tiene del informe?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC**, (Hita Romero): Si me permite le voy a contestar con algo que sí tiene mucho que ver.

Con relación al desgraciado accidente existen tres informes. Mejor dicho, los informes realmente son dos. Se hicieron dos informes: uno, el de la comisión de investigación, el nuestro; el otro informe fue el informe del juzgado, el informe pericial colegiado, informe del accidente. En el nuestro no se determinan causas; en el del órgano pericial colegiado del juzgado se determinan responsables y causas. Las causas coinciden con las del informe de Ciaiac, y aparte los responsables. Y el tercer informe de que habla no es un informe, tal y como figura en la portada —no es un informe, ¿eh?—, es una revisión independiente del informe de la Ciaiac. O sea, que no es un informe, sino una revisión independiente. Y según figura en la introducción de ese informe —lo tengo aquí en amarillo—: la revisión independiente de seguridad operacional del informe de la Ciaiac no representa una nueva investigación —o sea, que no es una nueva investigación ni un informe—, sino un análisis crítico del texto del informe emitido por la Ciaiac. Esos son los tres documentos que existen en relación al tema y que yo conozco. Dos informes y una revisión independiente. Lo conozco.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y qué opinión tiene de esa revisión independiente?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No estoy de acuerdo con ella. Ellos mismos, en el preámbulo, dicen: Como no tengo toda la información y no tengo acceso a los datos, el equipo independiente que ha elaborado esta revisión no dispone de evidencias técnicas materiales del accidente, que han quedado en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 49

custodia de la Ciaiac. Por lo tanto es un informe, como dice el propio texto, de un análisis crítico del texto del informe. Pero, claro, no puede entrar a hacer el informe, porque no tiene los datos, como lo reconoce.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha manifestado ante algunas preguntas que el órgano de la comisión es absolutamente independiente, y usted lo reafirma así. Yo creo que una de las conclusiones que tiene que dar esta Comisión es precisamente trabajar en esa dirección. Además usted debe saber que el ministro compareció la semana pasada en Comisión, y anunció que su intención es trabajar en el futuro por intentar conseguir que sea mucho más independiente la comisión de investigación. Se lo pregunto como presidente; usted ha dicho con claridad que se considera absolutamente independiente, que usted es elegido por el Congreso. Pero quisiera preguntarle cuáles son los requisitos indispensables para garantizar la independencia de la Comisión, además de que su presidente sea elegido por el Congreso.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Yo no necesito ninguno. Yo tengo un ministerio que me proporciona el personal y me proporciona los medios materiales, el presupuesto, me lo proporciona todo. Y me lo proporciona con una forma de actuar que tenemos, una reglamentación nueva que nos hemos dado. Hemos pasado del modelo anterior que teníamos, que era de hacer convenios, acuerdos con las diversas entidades donde había que pagar forzosamente, se utilizara o no se utilizara —el INTA—, a un modelo donde el presupuesto que tengo es ilimitado —entre comillas—, dependiendo de la gravedad y de la investigación que yo quiera hacer. Entonces yo dependo del ministerio, el ministerio me proporciona el personal... Un momento: no dependo del ministerio, estoy adscrito al ministerio, pero soy independiente. ¿Qué es lo que me da el ministerio? Pues el ministerio me da el personal, me da el presupuesto, lo que necesito me lo da, no tengo ningún problema, y dependo del Congreso, que es el que me aprueba. Yo me debo al Congreso. Yo soy más independiente que nadie. Me debo al Congreso y tengo la obligación por ley de enviarle todos los años un informe, y tengo la obligación de venir aquí, como he venido hoy, a dar las explicaciones que considere mi jefe. Y no soy solo yo, todo el personal de la Ciaiac se considera absolutamente independiente, y no recibe presiones de nadie, para nada, ni instrucciones. Tienen que seguir los reglamentos que tenemos en Ciaiac. Soy independiente, me siento independiente y funciono como independiente. Y no necesito más.

El señor **FRANQUIS VERA**: Vamos, lo ha dejado absolutamente claro.

Ya explicó antes cuántas personas trabajan en la Comisión. ¿Hay alguna vacante en este momento?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Dos.

El señor **FRANQUIS VERA**: Dos vacantes.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No quieren venir. Prefieren irse a otro sitio. Prefieren irse a AESA porque lo prefieren, ya está, y no hay forma de convencerlos, ¡mecachis en la mar! Hay que hacer labor de zapa: vente, hombre, que estarás muy bien, etcétera.

El señor **FRANQUIS VERA**: O sea, no quieren venir por lo económico.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Por lo económico.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Cuál es la media de tiempo que tarda la Comisión en realizar los informes? Hemos visto que unas veces son tres años...

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Depende. Yo llevo una temporada felicitando a los investigadores. Cada vez que viene un informe al pleno yo felicito a los investigadores, cuando considero que el informe lo han hecho en tiempo razonable, aunque depende de la gravedad. Hay informes que se hacen en seis meses porque no tienen gravedad, porque son incidentes y no requieren más, entonces les felicito, les animo a que sigan adelante, pero hay otros en los que te dicen que les falta que les responda no sé quién, que les ha dicho catorce veces que les dé el informe, y no sé cuántas cosas más. Entonces

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 50

yo les digo: pues dile al que sea que o te da el informe o lo cerramos. Funcionamos de la forma en que funcionamos perfectamente dependiendo de la gravedad del tema, y la verdad es que si vemos las estadísticas de los informes, lo que hemos hecho y lo que tenemos atrasado, yo estoy contento.

Y me ha preguntado algo sobre lo que estaba buscando la información: cuánto investigadores o algo así.

El señor **FRANQUIS VERA**: Sí, cuántos eran en la plantilla.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Pues mire, sabe que tenemos la secretaría, así que está el secretario, que lo cuento porque tiene capacidad, le gusta y si tiene tiempo, hace funciones de investigador. Están el secretario y quince investigadores, ingenieros, ingenieros técnicos, jefes de laboratorio, coordinador de prevención... Dieciséis miembros de la secretaría con capacidad para actuar como investigadores. Tengo vacantes dos puestos de técnico investigador, que hacía referencia a ello, y uno de jefe de técnico de laboratorio. Y en cuanto al personal externo de Senasa que tengo trabajando conmigo en la Ciaiac, un piloto comercial, un piloto de aviación general, un piloto de helicóptero, un ingeniero aeronáutico y un gestor aeronáutico, en total cinco. A disposición del investigador encargado en cada caso hay cinco técnicos de mantenimiento más de Senasa, que no hace falta más que llamarles. Por tanto, los que tengo —no los que puedo llamar— son los dieciséis más quince, que suman veintiuno, y las tres vacantes que le decía, dos de investigador y uno de jefe de laboratorio. Eso es lo que tengo ahora, y en aquel entonces tenía trece. Hemos aumentado, hemos funcionado muy bien, yo estoy contento.

El señor **FRANQUIS VERA**: Le agradezco su sinceridad cuando habla de las causas del accidente. Dadas las nuevas tecnologías, con todos los medios que se han puesto a disposición de la comisión, me imagino que no habrá tenido problemas de medios la comisión a la hora de llevar a cabo la investigación.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Que va.

El señor **FRANQUIS VERA**: Resulta difícilmente entendible que no se haya podido conseguir deducir la causa por la que no llegaron a funcionar los TOWS.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Señoría, a ver si lo explico 'ingenierilmente' y soy claro. Me va a perdonar, pero todos hemos experimentado dar la luz de nuestra casa y que no funcione, luego le das otra vez y funciona, y al día siguiente vuelve a no funcionar, es decir, unas veces funciona y otras no funciona; eso se debe a dos contactos. A veces por una sobrecarga de tensión los dos contactos se quedan fundidos y soldados, y la luz ya está encendida o apagada continuamente, aunque normalmente queda encendida porque la corriente ha pasado por ahí. Un relé en esencia es un instrumento mecánico que tiene la posibilidad de fallar, depende de la robustez del diseño que tenga. Por ejemplo, si me compro un interruptor en la ferretería de al lado me puede fallar a las mil horas, por decir algo. La fiabilidad de todos estos componentes depende de la criticidad del sistema en donde esté, puede llegar desde 10 elevado a menos 9, que falle una vez cada mil millones de horas de vuelo, a 10 elevado a menos 6, que es una vez cada un millón de horas de vuelo, es decir, depende de la criticidad. Me he ido por las ramas y ya no sé qué pregunta me ha hecho, perdóneme. **(Risas)**.

El señor **FRANQUIS VERA**: Solo digo que cuesta creer que con todos los medios que se tienen y que se han puesto en la investigación, no se haya podido descubrir por qué falló.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): El relé se encontró con los contactos que le he dicho, por haber estado soldado. En un momento de la vida estuvieron soldados, y luego se desoldaron, y pueden seguir funcionando toda la vida así. Hicimos mil perrerías, mil investigaciones, y aun estando así, el relé seguía funcionando perfectamente. De verdad, señoría, que es una frustración, porque todos los equipos técnicos del INTA, de todo el mundo estuvieron investigando y haciendo pruebas —vamos a quitar estos dos cables de aquí a ver si es eso, vamos a hacer otra cosa—, pero no hubo forma de decir: tú eres el culpable. Como comentaba antes se hizo un análisis de fallos para ver dónde podía fallar el sistema para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 51

que al final los pilotos no tuvieran señal acústica de que no funcionaba, y hay mil sitios donde este fallo simple puede dar lugar a esto. Por eso hemos hecho la recomendación de seguridad a la FAA para que se la dé a Boeing de que revise y mejore la fiabilidad de los componentes, tanto del relé como del funcionamiento del TOWS, y que de alguna manera trate de evitar que esto vuelva a suceder en el futuro.

El señor **FRANQUIS VERA**: Una última pregunta, en la que quería volver un poco a lo que decía antes usted, sobre que no se exigió el sistema crítico esencial cuando se planteó en Estados Unidos la posibilidad de poder incorporarlo a los aviones de ese modelo.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL CIAIAC** (Hita Romero): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: Y pregunto, ¿usted cree que no se incorporó por una razón económica?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted lo descarta.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, lo descarto absolutamente. La normativa indicaba la forma en que había que hacer los diseños. Y había el rumor de una propuesta de modificación de la norma para incluir algo más, una NPA, como se la llama —no me gusta hablar con siglas—; como usted sabe, señoría, en la aeronáutica —como en todas las actividades— seguimos aprendiendo y cada vez la normativa es más severa y más estricta para tratar de evitar accidentes. En ese momento se sabía que dentro de poco iba a ser obligatorio diseñar un sistema con categoría de crítico o esencial para que pasase ese tema. Boeing dijo: yo me adelanto, voy a ponerle al avión un sistema de *back up* que ayude a la tripulación, y la tripulación tiene que ser consciente de que ese sistema está para que le ayude. ¿Qué es lo que pasa? Que con el tiempo el sistema ha funcionado tan bien —hay varios casos, pocos, en los que no ha funcionado bien— que las tripulaciones están encantadas con ese sistema, y a nadie se le ha ocurrido decir que a eso hay que darle más importancia, que hay que subirlo a categoría de crítico esencial para que la probabilidad de fallo sea de 10 elevado a menos 9. Eso hasta que han sucedido los accidentes, y cuando han sucedido los accidentes, a pesar de ser un sistema de ayuda —lo que hemos comentado aquí antes: si hubiera funcionado, no habría despegado—, visto eso, todas las autoridades —la NTSB y los fabricantes— hemos dicho que eso hay que mejorarlo. Y en este informe se dice, que eso hay que mejorarlo de alguna forma, para que eso no vuelva a suceder, y ahí está.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (Raya Rodríguez): Gracias, señor Franquis.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Fole.

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

Gracias, señor Hita. Deseo felicitarle por su exposición —coincido con mis compañeros—, por la cantidad de datos aportados, por la claridad de los mismos, lo que ha hecho que también haya muchísimas más preguntas, y ahora me vea limitado en cuanto a qué preguntas le hago yo. Pero, bueno, creo que alguna puede quedarnos por ahí, y si no, mi intervención será útil para aumentar la aclaración sobre la misma, que tampoco está de más.

El objetivo de la Comisión, señor Hita, era determinar si hay algo oculto en todo lo que es el proceso de investigación, buscar fallos que permitan identificar posibles deficiencias, y sobre todo prevenir accidentes en el futuro. Usted es presidente de la Ciaiac y efectivamente el informe más amplio y contundente es de su comisión, pero también hay otros informes que quería —ha hecho referencia a ello también el señor Franquis— resaltar que discrepan e incluso califican, de forma quizá un poco agresiva desde mi punto de vista, el propio informe de la Ciaiac. En su informe se hacen setenta y ocho conclusiones, tres o cuatro causas de los posibles accidentes, cuarenta y tres recomendaciones. Usted ha dicho en su intervención que incluso en este equipo multimodal de expertos de la comisión habían participado también pilotos de la Copac, expertos en algún tipo de aeronave. La Copac en su revisión califica como falsas algunas de las notas, tergiversadas algunas en veinticuatro ocasiones, u ocultas en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 52

treinta y ocho. Los dos informes hechos por técnicos y expertos. Nuestra postura es, ¿por qué cree usted que hay tanta diferencia o discrepancia entre unos informes y otros, señor Hita, y qué opinión le merecen a usted esas manifestaciones de ocultar información? Por último, ¿cree efectivamente que siguen vigentes todas las conclusiones y recomendaciones de su informe de la Ciaiac, una vez leídos y vistos todos los documentos que hemos podido ver en esta Comisión?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Respondo a lo último: siguen vigentes, yo no modificaría nada del informe que hemos hecho.

El informe del órgano pericial colegiado es idéntico al nuestro, solo que entra más en responsabilidades. No hay contradicción alguna. En la revisión independiente yo creo que es por la misma razón que indica en la introducción, cuando dice: No he hecho una investigación porque no tengo los datos, porque siguen en poder de la Ciaiac, que es quien lógicamente tiene que custodiarlos. No puedo hacer otro informe porque no tengo los datos. Entonces hago un análisis crítico del texto, como dice, pero sin saber —creo yo, es mi opinión— el porqué de que el texto nuestro diga eso y en qué está fundamentado. Como no conoce las razones, porque no sabe los datos de la investigación, por eso es la discrepancia, en mi opinión. No creo que sea de mala fe ni nada. Han visto esta discrepancia pero no saben por qué. Si hay una discrepancia, se le pregunta a los investigadores de la Ciaiac por qué, se ve que es por esto, y se explica la discrepancia y ya está, pero como eso no ha sucedido, no tiene acceso a los datos, pues por eso es la discrepancia. Esa es mi opinión.

El señor **FOLE DÍAZ**: Perdone que insista al haber hecho esta pregunta, pero entiendo que somos muy profanos en la materia, tenemos que leer un montón de documentación con mucho lenguaje técnico, cuyo funcionamiento desconocemos, y a mí particularmente me puede chocar un poco esta diferencia de visión a la hora de estar manifestada por expertos en la materia.

Como segunda pregunta, un poco relacionada —voy a resumirla, señor presidente, señor Hita—, después de escuchadas estas opiniones de expertos, visto el vídeo de cadena de errores varias veces, hay algunas cosas sobre las que a mí particularmente me siguen surgiendo dudas. Hay como una especie de visión de que hay un fallo más humano en los informes de la Ciaiac respecto a la tripulación que no ha asumido o revisado los listados diferentes. Leídas y escuchadas muchas de las manifestaciones de expertos, parece que un fallo sistémico, de mantenimiento o de falta de procedimiento o de protocolos puede estar presente. Voy a leer, resumidamente, varias de las conclusiones del informe para argumentar que hay parte de fallo de mantenimiento, de procedimiento, de fallo sistémico. En la conclusión 4 se dice: Los técnicos de mantenimiento atendieron al avión los días 19 y 20, poseían licencias y habilitaciones en vigor para hacer este tipo de inspecciones. En la número 13 dice que las acciones de mantenimiento no lograron solucionar el problema de la aeronave lo que, junto con la alta temperatura en el interior de la cabina y el retraso acumulado, pudieron crear al comandante la necesidad de apresurarse —quizá sea un poco fuerte la palabra—. La conclusión 27 dice que el sistema de aviso de configuración de despegue TOWS no emitió ningún aviso durante la carrera de despegue sobre la configuración incorrecta del avión. Continúa la 28: El avión despegó con una configuración incorrecta de flaps y slats. La número 61 nos dice que las acciones llevadas a cabo por el personal de mantenimiento de Spanair en Barajas para detectar el origen del problema y solucionar el calentamiento de las ondas RAT fueron limitadas, y la MEL se utilizó solo con el objetivo de permitir el despacho del avión. Y la última —68—, el personal de mantenimiento realizó una acción incorrecta al desactivar la calefacción de la sonda RAT, abriendo el disyuntor Z-29 y así poder aplicar el ítem 30.8 de la MEL para el despacho del avión. Efectivamente, creemos que aquí hay una parte de mantenimiento, que puede ser humana, de falta de procedimientos de un seguimiento determinado.

Le hago una pregunta relacionada con otra que han hecho a sus compañeros. Ha habido un informe, ha habido conclusiones y recomendaciones, como fue el informe del MD-82 del accidente de Detroit, en donde se hacía referencia concretamente a las listas de verificación como herramienta esencial para prevenir errores humanos, tema del CAWS, tema del TOWS. ¿Cree que se ha dado la importancia suficiente a estas recomendaciones?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí, sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 53

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿Sí se ha dado?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Sí. Estas recomendaciones de que hay que mejorar las listas de chequeo. No soy yo el que hace las listas de chequeo. Hay que configurar el avión para el despegue siete veces seguidas, una detrás de otra, lo cual es una tontería, pero algo hay que hacer y, de hecho, nuestras recomendaciones van dirigidas a todos los operadores; primero, al fabricante y a las autoridades, para que, a su vez, las autoridades las transmitan a los operadores para que mejoren las listas de chequeo en el sentido de que traten de que esto no suceda. Y eso ha sido tenido en cuenta y yo estoy contento. Eso ha dado fruto.

El error humano, el factor humano hay que vivir con él. Una recomendación que hemos hecho es: diseñe usted un equipo electrónico y mecánico, lo que le dé la gana, pero tenga en cuenta el factor humano. Si algo puede pasar —es la Ley de Murphy—, pasará.

El señor **FOLE DÍAZ**: Pasará.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Insistimos por todos los campos en que el factor humano está presente, afortunadamente, pero hay que tenerlo cada vez más en cuenta.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias.

Nos ha dicho anteriormente, basándose en la Circular 1119, de 26 de mayo de 2000, que se prorrogó un mes el certificado de aeronavegabilidad y, por tanto, se prorrogó la parada del avión, que era de un día y medio, para inspeccionar la documentación y hacer inspección en tierra y en vuelo. ¿Es así también la normativa internacional? ¿No sería deseable que para ello existiese una verificación que cumpliera estos requisitos?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Yo creo que no. Vuelvo otra vez a lo de antes. Toca la inspección tal día, y tal día toca —no me enrolló—, pero si no se puede por alguna circunstancia se prorroga durante tres meses; se extiende y dentro de los tres meses se hace la inspección y ya está. La reglamentación dice que se tiene que renovar el certificado de aeronavegabilidad al año. Es lo mismo, en mi opinión. ¿Por qué no un día menos o un día más? Hay que hacerlo una vez al año más o menos. Antes la reglamentación dejaba dos años o algo así y cuando se modificó la instrucción circular —me parece que lo pone ahí, en el preámbulo— se ha modificado el periodo que había antes a un año. ¿Por qué un año? Porque nos ha parecido bien —al sistema aeronáutico— hacerlo por un año, porque parece que es suficiente y que asegura la seguridad del aeroplano. Ya no voy a decir lo de un día antes. Se prorroga durante tres meses, y alguien puede decir: tres meses es mucho; se podía haber prorrogado por una semana. O alguien puede decir: se podía haber prorrogado por otro año más. Pues sí. Pero la instrucción está así, hecha en su momento con la información que se tuviera en ese momento, y para mí es perfecta. Llega el periodo de inspeccionar el avión, no se puede y se le prorroga durante tres meses; dentro de tres meses me lo hace y si no se lo paro o se lo autopara usted.

El señor **FOLE DÍAZ**: Dos últimas preguntas relacionadas. Después de todas las recomendaciones que ha hecho la Ciaiac, después de la aprobación del Plan Estatal de Seguridad, el PESO, ¿considera hoy en día que realmente podemos asegurar que hay más seguridad en vuelo? ¿Hay mejoras concretas y contundentes?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Absolutamente, y somos uno de los países, en mi opinión, con mejor sistema de seguridad. Efectivamente, sí. Y hay otra cosa que también me gustaría recalcar. No sé los otros países cómo están, pero lo que hizo aquí a consecuencia de la atención de víctimas es para ponernos una medalla también. La respuesta a eso es que, sí, estoy contento y creo que funcionamos muy bien.

El señor **FOLE DÍAZ**: Y una última pregunta, señor Hita. Después de diez años, con todo lo que se ha analizado, con todo el seguimiento que ha hecho la asociación de víctimas, me gustaría saber qué hemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 54

aprendido. Es una pregunta que hago a todos los comparecientes, pero si le meto en algún compromiso o me dice que ya la ha contestado, aceptaré su respuesta. ¿Qué hemos aprendido? ¿Podría dar a esta Comisión alguna recomendación concreta de la que pudiéramos tomar nota para hacer nuestro trabajo final?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): ¿Recomendación a esta Comisión? ¿A esta Comisión? Que nos sigan apoyando igual que lo están haciendo hasta ahora.

El señor **FOLE DÍAZ**: Así lo haremos.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Creo que ha funcionado. Como he dicho antes, hemos constatado que lo hicimos bien. He constatado que tengo los medios para hacerlo y sé que he aprendido. ¡Fenómeno! No necesito nada más. Ojalá que no me suceda otro, pero estoy preparado.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Raya Rodríguez): Gracias, señor Fole.

Agradezco la comparecencia y la presencia del señor Hita hoy en esta Comisión. **(La señora Valido Pérez pide la palabra).**

Señora Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Perdón, presidenta. Me gustaría hacer una solicitud al compareciente, no es una pregunta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Raya Rodríguez): Sí, claro.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Nos puede decir exactamente la fecha de publicación de la circular 1119-B? Tenemos la circular pero no la fecha de publicación.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No lo sé, a ver si lo vemos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Raya Rodríguez): La fecha que aparece aquí es 26 de mayo de 2000.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Esa es la fecha de la firma, pero quiero la de la publicación en el BOE.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Yo creo que eso no se publica. Yo no soy experto en leyes, pero creo que eso no se publica.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Entonces, ¿cómo se da a conocer a todos los actores que tienen que trabajar con esa circular?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): La Dirección General de Aviación Civil la distribuye.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿La distribuye de manera interna?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): La distribuye a quien tiene que aplicarla, claro.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Y quienes tienen que aplicarla son los trabajadores, los inspectores, etcétera. ¿Y eso cómo se comunica? ¿Por correo electrónico?

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No lo sé.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No lo sabe?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 73

17 de julio de 2018

Pág. 55

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): No lo sé. Pero si yo modifico la norma de tiempo para hacer renovar el certificado de aeronavegabilidad, se lo tengo que decir a los que tienen que renovar un certificado de aeronavegabilidad.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Por eso le pregunto cuál es la manera de comunicárselo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Raya Rodríguez): Señora Valido, era una petición de información, no era un segundo turno de preguntas.

Le agradezco, de nuevo, señor Hita, su comparecencia en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC** (Hita Romero): Muchas gracias a ustedes.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Raya Rodríguez): Se levanta la sesión.

Eran las siete y cincuenta minutos de la tarde.