



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 66

Pág. 1

## RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK 5022 DE SPANAIR

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> MARÍA DEL CARMEN PITA  
CÁRDENES

Sesión núm. 4 (extraordinaria)

celebrada el martes 10 de julio de 2018

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión de investigación relativa al accidente del vuelo JK 5022 de Spanair:

- Del señor Azuaga Moreno (presidente de AENA hasta julio de 2008), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001300) ..... 2
- Del señor Nart Peñalver [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014), eurodiputado por Ciudadanos], para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001301) ..... 16

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cinco de la tarde.

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

— DEL SEÑOR AZUAGA MORENO (PRESIDENTE DE AENA HASTA JULIO DE 2008), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001300).

La señora **PRESIDENTA**: Buenas tardes, señorías.

Damos comienzo a las comparencias citadas para hoy en una reunión extraordinaria de la Comisión de Investigación relativa al accidente del vuelo de Spanair. Como siempre, la comparencia está sujeta a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984. Se ha dado traslado al compareciente de la posibilidad de poder comparecer acompañado de personas para asistir y así lo ha hecho. Mi voluntad como presidenta es salvaguardar los derechos del compareciente reconocidos en el artículo 1.2 de la citada ley, y también recordar la obligación contenida al compareciente en el artículo 502.3 del Código Penal, de no faltar a la verdad en su testimonio.

Cuando usted quiera, don Manuel Azuaga, tiene diez minutos para la exposición.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Si la señora presidenta me lo permite, antes de responder a las preguntas que por parte de los miembros de esta Comisión de Investigación tengan previsto formularme, quisiera contextualizar muy brevemente mi comparencia ante esta Comisión.

En primer lugar, quiero decir que comparezco no solo en cumplimiento de mi deber, sino también con el ánimo de colaborar a los fines para los que se ha constituido esta Comisión dentro de mis posibilidades, que considero son limitadas.

En abril de 2004 fui designado director general del ente público empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), y como tal presidente de su consejo de administración. Entiendo que fui designado para asumir el principal cargo de gestión de un ente público empresarial como AENA por mi experiencia, hasta entonces, de más de 30 años en el sector privado como gestor y directivo de entidades de crédito, donde había tenido responsabilidades directas en gestión financiera, en planificación estratégica, control, organización y gestión de recursos humanos y desarrollo de negocio, así como por mi conocimiento del sector empresarial, incorporándome a una entidad que disponía, y seguro que sigue disponiendo, de excelentes profesionales y técnicos con amplia formación y experiencia, casi todos ingenieros aeronáuticos, muy especializados para el desempeño de las distintas funciones que son necesarias para las actividades que desarrolla AENA.

Quizá sea oportuno recordar que AENA se creó con la misión de contribuir al desarrollo del transporte aéreo en España y garantizar el tránsito aéreo con seguridad, fluidez y eficacia, y que su objetivo está centrado, principalmente, en la gestión de los aeropuertos civiles de interés general y de las instalaciones y redes de ayudas a la navegación aérea. AENA era entonces una entidad pública empresarial responsable de la gestión de los aeropuertos españoles, 47 aeropuertos, con presencia en otros países del mundo a través de AENA Internacional gestionando aproximadamente unos 30 aeropuertos más en Sudamérica y en el Reino Unido.

Mientras presidí el Consejo de AENA ejercí funciones relativas a la gestión de esta sociedad, entonces íntegramente pública, que en aquella época tenía unos recursos humanos que superaban las 12 000 personas de manera directa, y que, indirectamente, multiplicaba su incidencia laboral y económica. Para poner un ejemplo, en Barajas trabajaban 40 000 empleos directos por aquel entonces. Mis funciones, acompañado de los demás miembros del equipo directivo, estaban encaminadas a la consecución de los objetivos asignados conforme a las directrices del Ministerio de Fomento, siendo las más importantes la planificación y la gestión económica y financiera; ejecutar las inversiones previstas en los presupuestos; licitar los distintos concursos de las instalaciones, de las áreas comerciales; la seguridad y control en el filtro y de pasajeros; del *handling*, etcétera. El tráfico aéreo en los aeropuertos gestionados por AENA en ese periodo de más de dos millones y medio de operaciones de aeronaves entre despejes y aterrizajes, y 200 millones de pasajeros al año. Barajas, cercana a las 500 000 operaciones al año y 50 millones de pasajeros. En gestión aeroportuaria, AENA era de los mayores gestores del mundo y sus aeropuertos de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 3

los más seguros, no solo dicho por los directivos de AENA sino por todo el mundo cuando yo visitaba instalaciones aeroportuarias de Europa.

Dejando al margen el terrible atentado de ETA en la T4, a finales de 2006, durante mi etapa en AENA no hubo incidentes significativos. Después se produjo el desgraciado accidente del avión de Spanair el 20 de agosto de 2008. De lo que conozco, nunca se han identificado incumplimientos de seguridad en las infraestructuras, no por los organismos internacionales —la OACI— ni por Aviación Civil.

Por otra parte, recuerdo que, con motivo de la ampliación del aeropuerto de Madrid, la apertura de la T4 y nuevas pistas y su puesta en servicio en febrero de 2006, se elaboró un nuevo plan de emergencia acorde con las nuevas infraestructuras que se aprobó a finales de 2005 por la Comunidad de Madrid. En la ejecución de dicho plan participaba la Comunidad de Madrid, el ayuntamiento, Protección Civil, la Delegación de Gobierno, y, por supuesto, AENA.

En definitiva, AENA es una empresa con una gran cultura de seguridad aeronáutica. Todas las decisiones están condicionadas por el estricto cumplimiento de la normativa de seguridad. Sus profesionales llevan en sus manos diligentemente durante más de 25 años la seguridad aeroportuaria y de navegación aérea. Aquí ha habido, desde la creación de AENA, muchos cambios de Gobierno, y siempre han estado los mismos directivos, señal inequívoca de que tenemos los mejores profesionales en los aeropuertos españoles.

A principio de julio de 2008, casi dos meses antes del accidente, a petición propia, y considerando que mi ciclo había terminado, cesé en el cargo para, poco después, en ese mismo mes de julio, reincorporarme a mi actividad como directivo de banca. Desde mi reincorporación al sector bancario, al que he dedicado toda mi vida profesional con el paréntesis de mi paso por AENA, he tenido una actividad muy intensa que, por otra parte, me ha supuesto un alejamiento total de cuestiones como las que desarrollé cuando ejercí el cargo de AENA, con las que no he vuelto a tener contacto alguno en estos últimos diez años.

He leído que esta Comisión de Investigación tiene como objeto investigar y, en su caso, determinar las causas y responsabilidades del accidente del vuelo JK 5022 de Spanair el 20 de agosto de 2008. A su vez, debe extraer conocimientos y recomendaciones para prevenir futuras tragedias. En relación con el primero de los objetos de esta Comisión, ante la que tengo el honor de comparecer, creo que poco puedo aportar. Como he dicho, cuando sucedió el desgraciado accidente de aviación de Spanair, ya estaba desvinculado de AENA. La única información que tuve del accidente y de las circunstancias que lo rodearon, dada la conmoción y el impacto que me causó, fue la que recogían los medios de comunicación de la época y los recuerdos que hoy pueda tener tal vez no sean muy precisos. Respecto al segundo objeto de esta Comisión, relativo a extraer conocimiento y recomendaciones para prevenir futuras tragedias, no sé si estaré en condiciones de aportar algo, y, además, sería muy arriesgado por mi parte debido al tiempo transcurrido y porque, como es obligado, no tengo en mi poder ninguna información ni documentación de AENA, cuando dejé el cargo allí se quedó todo.

Por otra parte, tengo entendido que en los últimos años se ha producido importantes cambios, tanto en la regulación de AENA con motivo de su salida a bolsa, como en la gestión del sistema aeroportuario y en la legislación en materia de seguridad operacional. Respecto a la nueva situación de AENA o a la nueva regulación que pueda haber, nada puedo decir, porque ni sigo vinculado al sector ni las conozco.

Creí importante señalar lo anterior para advertir a la Comisión de que, en definitiva, desde que cesé en el cargo de presidente de AENA mi desvinculación de ella y de todo lo relacionado con su actividad ha sido total, y que, dado el tiempo transcurrido desde entonces, diez años, es posible que, pese a la voluntad de colaborar en el objetivo de la Comisión, no pueda responder de una manera concreta a las preguntas que me formulen por lo que ya anticipadamente pido disculpas.

No quiero terminar esta intervención sin manifestar mi recuerdo a las víctimas del accidente y mis condolencias y apoyo a los familiares de los fallecidos.

Gracias por su atención.

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

Empezamos con los grupos. Por el Grupo Mixto tiene la palabra la señora Oramas por diez minutos.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muchas gracias, señora presidenta. Muchas gracias, don Manuel Azuaga.

Le voy a preguntar varias cosas a raíz de lo que usted acaba de contar. Usted entra en el 2004 y hasta el 2008, viene del mundo financiero. Usted ha dicho que la prioridad era cumplir el plan económico financiero, ¿usted cree que por eso fue su nombramiento y fue la prioridad en su etapa?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 4

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Entre otras muchas cosas, esa, yo he dicho bastantes más cosas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Bien. Dado el nivel de descuadre del tema financiero en aquel momento con las inversiones que había, ¿hubo instrucciones de recortes y de ajustar el presupuesto de AENA?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Mire, las infraestructuras aeroportuarias se hacen a través de planes directores, que están hechos y planificadas en AENA y autorizados por el Ministerio de Fomento y otros ministerios que tienen que intervenir como el de Defensa o el de Medio Ambiente, pero está perfectamente planificado. Y estábamos en la época de bonanza en España, pero no solo en la época en la que yo estuve, sino en la época anterior, que fue cuando se empezó la infraestructura de Barajas. Yo culminé e inauguré Barajas, pero ya llevaban el 70%. La infraestructura es seguridad en los aeropuertos y nunca se ha gastado más inversiones que desde el año 2000 a 2006 o 2007. Eran, aproximadamente, en torno a 1800 o 2000 millones de euros todos los años.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Usted, después de cesar en julio del año 2008, ¿estuvo un año más en el Consejo?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Yo me fui a primeros de julio y ya he dicho antes que me reincorporé nuevamente al puesto que tenía en la entidad financiera y nunca más supe de AENA. No estuve en el Consejo. Lo dejé inmediatamente el día de mi cese.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muy bien. ¿Dónde se encontraba usted el 20 de agosto a las 14:20 horas, en el momento en que el avión se estrelló?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): En mi casa, con mi mujer, que íbamos a irnos de viaje. Me quedé, como antes he dicho, conmocionado con la noticia.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Usted ha dicho que no se han identificado incidencias de seguridad, ¿tiene conocimiento de si había cámaras de seguridad en las cabeceras de pista?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No tengo conocimiento, pero supongo que todo lo que tuviera que haber, estaría. Porque ya le digo que todas las infraestructuras están sancionadas y autorizadas por la OACI y por Aviación Civil. Pero todas, no solo las del aeropuerto de Barajas, sino todos los aeropuertos españoles.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pues le informo que es un requisito de la OACI, exigía esas cámaras de pista, y en el juzgado habían desaparecido, no estaban o no existieron esas cámaras de pista, que hubieran sido fundamentales para tener la visión de esas zonas oscuras que estaban, y que, misteriosamente, han desaparecido. Imagino que no sabrá quién era responsable de que estuvieran esas cámaras.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No se lo puedo decir, no estaba.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Ha visto usted el documental *JK 5022, una cadena de errores*?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No lo he visto.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pues sería bueno que lo viera porque esa afirmación sobre que no se han identificado incidencias de seguridad... En ese documental por profesionales, esos que usted valora tanto del aeropuerto y externos, que atendieron las emergencias una vez que el avión se estrelló.

¿Tuvieron alguna vez conocimiento de las dificultades que podía suponer la existencia del riachuelo o los problemas de acceso en situación de emergencia?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 5

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No tengo conocimiento.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted considera que tiene alguna responsabilidad en las decisiones que se tomaron desde el Consejo de Administración de AENA respecto a los planes de emergencia de los aeropuertos, a los peligros añadidos que tenían los alrededores de la pista 36L?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Yo lo único que le puedo decir es que el Consejo de Administración no podría tener ninguna responsabilidad. Le vuelvo a decir que todos los aeropuertos españoles tienen planes de emergencia, y también he dicho en mi intervención que la inversión en Barajas costó 6000 millones y se hicieron tantas infraestructuras en seguridad, en ampliación de pista, en dos nuevos campos de vuelo, en instalaciones de seguridad, que, obligatoriamente había que actualizar el plan de emergencia, y así se hizo. A finales de 2005 hubo un nuevo plan de emergencia. En los aeropuertos españoles hay muchos simulacros para que, cuando ocurra una tragedia como esta, se esté preparado. Y le vuelvo a insistir, difícilmente podemos encontrar profesionales como los de los aeropuertos españoles. Ya le ha dicho antes que, en mi etapa de cuatro años, si usted multiplica los 200 millones de pasajeros, estamos hablando de 800 millones de pasajeros en cuatro años. Y estamos hablando de 10 millones de despegues y aterrizajes. Una auténtica barbaridad. Si no hubiera esas seguridades que yo le estoy diciendo, ¿usted no cree que podría haber incidencias? Para eso están los planes de emergencia y para eso está toda la infraestructura que se ha hecho. Nosotros deberíamos estar orgullosos de tener la infraestructura aeronáutica que tenemos en España, por una razón fundamental, primero, porque es de interés general para las islas, que como usted sabe es el único medio de transporte que tenemos para poder ir de la isla a la península, pero no nos olvidemos que, de cada cinco turistas, cuatro cogen el transporte aéreo. Por tanto, tenemos que tener un transporte seguro, y España tiene un transporte aéreo, no seguro, muy seguro.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Termino para decirle lo siguiente. Comparto totalmente el tema de la seguridad, pero, ¿sabe lo que pasa? Que murió mucha gente y un informe dice que la culpa solo la tuvieron los dos pilotos muertos, pero resulta que los controladores aéreos, ingenieros, personal técnico, personal de emergencia y los bomberos del aeropuerto han informado, han detectado y han demostrado que había problemas de seguridad. Yo no le estoy culpabilizando de nada a usted en una determinada materia. Y la OACI ha determinado que determinados elementos obligatorios que tenían que estar, estaban, tenían que estar. Y queremos pensar, en el caso mejor, que esas cámaras nunca se pusieron, que alguien se las llevó o que no se quisieron presentar en un juzgado. Pero, en cualquier caso, no estamos aquí para buscar culpables, estamos aquí porque yo, como canaria, usted como exresponsable, porque —lo ha dicho muy bien— queremos tener la garantía de que tenemos un transporte aéreo seguro, que no se va a ahorrar y que se va aprender de las experiencias. Y la impresión que tienen las víctimas, la impresión que tenemos los canarios, y la impresión que tenemos muchos, es que de la experiencia del Spanair no se aprendió.

Muchas gracias por su comparecencia.

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

No está el Grupo Parlamentario Vasco, pasamos al Grupo Parlamentario Esquerra Republicana. Señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, presidenta. Gracias por comparecer, don Manuel Azuaga.

Seguro que no es fácil venir a una Comisión, y, sobre todo, recordar un acontecimiento como este. Han pasado diez años, y es mucho, pero también estoy seguro que un acontecimiento como este dudo que se le olvide, y dudo también que, al ser responsable durante varios años de AENA y de las inversiones en Barajas, nunca se preguntara qué había fallado, ¿nunca se preguntó usted en qué podía haber fallado para que, estrellado el avión, se ahogasen dos personas en un riachuelo que podía haber sido perfectamente desviado?, ¿nunca se preguntó si había alguna responsabilidad en usted?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Desconozco si había o no riachuelo, se lo digo sinceramente. Lo que no me cabe duda es que, conociendo a las personas que dirigen los aeropuertos, y en concreto el director que por aquel entonces tenía el aeropuerto de Barajas, difícilmente pueda haber ninguna negligencia en cuanto al plan de emergencia. Yo conozco muy bien a ese señor. Antes he dicho que AENA se creó hace 25 años, qué casualidad que nadie ha movido a ningún

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 6

directivo. Sí, se han movido ellos, pero para irse a sitios mejores, de grandes fichajes. Recuerdo al director del aeropuerto de Barcelona, Fernando Echegaray, se ha ido de director general al Charles de Gaulle, no serán muy malos los directivos y los gestores aeroportuarios que tiene AENA, ¿no? Se los están rifando por ahí. Miguel Ángel Oleaga, que era el director del aeropuerto de Barajas era el mejor director que tenía en aquel momento Aeropuertos Españoles. Lo digo porque sé que mañana viene y tengo que decirlo así. Yo, desde que me fui, no he vuelto a hablar con este señor, pero tengo una enorme empatía con él porque he aprendido muchísimo con ese señor, y muchas cosas se han arreglado —vuelvo a insistir— gracias al equipo directivo que tiene AENA.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En las comparecencias de la semana pasada, doña Isabel Maestre, y especialmente Carmen Librero, insistieron en que cualquier responsabilidad sobre la pista y aledaños era de AENA, y del presidente. Así lo dijo, me acuerdo y estará en la grabación. Y yo insistí en el nombre, y no me dio nombre, pero me insistió en el cargo. Usted ahora me dice que el responsable directo era el señor Oleaga, el director del aeropuerto.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Bueno, porque es el que gestiona el aeropuerto, el día a día. Ante lo he dicho, Barajas tiene 40 000 empleos directos, le puede usted multiplicar por tres o por cuatro los empleos indirectos, incorpora a la Comunidad de Madrid el 10 % del producto interior bruto, es una ciudad viva permanente, que no duerme. Y el responsable de eso tiene que ser un señor que sepa de gestionar un aeropuerto, de todo, y ese señor era el gestor del aeropuerto. Luego tiene al subdirector general del aeropuerto, y después tiene al presidente.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Barajas no duerme, los familiares, durante diez años, tampoco. Diez años. Mire, estoy seguro que el currículum de un director o de un presidente de AENA es impoluto, siempre y cuando no se hubiese investigado que dos personas murieron ahogadas en un riachuelo, que se podía haber desviado perfectamente, gastándose 6000 millones en el aeropuerto. Este es el tema. Si su hijo, su mujer, un pariente, se hubiese muerto ahogado en el riachuelo en Barajas, ¿usted no movería cielo y tierra para saber quién es el responsable?, ¿no considera que es lógico que se investigue este hecho? Porque, al mal causado por la caída del avión que estamos investigando, es el sobrevenido de personas que se salvan contra viento y marea y mueren ahogadas ahí. Este es un hecho con el que yo no podría dormir sin saber quién ha sido el responsable y cómo puede ser que con tanto dinero, porque no había restricciones económicas, como usted ha dicho. Por tanto, el desnivel que había, el terraplén, la maleza sin podar, este riachuelo, ¿nadie cuidó de que no fueses un peligro? Y después, ¿nadie se hizo responsable si esto sucedió? Son preguntas que esta Comisión necesita conocer.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Yo le puedo decir que yo no estaba el 20 de agosto, hacía dos meses que me había ido, insisto, por voluntad propia. Lo que sí le puedo decir es que todos los límites, todas las infraestructuras de Barajas, del Prat, de todos los aeropuertos españoles, todas, cumplen con la normativa de la OACI y de Aviación Civil, es lo único que le puedo decir. Lamento no saber si había riachuelo o no lo había, porque no estaba.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Más lo lamentamos nosotros, continuaremos con la línea de investigación y mañana preguntaremos al director de Barajas qué sabía y qué hizo.

Hay otro trema colateral, pero también importante, que los familiares de las víctimas nos han hecho llegar como especialmente doloroso. Supongo que usted era cercano a Magdalena Álvarez, en este país se es cercano cuando con mérito y capacidad, que no lo dudo, se es nombrado para un cargo de responsabilidad. ¿Sabe de qué manera y quién pudo filtrar a la prensa las grabaciones de las cámaras de AENA en las que salían las víctimas? Usted era responsable de AENA, supongo que sabía perfectamente las normas de seguridad, es consciente que en un caso de este tipo se ha de preservar, de todas, todas, los principios de que no se puedan ver los cadáveres de las personas que están en responsabilidad de la que había sido su institución. ¿Le parece normal esto?, ¿usted sabía alguna cosa?, ¿sabía quién era el responsable?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No sé, no estaba. Perdonad que lo diga, yo no estaba el 20 de agosto y no sé si se han filtrado o no cámaras, quién era el responsable o no, si había, no lo sé. La verdad es que no le puedo responder a lo que usted me está diciendo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 7

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Usted conocía al jefe de Comunicación del ministerio?, ¿nunca habló con él ni sabía quién era?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): AENA es una empresa autosuficiente financieramente, tenía por aquel entonces pocas relaciones con el Ministerio de Fomento. Se lo digo para que lo sepa. Claro que tendríamos que ir, yo iba al Ministerio de Fomento para ver los presupuestos del año, cómo íbamos a presentarlos en función del plan director, pero relaciones permanentes con el Ministerio de Fomento, pues no. Ya le digo que AENA es una empresa muy autogestionable, poco dependiente del ministerio, por lo menos en el tiempo en que yo estuve.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: A lo mejor AENA no iba al ministerio, pero, sin duda, el ministerio iba a AENA; es decir, 6000 millones no se dejan al albur, supongo que los instrumentos del ministerio le venían a ver, ¿se preocupaban o no se preocupaban nada? Esto es importante, porque, con la poca experiencia que tengo, dejar 6000 millones a alguien para gestionar sin pedir responsabilidades, en qué se han gastado y en qué no. Conociendo lo incisivos que son muchas veces los diputados de este Congreso en los gastos que hace el Gobierno, dudo que esto no pasase en relación con AENA, pero mi desconocimiento puede existir.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Pero usted sabe que todos los años teníamos que comparecer ante la Comisión de Fomento para explicar punto por punto todas las inversiones, hasta 10 000 euros. Y después, obligatoriamente, teníamos que cumplir con esos presupuestos de inversión. Y cuando yo le hablo a usted de 6000 millones, es de muchos años, no solo de uno. En un año podrían ser 700, 800, 900, para Barajas, pero de los 1800, 2000, o 2200 millones de inversión en infraestructura para aeropuertos, era para todos los aeropuertos, no solo para Barajas. En Barajas, la inversión total desde que se comenzó con el plan director en el año 1998 hasta la inauguración en febrero de 2006, fueron, efectivamente, cerca de 6000 millones, de los que una partida muy grande fue de expropiación, en torno a 1000 millones.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: La verdad es que la desmemoria es un buen instrumento de defensa, sin duda, dado que esto no es un tribunal, lo único que hacemos es preguntar, y si bien entiende, lo contesta. Pero, realmente, el que no se investigase a fondo, el que no se pidiesen responsabilidades por este hecho tan fundamental de los aledaños de la pista en malas condiciones, es un elemento que no se puede borrar de ninguna manera a los familiares, y es algo que, indudablemente, necesita explicación. De esta no explicación en la que hemos esperado diez años, como mínimo, esto lo tenemos que saber ahora. Y lamento mucho que usted, como máximo responsable en su momento, no se preocupase de qué pasó mientras yo gobernaba, qué pasó mientras yo mandaba, qué equipo tuve y si algunos de los miembros del mismo son responsables. Pienso que los que gobernamos en un tiempo determinado tenemos una responsabilidad que no caduca, que forma parte de nuestra vida y es algo que debemos a los ciudadanos que han sufrido.

Si no tiene nada más que decir, muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señorías.  
Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor Navarro.

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

Como usted ha leído antes, el objeto de esta Comisión es intentar aprender del accidente, extraer lecciones e intentar aplicarlas para reducir al máximo los riesgos en el futuro.

Le voy a hacer algunas preguntas, intentando no repetir las que han hecho otros diputados. La aeronave despega por la pista 36L y, nada más despegar, se gira hacia la derecha, se estrella contra un terraplén, se parte y acaba cayendo en un riachuelo. Nos ha dicho usted que el aeropuerto, como todos los demás de la red AENA, cumplía todas las normativas OACI y de Aviación Civil, pero me gustaría saber si sabe usted si en el estudio que se hiciera en el planeamiento del aeropuerto hay alguna razón por la que se deje ese riachuelo —y estoy viendo aquí una foto de Google Earth— entre las dos pistas, si usted sabe si hay alguna razón para que existiera o se dejara ese riachuelo.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Pues no lo sé.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 8

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Sabe usted si desde el momento del accidente ha habido actuaciones sobre el área del accidente, es decir, sobre los terraplenes y sobre el riachuelo, si se ha allanado o se ha cubierto, en su caso?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Tampoco, ya le he comentado en mi intervención inicial que cuando yo dejo un puesto, lo hago absolutamente. Por lo tanto, no sé qué ha podido pasar después.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: La dificultad de acceso a los equipos de emergencia retrasó considerablemente la llegada de los equipos y la atención a las víctimas, algunas de ellas dicen que pasaron casi treinta minutos hasta que fueron atendidos. No sé si usted sabe si esta cifra es correcta o no.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No sé. Vuelvo a insistir en que yo no estaba en ese momento, pero sí he comentado que el aeropuerto de Barajas tenía un plan de emergencia actualizado a finales de 2005 y que con frecuencia se hacían simulacros. Es lo único que le puedo decir. Yo me acuerdo de muchísimas misiones en las que los bomberos de AENA siempre han sido un cuerpo de élite muy famoso, son un personal muy prestigioso.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Con respecto al plan de emergencias, y no poniendo en absoluto en duda la competencia de los bomberos, en la foto de Google Earth se aprecia dónde está el satélite de los bomberos, que creo que se llaman así los puestos de bomberos, que está bastante cerca de donde se produce el accidente, sin embargo, por esa peculiaridad orográfica ellos tuvieron que salir del perímetro y romper por dos sitios para acceder a las víctimas, dando un gran rodeo, lo que explicaría esa demora en la atención.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No tengo conocimiento de eso.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Tampoco, supongo, sabrá si se han tomado medidas, porque, en este caso, si hubiera habido unos pequeños puentes, los bomberos podrían haber llegado directamente. No sabrá si ha habido actuaciones en este sentido.

Hay otras cosas que salen en el informe, como la detectabilidad del accidente por la torre de control. No queda claro en los informes, ¿se sabe quién dio la alarma desde la torre y en qué momento? Es decir, ¿cuánto transcurrió desde el momento del accidente al momento que la torre da la alarma?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Yo no estaba, hacía dos meses que me había ido. No sé nada de cómo se produjo todo. Lamento decirle que no lo sé.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Nosotros le repetiremos estas preguntas al director del aeropuerto, pero queremos aprovechar la ocasión de tenerle a usted aquí por si nos lo puede aclarar.

Parece que es práctica normal que, nada más levantar el vuelo, la torre contacta con la aeronave, porque se cambia en ese momento de frecuencia, no sé si es que pasa de la frecuencia de torre a la siguiente, y parece ser que no queda claro o no se aprecia esa llamada de la torre, aunque sea en el momento en que el avión ya estaba perdiendo altitud. ¿Usted sabe si se hizo o por qué no se hizo?

Esto es todo. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, el señor Vila.

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias, presidenta. Buenas tardes, señor Manuel Azuaga, bienvenido.

Yo voy a empezar insistiendo en alguna pregunta que ya le han hecho, y, sobre todo, en respuestas que ha dado. Usted ha insistido mucho en que no estaba el 20 de agosto, que no formaba parte de la dirección de AENA porque había cesado el 4 de julio de ese mismo año. Sin embargo, en la página de AENA hay una Memoria de 2008, que se publicó en 2009, donde dice que don Manuel Azuaga Moreno cesó el 22 de mayo de 2009 del Consejo de Administración de AENA. ¿Estaba usted o no en el Consejo de Administración de AENA?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Eso es falso.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 9

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Es falso lo que pone en la Memoria anual de AENA?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Sí.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Es falsa?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): A mí me nombran director general de AENA en mayo de 2004, y, automáticamente, paso a ser presidente del Consejo de Administración de AENA. Yo ceso, que quería haberlo hecho unos meses antes por motivos personales que no vienen a cuento, el 30 de junio, pero sale mi cese en el BOE el 4 de julio, si quiere se lo leo. En el momento en que yo ceso de director general de AENA, automáticamente ceso de presidente del Consejo de Administración.

El señor **VILA GÓMEZ**: Si no pone que estuviese de presidente. Lo que pone en la Memoria anual de 2008 de AENA, que usted ha dicho que es falsa, y que está publicada en la página web de AENA, dice que usted era miembro del Consejo de Administración, por tanto, usted estaba en la dirección de AENA cuando ocurrió el accidente.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): ¡Qué no! Le vuelvo a decir...

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Niega usted la Memoria anual de AENA?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): La memoria estará confundida. El 4 de julio ceso en el BOE.

El señor **VILA GÓMEZ**: De presidente eso ha quedado clarísimo, lo que no está tan claro es que usted no siguiera siendo consejero.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Pues si se cesa de presidente del Consejo de Administración, también cesa del Consejo de Administración.

El señor **VILA GÓMEZ**: Bueno, según la Memoria anual de 2008, no, pero voy a pasar a la siguiente pregunta.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Es de lógica, yo no puedo estar en otra entidad siendo miembro de un consejo de administración.

El señor **VILA GÓMEZ**: Yo insisto, lo dice la Memoria anual de 2008 de AENA, y que conste así en acta.

Ha hecho usted referencia al BOE y es una cosa que también le quería preguntar, porque, efectivamente, en el BOE del 4 de julio sale su cese de presidente del Consejo de Administración de AENA, y luego, hasta el 25 de octubre de 2008 no hay ningún nombramiento en el BOE de un presidente nuevo de AENA, ¿sabe usted quién era el presidente en ese tiempo?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No, eso pregúntelo usted. Cuando yo ceso, imagino que el Ministerio de Fomento estaría pensando quién podría sustituirme y me sustituyó transitoriamente don Javier Marín.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y quién nombró a Javier Marín como presidente transitorio?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Yo desde luego no, porque me fui. No sé quién fue.

El señor **VILA GÓMEZ**: Pero estaba usted en el Consejo de Administración.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No le estoy diciendo que yo no estaba.

El señor **VILA GÓMEZ**: Ah, usted no estaba, vale.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 10

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Los directores generales no pueden ser nombrados por un consejo de administración de AENA, los tiene que nombrar, obligatoriamente, el Ministerio de Fomento.

El señor **VILA GÓMEZ**: Y publicarse en el BOE. Como en el BOE no hay nombramiento hasta el 25 de octubre, yo le pregunto a usted. Creo que... déjeme hablar, por favor.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Se lo pregunte usted a ver quién estaba y cómo se nombró.

El señor **VILA GÓMEZ**: Es muy importante saber si AENA, en el momento del accidente, dadas las complicaciones de seguridad que se han detectado en el aeropuerto, estaba —digamos— ausente de un presidente, de alguien que llevara el mando de AENA mientras se produjo el accidente. Por eso le hacía la pregunta concreta, porque es muy raro que en el BOE no hay un presidente nombrado y usted me diga que el presidente en funciones era Javier Marín, pero que no sabe quién le nombró, esto es raro.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Con el de presidente se da el puesto de director general. El presidente de una compañía es el presidente del consejo de administración, que se reúne normalmente una vez al mes. Quien verdaderamente lleva la gestión en AENA es del director general, que, en este caso también era yo, hacia abajo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Si eso ya lo ha dicho, pero yo insisto. No es usted capaz de aclarar quién nombró a Javier Marín como presidente transitorio, que ha dicho usted que era el presidente transitorio cuando usted cesó. Bueno, estaba ejerciendo las funciones de presidente transitoriamente hasta que Fomento eligiera a alguien, eso ha dicho usted. Pues, no es usted capaz de explicar quién nombró a Javier Marín.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Yo me fui, yo no puedo decirle.

El señor **VILA GÓMEZ**: Eso está por ver, porque según la Memoria anual, insisto en que no. Bueno, usted era el presidente de AENA y también fue, mientras fue el presidente de AENA, el presidente del Comité de Dirección. ¿Qué funciones tiene el Comité de Dirección?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): El Comité de Dirección coordina toda la gestión. ¿Usted conoce el organigrama de AENA?

El señor **VILA GÓMEZ**: Sí, pero quiero que conteste. Está usted compareciendo y tiene usted que contestar.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): AENA no es solo llevar la gestión aeroportuaria ni tampoco la navegación aérea, son muchísimas más cosas, y el Comité de Dirección está formado por 7 u 8 personas, todos directores generales y jefes de departamento.

El señor **VILA GÓMEZ**: Y cuando usted dejó de ser presidente de AENA, ¿sabe quién dirigía el Comité de Dirección?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No, no lo sé.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿No era Javier Marín?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Posiblemente fuera, pero no lo sé. Ya le he dicho antes que cuando me fui dejé de tener conocimiento e información de AENA.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Una de las funciones principales del Comité de Dirección se puede decir que es ejecutar las decisiones que toma el Consejo de Administración?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Claro.

El señor **VILA GÓMEZ**: Y no sabe usted decirme quién estaba presidiendo el Comité de Dirección en aquel momento.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 11

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No, no lo sé.

El señor **VILA GÓMEZ**: Usted tenía relación personal y profesional con la exministra Magdalena Álvarez. Ella, como consejera de Economía y Hacienda de la Junta de Andalucía y usted era directivo de Unicaja. A partir de ahí, Magdalena Álvarez le nombró presidente de AENA que, como sabe, y esto es una cosa que ha dicho antes y me ha sorprendido bastante, es un cargo de confianza de la persona que es responsable del Ministerio de Fomento y la designa directamente la responsable de, en este caso, el Ministerio de Fomento. Quiero decir que hay una vinculación evidente entre Fomento y AENA, además de las inversiones a las que ha hecho referencia el compañero Joan Olòriz. Por eso, ¿puede decirnos qué mandato estratégico le encomendó la señora Magdalena Álvarez para que llevara a cabo al frente del ente público de AENA?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Sí, cumplir con los planes estratégicos que había en AENA, nada más.

El señor **VILA GÓMEZ**: Pero, ¿en qué se concretan los planes estratégicos?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Dentro de los planes directores que tienen los aeropuertos, exclusivamente.

El señor **VILA GÓMEZ**: Dentro de los planes directores, y ya está, no me puede especificar un poco más. Es importante dado que su gestión desembocó en una catástrofe que acabó con 154 fallecidos.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): ¿Le parece poco los planes directores de todos los aeropuertos?

El señor **VILA GÓMEZ**: No, si lo que quiero saber es si el presidente de AENA en aquel momento, o hasta un mes antes de que se produjera el accidente, sabe de gestión de aeropuertos y de seguridad aeroportuaria, es lo que me interesa saber. Insisto, su gestión desembocó con una catástrofe de 154 muertos.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): ¿Cómo ha dicho?

El señor **VILA GÓMEZ**: Que insisto, su gestión terminó con una catástrofe de 154 muertos. Lo considero importante.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Lo siento mucho, pero eso no se lo voy a admitir.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿El qué?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Lo de que mi gestión terminó...

El señor **VILA GÓMEZ**: Terminó y justo un mes después hubo un accidente con 154 muertos, es un hecho objetivo, no es que lo admita usted o no.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Quiere aclarar la pregunta? El compareciente entiende que está usted culpabilizándolo directamente.

El señor **VILA GÓMEZ**: No, no lo estoy culpabilizando, lo que digo es que es importante saber si el que era presidente de AENA cuatro años antes y hasta un mes antes de suceder el accidente sabía de gestión aeroportuaria y seguridad aérea.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): He dicho al comienzo de mi intervención a lo que me dedicaba, y al por qué me eligieron, si quiere se lo repito.

El señor **VILA GÓMEZ**: O sea, que no sabía de gestión aeroportuaria.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Es que no tienes por qué saber. Porque para eso están los técnicos, que antes he dicho que llevan muchísimos años en AENA.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 12

El señor **VILA GÓMEZ**: Ha quedado claro. Unicaja, a la que usted sigue ligado...

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Por favor, yo de Unicaja no quisiera que me dijera nada.

El señor **VILA GÓMEZ**: Es el marco de la pregunta, y es evidente, usted sigue ligado. ¿Es vicepresidente o no de Unicaja a día de hoy?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Yo estoy aquí porque me han pedido ustedes que venga, y mi obligación y mi deber es venir. Lo que les ruego por favor es que no saque el nombre de Unicaja para nada.

El señor **VILA GÓMEZ**: Es donde trabaja usted. No lo estoy sacando con ninguna otra connotación.

La señora **PRESIDENTA**: Haga la pregunta, señor diputado y el compareciente verá si quiere responderla o no.

El señor **VILA GÓMEZ**: La pregunta es cuáles fueron los criterios de gestión que usted siguió durante su mandato en AENA y si primó la rentabilidad económica o, por el contrario, la condición de servicio público de los Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, donde, por cierto, la seguridad es esencial para las personas, y más aun teniendo en cuenta la cantidad a la que ha hecho usted referencia antes de pasajeros que vuelan cada día. Le pregunto, ¿tenía usted un criterio primordial de rentabilidad económica o de buen funcionamiento de servicio público? Porque algunas veces el buen funcionamiento de los servicios públicos no casa con la gestión financiera.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Pues las dos cosas. En mi etapa se cumplían al cien por cien todas las inversiones, y vuelvo a insistir que las inversiones son seguridad en los aeropuertos. A veces se cumplieron hasta más del cien por cien. Y, por supuesto, buscando la rentabilidad de la entidad. Mire usted, hoy en día, una entidad que ya está en bolsa, se está buscando la rentabilidad también, ¿verdad? Con una capitalización bursátil casi de 25 000 millones. Se está buscando también la rentabilidad, independientemente y prioritariamente de la seguridad. Yo le he dicho antes que en AENA se tiene un tic permanente sobre el tema de la seguridad.

El señor **VILA GÓMEZ**: Permítame que lo dude, sobre todo con el alegato que acaba usted de hacer sobre que ahora esté en bolsa AENA. Para mí es prioritaria la seguridad de los pasajeros que el hecho de que AENA esté cotizando en bolsa. Esa es la diferencia entre gestionar un servicio público de cara al buen funcionamiento del mismo o de manera económica.

Otra pregunta. ¿Puede asegurar usted que las decisiones que tomó como presidente de AENA durante el tiempo que desempeñó el cargo no mermaron los servicios públicos que prestan los aeropuertos españoles y la navegación aérea, por ejemplo, el servicio de extinción de incendios de bomberos en los aeropuertos, servicios médicos, etcétera?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Totalmente. No mermaron en absoluto, todo lo contrario.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y cómo se explica que el servicio de extinción de incendios y bomberos del aeropuerto, que, efectivamente, son excelentes profesionales, no tuvieran mantas para tapar los cadáveres carbonizados de las personas que fallecieron? Y no es que me lo esté inventando, es que esto se escucha tal cual en las grabaciones de las conversaciones entre los profesionales de emergencia que asistieron al accidente con el Centro de Gestión Aeroportuaria. ¿Ordenó el Consejo de Administración de AENA recortes en su mandato hasta este extremo?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No.

El señor **VILA GÓMEZ**: Entonces, ¿por qué no había mantas para tapar los cadáveres?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No lo sé.

El señor **VILA GÓMEZ**: No lo sabe, pero era usted el presidente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 13

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Pero yo no estaba en el accidente, es que no lo sé.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale. Por último, ¿me puede decir alguna, o por lo menos una, de las medidas que tomó el Consejo de Administración de AENA durante su mandato en el que se pusiera la seguridad aérea por encima de los intereses económicos?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Ya se lo he dicho, dentro de las infraestructuras primaba fundamentalmente las de seguridad.

El señor **VILA GÓMEZ**: Le he pedido, aunque sea, una medida concreta.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Los centros de tráfico aéreos, que se hicieron nuevos, las torres de control que se han hecho nuevas, los campos de vuelo. AENA tenía en el aeropuerto de Barajas dos pistas y gracias al plan director hay cuatro. Eso significa muchísima seguridad. ¿Le digo más? ¿Me voy a otros aeropuertos? Cuando ya estaba se hicieron planes de infraestructuras: Gran Canaria, que lo conocerá perfectamente la diputada de Canarias; Plan Alicante; Plan Málaga; Plan Barcelona; Plan Barajas. Todos ellos llevaban el complemento de seguridad, pero no porque yo estuviera de presidente, sino antes y después. ¿Por qué no hace usted una cosa que hicimos cuando yo estaba de presidente y fue muy interesante? Cuando nosotros terminábamos una obra emblemática yo invitaba a los diputados e iban al centro de control nuevo de Barajas, y vieron cómo eran los equipos de seguridad que tienen los controladores aéreos españoles. O iban a los centros de control de Barcelona, o iban al sistema SATE automatizado de tratamiento de equipajes, porque también eso es seguridad, o veían las terminales y los acompañábamos. Los que formaban parte de la Comisión de Fomento han ido muchas veces a ver las infraestructuras aeroportuarias, sería bueno que fuera usted de vez en cuando, cuando terminen una obra, para que vea la cantidad...

El señor **VILA GÓMEZ**: Usted no se preocupe por mi agenda, que ya me la gestiono yo.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No, pero le digo lo importante que es en la mentalidad de los directivos de AENA la seguridad. Es todo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale, pero no casa mucho con que los planes directores sean maravillosos con los 6000 millones de euros en inversión, cuando estamos hablando de que se produzco un accidente en el aeropuerto de Barajas y hubo supervivientes al accidente de avión que se ahogaron en un arroyo que estaba ahí y que no debería estar, otros que se quemaron, porque aquello se convirtió en una especie de pira porque no se había desbrozado la maleza; es decir, había unos déficit de seguridad que ni los 6000 millones ni los planes directores fueron capaces de subsanar, ¿es así o no?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No lo sé.

El señor **VILA GÓMEZ**: No tengo nada más.

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

El señor **FRANQUIS VERA**: Muchas gracias, presidenta. Muchas gracias, señor Azuaga, por su presencia, su comparecencia y sus palabras a esta Comisión.

Yo creo que sería bueno dejar claro en la Comisión que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea es una entidad pública de aeropuertos, que depende del Ministerio de Fomento, que tiene a su cargo el espacio aéreo español y la gestión de los servicios aeroportuarios, creo que usted decía que son 47 aeropuertos en España. Por tanto, tiene funciones, como empresa pública, de gestionar y facilitar los accesos a los aeropuertos, por terrestre, aparcamientos, servicios de alquiler, etcétera; gestionar las infraestructuras de los aeropuertos, asegurando la correcta prestación de servicios al consumidor; garantizar el buen funcionamiento de los servicios de los aeropuertos y la atención al público; y garantizar la seguridad y el confort de los aeropuertos. Por lo tanto, usted era presidente de la empresa AENA, una red de 47 aeropuertos. Siendo AENA una red de aeropuertos, me gustaría preguntarle qué tipo de supervisión o control —si lo recuerda después de diez años que usted asumió la responsabilidad de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 14

presidente— lleva a cabo AENA en toda la red en su conjunto. Insisto, qué tipo de supervisión y control lleva AENA en toda la red del conjunto de aeropuertos.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Del tiempo que yo recuerdo, no hay una infraestructura aeroportuaria que se ponga en servicio que no esté previamente autorizada por OACI y por la Dirección General de Aviación Civil. Y después, permanentemente, se hacen simulacros en todos los aeropuertos. También he comentado que en todos los aeropuertos hay unos planes de emergencia que, además, se actualizan a medida que se van incrementando las infraestructuras; o sea, que no se quedan permanentes, sino que las mejoras que se hacen en los planes de emergencia son dinámicas. Eso es lo que yo le digo cuando estuve de presidente-director general de AENA.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted cree que tiene alguna ventaja el modelo de gestión en red de AENA en cuanto a la seguridad operacional de los aeropuertos?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Es básico. Ya he comentado que el sistema en red, fundamentalmente, es importante no solo para la seguridad sino también para los aeropuertos que son de interés general, como antes he comentado. Difícilmente se podría actuar en red con unos aeropuertos privados como podrían ser Barajas o El Prat, que no dependiera de un ente único en donde hay un control de tráfico aéreo mucho más compacto, ordenado y coordinado. Pero eso se lo pueden decir mejor los técnicos que yo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha dicho que el último plan director del aeropuerto se aprobó, si no recuerdo mal, en 1998. Los planes son aprobados por el Ministerio de Fomento, ¿no? ¿Usted recuerda, dentro de esos planes director, qué importancia tiene la seguridad aérea?, ¿hay apartados concretos dentro de ese plan director que se destinen precisamente a estudiar la seguridad de los recintos?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Hay apartados que hablan, sobre todo, de la seguridad aérea. Ya le he comentado que el aeropuerto de Barajas era un aeropuerto de hace muchísimos años, y mire hoy en día el aeropuerto que tenemos, como tenemos El Prat, o como podemos hablar de Alicante, Málaga o los aeropuertos canarios. Insisto, cada vez que en los planes directores se hacen infraestructuras, fundamentalmente se mira la seguridad.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted recuerda cuántas operaciones de simulacro se hicieron en el tiempo que usted estuvo al frente como presidente de AENA?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No recuerdo, pero se hacían muchos. Había dos clases de simulacros, unos locales, que se hacían a nivel interno con cierta frecuencia, eso se lo podrán comentar perfectamente el director del aeropuerto cuando esté en esta comparecencia, y también se hacía el general, adaptándose a lo que venían en los planes de emergencia.

El señor **FRANQUIS VERA**: Lógicamente, el control de la radiografía del terreno de un aeropuerto es un elemento esencial en la operatividad y la seguridad, ¿usted sabría decirme quién decide los criterios a aplicar en materia de obstáculos cuando se planifica un aeropuerto?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): No se lo puedo decir. Los planes directores los elaboran y planifican los técnicos de AENA y después se llevan, a propuesta de AENA, al Ministerio de Fomento, y allí, a través de la Dirección General de Aviación Civil, se ven todas las medidas de seguridad que tienen que tener, los ministerios que tienen que intervenir, la declaración de impacto ambiental, que la hace el Ministerio de Medio Ambiente, la DIA, que se llama, y una vez que está autorizado por el ministerio, hay que cumplimentarlo por parte de AENA.

El señor **FRANQUIS VERA**: Se ha planteado por varios de los portavoces la existencia de ese arroyo y de la valla. ¿Por sus palabras interpreto que se cumplía la normativa en materia de obstáculos prevista en el plan director del aeropuerto?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Yo creo que sí, yo no estaba cuando el accidente, pero he dicho que sí. Todo lo que hay dentro del entorno de AENA cumple con la normativa vigente de la OACI y de Aviación Civil.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 15

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha hablado antes del Plan Barajas, que se aprobó, si no recuerdo mal en 1992, y que tuvo una aplicación que llegó hasta casi el 2006. Usted podría explicar cuáles fueron las líneas generales de inversión de ese Plan Barajas.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Ya lo he explicado. Insisto en que llevo diez años sin estar en AENA, pero, que yo recuerde, el plan Barajas cuando yo llegué tenía prácticamente ejecutada la inversión global en un 70%, me tocó a mí renovarlo. Los que inician las infraestructuras de interés general nunca las inauguran, porque son infraestructuras enormes. La de El Prat nos tocó licitarla de la construcción y no la inauguramos por seis meses o un año, le tocó a otro. Y en El Prat también la inversión fue enorme, aparte del centro de control de Gavà, que es prácticamente uno de los mejores de Europa en seguridad de navegación aérea.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha dicho varias veces en las respuestas que, prácticamente, los directivos técnicos de AENA siguen estando en AENA independientemente de los presidentes. ¿Usted cree que existe esa cultura de la seguridad preventiva en el conjunto de los responsables de AENA?

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Absolutamente. Yo he gestionado muchísimo personal en mi vida directiva, y en el caso de AENA no he visto absolutamente a nadie que lo primero que tengan en la cabeza, y no solo los directivos, sino los empleados y los controladores aéreos, sea la seguridad, por encima de todo. Eso es así, y me impresionaba verlos.

El señor **FRANQUIS VERA**: Muy bien, nada más.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Popular, señor Echániz, cuando usted quiera.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Quiero, en primer lugar, agradecer en nombre del Grupo Parlamentario Popular a don Manuel Azuaga su presencia hoy aquí para esta comparecencia en virtud de su posición hasta el 4 de julio de 2008 como presidente de AENA, que deviene en la creación de una comisión parlamentaria de investigación que se ancla en el artículo 76 de la Constitución, en la Ley Orgánica 5/1984, de comparecencia ante las comisiones de investigación de Congreso y Senado y el artículo 52 del Reglamento de esta Cámara.

El 6 de febrero de este ejercicio, el Congreso de los Diputados aprobó la creación de esta Comisión de Investigación sobre el accidente del avión de Spanair el 20 de agosto de 2008 en el aeropuerto de Barajas, en el que fallecieron 154 personas y que se añade a las investigaciones previas técnica y judicial que se produjeron en años pasados. El plan de trabajo se ha establecido en torno a tres momentos procedimentales relacionados con el accidente, antes, durante y después, y su comparecencia aquí obedece al intento de que podamos ilustrar aquellos elementos que, en su caso antes del accidente, pudieran abrir los ojos sobre algunas cuestiones relevantes que puedan ser útiles a los trabajos de la Comisión. Somos muy conscientes en el Grupo Parlamentario Popular que estos diez años transcurridos han sido muy duros, como no podía ser de otra manera, para los supervivientes y para los familiares de las víctimas, y lo que queremos reiterar —como siempre hemos hecho— es que siempre estaremos a su lado. El ideal de esta Comisión sería establecer algún tipo de conclusiones que permitan contribuir a las lecciones aprendidas, y, por tanto, a la puesta en marcha de algunas conclusiones y medidas que fueran útiles para mejorar nuestro sistema de navegación aérea y evitar que puedan producirse actuaciones como las que están relacionadas con el accidente analizado en este momento. El Grupo Parlamentario Popular entiende que el trabajo en esta Comisión está reorientado a eso, a tener unas conclusiones que nos sirvan para situarnos siempre del lado de la seguridad aérea. Y, en ese sentido, incorporar todo aquello que favorezca siempre a maximizar la seguridad aérea, como usted ha puesto de manifiesto en su intervención, minimizando el riesgo de que se produzcan accidentes aéreos en nuestro territorio, y todo ello con el reconocimiento de los avances, de las mejoras que se han desarrollado a lo largo de todos estos años en relación a los protocolos, a la normativa en materia de aviación civil y a los programas de actuación de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos.

Usted fue nombrado en el año 2004 como presidente y director general de AENA. A lo largo de su mandato tuvo que vivir momentos delicados, ha puesto de manifiesto en su intervención inicial el propio atentado de ETA en la T4 en el año 2006. Pero, durante su mandato, repasando la historia, se desarrollaron las líneas prioritarias de actuación e infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea en nuestro país, AENA se consolidó como operador aeroportuario global, y se pusieron en marcha nuevas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 16

infraestructuras como la T4, la mejora de la tercera pista de El Prat de Barcelona y algunas modernizaciones de infraestructuras como los aeropuertos de Málaga, Alicante, Valencia, o la puesta en marcha de los nuevos aeropuertos de Burgos o Huesca-Pirineos. También, durante aquellos años, se pusieron en marcha los sistemas e infraestructuras de navegación aérea para intentar adaptarlos a los requerimientos del cielo único de la Unión Europea.

Por todos estos motivos, yo quisiera formularle algunas preguntas relacionadas con este ámbito, que se las haré de forma conjunta y que está relacionadas con el ámbito de actuación de AENA. En primer lugar, desde la posición de AENA como gestor aeroportuario, nos gustaría conocer si usted recuerda cuáles eran los protocolos de AENA para prevenir un accidente de esta naturaleza. En segundo lugar, si en el transcurso de su presidencia, en aquellos cuatro años, recuerda qué medidas se trataban y se desarrollaban en el ámbito de la prevención. Cuáles eran, a su vez, los protocolos y las prevenciones de AENA para asistir a las víctimas de un accidente de estas características puestas en marcha por AENA en el transcurso de aquellos años. Y, por último, cuáles eran esas medidas previstas para aplicar con posterioridad, ya no a las víctimas, sino para atender a los familiares de las víctimas y a los supervivientes.

En cualquier caso, reitero el agradecimiento de mi grupo parlamentario por su contribución a esta Comisión.

El señor **AZUAGA MORENO** (presidente de AENA hasta julio de 2008): Gracias por hacer un recorrido histórico de muchas actuaciones que me tocó acabar, porque ya estaban del anterior Gobierno, y algunas que se iniciaron en mi etapa, insisto, con prioridad de la seguridad por encima de todo, porque, insisto, las infraestructuras son para mejorar siempre la seguridad, no solo de las aeronaves en el tránsito aéreo, sino también del personal que tránsito que tienen los aeropuertos españoles, como antes he dicho, de millones y millones.

En mi primera intervención he dicho que todos los aeropuertos tienen su plan de emergencia con unos protocolos y que en los simulacros siempre han funcionado adecuadamente. La prueba está en el atentado de ETA de la T4, que gracias a los servicios de agentes de seguridad de la Policía Nacional en unión con los protocolos que había sobre atentados, se logró que la tragedia no fuera mayor de la que hubo.

Decir que en el aeropuerto se vive permanentemente en alerta. Los directores de aeropuertos no tienen días de descanso, ni sábados, ni domingos, porque esos son días de mayor tráfico. Y nadie conoce de amenazas permanentes que nos llegan de cosas que yo no voy a comentar aquí, pero permanentemente en casi todos los aeropuertos. Y se usan esos protocolos, y funcionan. Por lo tanto, insisto en que los españoles tenemos el privilegio de tener una red aeroportuaria de las mejores del mundo, y con un equipo humano maravilloso. Lo digo con la lejanía de diez años que han transcurrido.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señorías. Gracias señor Azuaga.

### — DEL SEÑOR NART PEÑALVER [ABOGADO DEL SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS (SEPLA) (2008-2014), EURODIPUTADO POR CIUDADANOS], PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN (Número de expediente 219/001301).

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, reanudamos las comparecencias con don Javier Nart Peñalver. Sabe el compareciente que tiene diez minutos de exposición y luego entramos en pregunta-respuesta por grupos, de menor a mayor. La Ley Orgánica 5/1984 es el marco de la comparecencia, por tanto, le expreso al compareciente mi voluntad de salvaguardar sus derechos, que se reconocen en el artículo 1.2 de la citada ley, y le recuerdo la obligación contenida en el artículo 502.3 del Código Penal, de no faltar a la verdad en su testimonio.

Cuando usted quiera, señor Nart.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Yo fui el abogado de los pilotos del accidente de Spanair en Madrid, con un encargo específico por parte de las familias y por parte del sindicato de pilotos, que era llegar a conocer lo que había ocurrido y, en consecuencia, que no ocurriera nunca más. No se trataba de defender sino de buscar la verdad. Y en los escritos que tendrán ustedes, si los tienen, verán cuál ha sido el trabajo que yo realicé. Fue profundamente amargo el resultado porque, al final, resultó que la justicia únicamente señaló con el dedo a los que alguna responsabilidad tenían, pero eran la menos, que eran los TMA, los mecánicos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 17

El problema es estructural que alcanza al fabricante y a la Dirección General de Aviación Civil. ¿Por qué? Porque el problema básico es que un avión, cuando es operativo, tiene que tener sistemas que sean redundantes en lo que significa sistemas de alarmas y avisos centralizados, lo que se llama el CAWS, que es todo el sistema que tiene un piloto para conocer si hay algún elemento que no está operativo o que está en fallo. Y otro de los elementos fundamentales es el TOWS, el *takeoff warning system*, el sistema de aviso cuando se despegamos. El problema que ocurría con el modelo de avión MD82 era que el sistema no era redundante y que, en consecuencia, los pilotos no tenían el conocimiento de que el TOWS estuviera inoperativo. Lo sucedido en el accidente de Spanair es la consecuencia de lo que se denomina en términos técnicos el *queso de Reason*, es el queso de Gruyère, que tienes que alinear los agujeros, lo cual es difícil, pero cuando se alinean se produce el fallo, y en este caso ciento y pico muertos.

Hubo un accidente extraordinariamente importante que ocurrió en Detroit en el mes de julio o agosto año 1987, hablo de memoria, donde quedó claro que la tripulación no había configurado el avión, no había sacado *flaps* y *slats*, y, en consecuencia, el avión había caído sin que le dieran la alarma de que el piloto no tenía configurado el avión. Siempre que se produce una no configuración de un avión el error es humano, el piloto tiene que configurar el avión, pero el piloto sabe que tiene un sistema que le va a advertir en el momento en que ponga gases, en el momento en que impulse la palanca de gases, en ese momento, se desencadenan alarmas sonoras que pueden ser en el supuesto de no configuración, *flaps-slats*, *flaps-slats*. En este caso, el avión despegó y no se produjo el fenómeno. ¿Por qué? Porque el avión estaba con un defecto de construcción, según determinaron los diferentes peritos. Yo me remito a los informes periciales del órgano pericial colegiado y del Copac, del Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Civil, y en todos estos informes, y por tanto estoy hablando de lo que ellos dicen, lo que queda perfectamente claro es que, si el TOWS hubiera funcionado, hay una palabra que repiten continuamente, no estaríamos aquí. ¿Qué es lo que ocurrió? En el accidente de Detroit, que es un accidente de referencia, ya que hay accidentes que son de referencia por la gravedad del fenómeno y por lo que significa levantar una alarma, se produjeron diferentes actuaciones por parte de la Agencia Federal Norteamericana de Aviación, la FAA, y también del NTSB, que es el Ciacac norteamericano. Lo que ocurre es que ninguno de aquellos elementos, porque los identificaron perfectamente, el TOWS no había operado, y al no operar la tripulación no fue consciente de que estaban despegando en una configuración no propia.

Aquí, lo que ocurrió en Barajas es que la sonda RAT, que es una sonda que opera cuando el avión no pesa —y os informaré de lo que eso significa— cuando el avión no está en el aire, entonces se actúa eléctricamente la sonda RAT para evitar que por la altitud se congele y no tenga los datos que tiene que proporcionar a la tripulación del avión. La sonda RAT se activa o se desactiva a través de un disyuntor, el Z29, que es el que alimenta eléctricamente a la sonda RAT. Esta sonda RAT actuaba en tierra, lo cual significa que el avión volaba. Eso es importante. En la pata izquierda del tren de aterrizaje del MD-82 hay un sensor que es el que sabe si el avión vuela o no, porque el avión pesa o no pesa, en el aire el avión no pesa. Entonces, el informe que envía a todos los sistemas de la aeronave es que el avión está operativo en vuelo o el avión está en tierra con todas las necesidades correspondientes, entre ellas no despegue usted si no tiene el TOWS porque el TOWS le va a avisar de que no está configurado. Problema, que el disyuntor Z29 que alimenta la sonda RAT fue desconectada para que la sonda RAT no calentara en tierra, y, en consecuencia eso fue un desencadenante de que el avión pensaba que volaba, y al pensar que volaba, porque no pesaba, porque estaba desconectado el sensor de la pata izquierda del tren de aterrizaje, el avión, con un TOWS técnicamente operativo, el avión tenía el entendimiento de que estaba volando, y, por lo tanto, la tripulación no se enteró de que el avión no estaba en la situación correcta y correspondiente.

Hay diferentes menciones que yo creo que valen la pena. Quisiera ser lo más breve posible. El fallo del TOWS, según dice el órgano pericial colegiado, es un fallo que obliga al avión a quedar en tierra, si el TOWS no está operativo, o bien está fuera de servicio con un fallo, inmediatamente tiene que haber una señal que te diga que eso no es operativo. Eso es la redundancia, no simplemente que tengas una alarma, sino un aviso de que hay algo que no está operativo y no te puedes fiar de los sistemas que tienes en la cabina. Y eso es absolutamente fundamental. Por esa razón, todos los sistemas son redundantes, excepto este. Cuando se produce el accidente de Detroit, todas las agencias de aviación civil del mundo reciben de todos los incidentes de importancia y de todos los accidentes un *report* que les indica qué ocurre con un *Boeing*, qué ocurre con un *McDonnell Douglas*, qué ocurre con un *Embraer*, qué ocurre con cada uno de los modelos. ¿Para qué? Porque todas las agencias de aviación civil del mundo tienen un archivo de todas las posibles incidencias que puedan ocurrir de aviones matriculados en el país correspondiente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 18

Pues bien, qué hizo Aviación Civil sabiendo que las instrucciones que habían sido dadas, en complacencia escandalosa por las autoridades de navegación norteamericanas, no se habían cumplido, y que lo que habían determinado en diferentes circulares y recomendaciones no se cumplía, y el avión seguía sin tener modificado ningún elemento que permitiera a la tripulación saber que el TOWS no era operativo. No hicieron absolutamente nada. La Dirección General de Aviación Civil no es un elemento subordinado ni colonizado por país alguno, por el constructor que fuere, sino que tiene la obligación legal de establecer que las aeronaves matriculadas a las que da licencia de operación tengan todos los elementos de seguridad correspondientes. Por lo tanto, decir que los norteamericanos no dieron por suficiente lo que existía es inhibirse de una gravísima responsabilidad, que es la responsabilidad que tiene la Dirección General de Aviación Civil, y en lugar de ser más concreto me remito a los escritos donde estoy refiriendo las diferentes normativas legales españolas y europeas que obligan a la autoridad de Aviación Civil correspondiente, a tener que responder y a cumplir su obligación de controlar que las aeronaves están en condiciones de seguridad.

El año anterior, en Lanzarote, la compañía mapJET, con un comandante extraordinariamente eficaz, el austríaco Hudspeth, tuvo un incidente en el que se comió casi la gasolinera del aeropuerto, porque salió sin configurar, y porque también se operó sobre uno de los disyuntores, y, en lugar de resolver el problema, inhibieron el síntoma. Es algo así como si yo me estuviera quemando con un fuego y, en lugar de quitar la mano del fuego lo que hago es anestesiarme, me voy a quemar del todo; y en este caso, quemarse, significa 150 muertos. Pues bien, la Dirección General de Aviación Civil, creó una comisión de investigación para el incidente de Lanzarote, la Ciaiac, Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, donde tenía dos altos responsables en esa comisión aparentemente independiente, que supieron perfectamente, porque escucharon el testimonio de Hudspeth, y sabían que en España operaban los MD82. Y, sabiendo que se había producido un acontecimiento que tenía ya origen en Detroit con cincuenta incidentes más el extraordinario de Lanzarote —que les diría que la santísima providencia intervino a pesar de no creer yo en ella, porque si no, el primer accidente hubiera sido Lanzarote y no Madrid— no hicieron absolutamente nada, y el propio órgano pericial colegiado dijo que tenía que haberse retirado la licencia de operaciones del avión, que no se le debería haber dado la licencia. ¿Qué es lo que se planteó? Lo que se planteó permanentemente es que, a pesar de que el diseño del TOWS, como dicen, está clasificado como un *no go*, que no se puede iniciar el vuelo si no se está operativo, aplicando criterios yo diría que absolutamente inadmisibles, no hicieron frente a un riesgo notorio y evidente, y siguieron manteniendo la licencia, manteniendo la licencia y manteniendo la licencia. Y les diré algo peor, después del accidente de Spanair tampoco se modificaron los criterios de seguridad para que fueran redundantes los sistemas TOWS en los aviones MD82, por lo menos en España. Únicamente se planteaban operaciones de control de la operatividad del TOWS, a pesar de que reconocían que después de controlar si el TOWS estaba operativo podía fallar en el despegue y no se iban a enterar.

Yo me hago una pregunta, ¿pero de qué estamos hablando?, ¿pero de qué responsabilidad de la Administración, de qué irresponsabilidad, mejor dicho, estamos hablando? Pues de una absoluta irresponsabilidad, en mi criterio, que la expongo en todos los escritos sucesivos y que significa que actuaron de una manera puramente mecánica, estampillaron lo que se les puso y santas pascuas, aquí paz y allá gloria. Y gloria, desde luego, para las víctimas de aquel vuelo.

Yo recuerdo dos menciones que hicieron los peritos, que hicieron un gran trabajo, y decían que el TOWS no funcionó y eso sí es la causa, su no funcionamiento dio origen a este accidente. Si el TOWS hubiera funcionado, o avisado de la no función, ninguno de nosotros estaríamos aquí, y reiteradamente dicen que debería haberse retirado la licencia, o no haberse concedido, a pesar de que se mantuvo de manera continuada. Así que cuando yo he escuchado que ha venido la Administración y se han llamado andana y han dicho que todo era reglamentario, sencillamente es no contemplar cuáles son sus obligaciones de acuerdo con la normativa legal.

Hay también otros elementos, que yo creo que son muy importantes y que son incidentes en la cuestión. El informe pericial de los tres peritos del Colegio Oficial de Pilotos de Líneas Aéreas habla de algo que yo creo que es extraordinariamente importante y que afecta también a *McDonnell Douglas* y a la Dirección General de Aviación Civil. Los peritos correspondientes están diciendo que desde que se implantaron las normas comunes de concesión de licencias de técnicos de mantenimiento en Europa, Reglamento 2042/2003, la DGAC española no cumplió con los requisitos estipulados por la Comisión Europea hasta el año 2009 para la conversión de licencias de los TMA, página 49 del informe. Página 51: Es decir, los aspectos relacionados con el TOWS del MD82 se encuentran dentro de las limitaciones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 19

establecidas por EASA para los técnicos de mantenimiento españoles. Queda demostrado que existían deficiencias en la formación de los TMA en sistemas digitales y que estas deficiencias solo se subsanaron en el año 2009 con los exámenes correspondientes. Recuerdan la fecha del accidente, ¿verdad? Seguimos, la agencia europea determinó que las discrepancias encontradas en el proceso de conversión de licencias de TMA en España se consideraban graves y suscitaban problemas de seguridad si no se corregían cuanto antes. De hecho, un mes después del accidente del JK 5022, la EASA aún no conocía aspectos claves del proceso de conversión de licencias.

Así que, cuando viene aquí la Administración y explica lo magníficamente bien que funcionaba la DGAC, yo me remito a los informes periciales correspondientes.

Y hay otra responsabilidad, que —en mi criterio— es de McDonnell Douglas y de la DGAC. Son los manuales de mantenimiento. Todos los aviones tienen una especie de código o un listado de cuáles son las incidencias que se pueden producir. De hecho, los pilotos colocan la incidencia en un libro y tiene que ser respondida por el TMA, y si la incidencia permite el vuelo, el vuelo se produce, y si no lo permite porque la MEL, que es la lista de equipo mínimo que permite la operatividad de un avión, no te lo da, el avión tiene que quedar en tierra, es un *no go*, es un no salir. Es determinante. Con independencia de los intereses de la compañía o los intereses de la Dirección General de Aviación Civil. Pues bien, los manuales de mantenimiento, según dice el órgano pericial colegiado, adolecen de defectos o carencias que en el caso del accidente han formado parte de la cadena de circunstancias que conducen al mismo. Es lo que les he hablado del queso de *Reason*. Los manuales de mantenimiento denominan incorrectamente el Alcere 7Z29, favoreciendo que se afronte de manera incorrecta la resolución de la avería. El personal de mantenimiento no se percata de esta deficiencia y no lo notifica como está obligado. Y dice algo que es muy importante, que no existe en los manuales de Boeing, que es McDonnell Douglas actualmente, procedimiento de *troubleshooting* que es la contestación a un problema, norma de actuación ante avería, para actuar ante la avería señalada por la tripulación, que es que en tierra el avión vuela, el avión está con el RAT en caliente. Y observen lo interesante, cada TMA de Spanair adoptó una decisión diferente en las tres últimas ocasiones en que se produjo la avería, porque el manual no es correcto. Y el defecto del TOWS y la falta de procedimiento de *troubleshooting* en avería debería haber sido detectado por la autoridad, la DGAC, que no rectificó los errores, lo aprobó todo. Esto me lo dijeron a preguntas más en la ratificación del 22 y 23 de mayo de 2011.

Termino con algo más. Si van ustedes al aeropuerto de Barajas verán que en las dos pistas paralelas donde se produjo el accidente, la 36L y la 36R —*right, left*— hay un satélite en cabecera, casi al principio de pista. Es un satélite de bomberos. Entre el satélite y donde se produjo el accidente, que es una segunda vaguada, ahora hay dos magníficos puentes que permiten a los bomberos acudir inmediatamente al lugar donde se pueda producir en ese espacio un accidente. ¿Qué ocurrió el día del acontecimiento? Que no había puente. ¿Qué tuvieron que hacer los bomberos? Tuvieron que salir paralelos a pista, romper las vallas, volverlas a romper, y entrar por cabecera de pista. Y recuerden ustedes que hay un médico, que sabe de lo que habla, que dijo que tardaron en atenderle más de treinta minutos. Y le preguntan que por qué y dijo que porque sabía lo que tardaba un barotrauma en producir los efectos correspondientes.

Al final, la culpa la tuvieron los TMA. McDonnell Douglas, Boeing, no; la Dirección General de Aviación Civil, limpia de todo pecado; el Ministerio de Fomento, virginal. Siempre, al final, se rompe el eslabón por la parte más débil. A dios gracias no imputaron al final a los TMA porque hubiera sido el final del escándalo.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias. Iniciamos la intervención de los grupos. Por el Grupo Mixto, la señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Don Javier, nos da usted moral a esta Comisión, porque la última comparecencia, pero es un resumen de las anteriores, y tuve oportunidad de intervenir en el 2009 y en el 2012 en este Congreso de los Diputados... El anterior compareciente decía que no se habían identificado incidencias de seguridad. Pero lo que quiero decir es que, usted que los conoce y yo que conozco a tantas personas afectadas, a los padres de los pilotos, lo que más duele no es la muerte, sino el pensar que todo pueda seguir igual y que ni siquiera esa experiencia haya servido para mejorar la seguridad y que no vuelva a pasar. Que es el gran consuelo que tienes, no solo saber qué pasó realmente, sino saber también que los errores que se cometieron están corregidos y están asumidos, y esto, por ahora, no es posible. Porque aquí no se trata de buscar culpables, el tema judicial está como está, el tema civil está como está, la compañía de seguros de un accidente aéreo, sino se trata de saber lo que pasó y saber que tenemos corregidos los errores que se puedan corregir.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 20

Me voy a limitar a hacerle cinco preguntas. Lamento que no me pueda quedar hasta final porque tengo otras cosas de mi Comisión de Investigación de la Crisis Financiera, pero sí voy a seguir muy atenta toda su intervención. Creo que hoy hubiera sido más factible darle a usted las tres horas, nos contara todo, y seguramente habiéramos aprendido más que haciéndole preguntas, pero le voy a hacer cinco.

La primera. Usted, como abogado del Sepla, ¿cree que el titular del juzgado contó con medios especializados suficientes para hacer la investigación que le asignaron al estar de guardia el 20 de agosto de 2008?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: El accidente es de tal magnitud que no hay juzgado en España que sea capaz de hacerle frente. Lo que le puedo decir es que el órgano pericial colegiado me pareció competente. Lo dije y lo repito, porque yo pretendí ser exquisitamente neutral en algo que no era defender intereses sectoriales de mis clientes, estaba tratando de llegar al fondo de lo que pasó para evitar que volviera a suceder, y por eso verá usted que en todos mis escritos casi no menciono a los peritos del Copac, que son extraordinarios, Ariel Shocrón y Juan Carlos Lozano, magníficos peritos, menciono los del juez. El juez tuvo un magnífico apoyo pericial y, sinceramente, un Ciaiac notoriamente mejorable, porque si lee usted el informe de la Ciaiac resulta que allí no pasó nada, que todo era correcto y que hay que ver lo que ocurre en el mundo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Ahí iba mi segunda pregunta. Que, si creía usted que la Ciaiac, dependiente de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento, cuenta con recursos para afrontar una investigación del calibre de la del vuelo JK 5022.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Mire, un vehículo se compone, para que llegue a buen puerto, de dos cosas: que el motor funcione y que el piloto quiera llevarlo. Si tiene usted un buen vehículo y el piloto es un desastre, no lleva a ninguna parte. Si lee usted las conclusiones del informe de la Ciaiac, permanentemente dice que todos los requisitos técnicos se producían y que allí, en realidad, todo estaba correcto. Pero eso lo compara usted con lo que dice el Copac, lo que dice el órgano pericial colegiado y lo que dice la realidad, que se llama Lanzarote, que se llama Madrid, que se llama Detroit, que se llaman cincuenta incidentes y accidentes, que se llama que un TOWS que está inoperativo y que no es redundante, es un *no go*, y en cambio era un *go* permanente para la Dirección General de Aviación Civil. Uno lo que piensa es que esto son una especie de catástrofes bíblicas ante las cuales uno no puede otra cosa que hacer que rezar, y a mí, lo de rezar, me parece muy bien, pero me parece mucho mejor evitarlo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Mi tercera pregunta es ¿cree usted que la Ciaiac es independiente? ¿Puede compararse con la independencia de cualquier órgano de investigación reconocido a nivel internacional?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Mi fe en la independencia de la Ciaiac es perfectamente describable. No me remito a mi fe, me remito a la realidad. Yo, cuando leo el informe de la Ciaiac, que en último término es lo que me importa, primero, si estaban investigando Lanzarote, por qué Aviación Civil, que tenía dos altos responsables en la Ciaiac de Lanzarote, no tomó nota de la extraordinaria e importantísima declaración del comandante Hudspeth, que estaba diciendo todo lo que ocurría, y que era Detroit, 151 muertos, y cincuenta incidentes con el TOWS no operativo sin que la tripulación se enterara. ¿Qué hicieron cuando se enteraron de que había pasado algo muy importante, que no tuvo transcendencia, en Lanzarote y permitieron que siguieran operando las aeronaves de ese modelo sin retirar la licencia y sin exigir que se cumpliera un principio fundamental que es la redundancia en los sistemas de avisos y de alarmas? Pues qué quiere que le cuente, si esto es una Ciaiac, que venga Dios y lo vea.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Me quedan solo dos preguntas. ¿Cree usted que pasado diez años la seguridad en el transporte aéreo en nuestro país ha mejorado o cambiado sus estructuras para hacerlas más eficientes y seguras?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 21

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: La virtud de la jubilación significa la renovación, y como yo tengo la confianza de que la senectud haya creado una nueva generación de personas en Aviación Civil, mi confianza es puramente cronológica, no institucional.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: La última pregunta. La directora de AESA, en su comparecencia el pasado día 5 en esta Comisión, dijo que la supervisión la realiza la propia compañía aérea y que la Agencia realiza encomiendas de gestión y contratos de gestión con Senasa. En 2008 había dos inspectores de vuelo y, como sabe, el certificado de aeronavegabilidad del avión se prorrogó del 22 de julio de 2008 al 22 de agosto de 2008. ¿Cómo considera el avance de la supervisión e inspección en España que sean las propias compañías aéreas las que se supervisan a sí mismas, quedando relegado el papel de AESA a inspeccionar los procedimientos documentales, pero no las inspecciones en vuelo?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: La contestación es la misma pregunta. Imagínese usted que la agencia más importante de transportes por carretera de España sea, a la vez, la responsable de la vigilancia del cumplimiento del código de circulación. Uno. Dos. Ley de Navegación Aérea 48/1960, de 21 de julio, compete al Ministerio de Fomento extender el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves civiles y determinar e inspeccionar para su aprobación las pruebas, tanto respecto a la aeronave en su conjunto como cada uno de sus elementos. ¿Qué es lo que dice el órgano pericial colegiado? No se debería haber dado o mantenido el certificado de aeronavegabilidad, debería haberse retirado el certificado por la autoridad española, por la DGAC. Sinceramente, vaya funcionario el que vino aquí el otro día, a mí me abochorna, no le digo más, sobre todo cuando hay muertos. Aquí no estamos hablando de responsabilidades burocráticas, sino de algo muy serio que es la vida de la gente. Muy serio. Y si no se es capaz de asumir, lo que tiene que hacer uno es irse a otro lugar, pero no mantener el puesto. Artículo 5 h: La verificación y control del cumplimiento de los requisitos y procedimientos establecidos para garantizar la seguridad aérea en relación con el diseño, fabricación, mantenimiento, uso y operación de las aeronaves civiles es del Ministerio de Fomento. Artículo 8: El Director General de Aviación Civil podrá aprobar, en el ámbito de la aviación civil, disposiciones de carácter secundario y de contenido técnico, que completen, precisen y aseguren la más eficaz aplicación de las normas. Reglamento 2042/2003/CE. Óigame, hasta la náusea. O sea, ellos son estampilladores, ellos eran colonizados por los norteamericanos, brasileños, canadienses, alemanes, franceses, para que cada avión que le llegue con los requisitos correspondientes, simplemente, hay que ponerle un tampón, ¿para eso se tiene una Dirección General de Aviación Civil?

Y hay algo que ha dicho usted que es importante, la inspección de técnicos. Dos. ¿Por qué se externaliza? Ese es uno de los grandes problemas. Cuando resulta que la Dirección General de Aviación Civil no crea nuevos técnicos, nuevos inspectores de vuelo del Estado, que son independientes, que son funcionarios, que no dependen de nadie, y de uno de ellos —no quiero extenderme aquí— tengo una muy amarga experiencia personal de él, con una profunda frustración por mi parte también. Era estrellarse contra un muro y ver cómo al final la culpa la tenían dos mecánicos, y todos los demás eran virginales y puros y habían cumplido con los reglamentos. Pero, por lo que se ve, la Ley de Navegación Aérea ni se la habían leído. Tienen la responsabilidad de comprobar los elementos de seguridad de una aeronave y cuando dan el certificado de aeronavegabilidad es que la aeronave está segura, no que el fabricante la declara segura. Para eso, suspendemos la Dirección General de Aviación Civil y nos gastamos el presupuesto en otras cosas más interesantes, sanidad, educación, o un buen entrenador de fútbol que nos evite haber perdido la eliminatoria. Es una vergüenza.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muchas gracias, señor Nart. Me va a disculpar, pero voy a seguir muy atenta su intervención. Estoy segura que si esta Comisión necesita en cualquier momento hacerle alguna pregunta por escrito, se la haremos llegar. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Oramas.

No está el portavoz del PNV, tiene la palabra el señor Olòriz por el Grupo Esquerra Republicana.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, señor Nart, por su presencia.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 22

La verdad es que, hasta ahora, la Comisión ha sido «yo no soy responsable de nada» o «no me acuerdo de nada». Los dos ejes que hemos escuchado son estos. De hecho, la Comisión es el resultado del enorme tesón de la Asociación de Familiares.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Les tengo un enorme respeto.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Para un diputado de Girona que hace poco más de dos años que está en este Congreso, tenía un vago recuerdo del accidente que nos golpeó a todo el mundo, pero poco más. Luego, hablas con los afectados, tenemos esta Comisión y no me cabe en la cabeza la enorme frustración que ellos han sufrido, y usted mismo, cuando plantea una serie de hechos, siempre controvertibles pero muy claros, y no he encontrado en la documentación elementos que los cuestionen, sencillamente los obvia. Y esto es para mí lo más importante de esta Comisión, volver a dar voz a aquellas voces que quedaron acalladas y que no solventaron ninguno de los problemas que provocaron el accidente y posteriormente.

Además, usted tiene una experiencia importante como abogado de Sepla, y, por tanto, no solo conoce este hecho. Y aquí mi primera pregunta. Con sus conocimientos, con los casos que ha llevado, con el asesoramiento, ¿conoce algún informe de la Ciaiac que vaya a los hechos y no solo a culpabilizar mecánicos o pilotos?, ¿ha hecho algún informe que realmente vaya más allá?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Mire, cada informe tiene sus causas, y, en ocasiones, los informes exculpatorios o que aparentemente determinan que no hay responsabilidad son correctos, no se trata de diabolizar, pero es que, en este caso, si usted le echa un vistazo al informe de la Ciaiac, es llorar. Vayan ustedes a las conclusiones del informe y lo que se saca en conclusión es lo siguiente: que los TMA, los pilotos. Y después hay dos causas concurrentes de escasa importancia, es la guinda de la tarta, que el TOWS no funcionaba. Pero es que está clarísimo, el TOWS tiene que o funcionar o decir que no está operativo, tiene que advertir de la no operatividad en el caso que esté fuera de operación, porque es un *no go*, es un no salir. Entonces, ¿cómo diablos, unos profesionales tienen el cuajo de presentar este informe donde la culpa la tienen los pilotos y los TMA, y donde hay unas causas concurrentes como factores contribuyentes? Factores contribuyentes, qué quiere que le diga, pues no sé, la temperatura ambiente, que era san Isidro ese día, vaya usted a saber. La ausencia de aviso de la configuración incorrecta, que no alertó a la tripulación, pero bueno, que no tiene mayor importancia, y la inadecuada gestión de los recursos de la tripulación, en fin, cosas secundarias. Cuando lo esencial, lo fundamental es que el avión no tenía los avisos suficientes para advertir que un *no go* era un *no go*, y que, por lo tanto, el avión pensaba que volaba cuando estaba en tierra, porque en la pata izquierda del tren de aterrizaje el sensor de peso no operaba porque se había eliminado un disyuntor y, en consecuencia, el avión estaba bien equivocado, y por eso el TOWS no funcionó, y el TOWS no dijo que estaba inoperativo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: La verdad es que el informe de la Ciaiac fue determinante. Se explica, y aquí nos lo dijeron dos altos responsables la semana pasada, que es un órgano independiente, fuera de toda sospecha. Yo me imagino a un juez, que le llega el informe de la Ciaiac con toda esta parafernalia, y diría: esto es el no va más, son gente súper competente, yo soy un juez profano en temas aeronáuticos y ¿qué me voy a creer? Yo creo que esto es fundamental para ver la magnitud de la tragedia y el por qué llevamos diez años así.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: El juez había dicho, y en uno de mis escritos lo reflejo, que iba a hacer caso fundamental al órgano pericial colegiado, al OPC. Si le digo la verdad, cuando yo lo vi y lo leí me pareció impropio jurídicamente, porque los peritos del juzgado, en principio, son independientes y fiables, porque no están —dijéramos— afectados por intereses de las partes, por lo tanto, *prima facie*, es correcto, pero lo que uno no puede decir es que solamente se va a creer a esos peritos y no a los demás. Pero resultó que el órgano pericial colegiado era muy bueno, y fue tan bueno que yo, en ese afán de ser lo más neutral posible, porque repito, el objetivo que tenía como abogado encargado por las familias, es que no se produzcan más estas situaciones, no defender a los pilotos, sino que no se produzca más, utilicé —y lo verán en todos mis escritos— OPC, OPC, OPC, OPC, que coincide absolutamente con

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 23

el Copac, pero, misterios de la ciencia, no con lo que dice la Ciaiac. Y entonces uno se pregunta, si la Ciaiac conocía el incidente de Lanzarote, ¿por qué no lo aplicó para evitar el accidente en Madrid?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sin duda, por esta razón pienso que la asociación ha sido tan tenaz, porque los interrogantes eran tan grandes...

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Si le digo la verdad, yo no tengo ninguno. Ojalá, cuando hay duda, hay esperanza, y yo tengo una profunda desesperanza.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sí, incluso desesperación. Otra pregunta, ¿qué opina de que en España solo tuvieran dos inspectores de vuelo en 2008 y que en 2018 se haya avanzado tanto que se ha dicho que hace una cierta autogestión de las compañías aéreas las que hacen estos procedimientos? Quiero que insista, ¿considera este sistema seguro?, ¿cuál cree que es la función primordial de AESA en la actualidad?

El señor **NART PEÑALVER**, [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: ¿Usted conoce algún conductor que se multe así mismo por aparcar mal?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sería difícil encontrar alguno, sí. No conozco a nadie.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Yo me declaro culpable de no multarme a mí mismo cuando aparco mal. Por lo tanto, la contestación es la que hay, ¿por qué no hay inspectores del Estado?, ¿por qué se externaliza? y por qué la externalización, que además es inevitable, vamos a ver, si uno quiere externalizar tendrá que hacerlo en las personas que conozcan, ¿y quiénes son los que conocen? Los profesionales. ¿Y quiénes son los profesionales? Los que han tenido profesión. ¿Dónde han profesionalizado? Donde la había. ¿Dónde? En las compañías. Esto es un círculo glorioso, que algunos le llamarán virtuoso y yo le llamo, perfectamente, vicioso. Esto es lo que hay. A ver si nuestro ministerio, cuya vida guarde Dios muchos años, empieza a darse cuenta de que es importante la gestión por funcionarios y que la externalización no es siempre la mejor de las soluciones, sobre todo en los casos donde la externalización significa que quienes van a mirar lo que está pasando son los que han estado trabajando en las compañías que ahora inspeccionan, y no hace falta ser un lince para darse cuenta del resultado.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Hace un rato, el director general de AENA hasta 2008, mes y medio antes del tema, tenía muy poca memoria, han pasado diez años, pero sin embargo tenía mucha para asegurar que los aeropuertos españoles eran y son, no ha dicho serán, súper seguros, que se destinaba mucho dinero.

No sé si conocía, seguro que sí, el informe de la OACI de julio de 2010, que dice que en investigación de accidentes nuestro país está por debajo de Mali, Nigeria, Cuba, por tanto, muy alejados de nuestro entorno. ¿Cómo calificaría que la Ciaiac, a pesar del grave siniestro de este vuelo, dos años más tarde de lo ocurrido, continúe situándose en el ranking más bajo de 191 países que conformaban este modelo? Es decir, cómo es posible que gente con poca memoria nos diga que la seguridad es fantástica cuando había informes fehacientes que decían que no se investigaba bien.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Hay veces que ciertas comparaciones le llevan a uno al esperpento, y, con franqueza, decir que estamos por debajo de Mali es absolutamente disparatado, aunque lo diga la santísima Trinidad. No. Sobre todo, porque en Mali no hay Ciaiac propia, es Asecna, una compañía francesa que se encarga de la gestión y de la seguridad de aeropuertos perfectamente mejorables. Conozco mucho los aeropuertos africanos y le puedo asegurar que es una aventura interesante, es una especie de *Indiana Jones* obligatoria, en ocasiones. Los aeropuertos españoles son muy seguros y están muy bien diseñados. El aeropuerto de Barajas, con independencia del defecto gravísimo que yo me refiero respecto a los dos cortes que había entre las dos pistas, que impidió que llegaran inmediatamente los bomberos, es un aeropuerto que tiene todas las condiciones, y no ya Barajas, la mayoría de los aeropuertos. Hay algunos aeropuertos que cuando coge viento racheado lateral, en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 24

Sondika, que es un lugar donde yo voy con cierta frecuencia, te desplaza lateralmente y es peligroso. Hay algunos que son problemáticos. El problema que tenemos en España es una multiplicidad de miniaeropuertos, es un minifundio de aeropuertos donde cada califa local tiene su fielato aeroportuario, y eso es un disparate, pero esto es otra historia.

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

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Ciudadanos, señor Navarro.

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

Usted ha hecho su explicación, del mismo modo que sus escritos, sobre el modelo del queso suizo de James Reason, muy visual, que establece que la seguridad de una organización se estructura en una serie de barreras, como si fueran lonchas de queso que pueden tener agujeros o fallas, pero que cuantas más barreras hay y menos agujeros tiene, más segura es la organización, porque el accidente o el incidente se produce cuando hay agujeros en todas ellas y quedan alineados, ya que por ahí se desliza el accidente. En su relato ha descrito estas lonchas y me gustaría hacerle las preguntas sobre ellas. Aparte de la primera, el fallo humano que hiciera que los pilotos despegaran sin tener la configuración adecuada, de lo que ha contado, la loncha —permítame que siga con el símil— más importante es la del TOWS, porque los pilotos despegaron sin ser conscientes de que partían sin esa última línea de defensa. ¿Es así?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Terminó con esta loncha. Y hubo accidentes, uno muy grave, el de Detroit, y una serie de incidentes básicamente con el mismo problema, pero uno tan cercano en el espacio y el tiempo como el de Lanzarote. Y no he entendido bien, ¿la Ciaiac no lo registró?

El señor **NART PEÑALVER**, [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Cada vez que se produce un incidente o un accidente se crea una comisión de investigación para ver qué es lo que ha ocurrido, requerir responsabilidades, y, sobre todo, para establecer parámetros de seguridad. La aviación es el medio de transporte más seguro en el mundo, de largo, lo que ocurre es que cualquier accidente de aviación, generalmente, es fatal porque estamos actuando sobre un medio aéreo donde el golpe es definitivo. Claro que hubo una Ciaiac, el problema es que tardaron mucho. Pero yo no me remito a que cuando se produjo el accidente de Madrid todavía no estaba el informe Ciaiac Lanzarote, lo cual es bastante sorprendente, porque, caramba, no digo yo que en diez minutos se haga un informe, pero en un año hay suficiente tiempo para realizarlo, sobre todo porque estamos hablando de una operación sobre un modelo, con unos mecánicos, con un qué ocurrió en el transcurso del despegue y previo al despegue, y con un piloto que te va a contar las dos incidencias, la caja de voces y la caja de operatividad, lo que llama la gente la caja negra, pero que, en realidad son dos. Uno se pregunta por qué tardaron tanto, pero hay algo mucho más grave, es que el comandante Hudspeth, que es quien sufrió el incidente y lo resolvió, ya lo explicó, que salió no configurado y no tuvo el aviso TOWS; o sea, Detroit. Y ante eso, con dos altos miembros de la DGAC dentro de la Ciaiac de Lanzarote, esos dos señores estaban, por lo visto, en cosas extraordinariamente importantes y no les pareció importante explicar a la DGAC que existía una compañía española llamada Spanair que operaba con el MD-82, que tiene menos potencia que el MD-83, que, gracias a esos motores más operar en despegue a nivel de mar, pudieron salir del problema, y que eso era una alarma absoluta, fundamental. Por lo tanto, no era necesario el informe Ciaiac, porque ya sabían lo que había ocurrido, y, por lo tanto, un elemental sentido de la responsabilidad es decir: mire, acabamos de escuchar el informe del comandante Hudspeth, que dice que es Detroit, y como están operando bastantes aviones MD-82 en España vamos a ver qué está ocurriendo, porque Lanzarote es el segundo Detroit y que no haya un tercero, que fue Madrid.

Por lo tanto, el que se esconda diciendo que todavía no hay informe Ciaiac Lanzarote, me parece de una hipocresía repugnante, porque aquí hablamos de muchos muertos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En este caso, en esta loncha del TOWS que estaba agujereada al no tener ese sistema redundante, si hay que buscar responsabilidades, no por aplicar la antorcha sino por ver dónde se tendrían que hacer las acciones de mejora, entiendo que serían, por un

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 25

lado, la Dirección General de Aviación Civil, que no tomó nota de los incidentes previos, y, por otro lado, la Ciaiac, que ni había aún emitido el informe de Lanzarote ni había hecho caso de esta declaración del comandante del vuelo de Lanzarote.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Mire, como diputados que son ustedes, exijan, requieran del ministerio que las comisiones de investigación sean efectivamente efectivas; que las inspecciones sean verdaderamente inspecciones; que no externalicen el servicio de inspección, que no lo privaticen, que no lo coloquen en manos de las compañías de forma objetiva, aunque sea una tercera compañía; que creen inspectores de vuelo y del Estado, que son fundamentales porque son fiables; y que tengamos una dirección de Aviación Civil que sea no simplemente estampilladora burocrática, sino que sea efectiva y que cumpla su función, que es la de conocer, exigir y requerir los requisitos de seguridad en las aeronaves.

Lo que les puedo decir es que ahora es obligatorio que el TOWS sea redundante. Esto es algo importante, no hay avión que opere en España con un TOWS no redundante, pero ha habido los muertos de Madrid. Y el problema no son los muertos de Madrid, el problema es que no sabemos en qué situación están las inspecciones, por cuanto hasta ahora no ha pasado, pero hasta Spanair Madrid tampoco había pasado nada, ¿eh? Y sí habían pasado, cincuenta incidentes, más Detroit, más Lanzarote. El tema es que el ministerio tenga una efectiva competencia inspectora, y no simplemente metafísica, filosófica y burocrática. O sea, que no se produzca el escándalo Spanair.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: La siguiente línea de defensa, la loncha por la que le quería preguntar, que aparentemente también tenía agujeros puesto que, por un lado, el TOWS no era redundante, pero aparentemente el TOWS había sido desactivado por los problemas con la sonda RAT, y por el otro sería la formación. Usted ha hecho también referencia al informe de Copac, que ya detecta estos problemas y que no serían solucionados hasta un año más tarde. Entiendo que aquí, si se tratara de buscar responsable en el sentido de quién tendría que hacer las acciones de mejora, también sería Aviación Civil.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: El ministerio. De mi experiencia le diré que los TMA españoles son francamente buenos, y los pilotos en España están acreditadísimos, y los buscan en todos los países del mundo. El material humano es excelente, otra cosa es cuando llegamos a las puertas del ministerio.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: La siguiente loncha con su agujero hace referencia a los manuales. Ha dicho una cosa que me ha llamado mucho la atención y es que ante errores similares se habían dado tres distintas respuestas. Esto parece indicar que los manuales no estaban lo suficientemente claros sobre cómo solucionar este problema de calentamiento de la sonda RAT. ¿Es así?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Yo me remito al informe Copac, que habla precisamente de esta cuestión, y le reitero que el objetivo que teníamos era buscar la verdad de lo que había ocurrido y que no se produjera nunca más. En consecuencia, el problema es que lo que se llama en términos técnicos el *troubleshooting*, la contestación a un problema, estaba mal respondido, mal estructurado en los manuales de McDonnell Douglas, y eso es lo que dicen los peritos. Y a ellos me remito. Pero le reitero, si lo que tenemos es un servicio burocrático de estampillado, con un director general al frente y gente muy importante que son los responsables de nuestra seguridad, pero que lo único que hacen es ponerle un sello encima de lo que les llega de McDonnell Douglas, para qué los queremos. Ellos tienen la obligación de comprobar que los manuales tienen la adecuación suficiente, esa es su responsabilidad legal, Ley de Navegación Aérea, pero no lo hacen en este caso, y así lo dicen. Cuando yo les hice las preguntas en el acto de ratificación del informe pericial, me lo dijeron de una forma clara, y había que verles la cara a los peritos, que estaban tan dolidos como yo, si al final aquello era evidente. Lo que a uno le sorprende es que un juez que dice que se va a fiar de sus peritos, después no se fíe de ellos, porque si hubiera seguido lo que sus peritos —y el Copac— decían, no hubiera quedado en mi criterio el expediente en blanco. Porque, es que, lo escandaloso del tema es que, de esa situación, con todas las deficiencias que hemos ido señalando, no tiene la culpa nadie. Es una especie de catástrofe inevitable, es algo de los halos, nadie

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 26

sabe por qué y sucedió. Pues sabemos por qué, y hay responsabilidades, en mi criterio, que son las que determinan los informes periciales. Pero, además de informe tiene que haber voluntad.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Yo creo que me ha contestado, en este esquema de ver a quién, en cada una de las líneas de defensa, le corresponde la responsabilidad de que no exista el agujero, en este en concreto es, por una parte, el fabricante, y, por otra, Aviación Civil.

Termino con esto, una loncha, línea de defensa tal vez menor, que son las listas de comprobación. El informe de la Ciaiac también lo comenta, todos tenemos sesgos cognitivos, que hacen que sea recomendable que aquellos asuntos críticos vayan en cabecera de la lista de comprobación, cosa que no ocurría.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: De los informes periciales eso era algo mejorable, recomendable, pero no era la madre del asunto. El tema no es que el TOWS aquí o allá, y se pudiera comprobar en tal o en cual lugar, es más, si hubieran colocado el TOWS en su sitio también se habría producido, porque el avión volaba aunque estaba en tierra, porque se había inhibido el sensor de la pata izquierda del tren de aterrizaje, y, por lo tanto, el avión pensaba que estaba en vuelo, y si está en vuelo no tiene que estar configurado. Por lo tanto, el TOWS funcionaba, funcionaba bien no funcionando, porque el avión volaba.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Esto es todo por mi parte. Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, el señor Vila.

El señor **VILA GÓMEZ**: Buenas tardes, señor Nat. Muchas gracias por venir, muchas gracias por su intervención. Ha sido muy clara y muy didáctica, nada que ver con las anteriores, que, a mi juicio, también han sido vergonzosas, y creo es de agradecerse y así lo hago.

Como le decía antes, y le vuelvo a decir ahora, hemos podido conocer su trabajo como abogado del Sepla, en este caso a través de los escritos que ha presentado al Juzgado de Instrucción N.º 11. Para mí están siendo de gran ayuda para entender toda la cuestión, que es compleja, y están muy bien explicados, dónde están las fallas, dónde están los problemas y quiénes tienen las responsabilidades, más allá de lo que diga la Ciaiac. Y muy útiles especialmente me han resultado uno de junio de 2009 y otro de diciembre de 2011, que es un recurso en el que usted pide la imputación de muchos responsables de la Dirección General de Aviación Civil, y también del fabricante, cosa con la que yo estoy de acuerdo y me parece bien. Lástima que se quedara en nada.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: El juez no estaba de acuerdo.

El señor **VILA GÓMEZ**: En esos escritos, además, se ve que usted es un firme defensor de la teoría del queso Gruyère que estamos hablando, de James Reason. Nosotros también, principalmente porque compartimos la hipótesis fundamental que viene a decir que una catástrofe aérea se inicia en las decisiones de las más altas instituciones del Estado a través de decisiones políticas, que son las que marcan la diferencia entre lo seguro y lo probable.

Como le decía, me voy a referir a estos dos escritos. Ha explicado usted tan bien el asunto que igual algunas preguntas son redundantes con cosas que ya ha dicho, pero le pediría que insistiera. En los escritos, usted básicamente dice que el fallo, la principal causa del accidente, está en el TOWS y en que ese TOWS estaba operativo, pero porque el avión estaba equivocado, porque se había quitado el disyuntor y tal. La pregunta es si podría explicar por qué es tan determinante ese fallo del TOWS en el accidente, o, dicho de otra manera, ¿es habitual o relativamente habitual el error humano dentro de la seguridad aérea, dentro de la aviación civil? Si eso es así, entiendo la importancia de las alarmas para avisar a la tripulación. Y ¿qué grado de responsabilidad le atribuye a la autoridad aérea española, a la Dirección General de Aviación Civil, en la existencia —siguiendo con la teoría del queso Gruyère— de esta falla latente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 27

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Vamos a ver, no se trata de que los pilotos sean unas personas deficientes, irresponsables y ligeras, que lancen el avión en vuelo y ya me avisarán de lo que sucede. Lo que se tiene es una constante de determinaciones que pueden afectar de manera decisiva la seguridad de un vuelo, que uno tiene un motor que calienta excesivamente, diferentes incidencias. Y, entre otras, de una manera determinante, hasta el punto de que sin operatividad no puede hacerse funcionar el avión, no puede ponerse en vuelo, está el TOWS, que es el sentido de la alarma. Ciertamente, si los pilotos hubieran configurado el avión no hubiera pasado nada, por mucho que la RAT calentara, dejara de calentar, etcétera, eso era una cuestión secundaria. Pero el tema es que cuando un piloto comienza la operación y, equivocadamente, no configura y da gases, y dando gases el avión no está configurado, pero él sabe, porque es parte del conocimiento evidente, que al dar gases va a sonar el TOWS si no está configurado el avión, y no suena, es parte de lo que es el error humano continuado de que doy gases, todo está bien, no hay TOWS porque está bien configurado el avión. Había habido una situación anterior en la que el avión tuvo que volver a pista porque calentaba la RAT, y al volver otra vez, por problemas de rapidez uno no puede perder el *sloot*, porque entonces significa que el avión entra en una cadena de retrasos, que no solamente es el vuelo a Canarias, sino muchos más posteriormente, siempre hay una cierta presión, pero eso se gestiona y es parte de la responsabilidad del piloto y de su propia profesionalidad. Se le olvidó volver a configurar el avión, pero al salir, dar gases, y no sonar el TOWS, era evidente para cualquiera que el avión estaba bien configurado. Y eso es hasta el punto de que, reiteradamente, están diciendo los peritos que el TOWS no funcionó, y eso sí es la causa, su no funcionamiento dio origen a este accidente. Si el TOWS hubiera funcionado o avisado de la no función, ninguno de nosotros estaríamos aquí. Esta es la realidad y no las músicas celestiales de la DGAC o de la Ciaiac. Esto es la realidad.

El señor **VILA GÓMEZ**: De lo que se entiende también que hay antecedentes en los cuales, gracias a que ha sonado el TOWS, la tripulación ha abortado el despegue.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Claro. Si tiene uno el TOWS en redundancia, o sea, si tienes una alarma visual, una luz que te dice que el TOWS no tiene operatividad porque no le llega el impulso eléctrico, o bien que el TOWS está inoperativo por disfunción, y ves la alarma, que puede ser sonora o visual, en el momento en el que lanzas la palanca de gases del avión aparece un punto de luz, ojo, que no estás configurado. Por lo tanto, claro que es absolutamente esencial, hasta el punto de que todos los aviones que volaban entonces estaban en una situación de redundancia. Hasta el punto que la Agencia Federal Norteamericana hizo una recomendación no obligatoria, y habría que preguntarles a ellos por qué a una importantísima compañía del ámbito de la defensa no se le exigió que pusiera en redundancia o en aviso suficiente en el sistema *caws*, Central Alarm Warning System, donde se integra el TOWS. ¿Por qué no se le exigió? Miren, en aquel momento operaban centenares de MD-80 y MD-82 por todo el mundo. Uno saca sus conclusiones.

El señor **VILA GÓMEZ**: Ha dicho antes usted que ya no hay aviones MD-80 y MD-82 operando, ¿tiene usted la certeza de que a día de hoy no hay? O, dicho de otra manera, ¿tiene usted la certeza de que la autoridad española, en este caso, ha obligado al fabricante a duplicar el sistema TOWS en aviones que podían estar operando con el sistema TOWS no duplicado?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: No lo ha obligado, porque los fabricantes ya lo hacen. Pero si viera usted lo que opera por el mundo se le pondrían los pelos como escarpías. Que hay aviones con el TOWS inoperativo, y con otras cosas también. Hay muchas compañías en países muy particulares donde volar es un deporte de riesgo, pero yo le puedo asegurar que hoy, en España, todas las aeronaves tienen un sistema de redundancia en el TOWS. Pero no precisamente por las virtudes de Aviación Civil, sino por imperativo de las compañías, que, de forma directa, lo han instalado. Es una cosa tan absolutamente evidente como decir si un coche tiene que tener frenos, oiga, ¿me instala frenos la Mercedes? Pues claro que los instala, ¿les ha obligado alguien? No, lo instalan porque tienen sentido de la responsabilidad. Pero Aviación Civil no despertó, ni con Detroit, ni con cincuenta incidentes, ni con

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 28

Lanzarote, ni con Spanair. Con Spanair después, por imperativo EASA, pero cuando yo redacté mi último escrito todavía no había la obligación de que los TOWS fueran redundantes. Ahora sí.

El señor **VILA GÓMEZ**: En los escritos también explica las deficiencias por parte de la Dirección General de Aviación Civil en cuanto a la certificación, supervisión e inspección, tanto del avión siniestrado, el MD-82, como de la serie MD-80 en general. ¿Considera que siguen latentes, tal y como denuncian los colectivos del transporte aéreo y la propia Asociación de Afectado del Vuelo JK? Entiendo que no, por lo que acaba de decir, por lo menos en España. ¿Conoce usted el informe de la Ciaiac sobre el accidente del vuelo JK 5022 ocurrido el 20 de agosto de 2008? Entiendo que sí. ¿Qué opinión tiene usted al respecto?

El señor **NART PEÑALVER**, [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Penoso, y quiero ser cuidadosamente educado, pero si me sale mi parte vascongada le diría otra.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Cree usted que las causas del siniestro del vuelo JK 5022 se identificaron en ese informe final de la Ciaiac? Las causas reales, ¿y las fundamentales?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Profusas, difusas y confusas. O sea, todo aquello era... Mire, si lo lee usted, que son setenta y tantos puntos, uno llega a una conclusión y después hay dos causas concurrentes que se colocan por aquellas cosas de que hay que poner por el qué dirán. Pues que el TOWS no era operativo, pero eso no tiene importancia, lo importante son los anteriores, que si resulta que los mecánicos, que si resulta que no se configuró, que si resulta que el relé R2 no es operativo sobre el TOWS. Óigame, uno va leyendo y al principio uno entra en una fuerte indignación, y al final tienes cansancio porque tanta indignación te agota.

El señor **VILA GÓMEZ**: La siguiente pregunta iba en relación al relé R2-5, ¿por qué cree usted que la Ciaiac en su informe final no relaciona el relé R2-5 con el TOWS?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Glorioso, ¿verdad?

El señor **VILA GÓMEZ**: Por lo menos sorprendente.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Maravilloso.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Por qué cree usted que ese informe no establece la relación?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: La opinión que tengo de la calidad del informe de la Ciaiac es perfectamente descriptible, no me merece el más mínimo respeto, absolutamente.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Cree usted que es por incapacidad técnica o por otras cuestiones?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Son muy buenos. No le digo yo que sean premios Nobel, pero son gente muy buena, muy bien preparada.

El señor **VILA GÓMEZ**: O sea, que hay otras cuestiones.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: No sé, en ocasiones puede uno entender que hay disfunciones. Pero, más importante que mi opinión son los hechos. Aquí podemos opinar muchas cosas, pero lo fundamental es la fuerza de la gravedad de los hechos, el peso de los hechos.

El señor **VILA GÓMEZ**: El antecedente y referencia, como ya ha dicho y lo hace también en los escritos, de la tragedia del JK 5022 es el accidente de Detroit de 1987, en donde fallecieron 156 personas, y el avión era idéntico al accidentado en Madrid en agosto de 2008, un MD-82. De hecho, la Ciaiac, en el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 29

borrador del accidente de Spanair 2008, en el anexo I establece una similitud con este accidente en Detroit, y, además, la comparación la relaciona con dos datos coincidentes, que los *flaps* no estaban en posición de despegue y que la alarma de aviso de configuración de despegue, el TOWS, no sonó. Está el antecedente de Lanzarote 2007, que gracias a la habilidad de la tripulación no acabó en accidente, pero sí fue un incidente grave del cual también se hizo una investigación y un reporte, como ya ha contado, y la Ciaiac tenía conocimiento de lo que había pasado. Entonces, lo que tenemos es que después de más de veinte años desde el primer antecedente, vamos a ponerlo en Detroit en 1987, se conocen los problemas y las gravísimas consecuencias que podía tener un fallo de estos sistemas, pero, sorprendentemente, en todo ese tiempo, veinte años y meses después del accidente de Lanzarote, la Dirección General de Aviación Civil permitía seguir operando aviones con este error de fabricación. ¿A qué cree usted que se debe esta negligencia por parte de la autoridad española?, ¿cree usted que, de haberse aplicado las medidas oportunas, el accidente de Spanair en 2008 podría haberse evitado? Y por último, si cree que se podía haber evitado, ¿qué grado de responsabilidad le atribuye a la autoridad española, a la Dirección General de Aviación Civil en el hecho de que no se aplicaran las medidas de seguridad necesarias, y, por tanto en que se produjera el accidente?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Página 112 a 117 del informe del órgano pericial colegiado: No se debería haber dado o mantenido el certificado de aeronavegabilidad, debería haberse retirado el certificado de aeronavegabilidad por la autoridad española, Dirección General de Aviación Civil. Dos y dos, son cuatro, y podemos extendernos con oraciones subordinadas hasta el infinito, pero esto es de una rotundidad absoluta. Cuando se produce cualquier incidente en cualquier lugar del mundo, se documenta y llega a todas las autoridades de aviación civil del mundo. Por lo tanto, un accidente en Burkina Faso con un avión, el que fuere, aunque no sea operativo en España, llega, se mantiene en un dossier, y si algún día hay un avión español que opera y van a darle la licencia ven qué incidencias ha tenido, ven si estas incidencias están resueltas, deberían ver, vamos a decir las cosas como son. Estamos hablando de más de cincuenta incidentes, uno con 156 muertos y otro inmediato en Lanzarote. ¿Y qué hicieron? Pues contemplar el paisaje, que debe ser interesante desde el despacho del director, porque hacer, lo que se dice hacer, nada. Tuvieron que ocurrir los muertos de Madrid y entonces todos tuvieron el corazón muy tierno y sufrieron muchísimo, pero cuando llegan aquí ni se acuerdan, ni saben. Yo sí me acuerdo, le juro que sí me acuerdo.

El señor **VILA GÓMEZ**: La autoridad de aviación civil americana, FAA, emitió una serie de recomendaciones que no llegaron a España, o, por lo menos, eso fue lo que argumentó la Dirección General de Aviación Civil en el proceso judicial. ¿Considera normal o justificable esa explicación, o cree que oculta responsabilidades?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: No tengo ni idea, por una razón, si la Autoridad Federal Norteamericana de Aviación, la FAA, no comunica, Eslovaquia no tiene culpa de no recibir lo que no envía Estados Unidos, o si España no comunica lo que sucedió en Madrid, Finlandia no tiene la culpa de no recibirlo. Pero hay otra cuestión, cuando hay una flota importante de una compañía importante, llamada Spanair, que opera con MD-82 y ha ocurrido un accidente que es de referencia —porque le repito, en los ámbitos de aviación civil hay accidentes llamados de referencia— como es el de Detroit, cada vez que se produce un problema, ese problema podrá ser muy documentado o poco documentado, pero normalmente llegan las cosas. Que después, Aviación Civil Norteamericana, FAA, no comunique circulares..., pero es que estas circulares son internas. Es que, vamos a ver, ¿estamos colonizados por los Estados Unidos de América del Norte?, ¿nosotros dependemos de lo que nos quiera contar la autoridad de aviación civil del país concernido, para ante una realidad que tenemos ante los ojos no responder porque el papá norteamericano no nos la ha contado? Es escandaloso, se lo digo de verdad.

El señor **VILA GÓMEZ**: Además, es que sí la emitió, aunque no fuera con carácter obligatorio, la emitió.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Bueno, pero ellos dicen que no la recibieron, según me ha dicho.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 30

El señor **VILA GÓMEZ**: Pues por eso, si usted piensa que esa respuesta es verdad.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Yo soy entre agnóstico y ateo. Yo creo lo que conozco, y de lo demás lo que tengo son conclusiones que no valen para nada, son las mías.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Vila, tiene que ir terminando.

El señor **VILA GÓMEZ**: Dos preguntas, para terminar. ¿Cree usted que la Ciaiac goza de la independencia necesarias para realizar su trabajo de forma eficaz y efectiva?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: ¿Cree usted que el Ministerio de Fomento goza de la competencia suficiente para ser competente en lo que debe ser competente? Pues ya somos dos.

El señor **VILA GÓMEZ**: Para finalizar. La Asociación de Víctimas del Vuelo JK 5022 lleva proponiendo desde 2014, en un informe que presentó a todas las partes implicadas, públicas y privadas, la creación de un órgano multimodal de investigación y prevención de accidentes con víctimas múltiples, y parten del lema «Extraer de la tragedia el conocimiento para la seguridad de todos», lema que casa muy bien con los objetivos de esta Comisión y que expresa a la perfección el objetivo que persigue la propia asociación de víctimas. ¿Estaría de acuerdo usted con la creación de dicho órgano y, por tanto, con la separación efectiva de la Ciaiac del Ministerio de Fomento en aras de su independencia y eficacia para que no vuelvan a suceder tragedias como la de 2008?

El señor **NART PEÑALVER**, [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Un órgano de investigación tiene que ser independiente por naturaleza, y, sobre todo, lo que tiene que ser es profesional. Con el más absoluto respeto, y sabe usted que lo tengo por las víctimas por las que me batí en el tema Spanair, el sentimiento no es el pensamiento, y lo que tiene que haber, sobre todo en temas de esta especie, es una mente analítica fría y determinante, en cuanto a lo que significa alcanzar estándares de seguridad. Yo requiero que exista un órgano de investigación absolutamente independiente, formado por profesionales de reconocido prestigio. Qué quiere que le cuente, cuando nos vamos encontrando que, de manera permanente, se van eliminando los factores de independencia administrativa y los órganos que deberían ser independientes están progresivamente colonizados por el poder político, y en este caso me refiero al asunto del que estamos hablando, yo como ciudadano, no de Ciudadanos, sino de la ciudadanía, tengo una profunda rabia y me rebelo contra ello.

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Vila.  
Por el Grupo Socialista, el señor Franquis Vera.

El señor **FRANQUIS VERA**: Muchas gracias, presidenta. Muchas gracias al señor Nart por sus palabras, por sus explicaciones y por su contundencia en la explicación. Le agradezco su claridad y su sinceridad en las explicaciones que ha dado, lógicamente desde su punto de vista y con los informes que usted maneja.

Yo tengo una serie de preguntas que coinciden mucho con las que han hecho los compañeros y no quiero reiterarme en ellas para no cansarle al repetir lo mismo. Es bueno recordar cuál es fundamento de la Comisión, por eso, comparencias como la de usted las debe aprovechar la Comisión. Porque vamos a tener la oportunidad la semana que viene, mañana u otro día, de comparar determinadas interpretaciones. Yo le puedo sacar el informe de la Copac, que lo conozco, el de la Ciaiac, que lo conozco, que si uno empieza a analizar unos y otros ve que son absolutamente contradictorios, lógicamente. Yo no voy a dudar ni de la solvencia del informe del que usted habla ni de la solvencia de las personas que han hecho este informe, porque, como usted ha reconocido, tienen una trayectoria profesional que no discute nadie, al margen de que se pueda estar más o menos de acuerdo. Pero el espíritu de esta Comisión es ver si somos capaces de detectar que hay zonas oscuras en el sistema de seguridad aéreo en nuestro país. Ese es el objetivo de esta Comisión, porque nuestro trabajo va a ser buscar las conclusiones adecuadas para que, si hay esas zonas oscuras en la seguridad aérea, intentemos evitarlas. Por tanto, la aportación de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 31

cada compareciente es fundamental a la hora de aportar, por una parte, si hay zonas oscuras, por eso agradezco la claridad de su intervención en los asuntos que ha planteado, porque eso nos ayudará a los miembros de esta Comisión a buscar soluciones para lo que se ha planteado.

De su intervención hay un elemento clave, que es el famoso accidente de Detroit, que es un hecho objetivo y evidente, y que no se comunicó con claridad, a través de una recomendación al resto de los países del mundo, la advertencia para que fuera asumida por el conjunto de los países del mundo. La gran pregunta es, ¿por qué no se comunicó un accidente que produjo 154 fallecidos?, ¿por qué no se comunicó?, ¿por qué no comunicó el fabricante al resto de los operados que eso ocurrió y que ocurrió por las causas que se han comentado aquí? Esa sería la primera gran pregunta. Porque si eso se hubiera comunicado en tiempo y forma, probablemente hoy no estaríamos aquí.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: ¿Quiere que le conteste?

El señor **FRANQUIS VERA**: Me contesta si en alguna conclusión que estoy sacando estoy equivocado.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Se comunicó.

El señor **FRANQUIS VERA**: Pero no como una recomendación obligatoria que cada país tenía que llevar a cabo, si no, no estaríamos hablando de esto, porque lo que hace la Agencia de Aviación Civil Norteamericana no es comunicarlo como una recomendación para el cumplimiento del resto de los Estados, porque si eso hubiera sido así, yo estoy convencido que no estaríamos aquí ahora. Pero mi pregunta es ¿por qué no se comunicó como se debe comunicar una alerta de esta naturaleza en un accidente que, como bien dice usted, es un accidente de referencia?, ¿por qué la agencia americana no comunicó como debería comunicar un asunto de esta naturaleza? Porque hubiéramos evitado, como aquí se ha dicho, cerca de cincuenta incidentes y, lógicamente, el que más nos afecta a nosotros, que es el que estamos investigando. Porque creo que es un elemento clave a estudiar, porque eso nos ayudará a que eso no vuelva a ocurrir si se producen accidentes, no relacionadas con estas causas, sino otros accidentes aéreos. Por eso, yo creo que es importante partir de ese dato.

Usted ha hablado de cuál es su posición respecto a las determinadas instituciones que existen en nuestro país, que son los responsables de la seguridad aérea de nuestro país. Estamos todos defendiendo que exista una comisión independiente, y yo estoy de acuerdo en que se tiene que intentar buscar lo más independiente posible. Porque, claro, yo no dudo que usted duda de la independencia de la justicia, ni mucho menos, ni de la independencia de otros órganos en nuestro país, pero yo coincido que sería bueno para todos despejar las dudas del tipo a mí me lo elige el ministerio de turno, o lo elige el Parlamento, porque hay que recordar que la presidenta de esta Comisión de Investigación la elige el Parlamento de España. ¿Dónde están los límites de esa independencia? Para que todos tengamos la tranquilidad de que lo que vayamos a proponer en el futuro sea un instrumento absolutamente independiente. Y me gustaría saber qué significa lo del modelo intermodal, para que sea independiente. Y me gustaría saber su opinión respecto a cómo buscaríamos un órgano independiente, cómo se elegiría, de dónde dependería, si solamente del Parlamento o no, que no tenga nada que ver con el poder ejecutivo... Me gustaría que profundizáramos algo más que no solo fuera ese instrumento intermodal.

Aquí tenemos oportunidad de comparar otras informaciones. Usted ha ido relatando el informe que usted presentó en los tribunales y es absolutamente contradictorio con los informes que yo tengo aquí y que están hechos por otros, en este caso por la propia comisión de investigación y por otros operadores. Y uno no tiene esa facultad técnica para decidir por uno u otro, pero lo que sí tenemos que tener como miembros de la Comisión es la capacidad para agradecer la claridad con la que se plantean las cuestiones, y yo se lo agradezco profundamente, pero, al mismo tiempo, si después de esas conclusiones somos capaces de sacar conclusiones de cara al futuro. Por eso me gustaría mucho que me respondiera si tiene esa información o no la tiene. ¿Cuál es la razón por la que usted cree, por su experiencia y conocimiento, por la que la agencia de seguridad americana no se atrevió a recomendar al resto de los Estados las causas de este accidente? Era una compañía americana, ¿eso tiene algo que ver?, ¿podía afectar al conjunto de una compañía con tantos aviones en el mundo, como bien dice usted, en ese momento? Sería bueno que hiciéramos alguna reflexión de esta naturaleza.

E insisto en la independencia de la comisión, ¿cuál sería el instrumento más adecuado?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 32

No me gustaría sacar esta conclusión, pero parece que usted ha puesto en cuestión el sistema de seguridad español, y creo que si hay formas de mejorarlo, para eso estamos aquí, para buscar las zonas oscuras, para buscar y aportar soluciones para que esto no vuelva a ocurrir. Entre otras cosas, porque no tenemos nada que esconder y somos los primeros interesados en que seamos absolutamente transparentes y se planteen aquí todas las cuestiones y dudas que se tienen que plantear, porque nuestro objetivo es que, cuando se acabe esta Comisión, se tengan las conclusiones adecuadas para mejorar mucho más nuestro sistema aéreo y comercial. Ese es el objetivo fundamental de esta Comisión.

No quiero hacer más preguntas porque usted se va a remitir inmediatamente al informe que presentó en los tribunales, y, como lo conozco, no voy a insistir en eso. Pero, al margen de los informes, su impresión como persona que ha estado trabajando en esta situación, con conocimiento, la aportación que tendría que hacer a esta Comisión de cara a mejorar nuestro sistema de seguridad aérea en el futuro, que es, fundamentalmente, en lo que nos vamos a centrar en estos momentos.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Mire, yo he practicado el Derecho 48 años, casi medio siglo, con la decencia que he podido, bastante, creo. Sinceramente, he tenido broncas, como cualquiera de nosotros, discusiones fuertes jurídicas con inspectores de Hacienda, pero yo me fío más de los inspectores de Hacienda que de la externalización de la Hacienda Pública a través de una inspección para los grandes bufetes de abogados fiscalistas. ¿Qué le parecería a usted que la Inspección de Hacienda estuviera en manos de los grandes bufetes de abogados fiscalistas? Óigame, honestísimos y santísimos y sapientísimos, pero lo que uno cree es que un funcionario público es neutral y, por lo tanto, tiene unos principios para mí infinitamente más fiables. En mi criterio, la externalización de la Inspección del Estado es un disparate máximo, porque es el ejemplo que le acabo de poner. O la agencia de transportes más importante de España, que, simultáneamente, es la encargada de aplicar el código de la circulación por las carreteras. Pues serán unos inspectores extraordinarios, pero parece que hay una cierta contradicción en lo que la filosofía de una inspección. Por lo tanto, cuando yo les exponía que uno de los mecanismos que entiendo que es clamorosamente exigibles es que vuelva al Estado la inspección de vuelo y que se acabe con la externalización. No es porque yo sospeche que haya una especie de conspiración por parte de esta externalización, sino, sencillamente, de la fiabilidad. Yo me fío de un inspector de Hacienda incluso para discutir con él, pero, en cambio, del mejor bufete de abogados que tenga externalizada la función de inspección, qué quiere que le cuente, como somos abogados ya sabemos qué pasa.

Segunda cuestión, la Agencia Federal Norteamericana de Aviación, la FAA, puede decir lo que le parezca, incluso puede decir que los aviones tienen que ir sin TOWS, o sin motores, o sin alas, pueden decir lo que les parezca, pero cuando un avión llega a España, o llega a Francia, o a Alemania, la autoridad que concede el certificado de aeronavegabilidad es la autoridad local, de acuerdo a la normativa europea y española, y es de una rotundidad que no hace falta seguir en ello. Por tanto, el problema no está en que se comunique o no por parte de la FAA, tanto una de las recomendaciones o dos de las circulares. Primero, las recomendaciones y las circulares, a los peritos con los que yo he hablado, les dejaban atónitos, de cómo es posible que se recomiende —hombre, a ver si usted se porta bien y qué le parece si hace usted esto— cuando es decisivo para que tenga seguridad absoluta en vuelo, y si no es operativo es un *no go*. Cómo se puede decir que es patrimonio de la voluntad individual del fabricante que un *no go* sea potencial, o que el Espíritu santo ilumine a la tripulación en el momento del despegue. Eso a mí me deja atónico.

Mire, en la ratificación del 22, 23 y 24 de mayo de 2011, del órgano pericial colegiado del juez se dice que el accidente de Detroit es uno de los hitos de aviación, un accidente de referencia. Las carencias del TOWS, fallo oculto, son imputables a Spanair, McDonnell Douglas Point, FAA norteamericana y la DGAC. La DGAC debería haber dictado una directiva de aeronavegabilidad que resolviera la grave situación del fallo en el TOWS oculto, y no se debería haber dado o mantenido el certificado de aeronavegabilidad y se debería haber retirado. ¿Por qué? Porque eso es lo que dice la Ley de Navegación, la ley española por la que se regulan las aeronaves que operan en España. Por lo tanto, reitero, el brillantísimo o pésimo criterio norteamericano, allá ellos, y que les busquen las responsabilidades o los condecoren, pero aquí tenemos que seguir unas normas que significan algo fundamental, y es que, ante la potencialidad de un fallo, que era evidente porque se había producido cincuenta veces, y el accidente de Detroit es de referencia, y Lanzarote ya ni lo contemos, Aviación Civil tenía que haber respondido. Y eso no lo digo yo, las opiniones mías no valen para nada, lo que vale es la realidad de los hechos y el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 33

imperativo y las obligaciones legales que tiene la Administración, que están perfectamente referidas y definidas. No hicieron nada. El órgano pericial colegiado determinó lo que era evidente, no se puede decir que una aeronave es operacional si no tiene los elementos de seguridad mínimos, y el TOWS tenía un defecto operativo que le hacía incompatible con lo que significaba seguridad aérea. ¿Por qué? Porque pensaba que volaba y estaba en tierra, y porque el TOWS no funcionó, el avión se estrelló y hubo 150 familias que quedaron sin sus seres queridos mientras la DGAC estampillaba.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Popular, señor Fole.

El señor **FOLE DÍAZ**: Muchas gracias, señor Nat. En nombre del Grupo Popular, bienvenido a esta Comisión. Como dijeron mis compañeros, la diferencia de opiniones y criterios de los diferentes comparecientes nos podrán enriquecer para poder efectuar después las conclusiones pertinentes.

Le pido disculpas anticipadas por si mezclo alguna cosa, pero una vez que somos el último grupo, mis compañeros han estado muy acertados en sus preguntas y me he visto obligado a cambiar alguna de las mismas para no reincidir y para que usted no tenga que explicar varias veces las mismas cuestiones.

Quisiera empezar por un tema. La OACI, en su norma 3.1, en el anexo 13, dice que en la investigación de incidentes y accidentes de aeronaves el único objetivo de la investigación de un accidente o incidente será la prevención de accidentes e incidentes, no es el propósito de esta actividad adjudicar culpa ni responsabilidad. Cosa que también casa con los objetivos que la propia asociación de víctimas plantea para esta Comisión, como extraer conocimientos de prevención que impidan futuras tragedias, determinar la existencia de defectos en el sistema de seguridad aérea española, analizar la labor de la Ciaiacc, que, aunque ya nos ha quedado claro, le haré alguna pregunta sobre su opinión sobre la misma, y descubrir si hubo ocultación de la verdad. Al hilo de esto le haré una serie de preguntas. Hace bastante referencia en los diferentes informes a que el principal fallo fueron factores sistémicos u organizativos. ¿Ninguno humano? ¿Según su opinión es más parte sistémica u organizativa? Y, si es así, ¿cuáles concretamente?, o ¿qué propuestas se podrían hacer de cambio? O si en algún eslabón de esas lonchas algún fallo humano pudo haberse cometido.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Yo creo que sería extraordinariamente útil que escucharan ustedes a los peritos que hicieron el informe, Ariel Shocrón y Juan Carlos Lozano, e incluso a los peritos del órgano pericial colegiado, y, puestos a peritos, también a los de la Ciaiacc, que eso siempre es muy ilustrativo. Yo traté de ir a los elementos fundamentales. Ciertamente es verdad lo que usted dice, pero son elementos de nivel muy secundario. Objetivamente, si la tripulación hubiera accionado y hubiera configurado el avión, el avión hubiera despegado normalmente, pero, le repito, el problema es que el fallo humano inicial, que es parte de la cadena de los agujeros del queso de *Reason*, no es el más importante, el más importante, y lo han dicho los peritos hasta la náusea, es que ese fallo humano era irrelevante si el avión hubiera estado debidamente construido, si hubiera estado debidamente diseñado, y si no produjera un error en la tripulación, y es que, ante el error de la no configuración, no reaccionan porque dan por supuesto que está bien configurado, porque el TOWS no se lanza, y saben que cuando dan gases y no se configura el avión, *flaps-slats, flaps-slats, flaps-slats*. Yo estuve en Barajas, en uno de los simuladores de vuelo y reprodujimos el accidente, y en el momento de no configurar, inmediatamente salió el *flaps-slats*. Por lo tanto, en el despiste de que uno va a presión porque tienes que volver a base, tienen que enfriarte la RAT, que pierdes el *slot*, que vas retrasado, aceleras, puedes cometer un error, porque estamos hablando de factores humanos, pero lo esencial es que hay un cortafuegos, y el cortafuegos es el TOWS, y, por lo tanto, el error humano, que fue importante porque configurado el avión no hay problema, pero tenía errores de diseño el aparato y no señalaba un fallo esencial, por lo cual la tripulación no era consciente.

Esta es la esencia del tema. Por lo tanto, es McDonnell Douglas, ahora Boeing, por lo tanto, es la DGAC, que conocía que había problemas de diseño de la aeronave con cincuenta incidentes, dos, un accidente y un incidente en Lanzarote el año anterior, y mire usted, andaban levitando como los lamas en el Tíbet. Este es el tema.

El señor **FOLE DÍAZ**: Decía usted, señor Nat, en el año 2013 y 2014, he hecho un seguimiento de sus declaraciones, como abogado del Sepla y de la asociación de víctimas, e, independientemente de lo que dijeron los comparecientes de ayer sobre que se han producido acciones de mejora en muchos de los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 34

ámbitos respecto a la seguridad aérea, y dijo que los fallos que propiciaron el accidente de Spanair siguen presentes en la aviación. ¿Cree que hoy, año 2018, siguen presentes en la aviación estos fallos?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: La técnica ha avanzado mucho y el sentido de la responsabilidad también, ha mejorado mucho, absolutamente, sin duda. Pero el que haya mejorado no significa que las deficiencias que yo le he estado marcando, por ejemplo, la externalización del servicio de vigilancia, lo que es la inspección de vuelo, que deberíamos tener inspectores de vuelo, y tuvimos dos, a uno de los cuales se le colocó en el ostracismo por razones en las que refiero no entrar, que fue —le reitero— extraordinariamente frustrante porque era un hombre que merecía respeto. Yo me fío de los inspectores de Hacienda, incluso cuando están contra mí, pero no me fío de una externalización del servicio fiscal en el más brillante bufete de abogados de España. ¿Qué quiere que le cuente?

El señor **FOLE DÍAZ**: En la página 6 del informe de la Copac habla sobre la gestión y tratamiento de la lista del equipo mínimo, el MEL, al que ha hecho usted referencia anteriormente. Dice que se limita la capacidad del comandante para rechazar el despacho de una aeronave con ítems inoperativos, pero aeronavegables.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Perdona, es que estoy perdido. ¿Me habla usted del informe Copac?

El señor **FOLE DÍAZ**: Del informe de revisión independiente, sí.

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Es que tengo aquí el corto, es que para el largo hubiera traído una maleta.

El señor **FOLE DÍAZ**: No se preocupe, no va a hacer falta leerlo literalmente, yo se lo leo. Dice que, efectivamente, se limita la capacidad del comandante para rechazar el despacho de una aeronave con ítems inoperativos, pero aeronavegables. Esto hace que la tripulación dependa del mantenimiento respecto al estado técnico del avión. ¿Cree que debería cambiarse esto y darle, quizá, otro impulso de responsabilidad a la tripulación, al comandante?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Yo soy abogado. No lo sé, sinceramente. Esto lo saben los peritos que conocen del tema o los pilotos. Creo que también hay algo importante, a mí me parece decisivo el que se tome información de quien tiene la experiencia, que son los TMA y los pilotos, que podrán explicar mejor que todos los peritos del universo cómo opera de verdad la aviación civil en España. Ir a los profesionales y escucharlos, para tomar de los profesionales los problemas que existen y buscar las soluciones. Porque, en la teoría estamos todos de acuerdo, la independencia, pero los puntos sobre las íes a veces los pone el más modesto de los TMA, o un piloto que tiene 25 años de vuelo y que el hombre sabe perfectamente cuál es el núcleo del problema mejor que los expertos. Yo creo en la experiencia, no en los expertos.

El señor **FOLE DÍAZ**: Me ha quedado clara su opinión sobre la Ciaiic, señor Nat, pero me veo obligado a hacer una serie de preguntas sobre la misma. Se han presentado 33 recomendaciones en su informe, ¿cree que han sido ejecutadas? Si es así, ¿cree que han sido efectivas? Y otra pregunta hilada, son dos informes, el de la Ciaiic y el de la Copac, supuestamente hechos por técnicos y supuestamente hechos por expertos, ¿a qué se cree que se deba tanta discrepancia entre los mismos?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Mire, en 48 años de ejercicio penal, me he encontrado con locos brillantísimos y brillantísimos perfectamente locos. Hay una determinación que dice que a veces hay tantos peritos como clientes.

El señor **FOLE DÍAZ**: Al hilo de la misma, y ya son las dos últimas preguntas, presidenta, ¿cree que es necesario cambiar la forma de investigación, o quizás el organismo de investigación?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 66

10 de julio de 2018

Pág. 35

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Escuchen a los TMA y escuchen a los pilotos, y se lo van a decir mejor que yo, que soy abogado y tengo la experiencia de llevar casos, pero el que conoce del tema es el que está en la pista bregando con el avión, y el que está a los mandos del avión resolviendo una situación que es que el avión esté seguro. En ocasiones tienen unas fortísimas presiones, porque son conscientes de que la operatividad en un contexto de gran concurrencia de compañías significa que tienen que tener un consumo de combustible bajo, eso en ocasiones significa que hay ciertas compañías que —vamos a decir— crean problemas a aquellos pilotos que llevan el combustible que piensan que es necesario para crear alternativas en caso de dificultad de aterrizaje en el aeropuerto de origen; y le diré después una de las compañías, si a usted le parece interesante. Hay cosas que deben centrarse, la verdad de la praxis y no la metafísica de lo que nos cuentan los teóricos o los empresarios, o incluso los expertos. Por ejemplo, sabe usted que una nave consume en función del peso, si uno piensa que, para llegar a Düsseldorf, en una situación de dificultad climatológica, tiene que llevar combustible para dos aeropuertos alternativos que pueden estar más lejos y carga más combustible, pues a lo mejor no le van a dar el siguiente vuelo. La precariedad de las compañías donde depende uno de la productividad es uno de los elementos extraordinariamente graves. Y, por lo tanto, más que lo que yo les cuente, porque les puedo contar cosas del Código Penal que sean más o menos amenas, pero de esto, no. Escuchen a los pilotos y escuchen a los TMA. Escuchen a la gente de Infantería.

El señor **FOLE DÍAZ**: Una última pregunta, presidenta. En base a su experiencia europea, le ha preguntado un compañero —que es una de las peticiones de la asociación de víctimas— sobre si mejoraría o no el órgano multimodal respecto a la investigación. Usted ha hecho referencia a que cualquier órgano de investigación tiene que ser independiente y, sobre todo, profesional. ¿Hay alguna experiencia en los países europeos sobre algún órgano de estos y sobre su funcionamiento?

El señor **NART PEÑALVER** [abogado del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) (2008-2014) y eurodiputado por Ciudadanos]: Soy ignorante. No tengo ni idea.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Nat. Nos autoconvocamos para mañana a las 9, que tenemos dos compareencias más.

Muchas gracias, señorías. Hasta mañana.

Se levanta la sesión.

**Eran las ocho y tres minutos de la noche.**