



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 693

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA

Sesión núm. 44

celebrada el martes 21 de diciembre de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de la ponencia designada para informar la siguiente iniciativa legislativa:

- | | |
|---|---|
| — Proyecto de ley por la que se establece el programa estatal de seguridad operacional para la aviación civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (Número de expediente 121/000062.) | 2 |
| Aprobación con competencia legislativa plena, a la vista del informe elaborado por la ponencia, sobre: | |
| — Proyecto de ley por la que se establece el programa estatal de seguridad operacional para la aviación civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (Número de expediente 121/000062.) | 2 |

Se abre la sesión a las once y treinta y cinco minutos de la mañana.

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR LA SIGUIENTE INICIATIVA LEGISLATIVA:

— **PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE ESTABLECE EL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL Y SE MODIFICA LA LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA. (Número de expediente 121/000062.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, vamos a dar comienzo a una nueva sesión de la Comisión de Fomento.

Comenzamos con la ratificación de la ponencia designada para informar del proyecto de ley por el que se establece el programa estatal de seguridad operacional para la aviación civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. ¿Están todos de acuerdo en la ratificación de la ponencia? (**Asentimiento.**) Se ratifica por asentimiento.

APROBACIÓN CON COMPETENCIA LEGISLATIVA PLENA, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, SOBRE:

— **PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE ESTABLECE EL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL Y SE MODIFICA LA LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA. (Número de expediente 121/000062.)**

El señor **PRESIDENTE:** En segundo lugar, vamos a proceder al debate y aprobación con competencia legislativa plena, a la vista del informe elaborado por la ponencia, de dicho proyecto de ley. Las intervenciones de los portavoces de los grupos parlamentarios serán de menor a mayor; en primer lugar el Grupo Mixto. En este caso para defender las enmiendas de UPyD, de la señora Díez, el representante del Bloque Nacionalista Galego, señor Jorquera, tiene la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Me voy a limitar a dar por defendidas las enmiendas de UPyD y aprovecharé este turno para fijar la posición del Bloque Nacionalista Galego con respecto a este proyecto de ley. Estamos de acuerdo con los contenidos del proyecto de ley tras las transacciones incorporadas en ponencia sobre la base de las enmiendas presentadas por los distintos grupos parlamentarios, entre ellas enmiendas del Grupo Mixto a iniciativa del BNG. Creemos que es una reforma necesaria si tenemos en cuenta que la Ley de Navegación Aérea data de 1960, es una ley preconstitucional, obsoleta en muchos aspectos, y era necesario adaptar la

legislación a los nuevos conceptos de seguridad operacional establecidos por la Organización Internacional de la Aviación Civil.

Nuestras enmiendas, respondiendo a aportaciones de distintos colectivos, pretendían, entre otras cosas, definir mejor la responsabilidad y composición de la comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, establecer una diferenciación clara entre la investigación técnica y judicial definiendo los protocolos de colaboración entre ambas y garantizar la protección de la información de seguridad operacional. Creemos que estas cuestiones han quedado mejor perfiladas con las enmiendas transaccionadas. Tenemos que resaltar en particular la enmienda transaccional número 5, sobre la base de una enmienda presentada por Convergència i Unió pero que recogía una preocupación expresada también por el BNG en sus enmiendas y que establece que la información sobre seguridad operacional facilitada voluntariamente, en la que no se aprecie dolo o negligencia grave, no podrá utilizarse como medio de prueba válido para cualquier tipo de procedimiento administrativo; o la enmienda transaccional número 2, a las enmiendas 3 del PNV, 46 y 47 del BNG y 51 y 52 de UPyD, que tiene como objetivo garantizar la confidencialidad de la información que pueda llevar a identificar datos de carácter privado del personal implicado de conformidad con la normativa OACI. Quiero aprovechar la ocasión también para expresar el apoyo del BNG a la enmienda transaccional relativa a la definición de las infracciones con relación al control del tráfico aéreo. Como manifestamos en los debates sobre el estado de alarma, el Bloque Nacionalista Galego es partidario de recurrir a la legislación ordinaria para hacer frente a este tipo de situaciones y no a mecanismos de excepción. En consecuencia y en congruencia con este planteamiento, tenemos plena disposición a contribuir a mejorar la legislación ordinaria definiendo mejor qué conductas merecen la tipificación de infracciones administrativas muy graves y por eso hemos suscrito esta transacción. Nos sentimos satisfechos de los acuerdos a los que se ha llegado en el trámite de ponencia y creemos que han contribuido a perfilar mejor distintos aspectos de este proyecto de ley. El BNG retira el resto de las enmiendas que había presentado, porque se siente satisfecho con estos acuerdos a los que se ha llegado y sí, por petición de esta formación política integrada en el Grupo Mixto, tengo que mantener las enmiendas presentadas por UPyD y reitero que las doy por defendidas.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco (PNV) tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA:** Voy a intervenir de forma extremadamente breve. El trámite de ponencia ha sido provechoso en el sentido de que determinadas enmiendas presentadas por mi grupo han encontrado acogida en el Grupo Socialista, que nos ha presentado

acuerdos posibles y a los que hemos llegado. Una vez llegados a las enmiendas transaccionales ofrecidas, hemos retirado una lista de enmiendas en el trámite de ponencia. Habíamos mantenido de una manera más formal que material la 1, la 7, la 8 y la 9, enmiendas que voy a proceder a retirar también. Estas enmiendas intentaban llegar a un tipo de precisiones un poco mayores o a determinados compromisos más explícitos. Tampoco hemos entendido por qué no se ha avanzado en esa dirección. En todo caso, creemos que la remisión que en el proyecto de ley se hace a lo que dispone el Reglamento UE número 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010, sobre el tema que nos ocupa, que es el de investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil, y su desarrollo reglamentario posterior creemos que pueden recoger perfectamente las intenciones que mantenían las enmiendas que mi grupo parlamentario presentó en su día y que mantuvimos después de la ponencia hasta el día de hoy y que retiro; quedan retiradas. Nos felicitamos por lo mismo del grado de acuerdo logrado en este proyecto de ley.

Quiero hacer un último y breve comentario sobre el artículo 48 bis, infracciones en relación con el control del tránsito aéreo. Supongo que ningún grupo parlamentario debe sentirse muy cómodo con la incorporación de determinados temas, tal como se está produciendo en esta y en otras leyes, temas que nada tienen que ver con el tema originario del proyecto de ley y que desembocan aquí más por coyunturas o por circunstancias que nada ayudan a la calidad legislativa. Creo que estamos en un auténtico problema, no especialmente grande en el día de hoy con este proyecto de ley, sino con una serie de proyectos de ley a los que vemos que van a parar cosas que andaban por ahí revoloteando de forma más o menos incontrolada. Desde esa perspectiva, tampoco mi grupo se siente cómodo con que este tema entre aquí —entre comillas— de rondón. En segundo lugar, es cierto que estamos en este tema en concreto en un momento especialmente delicado, mi grupo reconoce que estamos en un momento en el que las decisiones habituales y los procedimientos normales están siendo no suficientemente eficaces para producir los resultados que deseáramos que produjeran, que es que el tema de los controladores aéreos y la navegación aérea vuelva a la normalidad, objetivo que hemos perseguido todos y para lo que hemos tenido que recurrir, algunos con convencimiento, a un estado de alarma e incluso a una prórroga de ese estado de alarma. Que ahora se detallen con la concreción que se hace las infracciones en relación con el control del tránsito aéreo y se califiquen como infracciones administrativas muy graves va en esta misma dirección, intentar definitivamente que la cordura y la sensatez lleguen a un mundo en el que se ha perdido toda cordura y se ha perdido toda sensatez. Venimos legislando a este respecto desde que el Gobierno nos presentó aquí un real decreto, que después se convirtió en ley a principios de año, hemos tenido que tomar otro tipo de

decisiones todavía más contundentes, más excepcionales y más conflictivas, como la declaración del estado de alarma o su prórroga, y ahora hacemos esto. El objetivo es uno y único: que vuelva la cordura a un mundo en el que, al cabo de una determinada actuación indolente y poco responsable, no solo de los controladores sino también por parte de AENA, se había llegado a una situación absolutamente insostenible. Y, como es insostenible —volver de una actuación de treinta años no es fácil—, estamos legislando en circunstancias que creemos que debieran ser de mayor reposo, las cosas debían ser de otra forma, con el objetivo único, y con esto termino, de que se vuelva a la normalidad, a la sensatez, al camino del que nunca se debió salir, un camino en el que, tenemos la sospecha, nunca se entró, lamentablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Permítame, señor Macias, que antes de darle la palabra, traslade a los portavoces de los grupos parlamentarios que sería oportuno que notificaran a los componentes de cada grupo parlamentario que sobre las doce y cuarto vamos a estar en disposición de votar. Lo digo porque algunos piensan que vamos a votar más tarde y para que se organicen. Señor Macias, como portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Quisiera en primer lugar poner de manifiesto que la ponencia de esta ley ha sido especialmente positiva, creo que se ha hecho el trabajo que siempre se encomienda a una ponencia, es decir, mejorar el texto, intentar introducir todas aquellas aportaciones de unos y otros que puedan contribuir a que la ley salga mucho más perfeccionada de las Cortes Generales. Por tanto, nuestro grupo expresa ya la satisfacción. Nosotros, para colaborar a la mejora de la ley, presentamos diez enmiendas, de las cuales, de una u otra forma, cinco fueron asumidas directamente o por vía transaccional y nos parece muy positivo resaltarlo y han quedado cinco vivas, de las cuales les anuncié que vamos a retirar la número 16 y vamos a pedir que se voten las restantes. Lo vamos a hacer porque, en coherencia con el propio espíritu de la ley, con las aportaciones que ha querido hacer Convergència i Unió, nos parece que es relevante que hasta el último momento puedan tener la posibilidad de ser tenidas en cuenta. ¿Por qué, señoras y señores diputados? Porque se trata de una ley que establece básicamente la fórmula de un programa de seguridad operacional para la aviación civil. Es un requisito establecido por la Organización Internacional de Aviación Civil y también por la propia Unión Europea y nosotros debemos hacerlo posible para respetar al máximo la filosofía de estas instituciones. ¿Cual es la filosofía en materia de seguridad? La filosofía de la máxima prevención, de la máxima prudencia y facilitar que todos los agentes que intervienen en el proceso estén al máximo atentos a cualquier posible incidente y, sobre todo, que informen de la existencia de estos incidentes de manera que se garantice su subsanación y que

la reiteración de estos incidentes no acabe provocando accidentes. Esta filosofía requiere, tal como por otra parte el propio preámbulo de la ley recoge, que se garantice la protección de la información suministrada en el marco del programa y que se proteja especialmente a los profesionales aeronáuticos de los efectos adversos que pudieran derivarse de su colaboración con el programa. Creo que la necesidad de proteger al máximo a la persona que, habiendo cometido un error, lo anuncia, informa y por tanto prevé que pueda subsanarse, es la auténtica obsesión que debería tener esta ley. A ello responden nuestras enmiendas 12 y 13 y nos gustaría que fueran asumidas por la Cámara, porque nos parece que perfeccionan la confidencialidad de la información a los efectos de proteger este bien tan preciado, que es el profesional que, habiéndose equivocado, está dispuesto a colaborar.

Las otras enmiendas vivas, la 17 y la 18, responden a otra cuestión que ha estado presente por desgracia en esta Comisión, que es intentar separar de forma eficiente los mecanismos de investigación judicial, que tienen unos determinados objetivos, y la técnica, que tiene otros. Nos parece que las propuestas que formula Convergència i Unió con estas dos enmiendas coadyuvarían a que la investigación judicial y la técnica fueran lo suficientemente independientes para que las dos pudieran cumplir con más eficacia los objetivos que tienen encomendados. Estas son, repito, las enmiendas que Convergència i Unió mantiene vivas.

En cuanto a las últimas enmiendas, relacionadas con el control aéreo y que han sido introducidas, establecen con precisión regímenes disciplinarios; a nosotros nos parece que todo aquello que pueda colaborar a que este tema se resuelva con normalidad y más allá de las situaciones de alarma cuanto antes debe ser objeto de nuestra atención. Nosotros hemos estudiado esta enmienda y nos parece positiva en el sentido en que deja meridianamente claras las situaciones y siempre en la vía administrativa permite la solución de los problemas. Por tanto, nosotros también la damos apoyo como también lo hacemos a una transaccional que veo que ha llegado a última hora y que creo que es un tema muy razonable en relación con una enmienda del Grupo Popular, cuya votación no veíamos clara. Ahora, con esta redacción, sí puede ser asumida por nuestro grupo.

En definitiva, señor presidente, señoras y señores diputados, creo que se ha hecho un buen trabajo en la ponencia y que la Comisión de Fomento va a poder evacuar esta ley con un buen nivel de consenso. Nuestro grupo, como siempre, participa de estos intentos de hallar consensos máximos y en este caso nos podemos felicitar todos, puesto que creo que hemos llegado a tener una ley que sale mucho mejor de la Cámara de lo que había entrado.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, como portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Sebastián González tiene la palabra.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Yo también quería empezar felicitándonos por el trabajo que hemos desarrollado y por cómo hemos conseguido, entre todos, mejorar un proyecto de ley que afecta de manera importante al sector del transporte aéreo y muy especialmente a la seguridad aérea. Es una ley que pretende implantar nuevos modelos definidos por la Organización de Aviación Civil Internacional para la gestión de la seguridad operacional a través de esos métodos —a los que se ha hecho referencia ya— que permiten detectar y prevenir con antelación suficientes causas de accidentes y en consecuencia poder actuar. A su vez, se establece para ello el programa estatal de seguridad operacional y los sistemas de gestión de la seguridad que tendrán que establecer todos los operadores aéreos en sus distintos ámbitos de actividad. De esta manera, el actual método que seguíamos para la mejora de la seguridad, el método reactivo que supone la inspección y la sanción para el control de la seguridad aérea, va a verse complementado con el establecimiento de una política y unos objetivos de Estado enfocados a la mejora permanente de la seguridad aérea. Hablamos por tanto de seguridad, de seguridad de las personas, de seguridad los bienes, en definitiva, de mejorar la seguridad aérea. En este objetivo el Gobierno va a contar siempre, como ha contado ya en otras iniciativas similares, con la colaboración y el apoyo del Partido Popular. Se ha contado con nuestro apoyo y nuestra colaboración en la tramitación de esta ley, como hemos puesto de manifiesto en los trabajos de la ponencia y en el propio dictamen, y también hemos intentado aportar ideas para mejorar este proyecto de ley.

Además de la implantación del programa estatal de seguridad operacional y de los distintos sistemas de gestión de seguridad a los que he hecho referencia, otra de las pretensiones del proyecto es regular la investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil prevista en la Ley de Seguridad Aérea. Esta materia, como también ya se ha apuntado por alguno de los portavoces, se ha visto afectada por la aparición del Reglamento 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo y nos parece muy oportuno que se excluya de la Ley de Seguridad Aérea, porque ya está regulada en el propio reglamento, y que se produzca un reenvío a la norma contenida en el reglamento, una regulación en estos momentos más exhaustiva, más completa, más específica, que es común y que coordina la investigación en todo el ámbito de la Unión Europea. Espero y deseo que esta nueva regulación de la investigación de accidentes evite situaciones como las que actualmente existen en España relacionadas con la investigación de accidentes en los que, transcurrido mucho tiempo, aún desconocemos las causas y los informes finales; accidentes tan graves como el del helicóptero de Tenerife, en julio de 2006; el de Barajas, en agosto de 2008 o el del helicóptero Helimer de salvamento marítimo, del que va a hacer un año ya, en Almería. Sobre esta materia, la investigación técnica de accidentes aéreos, no hemos llegado a entender cómo, estando en tramitación esta ley

desde el mes de abril, donde se planteaba la modificación de la composición de la comisión de investigación de accidentes, aparece un real decreto en mayo regulando de forma distinta su composición, para ahora tener que volver a modificar lo previsto en ese decreto tal y como viene en el proyecto de ley. Hemos nombrado una comisión con una composición y posiblemente haya que modificarla. Es un comentario del que quiero dejar constancia. Tampoco hemos llegado a entender cómo no se ha aceptado una enmienda que presentábamos y en la que pretendíamos que los colegios profesionales por lo menos mostraran su opinión a la hora del nombramiento de los miembros de la comisión de investigación. No que nombraran, no que hicieran propuestas vinculantes, sino simplemente que mostraran una opinión. Hemos dicho que hemos aceptado las propuestas que se nos han hecho y no vamos a incidir mucho más en ello.

Otra materia que se pretende regular y que nos parece fundamental es la protección de la información facilitada por los profesionales y proveedores aeronáuticos, si de verdad queremos que todos ellos hagan sus aportaciones en el marco del programa estatal de seguridad aérea. Ellos son los profesionales, los operadores, los que viven la actividad aeronáutica día a día, ellos son quienes mejor conocen la cuestión y quienes mejor pueden informar de lo que ocurre. Si esa información es realmente reservada fluirá, habrá información, habrá conocimiento y podremos actuar preventivamente. Si no lo conocemos porque el sector, los profesionales, los operadores no ven garantizada esa reserva a la información ocurrirá lo que está ocurriendo en estos momentos, que a veces no se ponen de manifiesto todos aquellos sucesos o incidentes que pueden ocurrir. Estoy convencido de que esta ley da un paso adelante en ese sentido y espero que a partir de ahora la información fluya adecuadamente.

Quiero hacer otro comentario. Se aprovecha esta ley para incorporar todo el régimen de infracciones y sanciones relacionadas con la actividad aeronáutica que establece la propia Ley de Seguridad Aérea, en concreto las infracciones relacionadas con el control de tránsito aéreo. Hubiera sido deseable que la tipificación de estas conductas de los controladores, que de forma irresponsable, hay que decirlo —de ellos y también de AENA, como se ha dicho anteriormente—, ponen en riesgo el desarrollo del transporte aéreo y en definitiva la seguridad. Tampoco nos parece adecuado que el régimen de sanciones no hubiera estado establecido anteriormente. Posiblemente, si lo hubiera estado con anterioridad al cierre del espacio aéreo, a lo mejor no se hubieran ocasionado situaciones como las que hemos vivido, derivadas, como he dicho, de esa actuación inaceptable; se hubiera podido evitar que, por primera vez en democracia, hayamos tenido que acudir a esa situación, a ese estado excepcional, a ese estado de alarma. Nos preocupa también a ese respecto la graduación de las infracciones que se plantean en la enmienda transaccional y esa proporcionalidad de las sanciones. Hay sanciones para todas las conductas iguales pero hay conductas que

son distintas o que posiblemente convendría graduar. Así lo hemos manifestado en la ponencia y así lo manifestamos ahora.

Nos preocupa también la contradicción que pudiera existir en el proyecto de ley que vamos a aprobar con el Reglamento 996/2010, del Parlamento Europeo, en lo que se refiere al acceso a las grabaciones y a las comunicaciones relativas al control del tráfico aéreo para fines distintos a los de seguridad. El reglamento es muy claro, el artículo 14.3 del reglamento en sus apartados 1 g) y 2 b) dice que esta información solamente puede ser utilizada para fines de seguridad aérea. Aquí, lo que pretendemos adicionar a través del artículo 48 bis a la Ley de Seguridad Aérea vemos que tiene otros usos. Sería bueno, si es posible y estamos a tiempo aún, poder matizar esta situación de gestión de esa información. Por supuesto, estamos de acuerdo con el resto de la enmienda transaccional, pero nos parece que puede haber una colisión y sería bueno, tenemos tiempo, darle una lectura; si no, posiblemente tendremos oportunidad de verlo en el Senado.

Como he dicho ya, el Grupo Parlamentario Popular valora muy positivamente el trabajo y las aportaciones de todos los grupos en la tramitación de este proyecto de ley, al igual que valora la aceptación y la transacción, en su caso, de nuestras enmiendas. Entre todos hemos hecho un buen trabajo, hemos avanzado en este objetivo común de mejorar permanentemente la seguridad aérea y estoy convencido de que esto nos animará a todos a seguir trabajando en ello. Hemos hecho un buen proyecto —así lo creo—, quedan estos flecos a los que he hecho referencia y creo que tendremos oportunidad de perfeccionarlo o de mejorarlo.

Para terminar, me referiré a esas veintiséis enmiendas que hemos presentado. Se nos han aceptado nueve y se nos ha ofrecido transacción, que hemos aceptado, en otras diez. Quedan vivas siete, de las que retiramos en este acto la 33, la 34, la 38 y la 43. Queremos seguir consiguiendo ese máximo consenso del que hemos hablado y, por eso, retiramos estas enmiendas, algunas de ellas porque hacen referencia al propio reglamento del Parlamento Europeo, a cuya regulación, como he dicho antes, nos remitimos. Mantenemos, por tanto, viva la 42. Se trata del consejo asesor de aviación civil. Es una institución que aparece en la Ley de Seguridad Aérea que aún no está constituida, no sabemos qué pretende el Gobierno en relación con esta institución y me gustaría impulsar su constitución. También quedaría viva la 35, como he dicho, que hace referencia a la enmienda transaccional que se nos ofrece y que aceptamos, en cuyo caso la retiramos, como he dicho antes. Estamos hablando de la recuperación de restos de aeronaves, fundamentalmente, para la investigación de accidentes. La comisión de investigación de accidentes es independiente, es autónoma, pero a veces puede tomar decisiones que no inciden directamente en la investigación del accidente y que pueden acarrear una serie de perjuicios, sobre todo económicos, sin que esa actuación pueda ser determi-

nante para la investigación. Se nos ha ofrecido en este momento una enmienda transaccional que vamos a aceptar y, por tanto, retiramos esta enmienda. Sí mantenemos la 39. Creemos que no es una redundancia en lo que es el desarrollo reglamentario que tendría que hacer el Gobierno de esta ley en el futuro. Nos gustaría que constase de antemano que la potestad que tiene la inspección de obligar al sometimiento de pruebas de detección del consumo de alcohol, estupefacientes, etcétera, al personal aeronáutico, no quede indeterminada y que se reglamenten como Dios manda esas condiciones y requisitos que deben cumplirse para la realización de tales pruebas. De ahí que mantengamos esta enmienda. Insisto en que hemos dado un paso adelante importante, incluso en un sector de tan alta actividad en cuanto a accidentes como es el de los trabajos aéreos. En la enmienda 27 nos referíamos a incorporar no solo la reserva de la información sino también de la actuación que un profesional aéreo pudiera tomar a la hora de prevenir. Se nos han dado algunas razones que pudieran ser entendibles, pero quiero que quede constancia de que es una preocupación también para el futuro que a veces no solo haya que reservar la información sino también la actuación de un profesional a la hora de evitar un accidente aéreo. Con las demás enmiendas del Grupo Socialista hemos estado de acuerdo. Solo nos resta agradecer el trabajo de todos los grupos en ponencia y en esta Comisión en aras de mejorar la seguridad aérea que a todos nos preocupa y nos afecta.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista les reitero que a las doce y cuarto vamos a votar. Por tanto, por favor, que cada grupo vaya llamando a sus componentes porque solo dentro de diez minutos procederemos a la votación. El señor Simancas, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista quiero sumarme a las felicitaciones generales y colectivas por el trabajo que hemos desarrollado para mejorar sustancialmente el proyecto que nos remitió en su día el Gobierno en relación con la seguridad aérea. El objetivo de esta ley es precisamente ese, actualizar y mejorar los estándares de seguridad operacional en nuestro transporte aéreo, conforme a las normas y a las recomendaciones más recientes de la Unión Europea y la OACI, la Organización de la Aviación Civil Internacional. La ley delimita con claridad las obligaciones de todos los actores implicados en el transporte aéreo, públicos y privados, empresarios y profesionales, al tiempo que refuerza la capacidad de inspección, de control y de sanción de las autoridades de supervisión. El nuevo enfoque y la originalidad que aporta esta normativa, en coherencia con los nuevos aires que circulan entre quienes se dedican a la seguridad en el tránsito aéreo mundial, consisten precisamente en lo que aquí ya se ha resaltado: enfatizar el carácter preven-

tivo en la vigilancia de la seguridad operacional. Para ello se establece un sistema riguroso de captación, de recopilación, de procesamiento, intercambio, análisis de toda la información que se pueda considerar relevante, con las procedencias más dispares, como base para la adopción y el seguimiento de medidas mitigadoras del riesgo y de promoción de la seguridad. Merece la pena destacar, como ya lo han hecho los portavoces de los demás grupos, que esta nueva legislación introduce en nuestro ordenamiento la llamada *just culture*. Se trata de asegurar la máxima colaboración de todos los sujetos implicados en la seguridad aérea, sean pilotos, controladores, personal de mantenimiento, inspectores. ¿Cómo lograrlo? Garantizando la protección de la información suministrada, protegiendo a los profesionales aeronáuticos de los efectos adversos que pudieran derivarse de su colaboración en el suministro de información relevante para la seguridad. ¿Con qué límites? Con los límites lógicos de la negligencia grave y del dolo. Es decir, en todo aquello que no afecte a la negligencia grave y el dolo, las informaciones suministradas en beneficio de la seguridad serán informaciones protegidas y nunca podrán utilizarse en un procedimiento contra quien las ha suministrado. A través de una enmienda hemos incorporado, incluso, la consecución de un protocolo de coordinación entre las autoridades administrativas y los tribunales de Justicia para que esta cultura impregne también los procesos judiciales abiertos en torno a accidentes e incidentes de aviación civil.

A partir de estas premisas, la ley incluye cinco medidas, que señalo muy brevemente. El Gobierno está obligado a partir de ahora a aprobar un plan estatal de seguridad operacional que defina objetivos de seguridad operacional y que establezca el sistema de análisis, de prevención, de promoción precisos para alcanzarlos con eficiencia. Se elimina de la legislación nacional todo lo relativo a la regulación específica de la investigación técnica de accidentes y nos remitimos de manera directa al Reglamento 996, de la Unión Europea. En consecuencia, toda la regulación sobre la investigación técnica de accidentes será a partir de ahora una regulación común para todos los países de la Unión. Modificamos, efectivamente, la regulación sobre la Ciaiac, Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, fortaleciendo su independencia, reforzando el control parlamentario sobre la designación de su presidente y sobre sus actuaciones; mejoramos la capacidad de control y supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, reforzando la capacidad inspectora de sus funcionarios y actualizando el régimen de las entidades colaboradoras y también hacemos una mención específica al refuerzo de la protección de los usuarios del transporte aéreo, asegurando que se cumplen algunas determinaciones comunitarias que hasta ahora tienen un cumplimiento un tanto relajado, como lo que tiene que ver con la gratuidad del transporte en equipaje de mano de los objetos que se adquieren en los comercios de las

áreas de embarque, por señalar una cuestión muy concreta.

Quiero destacar, por último, el contenido de una enmienda aprobada por unanimidad en el seno de la ponencia, un nuevo catálogo de infracciones administrativas en el ámbito del control de la navegación aérea, que serán consideradas a partir de ahora muy graves y que, además de las indemnizaciones de carácter económico previstas hasta ahora, a partir de la entrada en vigor de esta ley van a llevar aparejadas también como sanción la pérdida definitiva de la licencia de controlador. Tales infracciones muy graves tienen que ver con singular enfermedad, con faltas de asistencia injustificada al trabajo, abandono sin autorización del puesto de trabajo. Estos son algunos de los ejemplos justificados, a nuestro juicio, para la aprobación de esta enmienda. Quisiera tranquilizar al Grupo Popular en cuanto a la inquietud razonable que nos plantean de posible incoherencia con lo establecido en el Reglamento 996 de la Unión Europea sobre la protección de los datos obtenidos con las facultades que nos proporciona esta enmienda. Los dos últimos párrafos de la enmienda planteada protegen, según entiende el Grupo Socialista, suficientemente tales datos y velan por que no se utilicen de manera indebida y contraria al Reglamento 996 de la Unión Europea. También a propuesta del Grupo Popular incluimos una última frase para que se considere infracción grave la utilización indebida de los datos obtenidos, por ejemplo, a través de las grabaciones en los puestos de control.

En definitiva, durante la tramitación parlamentaria de este proyecto se han presentado 81 enmiendas parciales, de las que hemos aceptado directamente 28 y hemos logrado transaccionar 31 más que, sin duda, mejoran significativamente el texto. Anunciamos ya que hemos decidido aceptar la enmienda 39 del Grupo Popular, que plantea el desarrollo reglamentario de las inspecciones al personal aeronáutico en la detección de sustancias nocivas para la salud y por tanto para el trabajo. Entendíamos que ya hay una disposición final en el proyecto que faculta al Gobierno para el desarrollo reglamentario de cualquier disposición, pero si el Grupo Popular entiende que merece la pena una mención específica en este apartado, no tenemos objeción. Por tanto, solicitamos votación separada de la enmienda 39 del Grupo Popular para votarla a favor. Hemos ofrecido en el último momento, es verdad, una enmienda transaccional a la enmienda 35 del Grupo Popular. Se trata de que en situaciones excepcionales los propietarios, los explotadores, los fabricantes puedan compartir el gasto, si este es muy importante, en la recuperación de restos de accidentes con la CIAE, la Comisión de Investigación de Accidentes del Estado. En relación con las demás enmiendas, agradecemos al Grupo Popular que las retire. No podemos aceptar la 42 porque el Gobierno y el Grupo Socialista estamos calibrando la posibilidad de traer a esta Cámara, en el marco de la modificación del conjunto del modelo aeroportuario español, un nuevo consejo asesor global para el transporte aéreo. Ya contamos con

un consejo de expertos en seguridad aérea, un comité de ruidos, comités aeroportuarios, pero quizás este consejo asesor de aviación civil, tal y como se concibió en un primer momento, está un tanto superado por la realidad. Resulta más interesante, en el marco de la modificación general del modelo aeroportuario, pensar en un nuevo órgano consultivo de carácter global. Invito a los grupos a esta reflexión en el momento procesal oportuno.

En relación con las también muy interesantes enmiendas de *Convergència i Unió* hemos aceptado transaccionar la gran mayoría. Las que hemos rechazado y que se mantienen tienen que ver con algo que, a nuestro juicio, no podemos aceptar aunque quisiéramos, porque en todas ellas prácticamente se plantea la extensión de la llamada *just culture*, la cultura de la impunidad entre comillas del informador en materia de seguridad aérea al ámbito judicial. A juicio de los servicios jurídicos del Gobierno, a los tribunales de justicia no les podemos negar información, es decir, en todas las tramitaciones puramente administrativas —tramitación de infracciones administrativas o imposición de sanciones administrativas— podemos proteger la información suministrada por un empleado aeronáutico si entendemos que tenía como objeto la mejora de la seguridad, pero no podemos extender esta cultura, según los servicios jurídicos del Estado, a los tribunales de justicia porque la Constitución nos lo impide. Es interesante esta consideración, pero al igual que están haciendo otros países, tenemos que establecer un límite en los tribunales de justicia. Por ello, aunque compartimos el espíritu y naturaleza de estas enmiendas de *Convergència i Unió*, tras los informes recibidos por los servicios jurídicos del Estado, no podemos aceptarlas. Por lo demás, prácticamente la totalidad de las cuestiones aportadas y que son aceptables están incorporadas al dictamen. Espero, confío y estoy convencido de que este arduo y positivo trabajo va a tener como conclusión positiva la mejora de los estándares de seguridad en nuestro transporte aéreo.

El señor **PRESIDENTE**: Con esto hemos terminado el debate y podríamos proceder a la votación, si bien observo que en algunos grupos faltan diputados y diputadas, por lo que vamos a dar dos minutos para que puedan acercarse a votar. **(Pausa.)**

Señorías, vamos a proceder a la votación del proyecto de ley del programa estatal de seguridad operacional para la aviación civil por el que se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Son seis votaciones las que vamos a llevar a cabo, una vez retiradas las enmiendas del señor Jorquera y del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

La Primera de las votaciones son las enmiendas de la señora Díez González, del Grupo Parlamentario Mixto UPyD, números 50, 53, 56, 57, 58 y 59.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos en contra, 18; abstenciones, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) números, 12, 13, 17 y 18.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 18; abstenciones, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, enmiendas del Grupo Parlamentario Popular en dos votaciones. En primer lugar la número 39.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la enmienda número 42 también del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 19; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la enmienda transaccional a la número 35 del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Por último, votación del texto del proyecto de ley.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad.

Señorías, gracias por su asistencia y permítanme, antes de levantar la sesión, agradecer a todos los grupos parlamentarios y a todos sus portavoces el esfuerzo que han hecho durante este año 2010. Recuerdo que han sido seis proyectos de ley los que esta Comisión ha tramitado y que han sido todos aprobados por la mayoría. Feliz navidad, que lo pasen muy bien y suerte para el año 2011.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y media del mediodía.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

