



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2012

X LEGISLATURA

Núm. 218

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 12

celebrada el martes 27 de noviembre de 2012

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora secretaria general de Transporte (Librero Pintado), para informar sobre el estado actual del Plan de acciones correctivas que fue aprobado por la OACI en mayo de 2011, contenido dentro del informe final de la auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional del sistema de aviación civil de España. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/000458)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 2

Se abre la sesión a las once de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, vamos a celebrar la sesión de la Comisión de Fomento en los términos que figuran en el orden del día, con la celebración de la comparecencia de la secretaria general de Transportes para informar sobre el estado actual del Plan de acciones correctivas, que fue aprobado por la OACI en mayo de 2011, contenido dentro del informe final de la auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional del sistema de aviación civil de España. Intervendrá la compareciente y después dará un turno de diez minutos a cada uno de los portavoces de los grupos parlamentarios que estén presentes para que luego la compareciente dé cumplida respuesta a todas las cuestiones que se planteen. Tiene la palabra doña Carmen Librero Pintado, secretaria general de Transportes.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Comparezco hoy en esta Comisión para informar sobre los resultados de la auditoría de vigilancia de seguridad operacional realizada por la Organización de Aviación Civil Internacional al Estado español en julio del 2010 y de la situación del Plan de acciones correctivas aprobado en mayo del 2011 por la citada organización con objeto de implantar las recomendaciones propuestas por la auditoría en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

Voy a distribuir mi intervención en varios bloques. En el primero expondré el marco institucional relativo a la seguridad en España, así como a las organizaciones internacionales competentes en esta área. Posteriormente explicaré cuál es el objetivo de las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional, las llamadas Usoap, realizadas por OACI en los años 2000 y 2010. Tras esta exposición introductoria, les informaré sobre los resultados de la auditoría realizada en el 2010 y la situación de la ejecución del Plan de acciones correctivas propuestas por las autoridades de Aviación Civil Española y aprobadas por OACI. Finalmente, les informaré sobre las actuaciones que se están realizando en el Ministerio de Fomento para mejorar los niveles de seguridad en el transporte aéreo.

Primero, el sector aéreo, como saben, constituye una pieza fundamental para el desarrollo socioeconómico de nuestro país y en el que participan multitud de agentes. Una serie de organismos, tanto nacionales como internacionales, se encargan de establecer y supervisar directrices comunes, que permiten un desarrollo seguro y eficiente de las actividades llevadas a cabo en este sector. En lo que respecta a los organismos de regulación y supervisión nacionales, el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Aviación Civil y de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, desempeñan las funciones propias de la autoridad aeronáutica civil en nuestro país, siendo la Dirección General de Aviación Civil el órgano mediante el cual el Ministerio de Fomento define la política aeronáutica en materia de aviación civil con competencias regulatorias y de planificación. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, se configura como el organismo al que compete la supervisión del cumplimiento de las normas de aviación civil en el conjunto de la actividad aeronáutica española. Quisiera destacar, entre ellas, la supervisión, inspección y ordenación del transporte aéreo, la navegación aérea y la seguridad aeroportuaria, con potestad sancionadora ante las infracciones de la norma de aviación civil; la evaluación de los riesgos en la seguridad del transporte aéreo, mediante detección de amenazas, el análisis y evaluación de riesgos, y la aplicación de un proceso continuo de control y mitigación de los riesgos; la promoción de una cultura de seguridad en todos los ámbitos y la protección de los derechos de los usuarios, velando por el desarrollo de un transporte aéreo, seguro, eficaz, eficiente, accesible, fluido, de calidad y respetuoso con el medio ambiente. Por otro lado, AENA, la Entidad Pública Empresarial de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, es la responsable de la gestión de los aeropuertos de titularidad estatal y la prestación de los servicios de navegación aérea civiles. En junio del 2011, como consecuencia de la aplicación del Real Decreto-ley 13/2010, AENA pasa a centrarse en la provisión de servicios de navegación aérea y la Sociedad Mercantil Estatal Aena Aeropuertos, S.A, creada en febrero del 2011, asume las competencias de la gestión aeroportuaria de los aeropuertos de titularidad estatal. Dentro del marco de la iniciativa Cielo Único Europeo, y siguiendo sus preceptos, se creó la autoridad nacional de supervisión para supervisar la prestación de los servicios de la navegación aérea en España, cuya función y competencia la ejerce la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA. Otro organismo clave en el mapa institucional aeronáutico es la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la Ciaiac, que es un órgano colegiado especializado adscrito al Ministerio de Fomento y que goza de independencia plena respecto a las autoridades aeronáuticas, operadores, gestores aeroportuarios y cualquier otro con interés que pudieran entrar en conflicto con su misión, que es aumentar los niveles de la seguridad de la aviación civil a través de la investigación técnica de accidentes e incidentes graves ocurridos en el espacio aéreo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 3

nacional. En cuanto a la Secretaría de Estado para el Cambio Climático y la Agencia Estatal de Meteorología, Aemet, la primera es la autoridad de supervisión de servicios meteorológicos, dentro del marco del Cielo Único, y la segunda es la proveedora de servicios meteorológicos en el ámbito aeronáutico. Por último, el Ejército del Aire, que es la autoridad nacional de supervisión en el marco del Cielo Único, proveedor de servicios de navegación aérea y aeropuertos cuando estos prestan servicios al tráfico civil, y el responsable de los servicios de búsqueda y salvamento.

En cuanto a los organismos internacionales hay que destacar la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI —supongo que es muy conocida por todos ustedes—, creada en 1944 mediante el Convenio de Chicago para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil a nivel internacional y se encarga de formular las normas y reglamentos necesarios para la seguridad, eficiencia, armonización y protección del medio ambiente de la aviación internacional y constituye un foro de referencia para la cooperación en todos los campos de la aviación civil entre sus 191 Estados miembros. Con ese objeto, y entre otras funciones, la OACI estableció —y sigue estableciendo— normas, procedimientos y métodos recomendados relativos a la seguridad operacional, a la protección contra actos ilícitos, a los sistemas de navegación aérea, a la facilitación del transporte y a la protección del medio ambiente y todos aquellos procedimientos conexos, así como los textos de orientación para su puesta en práctica. Los Estados signatarios del convenio se comprometen a colaborar para lograr el más alto grado de uniformidad posible con estas normas y métodos recomendados.

La Agencia Europea de Seguridad Aérea, EASA, es una agencia de la Unión Europea creada en el año 2002 y que tiene como principales competencias: el asesoramiento especializado a la Unión Europea; la elaboración de nueva legislación aeronáutica; la regulación y supervisión de las normas de seguridad, incluida la realización de inspecciones en los Estados miembros; la homologación de aeronaves y sus componentes; la aprobación de organizaciones implicadas, tanto en el diseño, la fabricación y el mantenimiento de todos aquellos productos aeronáuticos y el análisis e investigación sobre la seguridad. Con motivo de la entrada en vigor del Reglamento (CE) 261/2008 se han ampliado sus competencias a operaciones, licencias, gestión del tráfico aéreo y servicios de navegación aérea y aeropuertos, aspectos contemplados dentro del segundo paquete del Cielo Único Europeo.

Voy a comentar cuáles son y cómo se realizan las auditorías de la vigilancia y la seguridad operacional de la OACI. El Estado tiene la obligación de vigilar la seguridad operacional de la aviación civil, para ello se ha implantado un sistema de vigilancia y se ha designado a una autoridad aeronáutica. La OACI estableció el programa universal de auditoría de vigilancia de la seguridad operacional, el llamado Usoap —que son siglas en inglés—, con objeto de promover la seguridad operacional de la aviación internacional mediante la realización de auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas dentro de la vigilancia de la seguridad operacional en cada uno de los Estados miembros de la OACI, evaluando el grado de aplicabilidad de las normas y de los métodos recomendados por la misma que tengan relación con la seguridad operacional, sus procedimientos, los textos de orientación y las prácticas de seguridad operacional, así como el nivel de cumplimiento efectivo de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional. La aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI no es imperativa para los Estados miembros, ya que según el Convenio de Chicago los Estados se comprometen o a cumplirlas o a notificar sus diferencias, indicando las razones de dicha desviación y las medidas que se hayan establecido alternativamente a las mismas. Con esta filosofía, desde OACI, se pretende avanzar en la uniformidad, sin hacer prescriptivas las normas y métodos recomendados, cuyo cumplimiento en cada Estado depende de su incorporación a la normativa nacional. No obstante, el cumplimiento de las citadas normas por parte de un Estado y un adecuado resultado de las auditorías están internacionalmente reconocidos como un nivel satisfactorio de vigilancia de la seguridad operacional. Por ejemplo, en la Unión Europea, a la hora de valorar si una compañía extranjera debe ser incluida en una lista comunitaria sujeta a una prohibición de operación por no reunir los requisitos de seguridad, el Comité de Seguridad Aérea valora los resultados que el Estado responsable de la vigilancia de seguridad de dicha compañía ha obtenido en las auditorías Usoap.

Las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional llevadas a cabo por OACI se realizan en tres ciclos. El primer ciclo fue desde 1998 hasta el 2004, se estableció en la 32.^a asamblea de OACI, en la que se implantó un programa universal de auditoría de vigilancia denominado ahora Usoap. Principalmente en este periodo se auditaban los anexos I licencias al personal, VI operaciones de aeronave y VIII aeronavegabilidad. Según los resultados de las auditorías llevadas a cabo por la OACI se estableció

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 4

un alto grado de transparencia y divulgación de las mismas. España realizó su primera auditoría en el año 2002 y se auditaron los tres anexos citados del convenio.

El segundo ciclo de auditorías va desde el 2004 al 2010, como consecuencia del éxito planteado por el primer ciclo se desarrolló una evolución de ese sistema de auditorías, pasándose de un enfoque de anexo por anexo a uno sistemático global, lo que se denomina PSA, centrado en evaluar la capacidad global de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional. El objetivo de estas auditorías era evaluar la aplicación efectiva de los ocho elementos críticos —a los que me referiré después— de un sistema de vigilancia de seguridad operacional establecidos en el manual de vigilancia de la seguridad operacional y la situación en la aplicación de las normas y métodos recomendados por la OACI relacionados con la seguridad, los procedimientos conexos, los textos de orientación y las prácticas de seguridad operacional. España fue auditada bajo este enfoque sistemático de PSA entre el 6 y el 16 de julio del año 2010.

Un tercer ciclo, que ha empezado a nacer desde el año 2010 —y se mantiene en la actualidad—, en el que se evoluciona de un enfoque sistémico global hacia un enfoque de supervisión continua, que se llama CMA, que seguirá incluyendo, pero no de forma exclusiva, la realización de auditorías. Me gustaría destacar que, en este tercer ciclo de auditorías, España colabora en el programa con los requerimientos que actualmente están operativos y que son solicitados en el marco de la observación continua, como la implementación del Plan de acciones correctivas a las recomendaciones realizadas durante la auditoría y la información a la OACI sobre el desarrollo de dicho plan; el nombramiento de un coordinador nacional de la auditoría; las listas de verificación del cumplimiento de las normas de OACI y el cuestionario de actividades aeronáuticas.

A continuación les paso a explicar las tres fases en las que se desarrolla una auditoría Usoap. La primera fase se inicia doce meses antes de la visita de los auditores a los Estados en la cual se revisa el nivel de aplicación de las disposiciones de los anexos del Convenio de Chicago y se examina la documentación presentada por el Estado, que se compone de cuestionario de actividades aeronáuticas del Estado, las listas de verificación de cumplimiento, las disposiciones de los anexos relacionadas con la seguridad operacional, los resultados de las auditorías o evaluaciones anteriores y el examen de las diferencias notificadas por el Estado respecto a las normas y métodos recomendados por la OACI. En la segunda fase el equipo auditor de la OACI visita al Estado objeto de la auditoría para convalidar la información proporcionada por este y para realizar una auditoría sobre el terreno de la capacidad general del Estado para llevar a cabo la vigilancia de la seguridad operacional. En la tercera fase el equipo auditor elabora el informe de auditoría y una vez recogidos todos los comentarios del Estado formula las recomendaciones oportunas a las que debe responder mediante una propuesta de Plan de acciones correctivas, que posteriormente es aprobado por la OACI antes de la publicación del informe.

La auditoría Usoap de la OACI se realizó en España, entre el 6 y el 16 de julio del año 2010, siguiendo los requerimientos establecidos en el manual sobre la auditoría de vigilancia de la seguridad operacional de la OACI y el memorándum de entendimiento, según lo aprobó el Consejo de la OACI el 29 de noviembre del año 2006 y celebrado entre España y la OACI el 19 de junio del 2009. El equipo de auditoría examinó el cuestionario de actividades aeronáuticas del Estado y las listas de verificación del cumplimiento y estaba compuesto por siete expertos de OACI. España presentó tanto las actividades como la lista antes de la auditoría que se realizó por ese equipo auditor en el terreno. La información proporcionada y evaluada antes de la realización de la auditoría se examinó para convalidarla durante la fase de la auditoría sobre el terreno, presentando particular atención a la organización existente, a los procesos, a los procedimientos, a los recursos y a los programas adecuados establecidos en España para demostrar la capacidad del Estado en el cumplimiento de sus obligaciones. La auditoría también comprendía a la Agencia Europea de Seguridad Aérea como parte integrante del sistema español de vigilancia de la seguridad debido a las funciones que ejerce, en nombre de sus Estados miembros, a los servicios meteorológicos, a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, a los servicios de búsqueda y salvamento y a ámbitos militares cuando son los proveedores de servicios de navegación aérea e infraestructuras aeroportuarias que prestan servicio a la aviación civil. Los organismos participantes en esta auditoría fueron: el Ministerio de Fomento, la Dirección General de Aviación Civil, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino en aquel momento, la Dirección General para el Cambio Climático, la Agencia Estatal de Meteorología, el Ministerio de Defensa, el Ejército —y en particular su organización de búsqueda y salvamento— y, finalmente, como ya he comentado antes, la Agencia Europea de Seguridad Aérea. El equipo auditor, como también he dicho, constaba de siete personas expertos de la OACI que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 5

hicieron varias visitas a distintos centros, entre otros a Senasa, Air Nostrum, Swiftair, la Torre de control norte y oficina meteorológica del Aeropuerto Internacional de Madrid-Barajas, los servicios centrales de navegación aérea de AENA, las oficinas de coordinación de salvamento marítimo y aéreo de Madrid, el centro de control tanto de ruta como el de área de aproximación de Madrid, el Aeropuerto Internacional de Madrid-Barajas y el Aeropuerto Internacional de Valencia.

En lo que respecta a los resultados de la auditoría es necesario exponer inicialmente que el indicador que mide los resultados de esa auditoría es la capacidad de un Estado para garantizar la seguridad operacional —que se denomina *Lack of Effectiv Implementation*, LEI, traducido al español es falta de aplicación efectiva— de los elementos críticos que los Estados deben implantar en su sistema de vigilancia de seguridad operacional. Es decir, se trata de un indicador negativo de forma que cuanto más bajo es el porcentaje más positivo es el resultado de la evaluación realizada. El LEI es un porcentaje que se obtiene como resultado de realizar la medida de cada uno de los porcentajes de falta de aplicación efectiva encontrados en la auditoría en cada una de las ocho áreas materiales en las que se clasifica la información relativa al sistema de vigilancia y que son: la legislación, la organización, las licencias al personal, las operaciones, la aeronavegabilidad, la investigación de accidentes, la navegación aérea y los aeródromos.

En cuanto a los resultados de la auditoría Usoap sería conveniente destacar los siguientes aspectos. El porcentaje de falta de aplicación efectiva, el LEI, obtenido en España fue del 14,5 %, muy por debajo de la media mundial y europea que estaban en porcentajes del 40 % y del 29 % respectivamente. Respecto a Europa y región del Atlántico Norte —que incluye la Unión Europea, territorio europeo, Rusia, Israel, etcétera—, España se situó en el 8.º lugar. Conviene destacar que en el área de la certificación y supervisión de las operaciones de aeronaves el porcentaje de falta de aplicación efectiva, el LEI, obtenido en esa área fue de 10,22 %, lo que nos sitúa en el puesto 6.º de Europa, por delante de países como Alemania o el Reino Unido que tuvieron 10,79 y 13,24 respectivamente. En este contexto es necesario considerar que OACI define el concepto de problema significativo de seguridad operacional como lo que supone un riesgo para la seguridad operacional de la aviación civil internacional. En ese concepto se incluyen los principales aspectos que pueden impactar a la seguridad y España, en esa auditoría, no recibió ninguna categorización de esos problemas, que los llaman SSC, porque son Significant Safety Concern. Por tanto, se puede decir que España no presentó en esa auditoría ningún problema de seguridad significativo. Como resultado de la auditoría se identificaron cuatro *findings*, que en el argot de la OACI se traduce como constataciones o resultados. Sé que a veces las traducciones de las palabras inglesas al español, dependiendo en qué ámbito se hagan, pueden ser unas u otras. Estas constataciones son desviaciones respecto a lo que OACI define como un sistema de vigilancia de seguridad operacional que dio lugar a una serie de recomendaciones, que el Estado español valoró con vistas a tomar las acciones correspondientes para resolverlas. Se redactó un Plan de acciones correctivas que fue aprobado por OACI en mayo del 2011 con un total de 91 acciones a desarrollar en un calendario previsto y de las que en la actualidad está implantado en un porcentaje superior la 85 %, el 15 % restante se encuentra en proceso de implantación bien o porque la medida de acción no corresponde adoptarla directamente al Estado español, sino a EASA y a la Unión Europea, o bien porque el proceso requiere un periodo más extenso para su cumplimiento, como es el caso de la certificación de aeródromos.

Por último, me gustaría indicarles que el pasado 13 de septiembre, con motivo de la Conferencia de alto nivel sobre Seguridad, mantuve una reunión en Montreal, tanto con el presidente de la OACI, don Roberto Kobe, como con el secretario general de la OACI, que entre otras cuestiones valoró muy positivamente los resultados obtenidos por la auditoría de Usoap en España y nos agradeció la colaboración que, dentro del nuevo enfoque sistemático del continuo, el CMA, está aportando tanto en recursos como en herramientas.

No quisiera concluir esta intervención sin mencionar que el primer objetivo de una política del sector aéreo debe ser siempre mejorar los niveles de seguridad y, en línea con las recomendaciones internacionales para la seguridad en la aviación civil, desde el Ministerio de Fomento, durante el año 2012, estamos poniendo en marcha e implantando un importante conjunto de actuaciones prioritarias para la mejora de la seguridad operacional en nuestro sector aéreo. En primer lugar, estamos impulsando la incorporación de un enfoque preventivo dentro de nuestra tradicional cultura de supervisión de seguridad para la vigilancia de riesgos, mediante el desarrollo del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la aviación civil; en segundo lugar, la mejora y el refuerzo de la seguridad en el ámbito de los trabajos aéreos en aquellos aspectos que son de competencia nacional y no comunitaria —me estoy refiriendo sobre todo a las operaciones de extinción de incendios y salvamento que establecen los requisitos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 6

aeronavegabilidad y licencia de los pilotos que realicen actividades de aduana, policía y otras similares— y, en tercer lugar, la elaboración de un proyecto de real decreto en materia de asistencia a víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares, con objeto de unificar los instrumentos de asistencia ya existentes y la creación de otros nuevos para una mejora de la atención a las víctimas. El proyecto del real decreto en tramitación tiene en cuenta los trabajos de revisión del régimen de la asistencia a víctimas que actualmente se está realizando en los paneles de OACI, para lo que se ha creado un grupo de trabajo presidido por España que se encuentra revisando la documentación que contiene las líneas maestras de la política de asistencia a las víctimas de accidente y sus familiares y que promueve la incorporación de dichas políticas por los Estados para tenerlas en cuenta en la planificación, desarrollo y aplicación de su legislación política y procedimientos. Por último, con objeto de mejorar el funcionamiento de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la Ciaiac, desde el Ministerio de Fomento se ha iniciado un proceso para modificar el real decreto que regula la composición de esta comisión para reforzar el carácter multidisciplinar de las áreas de conocimiento y experiencia de sus componentes, proponiendo que el pleno de la comisión esté compuesto por un presidente y nueve vocales designados entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional en el sector.

Termino mi intervención no sin antes referir el resultado de la auditoría Usoap realizado por OACI en el 2010, que revela que España dispone de un alto nivel de vigilancia en la seguridad operacional totalmente equiparable a los Estados de nuestro entorno socioeconómico, colocando a nuestro país en la denominada zona verde por el argot de OACI. Como he indicado, no hay ninguna actuación de significativa SSC contra la seguridad. Hay cuarenta constataciones para las que existe un Plan de acciones correctivas con noventa y una acciones, que están hechas más del 85 % y en fase de proceso el 15 %. No quiero extenderme más. Para cualquier cosa que quieran comentar, consultar o preguntar, estoy a su entera disposición.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tienen la palabra los grupos parlamentarios comenzando por el Grupo Parlamentario Mixto, doña Ana Oramas González-Moro tiene la palabra.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: En primer lugar, quiero recordarle al señor presidente que todavía estamos pendientes del contrainforme que la presidenta de la Ciaiac quedó en entregarnos a los portavoces con respecto a las alegaciones del accidente de Spanair y que a fecha de hoy no hemos recibido.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted razón. Para contestarle en este momento, le he preguntado a la letrada si ha llegado, pero todavía no, por lo que se reitera hoy mismo nuevamente. Tiene la palabra.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: En segundo lugar, quiero dar las gracias a la secretaria general de Transportes, doña Carmen Librero, y sorprenderme porque he tenido la paciencia de cronometrar el tiempo. Hoy venía a presentar la auditoría de OACI y suponíamos que venía a hablar de la auditoría, de los temas a los el Gobierno de España se comprometió a cumplir, en qué fecha, y qué cosas estaban pendientes y por qué. Ha dedicado veinte minutos a contarnos qué es la OACI, cómo se hace la auditoría, y ha dedicado cinco minutos a hablarnos de las estadísticas, pero no nos ha hablado ni del contenido de la auditoría ni qué medidas se implantaron para corregir ese 85 %, qué es lo que queda pendiente y por qué. Lo lamento, porque ese era el asunto. Lo otro lo hemos podido leer y nos hemos informado sobre ello. Yo, sin ser ingeniero aeronáutico ni piloto ni controlador, he tenido la paciencia de prepararme esta intervención y empezaría por una manifestación que hizo la señora presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil en esta misma Comisión. Dijo que había determinadas cuestiones que no se habían cumplido por razones presupuestarias. Lo dijo así. Como esta señora dijo cosas que son inciertas, le pregunto: Ante la afirmación de la presidenta de la Comisión de Accidentes e Incidentes Aéreos, ¿qué materias en las que había compromiso por parte del Gobierno de España no se han cumplido por razones presupuestarias?, porque esas fueron sus palabras literales, que están recogidas en el «Diario de Sesiones» y que tengo además en mis papeles. Hay que tener en cuenta que esta no es una comparecencia en términos políticos. Aquí no prima otra cosa más que tener la garantía de que todo lo que se pueda hacer para evitar incidentes y accidentes aéreos se va a hacer. Lo que nos preocupa no son temas políticos, sino aportar un granito de arena para que aquellas cosas que son manifiestamente mejorables se puedan mejorar. Al final, las cosas sucederán, pero que no sucedan porque no se haya hecho todo lo posible. Quiero que entienda así mi intervención. Voy a leer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 7

determinados elementos de la auditoría de OACI y, a raíz de esas afirmaciones de la auditoría, voy a hacerle las preguntas. Voy a hablar de los reglamentos de explotación específicos, de la cualificación e instrucción del personal técnico, de la resolución de cuestiones de seguridad y de la aeronavegabilidad y la certificación de los aeropuertos españoles.

Con respecto a los reglamentos de explotación específicos, la auditoría de OACI dice literalmente: Acceso de usuarios a la legislación, reglamentos y circulares a través del BOE, que contienen copias electrónicas de la normativa de uso común y enlaces a la normativa europea. La DGAC y la AESA han establecido un procedimiento para ver las diferencias entre la normativa de la OACI y la de España cuando las hubiera, sin embargo no todas las diferencias han sido detectadas y comunicadas a OACI y tampoco se han establecido procedimientos para asegurar la enmienda a la legislación o a los reglamentos en vigor cada vez que se reciben los anexos al Convenio de Chicago. Los procedimientos no incluyen orientación para la determinación de la lista de diferencias significativas. Esta auditoría se hizo en julio de 2010. Le pregunto: ¿Han subsanado estas deficiencias la DGAC y la AESA, que dependen de esa SGT?, porque si no es así, y no cabe hablar de porcentajes en el cumplimiento, se continuarían vulnerando las garantías que procuran la seguridad operacional a operadores aéreos y ciudadanos, usuarios finales del transporte aéreo.

Segunda cuestión. Leo la auditoría de OACI: Ausencia de requisitos para que los explotadores de servicios aéreos implanten un sistema de gestión de la seguridad operacional y mantengan información actualizada relativa a los servicios de mantenimiento de los registradores de datos de vuelo y para que el manual de vuelo de las aeronaves sea enmendado solo con las enmiendas que el Estado de matrícula apruebe o establezca como enmiendas obligatorias. Le pregunto: ¿Sigue esa secretaría general sin requerir a los explotadores de servicios aéreos la implantación de un sistema de gestión de la seguridad operacional que mantenga la información actualizada de los servicios de mantenimiento de los registradores de datos de vuelo? Esa ausencia de los requisitos de la compañía aérea Spanair en agosto de 2008 fue determinante para que los servicios de mantenimiento desconocieran el estado previo del avión.

Paso a la cualificación e instrucción de personal técnico. Voy a leer primero la parte de OACI: Para el personal técnico certificador o inspector contratado a Senasa se exige experiencia profesional en la industria relacionada con las tareas a desempeñar, pero al personal propio de AESA solo se le exige titulación y no experiencia profesional alguna en la industria relacionada con las actividades que deben certificar o inspeccionar. ¿Se ha corregido esta situación? ¿Podría explicar cómo? Si no se ha corregido, ¿sigue ese personal sin experiencia certificando e inspeccionando en la actualidad? Segunda afirmación que hace la OACI a este respecto: Dentro de AESA, el programa de formación no contempla la necesidad de compensar la falta de experiencia en la industria y no toma en cuenta la experiencia previa de cada inspector. Tampoco se mantienen registros de la OGT. Se encontró que algunas tareas fueron realizadas por inspectores que no tenían actualizada la competencia aplicable indicada en sus registros de competencias. Le pregunto: Siendo gravísimo que los propios inspectores que lo otorgan no cuenten siquiera con la competencia aplicable ni con la experiencia previa, ¿qué previsión ha hecho la secretaría que usted dirige para suplir estas importantes carencias?

Con respecto a los servicios de navegación aérea, OACI dice: El proceso de selección de AESA no le permite reclutar el cuerpo de inspectores que le permita desarrollar adecuadamente todas sus actividades y no se valora la experiencia previa. No existen requisitos para asegurar que la formación interna sea impartida por personal con experiencia y el proceso se documente adecuadamente. ¿Controla AESA que las inspecciones que se realizan a través de Senasa cuentan con los requisitos que exige la normativa OACI? ¿Tiene previsto AESA ahora o en el futuro crear un cuerpo de inspectores que le permita desarrollar adecuadamente sus actividades y dejar de dedicar la mayor parte de su presupuesto a la externalización de las inspecciones aéreas? Ahora lo explico con palabras que entienda todo el mundo. El problema que tenemos es que los únicos que pueden firmar los informes son funcionarios del Estado y así está regulado. Pero ¿qué pasa? En España solo tenemos ingenieros aeronáuticos e ingenieros técnicos aeronáuticos, cuando en el resto del mundo forman parte del cuerpo de inspectores pilotos a los que se les exige una experiencia internacional de como mínimo 5.000 horas y controladores aéreos. En España hemos hecho las oposiciones, pero destinadas exclusivamente a ingenieros e ingenieros técnicos. Creo que es fundamental —y así opina todo el mundo, porque así está a nivel internacional— que haya gente con la experiencia de haber sido piloto y controlador formando parte del cuerpo de inspectores, que puedan firmar los informes y que den una garantía a esas inspecciones como sucede en el resto del mundo. Eso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 8

es lo que le estoy planteando. ¿Qué perspectivas hay de que eso se pueda llevar a cabo, siendo los pilotos y los controladores funcionarios del cuerpo de inspectores?

Quiero plantearle también otra cuestión. El jefe de la División de control de seguridad operacional en vuelo ¿tiene el conocimiento y la experiencia para ocupar este puesto? Ese sí que tendría que ser no un ingeniero, sino un piloto con una experiencia de 5.000 horas de vuelo. En el organigrama que existe, ese puesto no está cubierto con una persona con la cualificación y la experiencia que demanda un puesto de ese tipo absolutamente técnico.

Paso ya a cuestiones de seguridad. Dice la auditoría de la OACI: En relación con las recomendaciones de las investigaciones de accidentes, los procedimientos establecidos por AESA no garantizan que se informe dentro de un plazo aceptable al Estado que hubiera formulado la recomendación de seguridad a la Ciaiac sobre las medidas preventivas que se han tomado o se proyectan tomar o razones por las cuales no se adoptara ninguna medida. La Ciaiac ha establecido procedimientos relacionados con el envío de informes preliminares y los informes de datos a los Estados afectados y a la OACI. Sin embargo, estos informes no han sido sistemáticamente enviados, tal y como dispone el anexo 13 del Convenio de Chicago. Esto lo dice OACI, no lo digo yo. Le pregunto: ¿Para qué hace la Ciaiac recomendaciones si AESA no garantiza que se informe dentro de un plazo aceptable? ¿Por qué se incumple el anexo 13 del Convenio de Chicago sistemáticamente no enviándolos? ¿Hay alguna razón que lo justifique o es un reiterado incumplimiento que tiene un responsable?

Paso ya a las dos preguntas más relevantes. Primero: Certificados de aeronavegabilidad. Dice la auditoría de OACI: La aprobación de este certificado incluye una verificación del cumplimiento de los requisitos para los equipos que no forman parte del certificado tipo. Las AMO aprobadas por AESA emiten certificados de revisión de aeronavegabilidad o recomendaciones para la emisión de los mismos de acuerdo con las limitaciones de su aprobación. El informe oficial del accidente de Spanair en su página 18 dice textualmente: La aeronave disponía del certificado de aeronavegabilidad número tal, emitido en tal fecha, cuya validez expira el 22 de julio de 2008. La solicitud de renovación del certificado fue presentada con poca antelación a su fecha de vencimiento. Como de acuerdo a los procedimientos de la DGAC, ese año correspondía hacer una renovación completa del certificado, no fue posible llevar a cabo la inspección antes de que finalizara la validez del certificado, estando prevista su realización para el 22 de agosto de 2008, motivo por el cual el certificado fue prorrogado hasta dicha fecha, aplicando la Instrucción circular 1119-B. Le pregunto: ¿Quién se responsabiliza en la DGAC de que se emitiera esa prórroga sin cumplir con la verificación de los requisitos y además sin inspeccionar? ¿Podría aportarnos, por favor, en su momento, la instrucción circular 1119-B de la DGAC en la que se fundamentó esa prórroga? Por último, el Real Decreto 862/2009 requiere la certificación de todos los aeropuertos internacionales, sin embargo, ningún aeropuerto ha sido certificado en España a fecha de la auditoría. España cuenta con 47 aeropuertos internacionales civiles y diversos aeródromos y helipuertos de uso nacional, pero no cuenta con helipuertos para operaciones civiles internacionales. AESA ha emitido una resolución que establece que todos los aeropuertos internacionales deberían estar certificados en 2016. Sin embargo, la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de AESA no ha establecido aún un sistema de archivo apropiado para la certificación de aeródromos y no ha recibido los manuales de aeropuertos. Le pregunto: ¿En qué situación se encuentra a fecha de hoy la certificación de los 47 aeropuertos españoles? ¿Cómo es posible que no se haya previsto algún mecanismo extraordinario que permita su certificación en cumplimiento de lo dispuesto en el real decreto citado?

He terminado mis preguntas y quiero recordarles sobre todo la primera, la manifestación de la presidenta, que dijo que había determinados aspectos en la auditoría de OACI en los que existía el compromiso del Estado de que estuvieran ultimados en 2011 y que por razones presupuestarias no se habían hecho.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV), tiene la palabra la diputada doña Arantza Tapia Otaegi.

La señora **TAPIA OTAEGI**: En primer lugar, quiero presentar mis disculpas a todos por la tardanza. En segundo lugar, quiero agradecer a la secretaria general de Transporte su presentación y su intervención.

Estoy de acuerdo en que esperábamos la presentación del resultado principal de la auditoría, pero entiendo que es suficientemente difícil de explicar y voy a tratar de justificarlo desde ese punto de vista.

En el momento en el que yo llegaba estaba diciendo que la OACI nos da una normativa que no es imperativa, sino que o se cumple o se notifican diferencias. Me gustaría conocer en qué aspectos se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 9

puede eludir ese cumplimiento y notificar diferencias y qué situación existe en otros países de Europa, porque una cosa es que no sea imperativa y otra cosa es que la mayoría de los países la cumplan a pesar de no serlo. Estamos dentro de un sistema de auditoría que, como usted nos ha comentado, se aplicó por primera vez en 2002 —ha habido un segundo ciclo y en este momento nos encontramos en un tercer ciclo— y va encaminado hacia una supervisión más continua. En este sentido, ¿qué papel van a tener las auditorías en un futuro en esa supervisión continua?, porque, si no la he entendido mal, no van a ser tan taxativas como en este momento. ¿Cuál es ese plan de supervisión continua a futuro? ¿Cómo se van a realizar?

A pesar de no haber conocido los aspectos más concretos de la auditoría, puesto que entiendo que son de difícil explicación, he echado en falta un aspecto que me gustaría que nos respondiera en este momento. Como en cualquier otra auditoría, hay una serie de aspectos que no son recomendaciones, sino de obligado cumplimiento. Hay una serie de actuaciones que hay que poner en marcha y otras que son recomendaciones, anotaciones que se hacen para que se emprendan unas acciones correctivas con un nivel de exigencia algo menor. Me gustaría saber en qué nivel nos estamos moviendo en estos dos aspectos y de qué tipo de recomendaciones o exigencias son esas noventa y pico acciones correctivas que se han puesto en marcha. Y, en caso de que, como comentaba mi compañera, hubiera restricciones presupuestarias en este aspecto, me gustaría saber a cuáles hacía referencia y qué consecuencias podrían tener desde el punto de vista de seguridad. Creo que sería bastante aclaratorio que, si no puede hacer un resumen general de la auditoría, nos hiciera al menos hincapié en esos aspectos más importantes. Nos ha comentado que nos encontramos en una buena situación respecto al resto de los países de Europa, pero creo que es importante bajar un poco al detalle y, sobre todo, de ahora en adelante, saber qué tipo de supervisión continua se va a hacer en el Estado respecto al conjunto de los aeropuertos.

Le agradezco su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, tiene la palabra la diputada doña Ascensión de las Heras Ladera.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: En primer lugar, quiero agradecer, como no puede ser de otra manera, a la secretaria general de Transporte su comparecencia y los detalles que nos ha dado sobre el Plan de acciones correctivas llevado a cabo por la OACI. Sin embargo, tengo que compartir con mis antecesoras portavoces la falta de concreción en el 15 % pendiente de cumplimiento y en proceso de implantación. Creemos que es fundamental que, de esas 91 acciones, nos pueda concretar si ese 15 % está dentro de las más graves o menos graves. Es cierto que el análisis de la auditoría de OACI da como resultado que no existen significativos problemas de seguridad en el espacio aéreo, pero lo cierto es que nuestro sistema de navegación aérea está siendo puesto en cuestión por distintos actores del transporte. Creo que usted sabe y sus señorías también que existen dos investigaciones abiertas por el Parlamento Europeo sobre quejas de trabajadores y colectivos contra AENA y el Ministerio de Fomento y otra investigación abierta por los servicios de prevención de la salud y seguridad en el trabajo de la Comisión Europea sobre presuntos incumplimientos de la Directiva del Consejo de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo, la Directiva 89/391. Existen denuncias de la Asociación Mundial de Controladores Aéreos, Ifacta, acusando a AENA de no considerar la seguridad aérea como elemento prioritario en sus políticas. De igual forma, existen denuncias de la Asociación Mundial de Pilotos sobre las medidas empleadas por AENA y Fomento y recomendaciones de seguridad a adoptar por los pilotos. Hay una denuncia de la asociación de víctimas del JK5022 ante la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, relativa a carencias de seguridad del sistema de gestión del tráfico aéreo en España. Por último, tras la sugerencia de los servicios de empleo de la Comisión Europea, se ha remitido a la Fiscalía General del Estado una queja para que se adopten medidas urgentes ante la aparición de una circular del Ministerio de Trabajo, de fecha 6 de agosto de 2010, días antes de la paralización del espacio aéreo español, relativa a los criterios técnicos a seguir en el caso de los controladores aéreos y la aplicación de la Directiva 89/391. Queremos saber qué opinión le merece y qué medidas concretas se van a adoptar por parte del Gobierno ante este conjunto de investigaciones y quejas que además se están dando de manera simultánea.

Desde la entrada en vigor de la Ley 9/2010, de 14 abril, es notorio que la carga de trabajo obligatoria de los controladores ha aumentado muy notablemente. Muchos de estos profesionales han comunicado a AENA su incapacidad de garantizar la seguridad de las operaciones, solicitando el retorno al sistema de aplicación de jornada consensuada que existía antes de la aplicación del real decreto de 2010. La Izquierda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 10

Plural quiere manifestarle su preocupación por la salud y la prevención de riesgos laborales en cumplimiento de la Ley 31/1995 y nos gustaría saber si cree que consensuar con los agentes sociales y con los propios controladores la jornada y la carga laboral mejoraría la seguridad.

Por último, nos consta que el Ministerio de Fomento ha pedido al comisario europeo de Transporte y a los responsables de la Dirección General de Aviación Civil irlandesa que se tomaran medidas para reforzar la seguridad aérea tras los desafortunados sucesos ocurridos en España con la compañía Ryanair. Parece ser que estas cuestiones serán expuestas por la directora de la Agencia Estatal de la Seguridad Aérea, AESA, en la próxima reunión de la Agencia Europea de Seguridad Aérea. Queremos saber si se ha producido alguna reunión entre el Gobierno, el comisario europeo de Transporte y los responsables de la Dirección General de Aviación Civil irlandesa y si el Gobierno está planteando modificaciones en el reglamento comunitario para que las autoridades de supervisión nacionales amplíen sus competencias sobre las compañías aéreas extranjeras de fuerte implantación en el territorio. De momento, no tengo ninguna pregunta más.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Rafael Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Quiero dar las gracias a la secretaria general de Transportes por su comparecencia y su exposición.

Para el Grupo Parlamentario Socialista la seguridad de nuestro transporte aéreo no es objeto de controversia política; no ha de serlo. Estando en el Gobierno y ahora que estamos en la oposición hemos tenido siempre el mismo propósito: velar por la mejor seguridad en nuestro transporte aéreo, sin concesiones a la controversia partidaria en este aspecto en concreto. Es más, consideramos —y adelanto un juicio político— que España, que nuestro país, que nuestro transporte aéreo gozan en general de unos niveles de seguridad muy razonables, equiparables a los niveles de seguridad establecidos en los países de nuestro entorno y de nuestro nivel socioeconómico. Partimos de este juicio. No obstante, queríamos hacer alguna apreciación en torno a la comparecencia de la secretaria general.

Quisiéramos subrayar una cuestión y nos gustaría tener contestación de la compareciente al respecto. Las auditorías que hace la OACI y sus planes de acción correctiva forman parte de un procedimiento normalizado, en el marco del programa universal de auditorías para la vigilancia de la seguridad operacional que se lleva a cabo en todo el mundo de manera periódica. No se ha establecido una auditoría excepcional para España en un momento determinado, sino que estamos hablando de un procedimiento normalizado, que además es muy útil, porque detecta problemas y contribuye a establecer recomendaciones e incluso a obtener asistencia.

Segunda cuestión. La auditoría que es objeto de esta comparecencia detectó fallos. La secretaria general ha hablado de *findings*. No quiero utilizar eufemismos. Fueron fallos, como los que se detectan en el 100 % de las auditorías que hace la OACI sobre todos los sistemas de seguridad de transporte aéreo en el mundo. En todos hay fallos. En nuestro caso había fallos, unos poco relevantes y otros que, a mi juicio, sí lo eran. Esto hay que reconocerlo; hay que reconocerlo para ponerse a trabajar inmediatamente a fin de corregirlos. Esto es lo que creo que se ha tratado de hacer. Hay que constatar también que la valoración global en esta auditoría de OACI sobre la seguridad de nuestro transporte aéreo es en general positiva. No olvidemos esto. Centrémonos en los fallos, porque han de ser objeto de nuestro análisis y de nuestro trabajo, pero no olvidemos que la valoración global de la OACI es positiva. Se constata literalmente que España gozaba y goza de un alto nivel de seguridad operacional de su transporte aéreo, equiparable literalmente a los mejores de Europa, y no se establece ningún incumplimiento que pueda considerarse grave. Es más, en el año 2011 la OACI eligió nuestro país y esta casa para celebrar una asamblea en la que puso a nuestra legislación en materia de seguridad aérea como ejemplo, ejemplo de la cultura preventiva, ejemplo de lo que hay que hacer en esta materia. Tengo aquí algunas declaraciones del presidente de la OACI con motivo de su visita a España, en las que establece literalmente ante los medios de comunicación que España está sustancialmente por debajo de la media mundial en el incumplimiento de elementos críticos. Habla bien de nuestro sistema de seguridad aérea en general. Esto no debe ser un argumento para la complacencia ni para dejar de trabajar ni para dejar de tensionar en orden a mejorar las condiciones de nuestro transporte aéreo, pero hay que dejar las cosas claras. Hay fallos, pero la valoración global de OACI es positiva. Las instituciones españolas han trabajado y trabajan con rigor para corregir estas deficiencias. No voy a hacer ahora una pormenorización de las decisiones ejecutivas, de las elaboraciones reglamentarias e incluso de las elaboraciones legislativas que en esta casa, en esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 11

Comisión y con acuerdo general de todos los grupos parlamentarios hemos llevado a cabo para mejorar la seguridad aérea en este tiempo, hasta el punto de que hoy la OACI reconoce que se han corregido estos fallos detectados en su momento en un porcentaje superior al 90 %, en lo que nos compete solo a nosotros, aunque quedan cosas por hacer, de competencia europea y, como ha explicado la secretaria general, medidas que requieren una implementación más extendida en el tiempo.

Para terminar este capítulo, me importa subrayar que las normas y las prácticas de la seguridad operacional en el transporte aéreo en España están en línea con lo que determinan la OACI y las normas internacionales y con los países más avanzados de nuestro entorno. Cuando terminemos de desarrollar la legislación establecida en esta casa, estaremos aún mejor. En breve tendremos el plan de seguridad operacional en funcionamiento; así lo ha prometido la ministra, que además ha prometido presentarlo aquí como establece la norma. Mantenemos el compromiso del enfoque preventivo, de la llamada *just culture*, que es lo más eficaz a este respecto, según la literatura internacional referida la seguridad del transporte aéreo. Nos comprometemos también a impulsar en el seno de las instituciones europeas la implementación de las medidas que nos requería y que nos sigue requiriendo la OACI en este tipo de informes, pero mantengámonos alerta e insistamos. Me importa subrayar esto como mensaje de esta Comisión a la sociedad española: España y su transporte aéreo cuentan con unos estándares de seguridad razonables, homologables a los de países de nuestro entorno. Viajar en el transporte aéreo español es seguro. Hay fallos por corregir, hay cuestiones sobre las que hay que estar alerta, pero este debe ser el juicio global que ha de establecerse en esta Comisión a nuestro modesto entender. No obstante, hay algunas preocupaciones que queremos poner sobre la mesa y sobre las que esperamos el comentario de la secretaria general.

Hemos leído con atención el Pitvi, el Plan de infraestructuras transporte y vivienda que presentó el 26 de septiembre la ministra ante esta Comisión, y se establecen objetivos muy relacionados con las conclusiones de esta auditoría que hoy tratamos, si bien en términos extraordinariamente inconcretos. No sé si la secretaria general está en condiciones de explicarnos cómo se va a mejorar la seguridad en relación con los trabajos aéreos. A esta Comisión le ha preocupado recurrentemente esta cuestión, sobre todo los accidentes de helicópteros. ¿En qué va a consistir este observatorio sobre la estrategia en la seguridad aérea que se menciona en el Pitvi? No sé si estamos en tiempos de observatorio o en tiempos —se nos ocurre a nosotros— para dotar de recursos suficientes a las instituciones que ya existen, como la AESA o como la Ciaiacc. A lo mejor no hacen falta tantos observatorios y sí hace falta incrementar los recursos a disposición de AESA y de Ciaiacc. Les recuerdo que los recursos presupuestarios a disposición de AESA han disminuido desde el año 2011 al ejercicio 2013 en cerca de un 3 %. No es mucho, pero deberíamos ir hacia arriba y no hacia abajo, entendiendo, como debemos entender, las dificultades del escenario económico y presupuestario español. Cuándo se van a poner en marcha y en qué van a consistir exactamente las modificaciones en la composición y el funcionamiento de la Ciaiacc que ha anunciado la ministra. Se ha hablado de ampliar el número de miembros, pero espero que se mantenga el criterio de la independencia absoluta que usted ha mencionado aquí hace unos minutos. No sabemos mucho del asunto, y quisiéramos alguna aclaración suplementaria.

Para terminar, con la benevolencia del presidente, quisiera referirme a un par de frases. Debo aprovechar este turno de intervención para felicitar al Grupo Parlamentario Popular por su habilidad en el establecimiento de los órdenes del día de esta Comisión. Llevamos un montón de tiempo hablando de la legislatura pasada (**El señor Ayala Sánchez: Y vamos a seguir haciéndolo**). Reconozco que son ustedes extraordinariamente hábiles. No hablamos de esta legislatura sino de la pasada. Son temas interesantes y nosotros hemos colaborado en la reunión de portavoces. No hay quejas. Además, tienen una mayoría absoluta —mayoría excepcional, que dirían unos compañeros de Comisión que hoy no están presentes, no sabemos por qué— que les sirve para establecer los órdenes del día.

Me gustaría hacer un par de preguntas a la señora secretaria general relacionadas con alguna cosa de actualidad, por si tuviera a bien contestarnos. Estamos hablando del cumplimiento de normas internacionales. La Unión Europea acaba de abrir al Estado español un procedimiento infractor en relación con la subida de las tasas aeroportuarias. No sé si la señora secretaria general nos puede decir algo al respecto. Desde el Gobierno se ha dicho que es algo normal. A mí no me parece normal. No es que sea absolutamente excepcional, pero no es normal que nos abran un procedimiento infractor. A nuestro juicio se han subido las tasas de una manera desmesurada, lo que puede ocasionar problemas a las compañías aéreas, a nuestra industria turística, a nuestra industria exportadora, puede afectar al derecho a la movilidad de ciudadanos y ciudadanas, etcétera. Creemos que los argumentos que se han dado no son

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 12

válidos. Entendemos que esta subida de tasas tiene que ver más con el propósito de privatización de Aena que con el interés general. ¿Qué va a hacer la secretaria general de Transportes a este respecto? También se les ha denunciado porque la autoridad de supervisión no guarda las condiciones de independencia que establece la normativa. El director general de Aviación Civil no es autónomo ni independiente a la hora de establecer las tasas. Esto lo entiende cualquiera. Una última cosa, abusando de la benevolencia del presidente. Pedimos que se respeten normas y procedimientos, que se revisen las tarifas conforme al IPC en 2012 y en 2013 y que se reconsidere esta estrategia de privatización de Aena que, a nuestro juicio, es contraproducente.

Señora secretaria general, hay que hacer algo en relación con el conflicto de Iberia. No podemos limitarnos a dejarlo pasar sin más. Nos consta que todas las partes, sindicatos y empresa, mantienen una buena disposición al diálogo. Si fuera posible, en el Ministerio de Fomento tendrían que sentarse con unos y otros y no dejar que se levanten de la mesa hasta que no lleguen a un acuerdo. Esta en juego el transporte aéreo de este país, el futuro de sectores estratégicos de nuestra economía y, por tanto, creo que Fomento debería implicarse algo más, porque tiene un par de miembros representando al Estado en el consejo de administración de Iberia que podrían hacer algo para frenar ese ERE. Convenzamos entre todos a Iberia de que no se salva una empresa y no se mejora la competitividad desprendiéndose de su mejor activo, que es su personal cualificado. Por favor, actúen en este asunto de la manera más eficaz posible.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, su portavoz, don Andrés Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora secretaria general de Transporte, muchas gracias por su comparecencia y por la información tan detallada, tan minuciosa y tan completa que nos ha dado esta mañana.

Hemos de señalar que para el Partido Popular y para el Grupo Parlamentario en el Congreso la seguridad es la base de la actuación del Estado en las materias de su responsabilidad. Usted es la secretaria general de Transporte, no de Infraestructuras, y creemos que la seguridad es la base de su actuación. Nuestro grupo cree que así lo está haciendo el Gobierno, y en el frontispicio de su actuación la primera palabra que se ve grabada con fuerza es la seguridad de los pasajeros, la seguridad en el transporte, cualquiera que sea el modo en el que se opere. En esto estamos de acuerdo con todos los grupos parlamentarios y no creemos que sea una cuestión que esté sujeta a discusión.

El objeto de su comparecencia de esta mañana es precisamente la segunda auditoría de la OACI, hecha en el año 2010 con los datos tomados en el año 2009. Es lo que toca para revisar las actuaciones, que no tienen por qué responder a los momentos políticos. Circunstancialmente ha sido labor del Gobierno anterior, pero si hubieran ganado las elecciones no estaríamos hablando del Gobierno anterior sino del mismo. Creo que el señor Simancas tiene que liberarse de cualquier componente que le pueda hacer pensar que estamos tratando de vigilar o tutelar al Gobierno anterior. No es así, entre otras cosas, porque no es nuestra misión, eso ya lo han hecho los ciudadanos y la prueba es que está gobernando el Partido Popular.

La verdad es que no queremos controversia con esta materia de la seguridad, pero hemos de constatar —y creo que es bueno que lo hagamos desde la serenidad y el reposo del análisis de actuaciones anteriores— que hay cuestiones que son mejorables. Todos lo hemos dicho y creo que el Grupo Popular también debe repetirlo, porque pensamos que nuestro empeño, el del Gobierno y el de la secretaría general está en mejorar nuestra situación y nuestra posición en el ranquin. Si no estoy equivocado, nuestra posición es la 26.^a a nivel nacional y la 8.^a a nivel europeo, como ha señalado la secretaria general. Había 40 *findings*, recomendaciones, sugerencias, o como queramos traducirlo, de las cuales se han deducido 91 medidas, de las que una mayoría en este momento están implantadas, aunque faltan unas cuantas. Lo que tenemos que analizar es esa situación, ese ranquin que ocupamos y ver lo que tenemos que hacer. Tengo que decir, aunque estamos haciendo ese repaso en perspectiva de las legislaturas pasadas, que hay cuestiones, hay hitos que nos demuestran que entonces no se fue ni escrupuloso ni sensible con estas materias. Hoy vemos que se ha producido un cambio importante. Durante estos once meses de Gobierno del Partido Popular se aprecia el progreso. También aquí cabe recordar —y cabe hacerlo con el portavoz del Grupo Socialista— que nuestra legislación básica en materia de seguridad aérea es del año 2003, del último Gobierno del Partido Popular, y que sufrió una pequeña modificación en la pasada legislatura que dio lugar a la ley por la que se creaba el PESO y se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 13

modificaba parcialmente la Ley de seguridad aérea. Curiosamente el PESO se tenía que haber aprobado en 2011 y vimos cómo se paralizaba. Ahora es cuando estamos otra vez, y lo han dicho la ministra y la secretaria general, en la fase de aprobarlo definitivamente, porque creemos que es fundamental para la materia de la que estamos hablando.

Insisto en que no debemos olvidar determinadas cuestiones que fueron elemento de confrontaciones políticas en las pasadas legislaturas y que hoy también se han puesto de manifiesto aquí, porque creo que son las que nos deben hacer aprender para el futuro. Debemos acordarnos de la denuncia permanente que hicieron varios grupos, también el Grupo Popular, en relación con la ausencia de inspecciones, ya que todo se justificaba por el número estadístico, pero no por la calidad de las inspecciones. Ha hablado también la señora Oramas de la falta de inspectores en ese momento. Ahora se ha mejorado, pero entonces no se quería mejorar y solamente se justificaba un número, pero no —lo digo y lo repito— la calidad ni la cualidad directamente relacionada con la seguridad y con los fallos que se estaban cometiendo. Tampoco creo que debemos olvidar, para que no se vuelvan a repetir, conflictos injustificables, como fueron la ocupación de las pistas del aeropuerto de El Prat, que creo que fue un fallo de seguridad impresionante, el bloqueo de Barajas por la nieve, que no se tuvo capacidad de reacción, o el colapso aéreo de diciembre de 2010 que dio lugar a la declaración del estado de alarma. El hecho de no saber anticiparse ni prever los acontecimientos dejaba bastante al descubierto la labor del Gobierno. Creo que hoy en día estamos en condiciones de decir que todo eso se va a mejorar.

En cuanto al tema concreto de la seguridad aérea, que es la que hoy concita esta comparecencia, no podemos olvidar que España tiene un potencial turístico importante. De hecho, en la situación actual es fundamental mirar el turismo y velar por su seguridad. Actualmente, como consecuencia de la auditoría de OACI del año 2010, tenemos la posición 26.^a en el mundo y la 8.^a en Europa en la aplicación efectiva de los elementos críticos de vigilancia de seguridad operacional, los LEI que ha citado la secretaria general, y nuestra aspiración ser mejorar esa situación. No me atrevo a dar una cifra, pero deberíamos estar entre los diez primeros del mundo y entre los cuatro primeros de Europa. ¿Por qué? Porque entre ciento y pico Estados la media de incumplimiento está en el 40 % y nosotros solo estamos en el puesto 14.^o Sin citar a nadie, diré que hay países que agrandan mucho el porcentaje de la media. De todas formas, debemos intentar mejorar ese 14 %. Estamos seguros, pero no solo, como ha explicado el señor Simancas, razonablemente seguros sino muy seguros. Hemos ganado en seguridad, pero queremos estarlo más. Queremos que nuestra oferta turística, de seguridad aérea sea aún mejor. Ese es un empeño que debemos tener todos, y que evidentemente tiene el Grupo Parlamentario Popular en su labor de apoyar decididamente las políticas del Gobierno. Creo que esa es la concienciación que deviene de la comparecencia de la señora secretaria general.

Señor presidente, quiero hacer un pequeño comentario sobre las medidas que se han anunciado para el futuro. Me he referido al PESO, que era una intención del anterior Gobierno y que no se pudo realizar, porque, como he dicho, se paralizó en el año 2011, cuando estaba bastante avanzado. Ahora la ministra y la secretaria general han puesto un plazo cercano para su aprobación. Creemos que esto es bueno y así debemos reconocérselo al Gobierno. También demuestra el Gobierno su sensibilidad con estos dos reales decretos que se están preparando sobre la extinción de incendios y salvamento, que evidentemente es una parte de nuestra seguridad que tiene unos índices de siniestralidad importantes que tenemos que mejorar, y con la preparación de un real decreto, que ya se está ultimando, para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares. Como no podía ser de otra manera, estamos pensando en ese terrible accidente de Spanair, en agosto de 2008, que nos traumatizó y nos sensibilizó a todos. Nos parece fundamental ese aumento en la composición de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, demandada en pasadas legislaturas por los grupos de la oposición, estando incluso apoyada por el grupo que sustentaba al Gobierno, que no se había hecho hasta el momento y que ahora se va a hacer. Habrá que valorarlo y reconocer públicamente que quien lo ha hecho, a pesar de estar demandándose hace mucho tiempo, ha sido un Gobierno del Partido Popular.

Abusando de la benevolencia del señor presidente, voy a hacer dos comentarios a dos afirmaciones del señor Simancas sobre dos temas que nada tienen que ver con la comparecencia de hoy. No voy a hablar del Pitvi, porque creo que habrá otras ocasiones y no me parece que este sea el momento adecuado de reflexionar sobre lo que va a ser, porque todavía no está aprobado, está en fase de información pública para poder mejorarlo e incorporar aquellas cuestiones más sensibles para la opinión pública, pero sí tengo que referirme a la cuestión de las tasas y al expediente informativo que se ha abierto en Europa. Quiero que conste en el «Diario de Sesiones» que lo que ha hecho el Gobierno del Partido Popular ha sido aplicar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 14

una norma del Gobierno del Partido Socialista. El Gobierno socialista propuso, y se aprobó en esta Cámara, una ley en la que se señalaba que las tasas aeroportuarias subirían el 5% más el IPC. Señor Simancas, eso es lo que se ha hecho con las tasas correspondientes al ejercicio 2013 (**El señor Simancas Simancas hace gestos negativos**). Señor Simancas, no me contradiga en estas cosas porque usted y yo las hablamos (**Risas**). En el Ministerio de Fomento apareció un agujero de 40.000 millones de euros, de los que había 14.000 en Aena. Siempre le toca al Partido Popular la desagradable tarea de tener que rellenar los agujeros que nos dejan los Gobiernos socialistas. A nosotros nos desagrada más que a nadie subir las tasas, pero hay que hacerlo. Por mucho que le moleste, la administración de los Gobiernos del Partido Socialista hasta el año 96 y la del periodo 2004-2011 está ahí y se puede ver, le moleste a quien le moleste (**El señor Ruiz Llamas: Un poco de rigor, por favor**). Hay quien llena el granero y hay quien lo vacía. Eso es incuestionable (**Rumores**). Nosotros tenemos asumida la labor, señor representante del PSC, de que somos los que tenemos que volver a llenar los graneros que han vaciado los Gobiernos socialistas (**Rumores**). Por tanto, las tasas entran en esa labor que evidentemente hace desagradable a un Gobierno. Lo más sencillo es bajar las tasas, que todo lo pague el Estado y decir que no cuestan nada a ningún ciudadano, pero los servicios hay que prestarlos y alguien tendrá que pagarlos.

Con respecto al conflicto de Iberia —y con esto termino, señor presidente—, la sensibilidad y la preocupación del Grupo Parlamentario Popular es máxima. Nos parece que el Gobierno está haciendo la labor que le corresponde, y tenemos conocimiento de las reuniones que se han mantenido en el ministerio con todos los sectores implicados, tanto con la dirección de la compañía como con la representación de los trabajadores. Desde luego, señora secretaria general, queremos transmitir nuestro apoyo para que reine la cordura en una materia tan delicada y tan importante para nuestro futuro como es que la compañía de bandera española siga prestando los servicios que prestaba y ayudando a la oferta turística de España y a la aviación civil (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a los portavoces de los grupos parlamentarios, tiene la palabra doña Carmen Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Espero no dejarme nada en el tintero y poder contestar a todas sus señorías. He de decir a la señora Oramas, del Grupo Mixto, que claro que tengo toda la información, al exhaustivo nivel que usted quiera, sobre las 91 acciones, de las cuales el 85% está satisfecho y el 15% en proceso. Si quiere, empezamos. Legislación aeronáutica básica de los reglamentos 01 —estoy hablando del apéndice 3.11~—. Son medidas correctoras propuestas. El día 6 de noviembre de 2012, el director general de Aviación Civil firmó una instrucción que establece un protocolo para dar cumplimiento a la constatación de OACI a que hago referencia y que asegura el seguimiento normativo de las enmiendas a los anexos de la OACI para su implantación en España o para la notificación de diferencias con respecto al artículo 38 del Convenio de Chicago. En esta instrucción se establecen, además del procedimiento de identificación, las diferencias significativas entre los anexos de la OACI y la legislación interna para su posterior publicación en el AIP de España, ya que hasta este momento se publicaba la totalidad de las diferencias. Asimismo, se ha dado un paso más allá de la recomendación de la OACI y se han enviado borradores de acuerdo tanto a la agencia, como a la Ciaiac, a la Aemet y al Ejército del Aire como organismos afectados por los anexos de OACI para involucrar a dichos organismos en el seguimiento normativo de las enmiendas de los anexos de su competencia. Estos acuerdos se firman el próximo mes.

Constatación de la auditoría, legislación aeronáutica básica y los reglamentos 03, apéndice 3.12, referente al sistema de gestión de seguridad operacional, SMS, por parte de los titulares de un certificado de explotador de servicios aéreos, AOC, y por las organizaciones de mantenimiento aprobadas, AMO. En este sentido he de decirle que la publicación normativa por parte del Estado español referente a los requisitos específicos para los sistemas de gestión de seguridad operacional, SMS, de los operadores aéreos y de las organizaciones de mantenimiento, fueron delegadas por los Estados miembros a la Unión Europea. Por tanto, desde la publicación del Reglamento base 1592/2002, de 15 de julio, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Aérea, EASA, y su posterior ampliación mediante el Reglamento comunitario 216/2008, modificado por el Reglamento 1108/2009, la competencia para regular de forma armonizada en Europa la imposición de los requisitos normativos relacionados con los sistemas de gestión de la seguridad operacional, *safety management system*, SMS, tanto en los casos de los operadores aéreos como en el de las organizaciones de mantenimiento aprobadas, descansa en la Comisión Europea, asistida en esta tarea por EASA, Agencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 15

Europea de Seguridad Aérea. En ese sentido, la agencia europea está abordando en nombre de la Unión una regulación para los SMS de los titulares de una AOC, que está previsto que esté establecida en 2013, a través de un procedimiento de comitología. Al mismo tiempo, se está a la espera del anexo 19 de la OACI, que será aprobado en la asamblea de septiembre de 2013.

En tanto en cuanto se aprueban estos reglamentos y estas normativas, que son competencia, como he dicho, de la Unión Europea, desde la Agencia Española de Seguridad Aérea se está trabajando ya en el programa estatal de seguridad operacional. Como sabe, ese programa integra todas las cuestiones de los SMS de los distintos actores. Es decir, lo que se está considerando con el PESO es establecer unos objetivos de seguridad que garanticen y alineen e integran todos los objetivos de seguridad de todos los SMS de todos los actores dentro del transporte aéreo, desde proveedores de servicio de navegación aérea a aeropuertos, compañías aéreas, organizaciones de mantenimiento y fabricantes de aeronaves o helicópteros. En ese sentido se está trabajando desde la Agencia Estatal de Seguridad Aérea hasta que la normativa europea esté vigente y se pueda trasponer o aplicar directamente.

Constatación de auditoría, licencias al personal e instrucción 01, referente al otorgamiento de licencias. En la reciente publicación del Reglamento de la Comisión 290/2012, publicado en marzo de este mismo año, se establecen los requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de aviación civil y se recogen los requisitos de otorgamiento inicial y renovación de licencias. Actualmente, AESA, desde marzo hasta este momento, está trabajando en la implantación de la nueva normativa en el marco jurídico español; está revisando y ampliando el procedimiento para dar cumplimiento a esa normativa. El plazo está establecido en los primeros meses del año que viene.

Constatación de la auditoría, licencias al personal e instrucción 03, referente a la competencia. España ha promulgado reglamentos que requieren del personal aeronáutico demostrar su capacidad de comprender y hablar en el idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas, en correspondencia con el requisito 1 del Convenio de Chicago. En ese sentido, hay que decir que España ha promulgado la normativa pertinente para cumplir con el requisito de competencia lingüística establecido en el anexo 1 de la OACI, relativo a pilotos de líneas aéreas y controladores de tráfico aéreo. Si bien esta normativa no regula —insisto, no regula— este citado requisito, el anexo 1 de la OACI solo recomienda que los titulares de las licencias y otros profesionales solamente tengan la capacidad de hablar y comprender el idioma inglés. En cuanto al personal de AESA al que se está refiriendo, esa constatación está entre las satisfechas, dentro de ese 85 %, y se ha hecho mediante una incorporación de herramientas informáticas que contienen el perfil, la cualificación, los conocimientos y la experiencia de cada una de las personas que están dentro de la cadena de seguridad de la agencia.

Constatación de la auditoría, certificación y supervisión de las operaciones 03, respecto a los requisitos que garantizan que el manual de vuelos se actualice con la introducción de los cambios que el Estado de matrícula ha aprobado o dispuesto como obligatorios. En ese sentido, el Reglamento europeo 859/2008 establece en su apartado OPS 1.1050, que se requiere en las operaciones que el manual de vuelo del avión se mantenga actualizado. Cito literalmente: El operador mantendrá actualizado el manual de vuelo del avión aprobado o el documento equivalente para cada avión que se opere. Además, para las aeronaves cuyo Estado de matrícula es un Estado miembro de la Unión Europea, quien tiene las competencias para hacer obligatorio un cambio en el manual de vuelo es la Agencia Europea de Seguridad Aérea, EASA, en virtud de lo dispuesto en el artículo 20 del Reglamento 216/2008. Por tanto, la implementación de cambios obligatorios en el manual de vuelo se lleva a cabo mediante directivas de aeronavegabilidad emitidas por EASA para el tipo de aeronave específica cuya obligatoriedad para las aeronaves matriculadas en un Estado miembro de la Unión Europea se establece en el anexo 1 del Reglamento 2042/2003. Así podría seguir con todas y cada una de las constataciones de ese 15 %. Todas están en proceso y las que no están terminadas es porque la Unión Europea está regulando aspectos que nosotros no podemos regular y tenemos que esperar para poderlas implantar en nuestra normativa y en nuestros procedimientos.

En cuanto al tema de los aeropuertos, he de decirle que se han iniciado los procesos de certificación. Ya están certificados Madrid, Barcelona, Lleida y el helipuerto de Algeciras. En este momento hay quince más en proceso de certificación. Si quiere la lista de todos los aeropuertos se la puedo enviar, porque ahora mismo no puedo dársela de memoria. He de decirle que hay dos que están teniendo algún problema, uno de los cuales es el aeropuerto de El Hierro, que seguro que usted conoce bien, que tiene una excepción, porque es imposible cumplir los reglamentos de seguridad dada la orografía del terreno de esa isla. Como digo, ese está pendiente. Los manuales de certificación están dentro de los procesos de certificación y se integran en toda la documentación en el momento que se certifica. Cada vez que se va

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 16

certificando un aeropuerto se integra con toda su documentación y con los manuales de operación. La fecha prevista para la total aplicación de la certificación es el año 2016, como usted ha mencionado.

En cuanto al cuerpo de inspectores, me gustaría decirle que el personal de Senasa, que argumentan que no tienen la formación suficiente, esto no era una constatación de la OACI, simplemente fue una observación y no es una constatación final dentro del informe de la OACI, por lo que les pediría que se lo revisaran. Textualmente dice el cuerpo del informe que dicho personal tiene cualificación, experiencia y entrenamiento adecuado para realizar dichas labores. Respecto a los otros aspectos que menciona sobre el tema se AESA, son más cuestión de la gestión de la propia agencia, que no creo que sea el momento de hablar sobre los mismos.

Perdón si me he dejado algo, puedo seguir leyendo todas las constataciones del 15%. **(La señora Oramas González-Moro: Siga).** Si quiere que siga leyendo, no hay ningún problema. **(La señora Oramas González-Moro pronuncia palabras que no se perciben).** Perdón pero no sé lo que dijo la presidenta de la Ciaiac, le estoy leyendo las constataciones. Constatación de auditoría de aeronavegabilidad, referente a los factores humanos contenidos en el manual del control de mantenimiento y en el diseño de aplicación de los programas de mantenimiento de aeronaves. Esta acción correctiva corresponde también a AESA, que estableció una tarea de creación de reglamento MD 047, la cual se encuentra actualmente en fase final de publicación de la norma, una vez revisados con los comentarios y elaborado el correspondiente documento se pasará a comitodología para su aprobación por el Consejo Europeo y el Parlamento Europeo. Una vez se publique esta norma, AESA dará cumplimiento de la misma. Constatación de auditoría de aeronavegabilidad 04, sobre el desarrollo de un sistema informatizado de procesos aeronáuticos que permita tener una visibilidad de las actividades de los programas de evaluación de la seguridad de las aeronaves extranjeras y nacionales y de las auditorías internas, tales como el seguimiento y cierre de las deficiencias identificadas. España, en la época de la auditoría, tenía desarrollado un sistema informático de procesos aeronáuticos, el famoso SIPA, con módulos específicos de aeronavegabilidad continuada y de organizaciones de mantenimiento y producción. Estos módulos permiten la planificación de auditorías, introducción de expedientes de auditorías y seguimiento de las discrepancias, solo queda por implantar —y está haciéndose en este momento— la informatización del módulo de aprobaciones como organizaciones de producción, que estará disponible a partir del 1 de enero. Cuando digo que está pendiente de informatizar no es que no se hiciera este seguimiento, sino que falta de integrar el módulo en el sistema informático global.

Constatación de auditorías servicios navegación aérea 03, España ha iniciado el proceso de elaboración e implantación de un Programa Estatal de Seguridad Operacional, SSP, que establece de manera precisa las responsabilidades y obligaciones de rendición de cuentas y mecanismos para la gestión de la seguridad operacional. Esto es lo que vulgarmente se ha conocido como el PESO, el Plan Estatal de Seguridad Operacional, en el que, como he mencionado, se está trabajando ya. El real decreto está en fase de trámite de audiencia y en los próximos meses estará aprobado. En el mismo se establece, adelantándonos a todos los países europeos, una mecánica de integración efectiva previa de todos los SMS, de los actores que trabajan dentro del transporte aéreo.

Constatación de auditoría de servicios de navegación aérea 05, los centros de coordinación de salvamento aeronáuticos, los RCC del Ejército del Aire y Marítimo de la Marina Mercante en España, han trabajado conjuntamente en las operaciones ARC aeronáuticas y marítimas. Se ha firmado el protocolo de coordinación entre Sasemar y el SAR del Ejército del Aire en julio de 2011. Por tanto, todos los demás términos están cumplidos. Constatación de la auditoría de aeródromos 01, el Real Decreto-ley 862/2009 requiere la certificación de los aeropuertos utilizados para las operaciones internacionales. Se ha establecido un procedimiento de certificación y algunos aeropuertos serán certificados en el año 2016 como fecha límite. Como he dicho anteriormente, se han certificado Madrid, Barcelona, Málaga, Ibiza, Lleida y Algeciras y se encuentran en proceso de certificación otros quince aeropuertos de los cuales seis de ellos estarán en los próximos meses. El manual del aeródromo se aprobará durante el proceso de certificación del aeropuerto. Respecto a la implantación de los sistemas estatales de gestión de seguridad operacional, por medio de la Ley 1/2011, que modificaba la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, se estableció el programa PESO, que es el que integra estos sistemas de gestión de seguridad de los aeropuertos y el que facilita los objetivos para la cumplimentación de las medidas de seguridad operacional en el ámbito aeroportuario.

Constatación de auditoría aeródromos 02, el manual de reglamentación, funciones y responsabilidad de la DSANA establece un organismo, un organigrama y unas funciones concretas. Sin embargo, la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 17

recomendación de la OACI fue que se adecuara el manual de reglamentación, el manual de perfiles de actividad y el plan OJT para la realización de las próximas actuaciones del Plan Estatal de Seguridad Operacional. El manual de reglamentación es una actuación que ya está terminada, el manual de perfiles también está terminado y en cuanto al Plan de formación *On the Job Training*, OJT, se ha establecido un procedimiento interno de AESA que se encuentra terminado y aprobado. Es más, para las prácticas se ha elaborado un memorándum de cooperación entre la Federal Aviation Administration, FAA, y AESA, que está pendiente de la firma y que se realizará en enero de este año.

Constatación de auditoría aeródromos 03, el Real Decreto-ley 862/2009 autoriza al secretario de Estado de Transportes a otorgar excepciones a AESA y a conceder exenciones al cumplimiento de las normas. Se está procediendo a un proceso de validación del estudio del Aeropuerto de El Hierro, que está pendiente de recibir la confirmación de la excepción, que será en los próximos meses, y las exenciones, que son el procedimiento que tiene el Aeropuerto de San Sebastián, porque, no pudiendo cumplir las condiciones de aplicar la RESA en una de sus cabeceras, se va a hacer un estudio de seguridad que garantice que la implantación de los requisitos, tal y como están, satisfacen igualmente los parámetros de seguridad operacional.

Constatación de aeródromos 04, AESA no ha elaborado textos de orientación y procedimientos para el personal a cargo de la certificación. Eso es lo que comentó la OACI. Ya se ha implantado la guía de elaboración para los estudios de seguridad en otros ámbitos, a cambio de características físicas, las instalaciones o de un equipo de un aeropuerto. Ya está terminada la guía para la elaboración de los estudios de seguridad en otros ámbitos de la AESA que también cubre la realización y evaluación de estudios aeronáuticos para poder encontrar una solución que resulte aceptable sin que afecte negativamente a la seguridad. Ya están terminadas una directriz y una instrucción sobre las medidas a adoptar para la puesta en servicio de una pista después del repetidor y está en proceso de terminación los estudios y evaluaciones de choque con aves en cada uno de los aeropuertos, ya que depende de un informe medioambiental del Ministerio de Medio Ambiente. Estas son todas las constataciones y en ninguna de ellas he mencionado que tengan nada que ver las partidas presupuestarias del Ministerio de Fomento.

Respecto a los comentarios de la señora Tapia, del PNV, a qué se obliga y en qué se discrepa, solamente se discrepa en una de ellas, porque la aplicación de las normas y métodos recomendados están hechos para 191 países, porque hay países de terceros Estados, como Angola, Mali, Armenia, Egipto, Estados Unidos con muchísimas diferencias. OACI interpreta que las normas son recomendaciones, pero que no se está obligado porque hay muchos países en el mundo que no pueden cumplirlas. Para eso, se les facilita la posibilidad de que, si en su organización o en su normativa nacional no pueden llegar a satisfacer esa normativa, manden una discrepancia explicando cuándo, de qué manera y qué métodos alternativos puede llevar a cabo. Normalmente son aspectos que tienen que ver más con temas administrativos, de desarrollo administrativo, que de seguridad operacional absoluta. ¿Cuál es el futuro Plan CMA? El enfoque es totalmente distinto, pasamos de un enfoque sistemático a uno de continua regulación y supervisión. Por parte de OACI —y España ha contribuido al desarrollo de algunas herramientas— se ha creado una base de datos común en la que todos los países, a través de los sistemas de interfaz, mandan toda la información, ellos la aglutinan y obtienen los informes sin que haya ninguna relación física entre los Estados y la OACI. Ciertos elementos críticos —que he dicho que eran ocho— se van evaluando de manera gradual por parte de la OACI. Es decir, es un avance importante para la garantía de la supervisión de la seguridad. Por ello, las auditorías van a ser menos importantes, porque la continuada prestación y vigilancia de los parámetros no va a hacer tan necesarias esas auditorías. Le he comentado también lo de las restricciones presupuestarias.

La representante de La Izquierda Plural —siento que no esté—...

El señor **PRESIDENTE**: Se tuvo que marchar.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): ...planteó cosas que tienen poco que ver con el plan de auditoría, sino con aspectos de algunos colectivos, pero las dos cuestiones que ha planteado están en el ámbito de la Unión Europea, tanto en el Comité de Peticiones, como en la Comisión, una referida a empleo y otra a actuaciones de falta de seguridad en las operaciones. En cuanto a la que se refiere a la falta de seguridad en las operaciones, la Comisión Europea ha considerado que eso corresponde a la autoridad nacional del Estado miembro y que la Comisión, como tal, no iba a interferir en ese tema y respecto al empleo, acaba de ser dado de alta dentro de la Dirección General de Empleo de la Unión Europea y todavía no hay ningún comentario. No quisiera ponerme a hablar sobre la aplicación de la Ley 9/2010 y la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 18

carga de trabajo de los controladores, porque no es el momento oportuno. Respecto a reforzar la seguridad a través de la adecuación de la jornada de trabajo de algunos colectivos, para eso está el Real Decreto-ley 1001/2010, que establece cuál es la actividad aeronáutica por la cual se tiene que cumplir que garantice que no existe fatiga en los colectivos y la seguridad en la prestación de los servicios.

Respecto a los comentarios del señor Simancas, comparto con usted que la seguridad en España es más que razonable por los datos que tengo, por lo voy a hacer muchos más comentarios. Permítame que le diga que son importantes las palabras y cómo se traducen. *Findings* en el léxico aeronáutico nunca es un fallo, es una constatación o un resultado, porque decir al exterior que eso son fallos puede sugerir que tenemos un sistema inseguro, y eso no es así. Los empleados del sector aéreo a veces somos algo raros en nuestras apreciaciones, pero me gusta que *findings* se traduzca como constataciones o resultados por el bien de la seguridad del transporte aéreo. En cuanto al resto de las cuestiones, hay un aspecto dentro del real decreto de asistencia a las víctimas de los accidentes por el cual se incrementan los vocales de seis a nueve dentro de la Ciaiac, con las garantías de que sean independientes, que tengan un prestigio reconocido y que puedan incrementar la multidisciplinariedad. Ya lo ha dicho también el señor Ayala, respecto a las tasas portuaria, la definición de cómo se tenían que aplicar está en el Real Decreto-ley 13/2010 y en cuanto a la autoridad de supervisión, se aprobó en un Real Decreto 11/2011 en el cual se creaba una Comisión Reguladora Económica Aeronáutica, la CREA, cuyas competencias, hasta que no estuviera creada, pasaban a asumirse por la Dirección General de Aviación Civil. Eso es lo que establece ese real decreto y es lo que hemos hecho este año para la regulación de la supervisión de las tasas de AENA en el 2013. Respecto a lo de Iberia, esta mañana ha habido un desayuno y la ministra ha dicho que para nosotros es importantísimo el sector aéreo, porque es estratégico para nuestro país. Desde el ministerio trabajaremos —seguiremos trabajando, y lo estamos haciendo— para que se entienda que el diálogo, la participación y la colaboración es el único camino para salir de una crisis como la que vivimos. No podemos hacer más que dar ese mensaje, pero podremos trabajar para facilitar que ese diálogo pueda posibilitar, a pesar de que las compañías tienen derecho a hacer sus reestructuraciones, que haya una proyección de futuro después de las mismas que favorezca el crecimiento del país, y del sector aéreo en concreto.

En cuanto al Grupo Popular, quiero agradecerle los comentarios que ha hecho y tenga por seguro que seguimos trabajando —y seguiremos trabajando— para mejorar la seguridad operacional del transporte aéreo en todo momento.

El señor **PRESIDENTE**: Les voy a conceder tres minutos a cada grupo parlamentario por si necesitan hacer alguna nueva precisión.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Quiero agradecer sinceramente a doña Carmen Librero su intervención. Era bueno que se aclararan —por las dudas que nos quedaron en la anterior comparecencia— las quince constataciones, además he tomado nota de ellas, independientemente de que tengamos el «Diario de Sesiones». Ha manifestado que hay temas pendientes de reglamentación europea, otros que se están implantando y otros cuyos convenios se han firmado en el último mes. No era una impertinencia pedirle que los leyera, era bueno dejar aclarado que no había ningún tema que afectase a la mejora de la seguridad que esté pendiente por razones presupuestarias, como se nos afirmó en una Comisión hace menos de un mes.

Voy a plantear dos cuestiones. Canarias tiene muchos más vuelos que muchos países de esos que están en el orden mundial. Tenemos 34 millones de pasajeros, somos casi un país estadísticamente y por eso tenemos esa sensibilidad especial. Debemos reflexionar sobre que en el cuerpo de inspectores debe de haber inspectores con criterio de inspector. No hablaba del tema del inglés ni de la acreditación. Debe haber —como existe a nivel europeo e internacional— funcionarios públicos que tengan la experiencia de pilotos y de controladores, porque es importante, por las experiencias que ha habido en la firma de informes, que no tengamos dentro del cuerpo de inspectores del Estado gente vinculada a una compañía aérea, que tenga un contrato temporal, con una asistencia técnica que pueda hacerle pensar en su futuro si firma determinados informes o no, que nos planteemos tener otro perfil, no solo de ingenieros aeronáuticos. No es una crítica, sino una reflexión. Podrían ser funcionarios públicos, porque ello daría una independencia de presente y de futuro muy importante.

En cuanto a las certificaciones de aeropuertos ha dicho los que están, los que están en camino y que se cumplirá la ratificación. El tema de El Hierro lo conocía y quería saber si había habido alguna evolución. A resultas de su exposición, a lo mejor le formularé una repregunta por escrito que se la mandaré directamente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 19

El señor **PRESIDENTE**: Señora Tapia.

La señora **TAPIA OTAEGI**: Simplemente quiero hacer una constatación. Le agradezco las respuestas. En la lectura de esas quince constataciones aparece el Aeropuerto de San Sebastián, del cual hablamos en esta Comisión cuando le planteé una pregunta y me contestó que iba a aparecer como una excepción, algo especial. Constató que se está produciendo, por lo que se lo agradezco.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Intervendré muy brevemente.

En cuanto a la comparecencia de la señora secretaria general, le agradezco sus precisiones. Me quedo con dos conclusiones extra. No volveré a traducir mal el término *findings*, téngalo en cuenta. Tenemos una seguridad aérea más que razonable y me basta. No me resisto a hacer algún comentario respeto a las amables palabras de mi colega el portavoz del Grupo Parlamentario Popular. Reprochaba al anterior Gobierno falta de previsión. En esta Comisión todos hemos tomado muy buena nota de la gran capacidad de previsión del actual Gobierno, por ejemplo, en la quiebra de Spanair. Empezamos el 1 de enero de 2012 con titulares en todos los periódicos: Spanair va a quebrar, y a final de mes quebró, pero la ministra no se había enterado; en relación con el conflicto de Iberia con sus pilotos, el laudo no va a servir y el laudo no sirvió, previsión magnífica de la ministra. Sucedió como con la quiebra de las compañías concesionarias de autopistas de peaje, en la que fuimos arreglando las cosas como podíamos. Durante la anterior legislatura estábamos preparando una solución definitiva, pero llegó el nuevo Gobierno muy previsor y a los once meses, una tras otra, van quebrando. Esto sí que es una previsión exitosa. No se preocupe, señor Ayala, tomamos muy buena nota de su ejemplo.

Ha hablado también de escrúpulo y sensibilidad con respecto al trabajo en la seguridad y el transporte aéreo del anterior Gobierno. Tengo que subrayar esas palabras, porque el actual Gobierno en materia de seguridad y transporte aéreo está desarrollando las leyes que elaboramos durante la legislatura pasada. Estas son las leyes que se están desarrollando, porque el PESO se inventó en esa legislatura. Se están aplicando las leyes y los reglamentos de la legislatura pasada. No tendríamos tanta falta de escrúpulo ni de sensibilidad cuando se están desarrollando —insisto— las leyes que elaboramos durante los cuatro años anteriores. Debería añadir que el actual Gobierno está disfrutando de parte del equipo sensible y escrupuloso que administró el transporte aéreo durante la anterior legislatura. Señor Ayala, sería muy poco elegante por mi parte señalar que no estarían tan disconformes con el equipo que tenía el Partido Socialista —sensible y escrupuloso— cuando lo han mantenido. Estarán satisfechos también con los recursos que dedicábamos, por ejemplo, a AESA, cuando no los han subido. Si estuvieran insatisfechos con el escaso dinero que el Partido Socialista le dedicó a AESA para la seguridad en el transporte aéreo hubieran subido los recursos —si esa fuera la conclusión—, pero los han bajado. Reconocen que gastábamos mucho, de sobra, en la seguridad del transporte aéreo y por eso han bajado el presupuesto de AESA.

Voy a hacer un comentario muy breve sobre las tasas. La subida de las tasas no se acomoda a la ley sin más. No insistan porque no es cierto. Es verdad que el artículo 92.2 c), de la Ley de Seguridad Aérea, habilita al Gobierno a subir para el 2013 las tasas en el IPC más cinco puntos, como máximo, atendiendo a las condiciones del contexto económico. También es legal subir el IPC más un punto o más dos o no subir nada, porque dice como máximo. La ley no les obliga a subirlas. Es más, la subida es ilegal, porque las tasas deben de reflejar los costes de los servicios que se prestan en los aeropuertos. Los servicios que se prestan en los aeropuertos de Madrid y de Barcelona en el año 2012 no han incrementado su coste en un 50 %, no hay un 50 % más de servicios y los costes de los servicios que se prestan no se han incrementado en ese porcentaje. Hay una falta de ajuste a la legalidad española y europea también, porque hay unos procedimientos establecidos en la directiva que no se han cumplido. Para el año 2012 existía una salvaguarda legal porque no daba tiempo al proceso de consultas que establece la norma, pero para el año 2013 había tiempo y no han cumplido. No lo digo yo, lo dicen la Asociación de Líneas Aéreas, los interfectos y los interesados, los que tenían que haber sido consultados. No han cumplido con la legalidad ni con la lógica. Cuando este país tiene que ganar competitividad en su industria turística es una barbaridad subir las tarifas del transporte aéreo en un 50 %, porque perdemos competitividad respecto a otros destinos turísticos. En Francfort son más caras. Nosotros no queremos que la gente vaya a Francfort, queremos que vaya a Canarias, a Málaga y a Madrid. Por eso las tarifas tienen que ser algo más baratas aquí. Este es un factor estratégico para ganar competitividad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 20

Ahora sí que termino, la secretaria general me tendrá que contestar a algo que el señor portavoz del Grupo Popular se resiste, aunque alude al tema. ¿Qué pasa con los controladores? De las palabras del señor Ayala interpreto que no está nada contento con lo que hicimos con el convenio de controladores. Los controladores cobraban 1 millón de euros y conseguimos rebajar su salario de una manera sistemática, pero no está conforme. ¿El Gobierno del Partido Popular va a revertir aquella situación? ¿Los controladores aéreos en España van a volver a cobrar 1 millón de euros u 800.000 euros al año? ¿Eso es lo que quiere el Grupo Parlamentario Popular? Sistemáticamente se quejan de aquella operación, porque no les gustó. AENA va a tener que pagar otra vez 300 millones de euros al año en unos salarios desorbitados para un colectivo privilegiado o no. No me vuelva a hablar de los controladores, hicimos lo que había que hacer. Por eso, ahora las tarifas de navegación aérea en este país han bajado de una manera drástica y las cuentas de AENA se pueden equilibrar mejor, porque se hizo aquella operación que había que hacer. Si no están conformes, diga que van a volver a instaurar el salario de 1 millón de euros a los controladores aéreos en este país.

El señor **PRESIDENTE**: Termina la ronda de portavoces el señor Ayala. **(Rumores)**.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En realidad... **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego que atiendan al portavoz que está en el uso de la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: ...agradezco a la secretaria general sus explicaciones, como han hecho los demás portavoces, porque en su segunda intervención ha puntualizado, aclarado y nos ha informado de todas las cuestiones que preocupaban a todos los grupos parlamentarios sobre la auditoría de la OACI, que es el tema de la comparecencia.

Señor presidente, de la misma manera que el portavoz del Grupo Socialista se ha alejado del guión de una manera extraordinaria, se ha salido de la autovía y se ha metido por el fangal, necesariamente el Grupo Parlamentario Popular tiene que hacer algunas puntualizaciones. Se lo voy a contestar en el mismo orden que lo ha comentado. El Partido Socialista cree que el Partido Popular tuvo falta de previsión y de información. Aquí hay dos cuestiones que todo el mundo debía conocer. Al señor Simancas siempre le falla la memoria, tiene una memoria selectiva, y mira que le regalo saquitos de rabos de pasas, pero no debe de tomárselos. **(El señor Simancas Simancas: Lo dice, pero no me los regala)**. Hay que recordar que en la quiebra de Spanair fue un Gobierno del Partido Socialista catalán junto con el tripartito y con Convergencia los que quisieron —pensando que eran la pera limonera, y perdónenme la expresión— crear una compañía que pudiera dar los servicios que otras no prestaban. Se empeñó a toda Cataluña, porque parte de sus deudas actuales devienen de lo que se subvencionó a Spanair, y se ocultó esta información. No puede ser que el señor Simancas quiera sacar a la luz la quiebra de Spanair como imprevisión del Gobierno del Partido Popular, que no tenía información alguna y que respondía a cuestiones políticas de un partido apoyado por el propio Partido Socialista. Se mete su señoría en el fango, siga por la autopista, porque usted solo se llena de barro hasta unos niveles que son insospechados. Lo mismo sucede con la quiebra de las autopistas de peaje en las radiales de Madrid. **(El señor Ruiz Llamas: ¿Quién lo hizo?)**. Señor Simancas, no puede usted decir eso aquí sin que yo le recuerde que la quiebra de las autopistas de Madrid se debe, en primer lugar, a que su Gobierno —doña Magdalena Álvarez— no quiso recurrir en lesividad los justiprecios de las expropiaciones **(El señor Ruiz Llamas: No, no)**, en dejación de su obligación y en perjuicio del Estado; en segundo lugar, a que hubo unas obras complementarias a las que se obligó y que no se quisieron pagar **(El señor Ruiz Llamas: No, no)**, y a un tercer elemento que es la crisis. Se arrastra una situación que su Gobierno no quiso reparar en un momento determinado, porque no adoptó las medidas necesarias y contundentes que tenía que tomar y luego quiso arreglarlo todo con palico y cañica, como decimos en nuestra tierra: que si una cuenta de compensación, que si tal... Remedios caseros que han dado lugar a que cuando se destapa toda la crisis estén en concurso o en precurso; no en quiebra, no en suspensión de pago, señor Simancas, en concurso o en precurso. Usted conoce perfectamente el origen y se cree que la gente no sabe lo que ha pasado. Yo no tomo rabos de pasa, pero tengo una memoria excepcional, señal de que es la inteligencia de los que no somos inteligentes. Por tanto, señor Simancas, más vale que no recordemos determinadas cuestiones, porque la legislatura pasada nos ha arrastrado con toda esa política, como he dicho ya dos veces y repetiré doscientas, a un agujero de 40.000 millones de euros, debido a la falta de previsión, a decisiones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 21

que no estaban amparadas en las leyes presupuestarias y, en definitiva, a la irresponsabilidad. **(El señor Ruiz Llamas: No es verdad).**

Señor Simancas, se mete usted en algunos charcos maravillosos. Usted conoce la función que desempeñan los entrenadores en los equipos. Con el señor Mourinho el Real Madrid va como va, y señores más modestos y sin ningún deseo de apariencia pública llevan, por ejemplo, al Barcelona —que como todo el mundo sabe es mi equipo y no me avergüenzo de ello— a ir como va. Los jugadores, los equipos funcionan según quién los dirige. Además, nosotros no somos sectarios y no nos cargamos a todo el mundo que está desempeñando una labor en el momento en el que cambia el color político de la Administración. El Partido Popular, que tiene magníficos entrenadores, es decir, magníficos ministros, utiliza, como vemos, magníficamente a los equipos según las cualidades personales y la cualificación profesional de cada uno de ellos. No tenemos necesidad de cambiarlos, porque no somos sectarios y además tenemos los mejores entrenadores. Me parece que es importante recordarle eso.

En cuanto a las tasas, señor Simancas, no faltamos a la legalidad. Estamos en la horquilla de la legalidad, pero el granero estaba vacío, señor Simancas, porque ustedes, a conciencia, lo dejaron vaciar cada vez más, y no tenemos más remedio que intentar sacar a este país de la quiebra —en este caso sí— en la que nos lo encontramos.

Por último, señor presidente, yo no he mencionado la palabra controlador aéreo. Usted tiene obsesión. **(El señor Simancas Simancas: Sí, sí).** Yo no he mencionado la palabra controlador aéreo e invito a la lectura del «Diario de Sesiones». No la he mencionado. Es verdad que ustedes tomaron una serie de decisiones con respecto a los controladores, decisiones que fueron apoyadas por el Grupo Parlamentario Popular básicamente, pero ustedes, en contra de cualquier tipo de ideología, privatizaron parte de los controles sin atacar el verdadero problema, que era el aumento del número de controladores. Hubo una famosa comparecencia, que está en el «Diario de Sesiones», en la que se acreditó que habían sido los Gobiernos socialistas los que no habían cumplido con el número de controladores en las convocatorias de plazas. Si se hubiera continuado la trayectoria del aumento del número de controladores que había seguido el Partido Popular hasta el año 2003 —si quiere le recuerdo las cifras porque insisto en la memoria—, no habiéramos tenido ese problema. Exactamente, tenía que haber habido 1.900, pero ustedes no habían convocado ninguna de las 500 últimas plazas que tenían que haber convocado. Evidentemente, tenían percepciones exorbitantes, porque ustedes consintieron que las horas de servicio y las que se justificaban fueran 24 a uno. ¿Se lo vuelvo a recordar o tiene usted un «Diario de Sesiones» para recordárselo? Nosotros no hemos querido privilegios. No hemos citado aquí a los controladores. Yo me he referido a que el colapso que se produjo en diciembre del año 2010 y la declaración del estado de alarma se debieron a una imprevisión infumable —con perdón de la expresión— del Gobierno del Partido Socialista, que dio lugar a una situación que jamás se había producido en España por no saber dirigir y prever una cosa tan sencilla como es el control aéreo. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Respecto a lo que me ha planteado la señora Oramas —no lo recordaba, pero me lo han pasado—, mediante la modificación de la LSA, con la Ley 1/2011, se crearon nuevos cuerpos de inspectores para pilotos y para controladores. Ahora mismo se están haciendo selecciones, pero el problema es el mercado, señora Oramas. Lo que paga la Administración no está dentro de sus horquillas y nos dificulta acceder a los profesionales que necesitamos, pero el trabajo sí está hecho y seguiremos insistiendo para que alguien con un perfil suficiente, una experiencia suficiente y un conocimiento suficiente quiera venir a trabajar con nosotros.

Respecto a lo planteado por el señor Simancas, solo quiero hacer una constatación. La carta que todavía no hemos recibido y ha emitido la Comisión Europea es sobre las tasas aeroportuarias de 2012, no de 2013. En cuanto a esas, es cierto que estaban contempladas en el Real Decreto 13/2010. Por salvaguarda legal, como usted bien ha dicho, no hubo tiempo material para hacer esa consulta y eso es lo que se nos está poniendo en cuestión. En relación con las tasas de 2013, no tenemos ninguna notificación de la Unión Europea. Sí que es cierto que hay cartas de las asociaciones de compañías aéreas que ponen en cuestión que la Dirección General de Aviación Civil sea el órgano competente para hacerlo. Pero, como ya he dicho, según el Real Decreto-ley 11/2011, mientras la comisión del regulador económico aeroportuario no esté creada, esas competencias están residenciadas en la Dirección General de Aviación Civil y así lo avala un informe de la Abogacía General del Estado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 218

27 de noviembre de 2012

Pág. 22

No voy a entrar en disquisiciones que no sean las de esta comparecencia por alusiones veladas, pero sí he de decirles una cosa. Lo que pasó el 3 y el 4 de diciembre fue un abandono masivo de los controladores unilateralmente. No hubo premeditación por parte de AENA ni de nadie. Eso que quede claro. Los controladores abandonaron masivamente sus puestos de trabajo de manera imposible de evitar. Me gustaría que quedara constancia de ello, porque entonces yo era responsable de ese ámbito y les aseguro a todos ustedes que no hubo ninguna provocación ni ninguna medida para que eso se llevase a efecto.

El señor **PRESIDENTE**: Doy las gracias a la señora secretaria general de Transportes, doña Carmen Librero, y a sus señorías por sus intervenciones.

Habiendo culminado el orden del día, se levanta la sesión.

Era la una y diez minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-218