



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 82

Pág. 1

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

**PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA DEL CARMEN PITA
CÁRDENES**

Sesión núm. 11*

celebrada el martes 18 de septiembre 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 Bautista Pérez (director general de Aviación Civil 2004-2009), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001340) 2**
- Del señor Villarroel Claver (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, CIAIAC, en agosto de 2008), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001341) 29**

* El diario correspondiente a la sesión número 10 de esta Comisión de Investigación no se publica en aplicación del artículo 64.4 del Reglamento de la Cámara.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 2

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

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

— DEL SEÑOR BAUTISTA PÉREZ (DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL 2004-2009), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001340).

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días.

Retomamos las comparencias de esta Comisión. Comparece hoy, en primer lugar, don Manuel Bautista Pérez, que fue director general de Aviación Civil entre 2004 y 2009; así lo acordamos en la Comisión el 5 de septiembre. Y tal como teníamos acordado con anterioridad también a la comparencia, habrá una exposición previa de diez minutos por parte del compareciente y luego intervendrán los distintos grupos con sus ponentes de menor a mayor en el formato de pregunta-respuesta o agrupación de preguntas y por tanto agrupación de respuestas. Agradezco la presencia del compareciente y le hago saber que, conforme a la Ley Orgánica 5/1984, podía venir acompañado pero me ha comentado el señor Bautista que viene solo, por lo que le hago saber que la Presidencia va a salvaguardar los derechos del compareciente que se reconocen en el artículo 1.2 de la citada ley orgánica respecto a su intimidad, al honor, al secreto profesional, a la cláusula de conciencia y a los demás derechos constitucionales. También 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 Bautista.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Buenos días, señorías, empiezo mi intervención presentándome: soy ingeniero aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid y funcionario por oposición del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos del Ministerio de Fomento. Empecé a trabajar en la antigua Subsecretaría de Aviación Civil en 1979. En 1983 entré en el organismo autónomo Aeropuertos Nacionales, precursor del actual AENA; y desde 1986 he estado trabajando en otros sectores públicos y privados ajenos al mundo aeronáutico. En mayo de 2004 fui nombrado director general de Aviación Civil, puesto en el que estuve cinco años hasta que en abril de 2009 cesé como tal.

El 20 de agosto de 2008, cuando se produjo el accidente del avión de Spanair en el aeropuerto de Barajas, yo estaba lejos de Madrid. Tardé varias horas en llegar al aeropuerto de Barajas y recuerdo que entré en la sala donde estaban los familiares de los pasajeros del avión siniestrado cuando empezaban a leer los nombres de los supervivientes y, por tanto, a tiempo de presenciar la explosión de dolor y el desgarramiento de los familiares. Puedo asegurarles, señorías, que fue una experiencia personal durísima. Por una parte, estaba el sentimiento de profunda tristeza por el sufrimiento que estaban pasando aquellas familias, y, por otra, tenía yo una mezcla de sentimientos de fracaso y de responsabilidad. En esos momentos me venía a la cabeza una y otra vez la misma pregunta: si desde la Dirección General de Aviación Civil podríamos haber hecho algo que hubiese evitado ese terrible accidente. Hoy, tras la investigación que llevó a cabo el juez instructor con el asesoramiento técnico del órgano pericial colegiado que nombró, en el que participaron pilotos, técnicos de mantenimiento, ingenieros e ingenieros técnicos aeronáuticos propuestos por sus respectivos colegios profesionales, tras la sentencia de sobreseimiento de la Audiencia Provincial de Madrid y las sucesivas sentencias del Tribunal Constitucional y del Tribunal de Derechos Humanos de Estrasburgo, y tras la investigación técnica sobre las causas de este accidente llevada a cabo por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciiac, poco más podría añadir yo en relación con las causas que desencadenaron este accidente. Pero al margen de todo ello, me queda un sentimiento profundo de tristeza por las personas que fallecieron en este accidente y sus familiares. Por eso quiero aprovechar esta oportunidad para expresarles desde aquí todo mi respeto y apoyo.

Por consideración hacia estas familias, creo que es muy importante que esta Comisión de investigación cumpla bien su tarea. Aunque la Ciiac y el órgano pericial colegiado han hecho un magnífico trabajo en mi opinión, en la medida en que todavía subsisten dudas en relación con las causas del accidente, es un deber moral de todos los que directa o indirectamente estuvimos implicados en ese accidente contribuir a despejar en la medida de lo posible esas dudas. Por otra parte, creo que esta Comisión es muy importante porque constituye una gran oportunidad para proponer medidas que puedan mejorar la seguridad del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 3

transporte aéreo. Estoy convencido de que sus conclusiones pueden ser decisivas de cara al futuro. Por ello, aunque han pasado diez años y aunque mis tareas al frente de la Dirección General de Aviación Civil apenas tenían que ver con los detalles técnicos porque se centraban, como sus señorías pueden imaginarse, en los aspectos de la gestión, durante estos meses he hecho un gran esfuerzo para intentar documentarme a fondo y así poder contestar de la manera más concreta posible a las preguntas que, en vista de las comparecencias anteriores, he imaginado que me harán. Señorías, no quiero extenderme más para emplear todo el tiempo disponible en contestar sus preguntas.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Bautista. Empezamos por el Grupo Mixto. Señora Oramas.

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

Yo creo que usted ha empezado bien, con un reconocimiento de la situación, de cómo llegó y de la preocupación; otra cosa después son los hechos y lo acontecido. Le quiero hacer dos preguntas a raíz de lo que ha dicho. ¿Usted cree, con su información, que en los accidentes de avión en general y en el de Spanair se puede decir que hubo una causa o normalmente en accidentes de aviación es una cadena de errores?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Yo no soy un experto en investigación de accidentes, es un tema arduo y que realmente suele requerir profesionales de este tema dedicados todo el tiempo a ello. Además, aunque soy ingeniero aeronáutico de formación, realmente he estado la mayor parte de mi vida profesional fuera de los aspectos técnicos. Pero por lo que he leído y escuchado a personas que saben mucho del tema, parece que normalmente un accidente se produce por una concatenación de diversas causas; causas primarias digamos que desencadenan el accidente y causas más lejanas que si no se hubieran dado, a lo mejor al final no se habría producido el accidente. Parece que hay una concurrencia de varios factores.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Le agradezco muchísimo esa respuesta porque hay muchos que creen que solamente fue un error de pilotaje, cuando las conclusiones de la Ciaiac... Entonces voy a la segunda siguiente pregunta que le voy a hacer.

Usted ha dicho que hay que proponer medidas que puedan mejorar la seguridad aérea. La Ciaiac saca unas conclusiones y hace unas recomendaciones, esas recomendaciones van en línea de mejorar la seguridad aérea pero son recomendaciones. Las recomendaciones no son de obligado cumplimiento y al final la conclusión a la que estamos llegando en esta Comisión —aunque ya tendremos más detalles— es que si las recomendaciones no son obligaciones, el objetivo de las recomendaciones no se cumple a efectos de la seguridad aérea. ¿Usted cree que las recomendaciones de la Ciaiac debían ser de obligado cumplimiento en aras de mejorar la seguridad aérea?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Lo políticamente correcto en esta Comisión es decir que sí, sin embargo, si soy honesto, tengo que decirles que hay veces que uno discrepa con las conclusiones de la Ciaiac. La Ciaiac son profesionales de investigar accidentes pero luego el ámbito de la Administración aeronáutica es mucho más amplio. Quiero decir que hay recomendaciones que yo recuerdo cuando estaba en la Dirección General de Aviación Civil que decíamos que las hacían porque no tenían un conocimiento preciso de esta legislación, de nuestra actividad y creíamos que se equivocaban y no estábamos de acuerdo. Creo que en parte la explicación de por qué ciertas autoridades aeronáuticas no aplican las conclusiones o las recomendaciones de sus organismos de investigación oficiales de accidentes aéreos, como es el caso de la NTSB y FAA, en parte puede residir en que no están de acuerdo con esas recomendaciones o les parece que no tienen sentido.

Dicho eso, también el presidente actual de la Ciaiac, el señor Hita, en su comparecencia les dijo algo que era importante: este sistema funciona si la Ciaiac no es juez y parte. Es decir, se crea una investigación y es independiente, de hecho nosotros no teníamos ningún contacto con la Ciaiac salvo cuando había recomendaciones y en algunas con las que discrepábamos entrábamos a discutir las con ellos, pero efectivamente si a la Ciaiac, juntando todo, le das el poder para llevar a la práctica sus recomendaciones, la conviertes en juez y parte y, al final, en el siguiente accidente estará involucrada en lo que hizo o en lo que dejó de hacer. Dicho eso, evidentemente creo que si las recomendaciones no son obligatorias, y ahora que esto depende mucho más del Congreso y del Parlamento, en las recomendaciones que no se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 4

cumplan, el organismo que no las cumpla, sobre todo si es nacional, debería venir aquí a explicar por qué no las cumple.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Acaba de decir dos cosas que le garantizo que voy a subrayar entre todas las comparecencias. Ha dicho que quizá en la Ciaiac hay temas para los que no estaban preparados y sobre los que no tienen conocimiento, en aspectos jurídicos y técnicos; también ha hablado de la responsabilidad de no haber cumplido las recomendaciones de la Ciaiac y la exigencia de responsabilidad. Me parecen muy interesantes estas dos afirmaciones porque hasta ahora no se habían producido.

Le voy a hacer una serie de preguntas. ¿Nos puede explicar los tipos de inspecciones que realizaban en su dirección general? Me refiero a inspecciones de vuelos y de compañías, documentales y técnicas.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Había de muchos tipos. En principio podemos separarlas en inspecciones de mantenimiento y de operaciones en vuelo si nos referimos a compañías aéreas. También había inspecciones a los fabricantes de avión, había inspecciones a las escuelas de formación de pilotos, de formación de tripulantes de cabina, de controladores, de técnicos de mantenimiento... El sector aéreo es inmenso y aquí estamos acotando al tema de compañías aéreas. Luego está el proveedor de servicios de navegación aérea, hoy Enaire, o los propios aeropuertos.

Centrándonos en las compañías aéreas y dejando fuera por supuesto las inspecciones que tenían que ver con la formación de los pilotos y con sus renovaciones y actualizaciones de licencias, etcétera, yendo a la parte operativa, había lo que es mantenimiento y lo que son operaciones en vuelo. Respecto al mantenimiento, se trataba de inspecciones a los centros de mantenimiento, inspecciones a las propias aeronaves. Actualmente, por normativa de EASA, de la agencia europea, también se habla de inspecciones a las organizaciones; se ha hecho referencia a ello aquí y hay un montón de siglas como las CAMO, las organizaciones de gestión de la aeronavegabilidad continuada, etcétera. Por simplificar y facilitar la comprensión, diré que son: centros de mantenimiento —lo que habitualmente llamamos talleres— y la propia aeronave, y luego la compañía por ver cómo gestionaba el mantenimiento de sus aeronaves. Respecto a las operaciones en vuelo, hay inspecciones en el propio avión: se suben los inspectores y ven cómo actúan los pilotos, y la cabina de pasajeros, que también tiene su importancia. Yo solo he asistido personalmente a dos inspecciones por curiosidad, porque le dimos mucho impulso en esa época y quería ver hasta qué punto eran importantes; eran las llamadas SANA, equivalentes a las SAFA europeas. Se trata de inspecciones aleatorias. Llega la aeronave, aparca y empiezan a salir los pasajeros y en el intermedio hasta que vuelve a salir, en ese periodo, una vez que salen los pasajeros, los inspectores entran —son ingenieros o pilotos— y se hace una revisión de aproximadamente cuarenta minutos, lo que dura ese intermedio. Es la única a la que he asistido y me dijeron que da mucha información. En cualquier caso, volviendo a la pregunta, respecto a la parte de las operaciones en vuelo están las inspecciones en ruta, inspecciones en base, inspecciones de los tiempos de vuelo y de descanso —esas eran muy importantes porque tienen que ver con la fatiga—; seguramente se me olvidará alguna porque había un montón de tipos distintos.

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

¿Dónde se encuentran archivadas las inspecciones que se realizaron al avión siniestrado el 20 de agosto de 2008 de la compañía aérea Spanair en la dirección general y en AESA?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Ahora mismo no sé dónde se encuentran archivadas, porque además ha habido mudanzas con la separación de las dos organizaciones. No le podría contestar aunque quisiera. Supongo que tienen que estar archivadas, por lógica, en la Agencia de Seguridad Aérea, AESA. Ahí es donde razonablemente deberían estar. ¿Hasta qué antigüedad se mantienen archivadas? Lo desconozco.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Conoce usted a Justo Sánchez Marín, la persona que firmó la prórroga del certificado de navegabilidad del avión siniestrado el 20 de agosto de 2008 por un mes, del 22 de julio al 22 de agosto?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Personalmente no.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 5

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: En el informe final de la Ciaiac se reconoce que su dirección general le permitía a la citada compañía aérea no disponer de su programa de análisis de datos para la flota Boeing mientras que sí la tenía para la flota Airbus. ¿Puede explicar en base a qué normativa autorizaba dicho proceder?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): El programa se incorporaba por primera vez el 16 de julio de 2008 porque entraba en vigor un reglamento que creo que era el Euops. Hasta ese momento nunca se había exigido ese programa. Era un programa complicado y en la Dirección General de Aviación Civil decidimos que íbamos a hacer, por emplear un símil, algo parecido a cuando alguien quiere crear una compañía aérea y pide el certificado operador aéreo, lo que se llama comúnmente la AOC. Se presenta un montón de documentación: manuales de operaciones, manuales de mantenimiento, etcétera, todo papel, sobre el papel se revisa y se ve que todo está en orden, después empieza a volar y cuando ya está volando es cuando se verifica que todo lo que estaba en el papel se está aplicando. Aquí se hizo algo parecido. Como era completamente nuevo este sistema de la gestión de datos, se vio que tenían todo lo que en principio se planteaba en el mismo y se dejó que empezaran a operar para ver cómo lo llevaban a la práctica. Lo que sucedió es que el accidente se produjo al mes y pico de tener esta aprobación y en unos aviones de Spanair estaba esto funcionando correctamente y en otros, como el caso del avión accidentado, se vio que no estaba funcionando el sistema del todo. Pero el criterio de la Dirección General de Aviación Civil era el siguiente: se aprueba sobre el papel puesto que no había experiencia previa y, después, cuando empieza a operar, se verá cómo opera esto realmente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Por qué se hizo a Airbus y no a Boeing?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Unas flotas empezaron antes y otras después. Supongo que es una secuencia que estableció la compañía y yo no sé por qué lo hicieron.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Cuando usted dice que llegó a la sala, que llegó tarde, estaban leyendo en ese momento la lista. ¿Usted no fue quien dio la orden para que lo hiciera Luis Rodríguez Gil? Como usted sabrá, compareció y declaró que estaba presente en el momento en que el director del aeropuerto leyó la lista de supervivientes a las familias que estaban en la sala. ¿Ordenó usted que lo hiciera?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No. ¿Usted llegó cuando ya estaban leyendo?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Yo llegué cuando acababan de empezar a leer.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: O sea que no dio ninguna orden.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): No. Yo estaba en contacto con Luis Rodríguez Gil y con toda la gente que dependía de mí, con la ministra y con el secretario de Estado.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted no dio la orden de hacer la lectura como se hizo?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): En absoluto. Es más, no queda muy bien decirlo y no sé los demás pero yo tenía una situación de impacto emocional que después ni me acordaba de quién leyó la lista de familiares ni quién más había. Viendo la comparecencia de Luis Rodríguez Gil vi que él decía que había estado él, que había estado el secretario de Estado Fernando Palao. Oyendo al director del aeropuerto, Miguel Ángel Oleaga, me enteré de que había sido él quien lo había leído. Todo eso sucedió ante mis ojos pero no lo recordaba situándolo bien. En cualquier caso, contestando a su pregunta, yo no di ninguna orden de que se leyera eso y tampoco di orden a Luis Rodríguez Gil de que fuera o de que no fuera. Yo quería estar donde me parecía que había que estar pero no lo recuerdo. Tampoco tengo un recuerdo nítido de todo lo que sucedió porque la carga emocional era muy fuerte.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 6

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Quería preguntarle otra cosa. Usted ha hablado también de la independencia de la Ciaiac de cara a eso, ¿qué conocimientos cree que aporta un profesional experto en derecho mercantil como vocal en el pleno de la Ciaiac que aprueba informes eminentemente técnicos?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Mi intervención en la designación de los vocales de la Ciaiac ha sido cero. Realmente no sé con qué criterios se les elegía o se les proponía. Supongo que si hay un vocal con esas características, habrá que ver también su experiencia amplia. Si su pregunta fuera qué puede aportar un experto en legislación aeronáutica o incluso administrativa, le diría que mucho, porque la...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Pero en derecho mercantil?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Bueno, las compañías aéreas creo que se rigen por eso también. En fin, no le sé decir porque ni siquiera sé de quién me está hablando, para ser honesto.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: En cualquier caso, hizo su afirmación inicial de que en la Ciaiac hay muchas cosas de las que no tienen conocimientos los que están allí.
¿Qué son los vocales de la Ciaiac a nivel...?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Perdón, señora Oramas, yo no he dicho exactamente eso. Yo creo que la Ciaiac...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, cuando yo le pregunté a usted por los informes, si tenían que ser recomendaciones o vinculantes, usted dijo que hay veces que no porque considerábamos que no tenían conocimiento suficiente de lo que estaban afirmando.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Eso lo ratifico.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Qué son los vocales de la Ciaiac a nivel administrativo? ¿Funcionarios? ¿Altos cargos? ¿A qué régimen de incompatibilidades están sometidos?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Pues no lo sé, la verdad es que yo de la Ciaiac no me he ocupado nada más que cuando había informes o recomendaciones que nos afectaban y en la fase de borrador no lo mandaban y había alguna discrepancia. Creo que los empleados, por decirlo así, el personal de plantilla de la Ciaiac, dejando aparte los vocales, son funcionarios. Creo que hay personal de otras procedencias, pero no lo sé y la verdad es que ahí me declaro ignorante.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Podría explicar qué significa certificar un aparato por la Dirección General de Aviación Civil?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Sí. La Dirección General de Aviación Civil certifica los aparatos o las partes o componentes de una aeronave que han sido fabricados en España para empezar, si no, no somos autoridad de certificación. Y que se certifiquen esas partes o esas aeronaves quiere decir que se certifica el prototipo y que ese prototipo cumple con toda la normativa que se ha especificado para carácter de seguridad, etcétera, para cumplir con todos esos requisitos. Lo que se certifica es que cumple con toda la normativa donde se recogen los requisitos de seguridad que debe cumplir un avión durante su proceso de construcción. No sé si me he explicado, pero este es el certificado de tipo, se llama así, donde la autoridad de diseño certifica que ese avión cumple con todos los requisitos de seguridad.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y la última. ¿Me podría explicar quién expidió en 2008 los certificados de aeronavegabilidad y cómo es su proceso de regularización en relación con la renovación del periodo de validez anual? ¿Podría concretar en qué normativa queda recogido el proceso anterior? Esta es la última.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Sí. ¿Me las puede volver a hacer?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 7

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Podría explicar qué es un certificado de aeronavegabilidad, quién lo expidió en 2008 y cómo es su proceso de regularización en relación con la renovación anual? ¿Podría concretarme en qué normativa queda recogido el proceso anterior?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): El certificado de aeronavegabilidad es para cada avión concreto y lo que se certifica es que cumple con todo lo que dice el certificado de tipos para el modelo de aeronave. El certificado de aeronavegabilidad lo que hace es decir que esa aeronave cumple con todo lo establecido en el certificado de tipo, que cumple también con las directivas de aeronavegabilidad asociadas a ese certificado de tipo o a ese modelo de avión y que además cumple con el programa de mantenimiento definido para esa aeronave. Eso es lo que el certificado de aeronavegabilidad cuando se concede previamente ha verificado.

¿Quién concede los certificados de aeronavegabilidad en 2008? La Dirección General de Aviación Civil. Era la que los concedía y la que, de acuerdo con nuestra normativa, los renovaba o no cada año. ¿En base a qué normativa? Pues esta es de las preguntas que, porque se las he visto hacer a otros, me la traigo preparada. Si no, de memoria no hubiera sido posible. Por una parte, venía regulada por el Real Decreto 660/2001, nacional, y por dos reglamentos europeos, el Reglamento CEE/1702/2003, de 24 de septiembre de 2003 y el Reglamento CEE/2042/2003, de 20 de noviembre de 2003. Esta era la normativa más directamente implicada. Había alguna más. Ahora, ninguna de esta normativa entraba en el detalle concreto de qué es lo que tenía que haber en cada inspección porque eso iba evolucionando y si para adaptarse a la evolución había que sacar un nuevo real decreto o un nuevo reglamento europeo, no tenía sentido. Entonces, dejaba margen a las autoridades nacionales para que definieran periodo de validez de los certificados de aeronavegabilidad, y en la Dirección General de Aviación Civil en España decidimos que el periodo de validez fuera un año, y que definiéramos exactamente los temas y los puntos que había que ver en esas inspecciones.

Si a alguno más le interesa, he podido en mi labor de arqueología administrativa para venir lo más preparado posible a esta Comisión, recuperar las listas que empleaban los inspectores en la inspección documental. Como a ustedes ya les han contado, las renovaciones de los certificados de aeronavegabilidad tenían un año, era una inspección documental, tengo la lista que empleaban los inspectores. El segundo año era documental y además física sobre el avión. Tengo también la lista que empleaban esos inspectores. No he conseguido la lista de la tercera parte que era la inspección en vuelo, que se añadía el tercer año.

No sé si me he quedado alguna pregunta.

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

Gracias, señor compareciente. Señora presidenta, sí sería interesante que el compareciente nos facilitara esa información que ha dicho que ha conseguido.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Perdón, ¿respecto a los reglamentos o respecto al...?

La señora **PRESIDENTA**: Al listado del que hablaba.

Gracias, señora Oramas. No está el Grupo Vasco.

Por Esquerra Republicana, señor Olòriz, cuando quiera.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, presidenta.

Gracias, señor Bautista por su comparecencia.

El primer elemento es el respeto que he visto que tiene a esta Comisión. Esto es de agradecer. También el hecho de que, como ya ha dicho, haya visualizado las anteriores comparecencias que nos pueden permitir ajustar un poco más las causas, responsabilidades y alternativas.

La verdad es que ya llevamos bastantes comparecientes y hay un aspecto que está pesando en esta Comisión y es el tiempo, diez años. No es fácil. Son diez años que cada vez pesan como una losa sobre el porqué se ha tardado tanto en la medida en que cerrar por parte de la justicia el caso dejaba aún muchos interrogantes y, sobre todo, familias en sufrimiento. Por ellas estamos aquí y por una comunidad como la canaria que no olvida y que ha ido empujando la existencia de esta Comisión. Pero aquellos que no somos técnicos nos encontramos a veces con muchos problemas, con muchos problemas para poder trabajar en buenas condiciones. Uno de los elementos para mí graves de las comisiones de investigación es la falta en el Congreso de instrumentos técnicos que pudiésemos consultar para ajustar mucho más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 8

nuestro trabajo. Pero, dicho esto, pasaremos a algunas preguntas, algunas puede que sean recurrentes y sería lógico que usted las precise mejor de alguna manera y otras me quedan con interrogantes.

Tres grandes apartados. Primero, la supervisión de la inspección en este periodo en que usted era director general. Segundo, las certificaciones como tal y, tercero, la información de la Ciaiac y a la Ciaiac. De y a la Ciaiac.

Hay una circular, la 285, de la OACI que estaba en vigor en el año 2001, pero que no se puso en práctica para asistir a las familias de las víctimas el 20 de agosto. ¿Usted conocía esta circular y, si la conocía, por qué no se puso en práctica?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Vamos a ver, voy a ir directo. Si yo tuviera que reconocer un fallo en mi gestión y ahora retrospectivamente tuviera que decir si hubiera vuelto a hacer lo mismo o qué hubiera vuelto a hacer, tendría que decir que mi principal fallo fue ese. Es decir, yo no me enteré o, si me lo dijeron, no fui consciente de la circular esta que, por otra parte, no quiero que suene a descargo, pero no era una normativa de OACI y, por tanto, no era obligatorio, pero sí es verdad que era una circular que hablaba de que había que preparar la asistencia a los familiares de las víctimas. Y yo tengo que decir honestamente que desde el día primero que entré en Aviación Civil estuve obsesionado con evitar accidentes. En mi etapa de Aviación Civil más o menos España había tenido como cuatro o cinco accidentes tremendos, por tanto, la atmósfera era de preocupación con el tema. Mi preocupación principal, desde el primer día, era hacer todo lo que fuera posible para evitar que se produjera un accidente, y yo diría que es la preocupación que razonablemente cualquier responsable debe tener en Aviación Civil. Sin embargo, lo que nunca me planteé fue que después de un accidente hay víctimas y hay familiares de las víctimas, y evidentemente este fue un fallo mío, porque es verdad que la OACI dice que hay que designar un responsable, pero yo creo que por sentido natural tendría que haber sido yo el que dedicara tiempo a decir: vale, evitemos accidentes, pero si los hay, tiene que haber un trato de una delicadeza exquisita hacia las familias de las víctimas que están destrozadas, y que hay que tener previstas toda una serie de actuaciones. A mí ni se me pasó por la cabeza. Entonces quiero decir que ese es un fallo cuya responsabilidad yo asumo. Sé que después la ministra hizo un montón de cosas, otras el siguiente ministro y otras la siguiente y la asociación de familiares de las víctimas, y que España se ha colocado a la cabeza a nivel mundial en esta cuestión, pero es verdad que cuando se produjo el accidente, no teníamos previsto esto fuera de lo que la Ley de Protección Civil o lo que las normas generales había, pero en Aviación Civil yo no había trabajado en el tema ni había dado indicaciones sobre el asunto; esto es cierto. Reconozco que si ahora diéramos marcha atrás a la historia, las demás cosas las habría repetido. Hombre, si hubiera sabido que iba a acabar en un accidente, indudablemente hay cosas que habría cambiado, pero respecto a la seguridad en general, me habría gustado que los días tuvieran cuarenta horas, no veinticuatro para acelerar el ritmo. Ahora bien, este tema que ni se me paso por cabeza, claro que lo habría afrontado de otra manera muy distinta.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Le agradezco sus palabras, pero a la vez son un búmeran; vienen a decir que en aquel momento se tendría que haber actuado de otra manera. Yo pienso que es importante que esto se diga y que se tendría que haber dicho de una manera clara en el periodo siguiente, e incluso cuando estaba *sub júdice*. Pienso que decir eso también habría ayudado a las víctimas en su momento.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Lo digo desde el punto de vista de la Dirección General de Aviación Civil. No quita que AENA tenía un plan de emergencia y que los bomberos y los médicos actuaran así. O sea, no me estoy refiriendo a AENA, pero desde la Dirección General de Aviación Civil de hecho se han tomado luego una serie de medidas que podríamos haber empezado a tomar antes. Si yo hubiera asumido esta labor, probablemente se habrían podido llevar a cabo una serie de medidas que habrían aligerado el sufrimiento de los familiares de las víctimas. Esto es lo que quiero decir. Los demás no lo sé...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sin duda, son elementos de su responsabilidad. En este caso, a nosotros también nos ha faltado que AENA y otras entidades tuviesen más capacidad de autocrítica ante preguntas muy claras y de hechos muy incontrovertibles de los propios afectados.

Hay un segundo elemento que también me deja dudas. Usted era responsable político pero es un técnico cualificado, y en este caso aún más. Esta mezcla no es nada mala, es mejor que en cada ámbito de la política haya personas cualificadas, sin duda, se pueden equivocar igual, pero es importante. En este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 9

marco, según la Ciaiac, el 22 de julio se prorrogó el certificado de aeronavegabilidad sin inspeccionar —es la página 18 del informe final—. Claro, nos hemos encontrado con Boeing que el máximo responsable era una especie de comercial. No hemos conseguido que nadie ni que nos designase ningún técnico, porque si en política los técnicos son importantes, en las empresas tanto o más. Nos ha faltado esto, pero yo pienso que era consciente de que Boeing y este aparato estaba teniendo problemas, no fue en ese momento, estaba teniendo problemas. Claro, no se entiende que se diese este certificado, como dice la Ciaiac en el informe final, sin inspeccionar. A ver, ¿quién hacía las inspecciones de vuelo en el año 2008? Y en concreto, ¿quién hacía las inspecciones de vuelo a la compañía Spanair en este modelo, el MD-82? Esto nos queda como un interrogante sin dilucidar.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Son muchas preguntas.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Bueno, pero son como los afluentes que van a un mismo río.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Bueno, lo que pasa es que me deja que vaya por donde quiera.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: No, ya me encargaré yo que vaya al mar, sin duda.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Vamos a ver, no había constancia —ha dicho algo así parecido—, no había ningún indicio de que esta aeronave tuviera problemas de aeronavegabilidad, ¿eh? De hecho, yo no creo que los tuviera. Si se accidentó fue por otras razones, no por su aeronavegabilidad. Quiero empezar diciendo eso.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Esto es una afirmación que usted incluso puede darnos como técnico, porque Boeing no ha dicho nada.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Vamos a ver, es una afirmación que hago a partir de lo que me han contado los técnicos. Yo ya de técnico en esta materia poco o nada. Hace mucho que acabé la carrera y además en la carrera jamás me hablaron del TOWS, o sea que... Quiero decir que yo he oído hablar mucho del TOWS aquí, y antes no era un tema que me llegara. Lo que quiero decir es que ya sé que aquí ha sido muy debatido el papel clave del TOWS de que funcionara o no funcionara, y también se les ha contestado y se ha contado en los informes, no solo de la Ciaiac, que ya sé que tienen algún cuestionamiento aquí, sino también del organismo pericial colegiado formado por pilotos a propuesta del Copac, por técnicos de mantenimiento, por ingenieros aeronáuticos, ingenieros técnicos... Es decir, en los dos informes se viene a decir que el TOWS era considerado por las autoridades correspondientes —y luego hablaremos, espero, de quiénes eran esas autoridades, pues no solamente era la FAA americana— como una parte no esencial de ese modelo de avión y, como tal, fue certificado su certificado de tipo. El certificado de aeronavegabilidad lo que tenía que hacer —como le he explicado antes a la señora Oramas— era confirmar que cumplía con el certificado de tipo. Yo creo que el certificado de aeronavegabilidad se le dio y se le renovó el año antes; no se le renovó en ese momento porque estaba permitido que, aunque hubiera cualquier problema, ya fuera de programación del vuelo o de rotación de ese avión, se pudiera retrasar un mes, dos meses o hasta tres, y por tanto no había ningún problema. Eso no quería decir que por retrasarlo dejara de tener su aeronavegabilidad en condiciones; no quería decir eso. Como ustedes sabrán y les habrán explicado, la filosofía de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, AESA —que de hecho se puso en vigor un mes después del accidente—, es dejar mucho más tiempo de validez de los certificados de aeronavegabilidad. Eso sí, poniendo el énfasis en que haya organizaciones, las llamadas CAMO, las organizaciones de gestión de la aeronavegabilidad continuada, que controlen que, efectivamente, esa aeronavegabilidad se mantiene.

¿Qué significa que la aeronavegabilidad se mantiene? Lo repito, porque es lógico que sea necesaria una cierta pedagogía. Yo, con toda mi formación académica, necesité mucho más tiempo que ustedes para enterarme de la parte que me enteré; es decir, que son lógicas las dificultades. ¿Qué significa que tiene certificado de aeronavegabilidad? En primer lugar, que ese avión cumple con todos los requisitos que están establecidos en el certificado de tipo dado por la autoridad del Estado de diseño, en este caso, Estados Unidos. En segundo lugar, que cumple con todas las directivas de aeronavegabilidad asociadas a ese certificado tipo. Y, en tercer lugar, que cumple con todo el programa de mantenimiento. Esto la aeronave lo estaba cumpliendo. ¿En la Dirección General de Aviación Civil cómo podíamos saber, si se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 10

prolongaba más el certificado de aeronavegabilidad, si nos jugábamos que en ese tiempo se perdiera algo? Hombre, teníamos otras fuentes de información también. Se inspeccionaba, se auditaban los centros de mantenimiento, que controlaban minuciosamente el mantenimiento de cada uno de esos aviones; las propias inspecciones aleatorias proporcionaban mucha información, es decir, había un mapa.

En cualquier caso, a la pregunta que me han hecho antes sobre qué legislación, qué normas sustentaban los certificados de aeronavegabilidad, he dicho que un Real Decreto, el 660/2001, y dos reglamentos europeos que se aprobaron en 2003. Como estos reglamentos no llegaban, como es lógico, al nivel de detalle que luego en la práctica el inspector necesita, se admitía que el director general de Aviación Civil emitiera una resolución, un acto administrativo que no tiene valor jurídico —que eran las que ustedes ya han oído hablar en esta Comisión, que es la 1119 B, Bravo, y la 1120 B. La 1120 B, que me parece que es de 2000 y que está firmada por el director general de Aviación Civil de entonces— que especificaba lo que había que mirar en esas inspecciones, y adjuntaba los formularios concretos, de los cuales ya les he dicho que he traído dos que les dejaré después; el tercero no lo he podido localizar. Con todos los movimientos y el paso del tiempo encontrar gente de aquella época me ha costado. Y la 19 lo que regulaba era los periodos de validez, y ahí se establecía que, aunque el año era el periodo que estaba fijado para renovar el certificado, admitía un colchón de tres meses. Es decir, es como si la resolución del director general hubiera hablado de que se renovaban por quince meses, y los tres últimos meses los emplea usted de colchón para ajustar con la compañía; cuando el avión, en función de su rotación, puede pasar por aquí.

Me parece que hay cosas que, seguramente, como me he enrollado no le he explicado bien. Pregúnteme algo si le falta, pero ya no sé por dónde seguir.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sí, sí, realmente los afluentes son complejos. Pero hay un elemento que para mi también es clave. Usted hoy, si fuese director general de Aviación Civil, ¿aceptaría prorrogar sin inspeccionar o considera que extremar al máximo las garantías —en este caso si tocaba, tocaba—, volvería a pensar que el colchón de estos meses que usted decía es suficiente?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Sí, sí, yo creo que eso era correcto. Pero hay aquí un matiz que he visto que ustedes, unas veces unos y otras veces otros, repiten con frecuencia y les sorprende. ¿Cómo fue posible que se ampliara, se extendiera, el período, un mes en este caso, para renovar el certificado de aeronavegabilidad sin haber inspeccionado previamente? Bueno, esto es una pescadilla que se muerde la cola. Se retrasaba un mes para inspeccionarle, y si salía todo bien se le renovaba el certificado de aeronavegabilidad; y el motivo de retrasarlo un mes es porque, a lo mejor, ese día o durante los siguientes días la aeronave tenía una rotación o por lo que fuera. Estaba aceptado que la dinámica de la industria del sector aéreo requería una cierta flexibilidad, y en este sentido no se justificaba hacer una inspección para dar un mes. Yo creo que eso era correcto.

Si estuviera ahora de director general de Aviación Civil, primero, las normas han cambiado; ahora mismo, la autoridad aeronáutica, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la AESA española, creo que no se acerca a ver el avión hasta tres años después. Eso sí, mientras tanto revisa muy directamente a las organizaciones CAMO, que tienen que tener las compañías aéreas, que se encargan de mantener la aeronavegabilidad de forma continuada y de ver cómo lo hacen y de que todo va bien. Es decir, se suelta la presión sobre el avión concreto respecto a lo que era antes, y en cambio se ejerce sobre el centro que debe controlar esa aeronavegabilidad. Pero a su pregunta de si yo fuera director general de Aviación Civil, yo lo admitiría; me parece correcta esa forma de funcionar y no le veo ningún problema.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: A ver, ligado a esto, en 2008 se reconoció públicamente por parte del Ministerio de Fomento que solo había tres inspectores del Estado.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Eso no ha sido verdad nunca.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: O sea, ¿no existían más de estos tres inspectores que tenemos los nombres y apellidos? Tenemos a Javier Aguado del Moral, tenemos a Juan Carlos Machuca y a José María Rosell Merino; tres personas con unas competencias concretas, vuelo, operaciones y tráfico aéreo, compañías aéreas, etcétera. Estos son los datos y, si no es así, le agradecería que nos dijese por escrito cuántos inspectores había, qué funciones tenían, porque puede darnos luz. Por ahora, tenemos esto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 11

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Vamos a ver, el Ministerio de Fomento creo que nunca ha dicho que hubiera tres inspectores, porque esto es —permítanme la expresión— una especie de leyenda urbana. Yo no sé cómo ha calado tanto esto. Me sorprende, y en esta Comisión se les ha dicho varias veces, pero yo estoy encantado de repetirlo. —Además, tengo la pregunta formulada—. En Aviación Civil ya les han explicado, y yo se lo explico de nuevo, según la Ley de Seguridad Aérea del año 2003, que fue una ley importantísima que significó un punto de inflexión para este sector —hay que ponerles muchas medallas a quienes hicieron esa ley y a quienes las aprobaron, porque fue decisiva en la materia de seguridad aérea—, porque ahí se decidió —sus antecesores, ustedes, no sé quiénes, yo no estaba— que la inspección la hicieran funcionarios. Pero no un cuerpo de funcionarios que no existía. Afortunadamente, si luego tengo ocasión lo explicaré, hubo una visión y un acierto de no crear un cuerpo de funcionarios; hubiera sido un error, desde mi punto de vista. A estos funcionarios se les encomendó la tarea de inspección. A su vez, los legisladores entendieron que podía suceder que la Dirección General de Aviación Civil no tuviera funcionarios suficientes y que pudiera necesitar el apoyo de sociedades instrumentales, empresas públicas, cien por cien públicas. Ha dicho algún compareciente que esto era como si a los inspectores de Hacienda se les delegara un bufete privado para las inspecciones de Hacienda. Hombre, no. Esta es una empresa pública cien por cien, perteneciente a Fomento, y donde el director general de Aviación Civil estaba en el consejo de administración de esa empresa. O sea, había muchos controles sobre esa empresa. En cualquier caso, esa solución de que se pudiera acudir a sociedades instrumentales, no solo Senasa, también Isdefe, también podía ser Ineco, la adoptaron en este Congreso. O sea, no fue una decisión de la Dirección General de Aviación Civil, pero yo creo que se adoptó con muy buen criterio. ¿Qué quiere decir eso? En esa ley se estableció que las inspecciones las hacían funcionarios que estuvieran en las unidades a las que correspondía hacer las inspecciones. Claro, no vale el funcionario que está en la habilitación con las nóminas, esto es lógico, en las unidades que se encargan de hacer inspecciones.

Si nos tomamos la licencia, por entendernos y no prolongar el lenguaje más, de llamar inspectores a esos funcionarios, en el momento del accidente la Dirección General de Aviación Civil tenía 169 inspectores funcionarios —no 2 ni 3—. Y algunos de los que usted me ha dicho —bien conocidos en nuestra casa— no son funcionarios, o sea no podrían entrar en esa cuenta. No sé, creo que lo puedo decir más alto, pero no más claro.

La señora **PRESIDENTA**: Se le ha agotado el tiempo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Cogemos esta documentación, la contrastaremos...

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): A mí me encantaría estar mucho más tiempo porque creo que es necesario.

La señora **PRESIDENTA**: El tiempo, compareciente, lo lleva la presidenta.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Lo sé, lo sé.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Si la presidenta es generosa y me deja una última pregunta, la haré.

La señora **PRESIDENTA**: Adelante.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Usted sabe de la filtración del borrador del primer informe sobre el accidente, unas semanas más tarde del 20 de agosto. ¿Tenía conocimiento de esta filtración? ¿Sabe quién la pudo hacer?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): La verdad es que no tengo conocimiento. Ayer me comentaron algo, pero no sé si tiene que ver con esto. No recuerdo porque mi conexión con la Ciaiac no voy a decir que era cero, pero era muy escasa; ellos tenían su trabajo, nosotros el nuestro y yo no tengo ni idea de ese tema.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Olòriz.
Por el Grupo Ciudadanos, señor Navarro, cuando quiera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 12

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, presidenta. Gracias, señor Bautista.

Me gustaría centrarme en todas las posibles barreras que hay para prevenir un accidente porque, cuantas más barreras hay, será más seguro puesto que para que se produzca tendrá que haber agujeros en todas ellas. Me gustaría empezar por uno de esos niveles de protección y luego pasar a cómo se conforma la información en distintos niveles a la hora de crear nuevas barreras o hacer más sólidas las existentes.

Voy a empezar con el TOWS. Tras el accidente de Detroit, de 1987, la NTSB —el homólogo de la Ciaiac— emitió una recomendación, la A8865 que decía más o menos que se encendiera una luz en la cabina en caso de que el TOWS o el CAWS estuviera inactivo, como sucedió en el caso del accidente de Barajas. La Agencia Federal aceptó la recomendación pero aparentemente la suavizó porque emitió a su vez una recomendación, la AC257031, que lo recogió pero no le dio carácter obligatorio. ¿Qué opinión le merece esto, es decir, que una agencia que investiga un accidente detecte un fallo en uno de esos niveles de seguridad, en una de esas barreras, y que sin embargo se quede en una mera recomendación, que puede ser seguida o no?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Vamos a ver, yo desconozco qué se coció dentro de la FAA americana. Estamos hablando del año 1987, o sea que si he hablado de cierta arqueología administrativa para referirme a lo que sucedió en 2008, en 1987 —hace treinta y un años y faltaban aún diecisiete para que yo llegara a la Dirección General de Aviación Civil—, todavía más. Tengo un enorme respeto por la profesionalidad de la gente de la FAA y de la NSTB, sin descartar por completo que también haya protección de Industria y, por tanto, no fueran absolutamente indiferentes a lo que le pudiera pasar al fabricante si obligaban a determinadas cosas, o sea que efectivamente aquí intervienen muchas cosas. No tengo fuentes directas, he leído el informe de la Ciaiac, que dice que se creó un grupo de trabajo dentro de la FAA americana —la autoridad aeronáutica americana— para evaluar todos los sistemas de aviso y, al final, concluyeron que la recomendación de la NSTB no les convencía y no la aplicaron.

Cuando —hago una incursión lateral— hablamos de independencia de la Ciaiac, no me imagino a la Ciaiac haciendo una recomendación así y nosotros no haciéndole caso a una recomendación así. Otra cosa es que fuese tal cúmulo de despropósitos lo que planteaba la NSTB que la FAA no tenía que hacerle caso; no lo sé. A mí me sorprendió también que la FAA no hiciera nada, y hay algo que se han preguntado ustedes todo el rato y también me lo he preguntado yo: ¿Por qué la FAA no emitió una directiva de aeronavegabilidad informando a todas las autoridades de que había que obligar a todas las compañías aéreas que tenían ese modelo de avión a que, antes de cada vuelo, había que revisar el TOWS? ¿Por qué no lo hicieron? Esto es entrar a especular, porque eso sí que le salía gratis al fabricante, o sea no implicaba hacer cambios que costaran un dineral; salía gratis. Yo creo, sospecho, especulo que la FAA estaba convencida por aquel entonces de que el TOWS no era un sistema clave, que era un sistema de *backup*, que lo que era clave era que las tripulaciones siguieran las *checklist* y que se centraran en seguir las *checklist*. Supongo incluso que en los debates se dijera que como tuvieran un sistema de *backup* se iban a confiar, a relajar, y dejarían de aplicar con la atención necesaria lo que de verdad era primordial. Pienso yo que habría este tipo de especulaciones. En cualquier caso, lo que sí parece es que la FAA emitió una recomendación a sus compañías aéreas, según el informe del organismo pericial colegiado —que es donde yo lo he leído porque obviamente no lo sé—, y en cambio el fabricante emitió un télex a las compañías aéreas que, según el informe del organismo pericial colegiado, dice que incluso el fabricante de las compañías aéreas no es un buen sistema de aviso porque a algunas no les llega. Fíjese usted ya si les va a llegar a las autoridades aeronáuticas, que no son las destinatarias de ese télex. En el año 1987 yo no sé dónde estaba, pero muy lejos de ese tema; vamos, sí sé dónde estaba, muy lejos de ese tema. Por lo tanto, creo bastante plausible que la Dirección General de Aviación Civil no fuera informada de las conclusiones de ese accidente. Y, por cierto, otro compareciente ha dicho que en aquella época, después, todas las autoridades aeronáuticas del mundo eran informadas de oficio de las conclusiones de los accidentes e incidentes graves que pasaban en cualquier parte del mundo y que, por tanto, la Dirección General de Aviación Civil no podía alegar no haber sido informada porque eran todas automáticamente informadas. Esto es absolutamente incorrecto, es cien por cien falso, hasta donde yo me he enterado, aunque a lo mejor el que está mal informado soy yo. Hasta donde yo me he enterado, en 2008 no existía ningún sistema de información que te llegara; es más, hace unos pocos años —creo que fue en 2014 o 2015— EASA, europea, intentó poner en marcha una base de datos en la que los sucesos, incidentes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 13

graves, accidentes que sucedan en Europa se concentrasen ahí y pudieran utilizarse. Todavía no ha conseguido que funcione satisfactoriamente. Me suena que OACI intentó poner algo así, en una serie de datos sobre las recomendaciones de los diferentes organismos de investigación de accidentes, pero desde luego en 1987 casi pondría la mano en el fuego —por lo que me ha contado gente que estaba vinculada en aquella época— no había nada parecido. Es decir, me parece muy plausible, muy convincente y muy creíble que la Dirección General de Aviación Civil no fuera informada de las conclusiones del accidente de Detroit ni de otras muchas posteriores. Yo no estaba ni tengo que defenderme pero me parece muy creíble.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ha explicado usted algo que me ha parecido muy interesante -luego volveremos a ello— sobre el certificado de aeronavegabilidad y la distinción entre el certificado de tipo, el cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad y el cumplimiento de los protocolos de mantenimiento. Si la Dirección General de Aviación Civil se limitó a comprobar el certificado de tipo y en el certificado de tipo no había una normativa de la FAA que hiciera obligatorio el TOWS, eso no estaba allí.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Sí, efectivamente. La pregunta en el fondo es: ¿La inspección para renovar el certificado de aeronavegabilidad, si se hubiera producido cuando tocaba, que era el 22 de julio de 2008, habría revisado el TOWS? No, no lo habría revisado; no formaba parte del paquete de sistemas vinculados a la aeronavegabilidad de ese avión. ¿Y por qué? Porque no estaba en el certificado de tipo, porque la autoridad de diseño, la FAA, no lo consideraba necesario y no estaba en ninguna de las directivas de aeronavegabilidad que después se van emitiendo y están asociadas ni en el programa de mantenimiento se hablaba de eso. Entonces, no hubieran revisado el TOWS.

Pero también le digo una cosa, por contestar preguntas que sé que han hecho. Imaginemos que, a pesar de todo, hubieran revisado el TOWS, el 22 de julio, ¿hubiera servido para evitar el accidente? Suponiendo —como yo supongo, la gente de Spanair era muy profesional— que a las 9 de la mañana, antes de emprender el vuelo de Barcelona a Madrid de ese avión, hubieran hecho la revisión del funcionamiento del TOWS, habrían comprobado que el TOWS, a las nueve de la mañana, funcionaba. Sin embargo, a las dos y veinticinco no funcionó. En un espacio de menos de seis horas el TOWS que funcionaba a las nueve de la mañana dejó de funcionar a las dos y veinticinco. Fíjese usted las garantías que habría dado en el supuesto imaginario de que esa inspección se hubiera realizado el 22 de julio y, además, hubiera mirado el TOWS; así que veintinueve días después podría haber pasado de todo. No era una inspección a la que razonablemente se le pueda decir: como ustedes no lo hicieron, eso contribuyó al accidente.

Yo creo que la teoría de los quesos, esta que usted emplea porque ha oído, es muy ilustrativa y muy pedagógica —y además es cierta, la comparto—, pero no incluiría la cuestión de la inspección no hecha por renovar el certificado de aeronavegabilidad por esto que le digo, porque no miraba el TOWS y porque lo hizo veintinueve días antes del accidente.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Esta teoría la he oído y la he leído también. No solo que me haya venido...

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Lo sé, lo sé.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Todo esto que nos ha dicho de cómo funcionan los certificados de aeronavegabilidad la verdad es que lo que proyectan es una sensación de dispersión y el que los datos relevantes pueden no llegar es un tanto alarmante. Por ejemplo -usted ha comentado algo en ese sentido—, si la FAA pudo ser sensible a presiones de industria que, a su vez, pudo ser sensible a presiones de las compañías y se omitió un dato relevante que pudo afectar a la navegación aérea en su conjunto esto es preocupante, más en un momento en el que estamos, en una revolución tecnológica en la que los datos tendrían que fluir muchísimo más libremente, lo que evitaría la captación. Si compartimentamos la información, esto facilita la eventual captación por parte de agentes que pudieran estar interesados en que no se produzca, con lo cual igual ahí tenemos un área de mejora. Una tarea importante de esta Comisión es detectar fallos para el futuro. No sé cuál es su opinión, pero quizá tenemos ahí un área importante de mejora.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 14

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): No estoy seguro de haberle entendido bien.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí, hay un accidente en 1987 en Detroit; se detecta un fallo del TOWS que ha podido ser determinante; la NTSB emite una recomendación en ese sentido y la FAA no lo hace obligatorio. Dice usted que una de las posibilidades, pues nadie sabe lo que ha pasado, es que industria en Estados Unidos, receptiva a su vez —ya lo sabemos— a las compañías aéreas contribuyera a suavizar esa recomendación y que no se hiciera obligatoria. Eso hizo a su vez que, a lo mejor, la Dirección General de Aviación Civil en España ni se llegara a enterar de esa recomendación. Eso es lo que llamo una dispersión, que hay datos relevantes de un accidente de aviación, que tendría que ser relevante para toda la aviación global, que se queda atascado en una fase —por eso digo compartimentar— por las razones que sea y eso es un área de mejora.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Sí, estoy totalmente de acuerdo con usted en que un área de mejora sería, quizá no a nivel nacional —esto se está intentando hacer, como he explicado antes a nivel EASA y a nivel OACI, sobre todo a nivel EASA, europeo—, el que toda la información relevante sobre accidentes o incidentes graves que sucedan no solo en Europa, sino en el resto del mundo se recopilen, y yo diría se analicen, para ver qué implicaciones tiene respecto a las flotas que están operando actualmente. Eso yo creo que sería una recomendación importante, que dirigiría más bien a EASA, porque el mundo aeronáutico es muy amplio y quedarnos en las fronteras nacionales se queda pequeño.

Hay otra cosa que ha dicho antes —perdone, aprovecho que pasan muchos ríos cerca para tratar de aclarar— sobre que el avión MD-82 tenía un sistema TOWS. Lo que no tenía era el mecanismo que alertaba de que el TOWS no funcionaba. Pero es que el sistema TOWS que tenía no era obligatorio que lo llevara encima, es decir, el modelo MD-82 se certificó antes de que la autoridad de diseño, la FAA, obligara a poner un TOWS, antes. El fabricante lo puso, vamos a decir, porque lo consideró adecuado, porque lo vendía mejor, por lo que fuera; lo puso voluntariamente. Después —esto es como me han contado— la autoridad aeronáutica americana obligó a meter el TOWS, pero esas obligaciones no se pueden hacer —según me han explicado— retroactivamente. Es decir, si el MD-82 no hubiera llevado un TOWS, aunque después hubiera legislado la autoridad americana, no hubiera podido imponer retroactivamente que el MD-82 lo metiera. O sea, quiero decir que las libertades del fabricante eran incluso mayores de las que pensamos. Obviamente, se van introduciendo avances. Esto es como los coches, aunque la comparación no debe hacerse, pero tenemos coches muy antiguos que van operando y se les van metiendo cosas y cosas, pero no a los antiguos sino a los nuevos modelos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Con respecto al órgano pericial colegiado, que usted también ha mencionado en varias ocasiones, hay un punto que dice, también referido a esto: Las autoridades aéreas norteamericanas, la FAA, dieron su conformidad temporal, dos años, tras el accidente de Detroit en 1987, para que se resolviera la situación de aviso de TOWS, permitiendo la comprobación en el primer vuelo de cada día en caso de no funcionamiento. Y dice la OPC: La Dirección General de Aviación Civil dio su visto bueno, pero no hicieron nada transcurridos esos dos años. ¿Cuál es su opinión con respecto a esto?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Yo si estuviera en su lugar, en el de ustedes, trataría de que viniese alguien de la época del FAA para explicar, porque no cabe duda de que se acumulan muchas preguntas en la FAA, en el fabricante, pero el de allí. Yo no acabo de tener una explicación que a mí me convenza, es decir, hay varias explicaciones posibles de por qué la FAA no actuó.

Es decir, me sigue sorprendiendo, por ejemplo, que después del accidente, en octubre del 2008, EASA emitiera una directiva de aeronavegabilidad obligando a todas las compañías a revisar el funcionamiento del TOWS antes de cada vuelo y, sin embargo, la FAA no la emitiera. O sea, como decimos en este país, por vergüenza torera parece que había que haberlo hecho. Yo no sé, no creo que sea un problema de soberbia; yo creo que probablemente ellos creen que el sistema funciona bien así. Por otra parte, en el propio informe del organismo pericial colegiado —aparte del de la Ciaiac— dicen algo interesante y es que revisar el funcionamiento del TOWS antes de cada vuelo no me da garantía cien por cien de que cuando se inicie el vuelo funciona. Es decir, lo dice el informe del organismo pericial: desde que se revisa antes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 15

del vuelo, posteriormente empieza el carreteo, el avión empieza, digamos, a colocarse, durante los minutos siguientes el TOWS puede dejar de funcionar. Yo para nada soy un experto en TOWS, pero los dos informes lo dicen. Y la FAA parece ser que algo de esto también alegaba, es decir, exigir que antes de cada vuelo se haga una inspección tiene un valor relativo. Yo creo que sí tenía valor hacer esa inspección antes de cada vuelo; y creo que contribuye.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ya me ha contestado usted a una pregunta que tenía aquí.

Voy a acabar con esta pregunta. En febrero AESA emitió una recomendación de seguridad, la REC 01/09 en la que se recomendaba a la FAA y a EASA que obliguen al fabricante Boeing a incluir en su manual de mantenimiento de los aviones MD-80 instrucciones específicamente identificadas para la detección del origen y resolución de la avería consistente en el calentamiento en tierra de la sonda de temperatura RAT. El informe de la Ciaiac dice que no se sabe por qué no funcionó. **(El señor Bautista Pérez, director general de Aviación Civil: También lo dice el de la OPC)**. Siempre dicen que el principal sospechoso era el famoso relé R2-5 o incluso desactivar el disyuntor Z-29 —me parece que así se llamaba—; pero la Ciaiac dice que no sabe por qué no funcionó. Sin embargo, parece que cuando AESA emite esto tiene dudas; algo ha podido pasar con esto que haya podido influir en el mal funcionamiento del TOWS porque parece que sale a raíz de este accidente y dice: no sé muy bien lo que ha pasado en este manejo de la avería de la sonda RAT, no sé si ha sido el disyuntor o qué pero algo ha pasado que quizás ha tenido... ¿Cuál es su opinión sobre esto?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Mi opinión, bebiendo prácticamente en las mismas fuentes que usted —yo dejé al poco Aviación Civil y no he investigado técnicamente, tampoco estaba cualificado—, pero por lo que he leído, lo que dicen los dos informes, tanto el del organismo pericial colegiado como el de Ciaiac es que el relé en todas las pruebas que se hicieron parece que funcionaba razonablemente bien. Es verdad que luego, de las víctimas, el ingeniero que vino a comparecer dijo que faltaba ahí alguna medición, que una salió por completo. Yo, la verdad, es que ahí me pierdo. Las conclusiones de los dos informes dicen que no se puede afirmar que el relé R2-5 no funcionara. Los dos informes, no solo el de la Ciaiac sino el del organismo pericial colegiado, afirman que no se sabe por qué falló el TOWS. Sí, el sospechoso principal es el relé que parece ser que alimenta a los dos, al calefactor de la sonda RAT y al TOWS, pero no se sabe si fue exactamente eso. Entonces es lógico que la Ciaiac en sus recomendaciones pida que el relé se estudie mucho más en sus ciclos de vida, en sus posibles fallos; que si se juntaron dos cables; que si después se separaron; en fin, que esto se estudie más. Y supongo que el espíritu es que se estudie todo lo que tiene que ver con los fallos del TOWS, claro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Pues esto es todo por mi parte.
Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Navarro.
Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señora Valido, cuando quiera.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, presidenta.

Muchas gracias, señor Bautista, por comparecer hoy. Para ir agilizando, porque nos estamos retrasando, de todo lo que usted ha dicho hay algunas cosas que me han preocupado muchísimo y otras que se pueden refutar, pero esta no es una comisión de debate, así que de todo lo que ha dicho anteriormente le quiero preguntar y quiero que sea muy directo en su contestación —que me diga, pues fue tal dirección o tal organismo— porque lo que ha dicho en cuanto a las inspecciones antes de AESA se contradice con lo que en su momento declaró aquí la señora Maestre. Quiero, por lo tanto, que me diga claramente, pero cortito, quién hacía las inspecciones de vuelo en el año 2008.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Se hacían por pilotos, principalmente pilotos contratados de Senasa, pero también había pilotos en la Dirección General de Aviación Civil, había unos cuantos pilotos, se lo enumeró con más detalle el compareciente anterior a mí, Luis Rodríguez Gil. Había varios pilotos funcionarios, y yo creo que básicamente pilotos. Pero es verdad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 16

que las operaciones en vuelo también tienen parte de inspecciones en base y mucha parte que es documental y que esa la pueden hacer pilotos, ingenieros y otra gente.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Le preguntaba por las inspecciones en vuelo, no de documentación.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): ¿En vuelo se refiere a las del avión volando?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Vale; es que está también la preparación en vuelo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí.

Tenemos documentación presentada a esta Comisión por el inspector de vuelo señor Aguado del Moral. ¿Cómo explica usted que, a pesar de las sentencias que le reponen en su puesto de inspector de vuelo, la Dirección General de Aviación Civil —que usted encabezaba— no obedeciera nunca estas sentencias?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Vamos a ver. Yo estaría encantado de hablar de este señor...

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, nada más quiero que me hable del cumplimiento de la sentencia.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Ya, ya; pero es que... Vamos a ver. Yo pediría al señor letrado de esta Mesa que analice y valore la conveniencia de que yo exponga públicamente, teniendo en cuenta que lo que sé —lo sé— afecta a datos de carácter personal; o que sea entregada a los miembros de esta comisión de investigación personalmente para el único fin que la comisión de investigación parlamentaria tiene y asumiendo esta comisión la responsabilidad respecto a la protección de esos datos. Si él me dice que no hay ningún problema, me explico ahora. Pero teniendo en cuenta que este señor es un gran litigante, si yo empiezo a decir cosas ahora, me voy a ver ante un tribunal dentro de poco.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Yo no quiero que me hable del señor Aguado porque vamos a hablar con él cuando comparezca.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Sí, sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Yo lo que quiero que me diga es por qué la Dirección General de Aviación Civil no obedecía, no acataba las sentencias que reponían a este inspector en su puesto de trabajo.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Vamos a ver. En mi época este señor no podía hacer inspecciones porque era laboral, no era funcionario.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Usted mantiene que era laboral a pesar de que él aprobó unas oposiciones en el año 1987?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): ¡Que no, hombre, no!

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿En el año 1987 no aprobó unas oposiciones ni tenía carné de inspector?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Le examinarían como examinan a todo el personal contratado y laboral.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No eran oposiciones por concurso?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Yo también entré como laboral y te examinan, claro, uno no entra por la puerta por las buenas, te examinan; pero eso no significa que seas funcionario. Para ser funcionario hay que entrar en un cuerpo de funcionarios, no había un cuerpo de funcionarios pilotos. Y en aquel momento ni siquiera había el cuerpo de ingenieros aeronáuticos...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 17

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Si no estaban de acuerdo con la sentencia por qué no recurrieron la decisión del juez? Si el juez estaba equivocado en cómo había que entrar en la Administración pública.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Se recurrieron un montón de sentencias y se ganaron muchísimas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Pero las que lo reponían a él en su puesto de trabajo?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): No me sé el detalle. Si ustedes quieren, yo estoy dispuesto a informarles por escrito. También les puedo decir que se dirijan a la Agencia de Seguridad Aérea, tienen todo el dossier, que es amplísimo y da para mucho. Las cosas no son como las cuenta él solo. La verdad a medias...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Le estoy preguntando por eso.

La señora **PRESIDENTA**: Señor compareciente, céntrese en la pregunta que le hacen y contéstela sencillamente sin más especulaciones. Ya veremos si al final el resultado es que presente usted por escrito lo que quiera presentar, pero céntrese en las preguntas que le hace la portavoz, por favor.

La señora **VALIDO PÉREZ**: En esta documentación hay dos cartas de compañías aéreas, en las que se quejan de las inspecciones de vuelo que hacía el señor Aguado del Moral...

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Perdón, ¿le puedo contestar a la pregunta? Es que he encontrado aquí documentación.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): En cuanto a las funciones o tareas que le correspondían, la justicia dio finalmente la razón a la Dirección General de Aviación Civil. Concretamente, en la sentencia del 17 de septiembre de 2007 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid desestimó el derecho del señor Aguado a realizar funciones como inspector de vuelo, ratificando el criterio de la Dirección General de Aviación Civil.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Él recurrió y la ganó, pero vamos a seguir con la siguiente pregunta. Entre la documentación que él presenta, hay dos cartas de compañías aéreas, en las que se quejan de las inspecciones de vuelo del señor Aguado del Moral que, casualmente, son coincidentes en el tiempo con las sanciones que la dirección general le impone. Mi pregunta es: ¿por qué se da esta coincidencia en el tiempo? A raíz de una queja de una compañía aérea, hay una suspensión de su puesto de trabajo. ¿Podría aclarar esta coincidencia?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Primero, no sé si está hablando de una época que sea la mía, en la que yo estuve.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): ¿En qué época fue?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Cuando todavía era la Dirección General de Aviación Civil, antes de la creación de AESA.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): No sé a qué se refiere, pero casi le afirmaré tajantemente que las consideraciones o actuaciones que tuviéramos en la Dirección General de Aviación Civil con respecto a este señor no tenían nada que ver con quejas de las compañías aéreas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Le presionaban a usted como director general de Aviación Civil las compañías aéreas para que los aviones en situación de *no-go*, no despegue, despegarán dejando a un lado la seguridad de pasajeros y tripulantes?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): No, nunca.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 18

La señora **VALIDO PÉREZ**: El 14 de junio de 2002 se estrelló el helicóptero Agusta Bell AB-205 en Torallola, en Lérida, falleciendo ocho trabajadores que inspeccionaban las líneas eléctricas aéreas. Sabrá que el informe de la Ciaiac respecto a este accidente que se publicó cuatro años más tarde, en el año 2006, hizo, entre otras, a su dirección general la recomendación 4 de 2006, que dice: se recomienda a la Dirección General de Aviación Civil que defina las verificaciones que sería preciso realizar para el otorgamiento de extensiones de la validez de los certificados de aeronavegabilidad. Si la Dirección General de Aviación Civil hubiera tenido en cuenta o hubiera seguido esta recomendación, quizás no se hubiera ampliado el certificado de aeronavegabilidad al JK5022 de la manera en que se hizo. ¿Hay alguna razón por la que no se implementó esta recomendación o puede decir si existió?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Creo que la recomendación de la Ciaiac no tuvo nada que ver con la revisión que no se hizo del certificado de aeronavegabilidad del avión siniestrado. Creo que probablemente este es uno de los pocos ejemplos donde en la Dirección General de Aviación Civil estamos en desacuerdo con el criterio de la Ciaiac. ¿Por qué? Porque, por aquel entonces, cuando nos hace esa recomendación la Ciaiac, ya había sido aprobado un reglamento europeo que se iba a poner en vigor en diferentes momentos sus diferentes partes, pero finalmente en septiembre de 2008. Se iba a poner en vigor dos años y poco más después y se refería a los certificados de aeronavegabilidad. Y hay jurisdicción europea que establece que cuando hay una norma aprobada y en proceso de entrada en vigor, las autoridades de los Estados miembros se tienen que abstener de regular sobre ellos. Solo por esa razón creo que la Ciaiac no debía haber hecho esa recomendación. En cualquier caso, hay una consideración práctica. Desde que la Ciaiac hace la recomendación y te pones en la Dirección General de Aviación Civil a considerarla, a ver qué quiere decir —porque tampoco era muy concreta la recomendación—, pasa un tiempo. Fíjese, hablaba de: defina las verificaciones [...] en tanto no entra en vigor en España la normativa que reconoce una duración ilimitada de esos certificados. O sea, nos pedía que modificáramos significativamente los criterios para conceder el certificado de aeronavegabilidad para escasamente un año después hacerlos ilimitados porque entraba en vigor la normativa europea.

Si no hubiera intervenido el primer criterio de que con una norma aprobada y pendiente de entrar en vigor —en parte habiendo entrado en vigor, pero pendiente la otra parte— no pueden los Estados miembros ponerse a legislar sobre ellos, si no tuviéramos en cuenta ese criterio —que me parece definitivo—, hay otro, que es: usted me está diciendo que revise los criterios del certificado de aeronavegabilidad. Pero mientras los reviso, los discuto con la industria, etcétera, pasan unos meses, y escasamente un año después va a entrar en vigor la normativa europea que elimina el período de concesión y lo deja ilimitado. Nos pareció que no tenía ni pies ni cabeza aquello. Como no es una recomendación obligatoria, y es verdad que muchas veces debe serlo, nos pareció que aquello no tenía sentido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Usted promovió y aumentó distintas encomiendas a Senasa sobre proyectos que afectaban a temas tan dispares como la digitalización del archivo o procesos de inspección de aviones a compañías aéreas. Mientras tanto, prohibía a los tres inspectores del Estado, al menos al señor Aguado, hacer su trabajo. ¿Tiene alguna explicación que justifique esta conducta?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): ¿De por qué contrataba esto con Senasa o por qué le prohibía...?

La señora **VALIDO PÉREZ**: De por qué, mientras no permitía a los inspectores que hicieran su trabajo, externalizaba esa encomienda.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): El señor Aguado no era funcionario, y cumpliendo con la Ley de Seguridad Aérea, nos parecía que no debía ejercer inspecciones. Ya está.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No lo entiendo, porque si usted me dice que estos inspectores —que han sido nombrados antes por el diputado de Esquerra— no eran inspectores, sino que eran laborales, ¿no tenía inspectores de vuelo en su momento la Dirección General de Aviación Civil?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Eso se lo han contestado. Si me está preguntando si había pilotos en la Dirección General de Aviación Civil...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 19

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, ¿había funcionarios que hacían inspecciones de vuelo?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, me está diciendo que no. Antes dijimos que había tres, y usted ha dicho que eran laborales, igual que el señor Aguado.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Claro, es que estamos mezclando cosas. Primera pregunta, ¿el señor Aguado era funcionario? Le he dicho que no. Segunda pregunta, ¿en la Dirección General de Aviación Civil había pilotos funcionarios? Sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que antes dijo que estos inspectores de vuelo no eran funcionarios sino laborales porque no había un cuerpo de inspectores de funcionarios. ¿Había inspectores funcionarios en la dirección general?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Pues había y había un montón. He dado antes la cifra, que ahora tengo que buscar entre mis papeles de nuevo, que era de 163 funcionarios dedicados a hacer inspecciones. Y de esos 163, unos cuantos —no me sé la cifra, pero me parece que el otro día le dieron la cifra, el 24 de julio, en la comparecencia de don Luis Rodríguez Gil— eran funcionarios pilotos en la Dirección General de Aviación Civil. No hablo de Senasa, sino de la Dirección General de Aviación Civil, de funcionarios.

La señora **VALIDO PÉREZ**: En 1987 se estrelló, como ya se ha dicho aquí en infinidad de veces, en Detroit, en similares circunstancias al vuelo JK5022, un MD-82, ocasionando 154 muertos. La FAA norteamericana envió el télex, como también ha citado el diputado de Ciudadanos, en septiembre de ese año a todos los países en los que operaba el MD; una instrucción según la cual se debería comprobar el TOWS antes de cada vuelo y no solo en el primer vuelo de la mañana, como hacia la compañía Spanair y le autorizó la Dirección General de Aviación Civil. ¿Me puede decir dónde se registraban este tipo de recomendaciones de seguridad en el Ministerio de Fomento? ¿Se registraban en la Dirección General de Aviación Civil, en la Ciaiac, en algún otro archivo?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Si la FAA hubiera emitido una directiva de aeronavegabilidad, que es lo único que es de obligado cumplimiento, la habríamos registrado en la Dirección General de Aviación Civil.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Si envía un télex, no es de obligado...

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Pero es que todos los indicios son de que el télex lo envió...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Lo tengo yo aquí, es de septiembre de 1987.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): ¿Y va dirigido a quién?

La señora **VALIDO PÉREZ**: A la Dirección General de Aviación Civil.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): ¿Y emitido por quién?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Al director general de Operaciones de Vuelo. Emitido por la compañía de aviones Douglas.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): ¿Por la compañía de aviones Douglas? **(Asentimiento)**. ¿Y eso qué tiene que ver...?

La señora **VALIDO PÉREZ**: A la atención del director general de Operaciones de Vuelo, para todos los operadores del MD-80. Asunto: accidente de Detroit del MD-80.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): O sea, lo que me está diciendo es que una compañía aérea le envió copia de ese telex; el telex que había recibido el fabricante se lo envió al director general de Aviación Civil en 1987.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 20

La señora **VALIDO PÉREZ**: Dando cuenta del problema que tenía este avión, que era un MD-80.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Pues yo no sé lo que haría el director general de Aviación Civil entonces, pero seguramente si...

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No se encontraba en los archivos o no había ninguna base o, digamos, ningún archivo de todos estos incidentes cuando usted llegó a la Dirección General de Aviación Civil?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): No, no. Eso lo he dicho antes, no había ningún archivo por el cual cualquier —vamos de lo más fuerte— recomendación de un organismo de investigación semejante a la Ciaiac o a la NTSB sobre accidentes se circulara a todas las autoridades y nos llegara a nosotros. No había tal archivo, pero ni en 1987 ni en 2008. Y actualmente creo que a duras penas están tratando de montar algo así en la Agencia Europea y en OACI. Entonces, no es verdad que en aquella época existiese una forma de aviso. Si ese telex lo envía una compañía al director de Aviación Civil diciendo: Mira lo que nos ha enviado el fabricante. Pues estará en el archivo del director general de Aviación Civil —el archivo de 1987 no sé dónde estará—. Si el director general de Aviación Civil hubiera recibido aquello porque el fabricante manda eso, pues a mí, si fuese mínimamente importante para la seguridad, me habría llegado un comunicado de la FAA que, según el anexo 8 de la OACI... O sea, esto no son acuerdos de caballeros ni un modus operandi más o menos; no. Esa es una pregunta que no me han hecho pero que me parece importante: ¿por qué se operaba así? Porque desde el año 1994 la OACI establece unas normas de actuación internacional por las cuales el Estado de diseño, su autoridad aeronáutica, en este caso la FAA, se obliga, se compromete a comunicar a todos los demás Estados miembros todo aquello que tenga una mínima incidencia sobre la seguridad de los aviones que fabrica. Y el director general de Aviación Civil de entonces —al que conozco personalmente y era un magnífico profesional; por cierto, canario— debió pensar: pues si esto tuviera mínima importancia en la seguridad, la FAA me habría comunicado, habría emitido una directiva de aeronavegabilidad, habría hecho algo, porque es un sistema que está constantemente emitiendo normas. O sea, es que esto de emitir una directiva de aeronavegabilidad parece que es una cosa muy poco usual, pero se hace constantemente. Le pongo otra pista...

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, no me ponga otra pista, vamos a seguir con las preguntas porque se me está acabando el tiempo.

A resultas de la respuesta que le dio usted a la diputada Oramas, en la que hablaba sobre la Ciaiac, ¿cree usted después de diez años que la Ciaiac es el órgano adecuado para la seguridad de la aviación civil española? ¿Por qué el Ministerio de Fomento no propició, a raíz del accidente de Spanair y de otros de igual calibre que hubo en esos años, analizar en profundidad su obsolescencia o adecuarla a los requerimientos que exige aprender de una catástrofe de esta magnitud, como han hecho otros países?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): No sé si la he entendido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: A raíz de lo que usted le respondió a la diputada Oramas —que lo ha repetido otras veces— de que tiene la seguridad, por muchas de las recomendaciones que hace la Ciaiac, parece que los que integran esa comisión no tienen mucho conocimiento de legislación porque no se adecua a la realidad, le pregunto yo: ¿cree usted que la Ciaiac necesita un cambio o un estudio profundo que analice su obsolescencia y la adecue a los requerimientos?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Hombre, no me gustaría que una expresión que he utilizado se reinterprete. Yo no he dicho —y si lo he dicho estará transcrito— que muchas de las recomendaciones de la OACI no son adecuadas, no; muchas no, yo creo que la mayoría son muy adecuadas. Con algunas hemos discrepado; no sé si teníamos razón nosotros —son diferentes puntos de vista— o tenían razón ellos. Algunas veces incluso después de un debate llegaba a la conclusión de que tenían razón, aunque aquí hayamos dicho otra cosa. Es decir, por no enrollarme, creo que en la mayoría de las recomendaciones que hace la Ciaiac son profesionales y están acertadas. No sé internamente cómo funciona la Ciaiac pero creo que ha ido ganando en profesionalidad y en recursos; me preocuparía más de si tienen los recursos adecuados. Creo que con los últimos cambios, haciendo que el presidente dependa de un nombramiento del Parlamento, la independencia perfecta nunca existe pero esta se acerca mucho.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 21

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Cree usted que el hecho de que la Ciaiac dependa funcionalmente de la subsecretaría del ministerio marca su independencia?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Yo creo que no. Cabe imaginar o uno puede especular que si al presidente de la comisión lo nombra el ministro o ministra a lo mejor hay una cierta dependencia, pero cuando el presidente de la comisión se nombra por el Parlamento y es una persona retirada, es decir, que no se arriesga personalmente, creo que la independencia de la Ciaiac es total. En mi experiencia personal, algunas veces tuvimos reuniones con ellos y desde luego no eran influenciables para nada; es más, creo que el prurito de independencia hacía que a veces hubiera una actitud por su parte que yo llamaría de terquedad; es decir, se lo repites veinte veces, es obvio lo que estoy diciendo, pues quizá es su sentido de la independencia. Desde luego, yo puedo asegurar que en mi experiencia personal la Ciaiac era cien por cien independiente.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Ha hablado usted muchas veces de que en conversaciones con ellos, en debates, entraban en contradicciones y ellos se empeñaban en su criterio, ¿quiere eso decir que durante la investigación la Dirección General de Aviación Civil tenía contactos con miembros de la Ciaiac?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): También se ha dicho que la Dirección General de Aviación Civil nombraba dos altos representantes en la Ciaiac. Es falso absolutamente.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, no me refiero a eso. Me refiero a si durante una investigación había contactos con la Ciaiac o le pasaban —yo qué sé— borradores de informes.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): No. Cuando la Ciaiac necesitaba informes, los pedía, se le daban y ya está. En alguna ocasión que pidiera un técnico a Aviación Civil, como se lo pedía a otros agentes del sector, la DGAC se lo pasaba, firmaba no sé cuántos papeles de confidencialidad y dejaba de informar a la Dirección General de Aviación Civil. O sea, no había conexión de información. ¿Que pedían cosas? Se les daban informes, se les daba lo que pidieran.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Las preguntas que me quedan se las puedo pasar por escrito al compareciente?

La señora **PRESIDENTA**: Sí, sin duda.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora portavoz.
Por el Grupo Socialista, señor Franquis.

El señor **FRANQUIS VERA**: Gracias, presidenta.

Bienvenido, señor Bautista; le agradezco su respuesta a las preguntas que le han sido formuladas en la Comisión. La verdad es que ya hemos pasado el tiempo previsto para su comparecencia y muchas de las preguntas que tenía previsto plantearle se han ido contestando en el debate. Pero sí me gustaría incidir en algunas cuestiones.

Usted ha dejado absolutamente claro, porque aquí se ha debatido mucho durante la comisión, en este mes y medio que llevamos de trabajo de la Comisión, que si el 22 de julio de 2008 se hubiera producido la inspección al avión quizá ese accidente se hubiera podido evitar, pero usted ha dicho con claridad que eso no hubiera sido posible porque dentro de los protocolos de inspección no estaba inspeccionar el TOWS. Se lo digo ¿por qué? Porque uno de los comparecientes dijo con mucha rotundidad aquí, y leo para no introducir términos que no fueron los que utilizó él: que el propio órgano pericial colegiado dijo que tenía que haberse retirado la licencia de operaciones del avión y que no se le debía haber dado la licencia. Hacía referencia precisamente al accidente de Lanzarote en conexión con que si se hubiera realizado esa inspección, no se hubiera producido ese accidente de Madrid en 2008; hacía referencia a que el informe pericial decía que había que retirar la licencia al avión. Usted, en su exposición, hablaba antes de que lógicamente se había leído todos los informes, entre otros, el informe pericial. ¿En algún momento el informe pericial dice con claridad que se debió retirar la licencia del avión?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 22

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): No, no lo he encontrado en ningún sitio. Fue una cosa que me sorprendió de una de las primeras comparecencias, que el compareciente dijera -creo que incluso daba las páginas- que el informe del organismo pericial colegiado decía que la Dirección General de Aviación Civil tenía que haber retirado el certificado de aeronavegabilidad. Yo me he leído varias veces las casi 600 páginas -es verdad que muchas son cuadros- y no he encontrado eso en ningún sitio. El único reproche que he encontrado que este informe hace a la Dirección General de Aviación Civil es que considera que la Dirección General de Aviación Civil fue informada por la FAA cuando el accidente de Detroit y tenía que haber tomado medidas. Yo discrepo de los peritos que han hecho ese informe; a alguno de ellos lo conozco y tengo muy buena opinión profesional, pero creo que no se sabe de todo. Discrepo de que en el año 1987 y en los años siguientes se hubiera informado a la Dirección General de Aviación Civil. Incluso le voy a dar un dato. Desde el año 2003 la Dirección General de Aviación Civil no es la competente para emitir directivas de aeronavegabilidad, sino que es EASA. Desde el año 2003 en adelante es EASA, la agencia europea, la que tiene la competencia para emitir las directivas que procedan, no la Dirección General de Aviación Civil. Eso significa que en 2008, si Aviación Civil confirma que la aeronave siniestrada cumple escrupulosamente con todo lo que dice el certificado de tipo, cumple escrupulosamente con todas las directivas de aeronavegabilidad asociadas a ese certificado de tipo y cumple con el programa de mantenimiento, no se le podía retirar el certificado de aeronavegabilidad. Esto no tiene nada que ver con el TOWS y creo que en ese punto el organismo pericial se equivoca. No sé si entre todos los representantes que se propusieron había expertos en legislación aeronáutica, pero creo que ese detalle falta.

El señor **FRANQUIS VERA**: Era exactamente el punto cinco del informe el que analizaba la actuación de las autoridades aeronáuticas, que generaliza en todas las actuaciones. Creo que la crítica que hace es precisamente a todas las autoridades aeronáuticas del mundo.

Hemos visto que EASA reaccionó con prontitud al emitir en octubre de 2008 una directiva de aeronavegabilidad obligando a que se revisara el TOWS antes de cada vuelo. Sin embargo, ¿no cree usted que AESA podría haber hecho algo en ese sentido en los años previos, desde que se creó en 2003?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Eso es lo que estaba diciendo. En todas las comparecencias creo que esto ha pasado bastante desapercibido. Hablando de Administración aeronáutica, parece que solo hay dos protagonistas en esta historia, que son la FAA americana y la Dirección General de Aviación Civil. Sobre la FAA americana hay dudas respecto a si su actuación fue totalmente profesional o hubo algún tipo de intereses industriales. Pero es que desde 2003 hay un tercer organismo, que es la Agencia Europea de Seguridad Aérea, que hemos pasado por encima. Desde el año 2003 la Agencia Europea de Seguridad Aérea, EASA, pudo haber emitido una directiva de aeronavegabilidad obligando a todas las compañías europeas a que revisaran el TOWS antes de cada vuelo, del mismo modo que lo hizo en octubre de 2008. No tenía que haber esperado hasta 2008. ¿Por qué no lo hizo antes? Hay que tener en cuenta que a la agencia europea no cabe atribuirle intereses de conexión con la industria americana y que tiene su propia tradición normativa basada en las antiguas JAA de los años setenta. Es decir, no nace de cero, sino que la agencia europea tiene sus propias bases normativas y su propia escuela de normativa aeronáutica. Entonces, o bien llegó a la misma conclusión que la FAA de que aquello no era importante para la seguridad aérea o, lo que es peor, a lo mejor tampoco fue informada y no se enteró. Desde luego, es una pregunta importante. Si yo estuviera en su lugar, llamaría al responsable de este aspecto de la agencia europea para preguntarle por qué desde el año 2003 no sacaron una directiva.

El señor **FRANQUIS VERA**: En esta Comisión ha habido comparecientes que han hablado mucho de los problemas que tenía la Dirección General de Aviación Civil. ¿Cuáles eran esos problemas y a qué los atribuye usted?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Cuando yo llegué en 2004 creo que había una situación que se había empezado a afrontar en el periodo de mi antecesor -al que también conozco y profesionalmente me parece de una enorme valía-: un cambio de paradigma radical en el mundo aeronáutico. Contado un poco a brocha gorda, significó pasar de un mundo prácticamente controlado por un monopolio llamado Grupo Iberia a una situación de competencia salvaje. Esa transición —la liberalización comunitaria europea— se terminó de legislar a mediados de los años noventa. Las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 23

compañías españolas que no eran Iberia -Air Europa y Spanair- empezaron a hacer vuelos regulares en los años 1996 o 1997. Iberia se terminó de privatizar en el año 2000; en manos del sector público o del Estado evidentemente no había una competencia muy abierta. A todo esto, en los años noventa se creó AENA y buena parte de Aviación Civil se fue con AENA; hasta ese momento dentro de la Dirección General de Aviación Civil estaba toda la parte de controladores. ¿Qué significa? Que se cambió de paradigma. En un monopolio estatal, las inspecciones que hiciera Aviación Civil contribuían poco, aportaban poco; no eran decisivas. Se hacían, pero el Grupo Iberia tenía muchos más recursos para hacer sus propios controles. Y se pasó a un paradigma en el cual había una competencia absolutamente abierta. Aparecieron las *low cost* y el papel de la autoridad aeronáutica supervisando que en la guerra de precios no se rebajaran los costes en aspectos de seguridad se convirtió en vital. ¿Qué sucede? Yo creo que la Dirección General de Aviación Civil y el Ministerio de Fomento tardaron en reaccionar. Una primera reacción es la Ley de Seguridad Aérea, que es vital. A partir de ahí se establece otro marco de juego. Simplemente les doy un dato que me pasó mi antecesor. En la memoria que fue al Consejo de Ministros en octubre o noviembre de 2002 de la Ley de Seguridad Aérea -el borrador de la Ley de Seguridad Aérea que se aprobó en julio de 2003- las sanciones por cuestiones de seguridad eran once o catorce. En 2007 hubo 175 expedientes sancionadores por seguridad aérea. Es decir, se pasó a otro paradigma en el que el papel de la autoridad aeronáutica es clave. En 2003 se aprobó la Ley de Seguridad Aérea y, además, mi antecesor consiguió que se empezaran a aprobar ofertas de empleo público de funcionarios aeronáuticos. Cuando yo llegué en 2004, por decalajes y demás, había 302 funcionarios, el número mínimo en la historia de la Dirección General de Aviación Civil. Se había ido descapitalizando. En 2008 había 417, 115 más. Por tanto, hubo un cambio de paradigma. Yo llegué diez meses después de la aprobación de la Ley de Seguridad Aérea y en la dirección general ya se estaban haciendo muchas cosas porque había que llenar de contenido ese cambio de paradigma: ejercer una supervisión efectiva sobre las compañías aéreas, sancionar, etcétera.

El señor **FRANQUIS VERA**: Durante el tiempo que estuvo usted al frente de la Dirección General de Aviación Civil ¿cuáles fueron los principales ejes de actuación, especialmente en materia de seguridad aérea?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Yo he creído siempre en mantener la profesionalidad de los organismos y no cambié a ninguno de los tres subdirectores técnicos que estaban cuando llegué. No cambié a ninguno de los tres. Obviamente los conocía —a unos más y a otros menos— y me apoyé mucho en los técnicos y en los profesionales, y rápidamente me dijeron que había que aumentar sustancialmente el número de inspecciones. También había que aumentar la calidad, pero el número de inspecciones había que aumentarlo sustancialmente; en algunos ámbitos casi no se hacían. Pero para eso hacía falta aumentar la dotación de la plantilla de la Dirección General de Aviación Civil y pasan casi dos años desde que sale la oferta de empleo público del ministerio hasta que el señor empieza a trabajar. Entonces, el primer objetivo fue aumentar sustancialmente el número de inspecciones. Para esto, el 16 de septiembre de 2005, dieciséis meses después de mi llegada a la Dirección General de Aviación Civil, la ministra de Fomento en aquel momento, Magdalena Álvarez, de la que tuve un apoyo total —como también del secretario de Estado, Fernando Palao—, lleva al Consejo de Ministros un plan de choque, una inyección económica muy fuerte, cuando no había habido ninguna crisis —no había habido ningún accidente ni nada—, un plan de choque, digamos, en frío y, eso sí, con un compromiso de aumentar las inspecciones sustancialmente. Las inspecciones se triplican desde el año 2003 a 2006: se pasa de 3500 a 8500. Esto fue posible porque se aumentó la dotación de personal —como he dicho antes, los funcionarios pasan de 302 a 417—, pero, obviamente, recurrimos a Senasa. Cuando yo llego, Senasa tenía veintitantas personas trabajando para la Dirección General de Aviación Civil y yo multipliqué esa cifra porque nos permitía afrontar todo este crecimiento de inspecciones y porque la legislación me lo permitía. Se aumenta la cantidad, pero también la calidad de las inspecciones. Nos parecía fundamental la calidad, mejorar los procedimientos y los protocolos de inspección. En este sentido, fue de enorme ayuda algo que se aprobó en ese plan de choque: crear un comité expertos de seguridad aérea, formado, aparte de por expertos de aviación civil, por expertos nombrados por el Copac —el colegio de pilotos—, los colegios de ingenieros y de ingenieros técnicos aeronáuticos y las asociaciones de compañías aéreas. En ese comité de expertos, que se reunía todos los meses bajo mi presidencia, se revisaban minuciosamente todos los protocolos de inspección que empleábamos en los diferentes tipos de inspección y nos ayudaron a mejorarlos sustancialmente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 24

Por otra parte, no solamente aumentaron sustancialmente las sanciones, como he dicho antes, sino que yo estoy especialmente orgulloso de haber quitado la licencia —por primera vez en la historia de este país— a Air Madrid; la primera compañía aérea, Air Madrid, a la que se le quita una licencia, el 15 de diciembre de 2006. Y se le quitó la licencia no por razones económicas sino por razones de seguridad aérea y con una complicación bastante considerable. No fue la única, después se le quitó a dos más y me consta que más tarde se la ha quitado a otras cuantas compañías. Esto me parece que es importante.

Creo que una labor importante que hicimos durante esos años, aunque pasa desapercibida porque es muy gris, fue informatizar la Dirección General de Aviación Civil, lo que facilitó el trabajo enormemente. Imaginense a la Agencia Tributaria sin un soporte informático. Pues esta era la situación en la Dirección General de Aviación Civil. Salvo dos o tres pequeñas aplicaciones —una, por cierto, la de las subvenciones a los pasajeros de Canarias, que funcionaba muy bien—, el resto estaba sin informatizar. Se informatizó la Dirección General de Aviación y eso dio pie a que posteriormente se fueran recogiendo frutos —los inspectores iban con su portátil y su base de datos— y en el año 2007 —creo que fue ese año— iniciáramos lo que para mí es el futuro de la seguridad aérea —la directora de la agencia, Isabel Maestre, hablaba de la prevención—, que es utilizar lo que se llama comúnmente el *big data*, los datos de las compañías para procesarlos y empezar a ver indicadores de que la compañía o tales flotas empiezan a tener problemas.

Finalmente, el hecho más visible fue la creación de la agencia. La creación de la Agencia de Seguridad Aérea no fue nada fácil. A los cuatro meses de llegar a la Dirección General de Aviación Civil tomé contacto con el Ministerio de Administraciones Públicas para saber qué planes había y me hablaron del proyecto de creación de agencias. Y cuando se aprueba la Ley de Agencias, ahí estábamos nosotros. Es decir, fue un trabajazo sacar la agencia adelante. De todas maneras, diré que no salió como yo hubiera querido; se hicieron muchas cosas en aquellos años, aunque quedaron muchas por hacer.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha dicho en su intervención que, después de pasados diez años desde el accidente y preparando la comparecencia, prácticamente ha visto todas las comparecencias y estudiado el proceso de preguntas, y que además, mirando hacia atrás y por una pregunta de un compañero, había hecho una autocrítica respecto al trato o al protocolo que existía con las familias. Usted hace esa autocrítica, algo que hay que agradecer. Desde esa perspectiva ¿qué es lo que hubiera hecho, analizando con frialdad su actuación en la Dirección de Aviación Civil, de una forma distinta en relación con el accidente? Me refiero respecto a lo que se actuó en aquella ocasión.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Obviamente, empiezas y no sabes que va a haber un accidente: rezas a todos los dioses del universo para que no suceda nunca y tomas medidas que ayuden a mejorar la seguridad desde lo macro a lo micro. Por supuesto, hay muchos técnicos y muchos más responsables y, por tanto, trabaja mucha más gente. Pero en lo relativo a la seguridad propiamente dicha no creo que hubiera hecho nada diferente. Creo que lo que se hizo había que hacerlo y lo único que siento es no tener más horas al día. Pero, en relación con el accidente, sí siento —lo he dicho antes— no haber preparado un plan. Porque planes había; de hecho, AENA reaccionó y no se estaba a cero, pero OACI planteaba toda una serie de cuestiones de las que yo en aquel momento ni era consciente; si me las contaron, no me debí enterar. Evidentemente, tendríamos que habernos reunido y empezar a pensar qué tendríamos previsto si hubiera un accidente y muchas cosas que habrían sido conjeturas en aquel momento. Luego, llega el accidente y te desborda en muchos sentidos, pero seguramente habrían ayudado en algún aspecto a hacérselo más llevadero a las familias de las víctimas.

El señor **FRANQUIS VERA**: Última pregunta, presidenta, y acabo. A los comparecientes, especialmente a los de responsabilidad pública en la gestión sobre la seguridad aérea, les planteo siempre una última pregunta porque el motivo de esta Comisión es sacar conclusiones para mejorar nuestra seguridad aérea. Desde su responsabilidad, con su experiencia y conocimiento, ¿qué medidas cree usted que habría que adoptar para ser más efectivos y para incrementar nuestra seguridad en el sector aéreo español?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Yo creo que es muy importante mejorar la Agencia de Seguridad Aérea. La propia directora de la agencia les explicó que si no se hace nada de aquí a octubre o noviembre de 2019 la agencia dejará de ser agencia y perderá el grado de autonomía que tenga. Por tanto, es un paso atrás. Es decir, si no hay ninguna decisión a este efecto,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 25

implícitamente hay una decisión, que es dar marcha atrás, y yo creo que lo que se avanzó creando la agencia se perdería. Por tanto, conclusiones de esta Comisión muy importantes: debería darse un paso adelante respecto a la configuración de la agencia. En mi opinión, y sé que lo que voy a decir es una herejía en esta Comisión, hay que reclamar funcionarios. Yo soy funcionario y creo que los funcionarios son fundamentales en muchos ámbitos de la Administración; en este, no. Cuando promoví la creación de la agencia, yo pretendí laboralizar la agencia, que fue lo que se hizo con AENA, pasar a todos los funcionarios en situación de excedencia.

¿Por qué creo que la agencia debe ser laboral? Porque funcionario hoy por hoy no solamente significa hacer unas oposiciones con tropecientos temas cuyo estudio requiere dos años y, por tanto, apenas puedes traer a profesionales con veinte años de experiencia, porque no se pueden permitir pasar dos años preparando una oposición, sino que lo que encuentro peor y más restrictivo es que los funcionarios entran a cuerpos preexistentes, y hay cuerpos, por ejemplo, el de pilotos, que por su rango académico se equipararían a un cuerpo B, de manera que su máximo nivel retributivo sería un nivel 26. Por mucho que la competencia haya bajado las retribuciones de los pilotos, no se podría pagar eso.

Es decir, la agencia necesita poder contratar a los mejores en el ámbito que necesite —la directora les dijo que no tiene problemas presupuestarios—, llámese controladores, llámese pilotos, llámese economistas que conocen las cuentas de las compañías aéreas y pueden saber bien dónde se ahorra o dónde no se ahorra. Hay un montón de profesionales que no encajan en la estructura de los cuerpos. Por tanto, yo creo que es necesaria una ley a medida de la Agencia de Seguridad Aérea, lo cual implica laboralizar la agencia y por supuesto que los laborales puedan hacer inspecciones. Creo que en el ámbito del sector público hay otros organismos con personal laboral que hacen sus inspecciones, por lo que no es algo absolutamente inédito.

Por otra parte, no solo hay que crear ese nuevo marco jurídico de la agencia, sino que habría que entrar en la dotación de medios de la agencia. Si la agencia es laboralizada, gran parte del personal que tiene Senasa no tendría por qué estar en Senasa sino que podría estar en la agencia y ahorraríamos respecto a la disfunción que existe actualmente. Senasa es utilísimo, pero es un parche, un parche al que yo doy las gracias enormemente, pero sería mejor tener una agencia laboralizada.

Y hay más —perdone, presidenta, pero es importante—, y es que, como he dicho, el futuro de la seguridad aérea es el *big data*. Recuerdo que todos los veranos hacíamos un seminario en la Universidad Menéndez Pelayo y en 2006 o 2007 fue sobre seguridad aérea y vino el que creo que era vicepresidente de la FAA. Este era un tema sobre el que empezaba a hablarse y en el que nosotros habíamos empezado a trabajar, y él nos dijo que la gestión de los datos estaba muy bien, pero que inmediatamente se generaban millones de datos. Recuerdo que este señor dijo que uno puede tener montones de datos de todo tipo, sobre aeronaves, sobre compañías, etcétera, pero que o tienes un buen equipo de analistas preparado —no tienen por qué ser ni ingenieros aeronáuticos, ni pilotos, ni nada—, analistas que sepan cómo manejar esto y que te ayuden a identificar bien los indicadores y que procesen y analicen bien los datos que estás pidiendo, o un día ustedes podrán tener un accidente —como el que hemos tenido nosotros—, el juez empieza a pedir datos y se descubre que había datos en poder de la agencia o de la FAA que si se hubieran procesado habrían permitido evitar dicho accidente, pero que ustedes ni siquiera analizaron porque no tenían gente. Para eso —decía él—, mejor no tener datos; para eso —digo yo—, mejor tener los datos y tener a la gente.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Queda claro.

Gracias, señor Franquis.

Llevamos dos horas y diez minutos con el primer compareciente, de las cuales sus señorías han intervenido menos de un tercio, el resto lo ha hecho el señor Bautista, por lo que le pediría que intentara concretar más sus respuestas. Muchas gracias.

Por el Grupo Popular, señor Fole.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias, presidenta; creí que me iba a trasladar la responsabilidad de ajustar los tiempos, como en las líneas aéreas.

Gracias, señor Bautista, por acudir a la Comisión y ser además tan extenso en sus explicaciones, lo cual le agradecemos profundamente, pero quizás —hablo en mi nombre y creo que también en el de los compañeros— en un momento determinado, debido a tanta información como leemos y tanta como tienen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 26

ustedes por su experiencia, podemos empezar a repetir o a confundir las explicaciones que nos dan. Por eso le pido un poco de paciencia si le preguntamos algo sobre lo que ya ha respondido.

No voy a entrar en su larga y dilatada experiencia tanto de gestión como de asesoramiento en organismos nacionales e internacionales, porque lo que le trae aquí son sus cinco años como director General de Aviación Civil. Dado que he escuchado que ha visto las anteriores comparecencias, sabrá perfectamente cuál es el objetivo de esta Comisión: descubrir si hubo ocultación de la verdad, analizar a fondo la labor de la Ciaiacc, determinar la existencia de defectos en el sistema de seguridad aérea española y —como le ha dicho mi compañera— extraer conocimientos que prevengan e impidan futuras tragedias. Sobre la base de esto, me gustaría hacerle una serie de preguntas, en cuya exposición intentaré ser también breve para dejarle a usted tiempo para explicarse. Voy a leer, también de forma muy breve —y no todo— el Real Decreto 953/2018, de la Dirección General de Aviación Civil, que recoge sus funciones y marca sus objetivos, en aras a hacerle una serie de preguntas al respecto.

Dice así: La Dirección General de Aviación Civil es el órgano mediante el cual el Ministerio de Fomento diseña estrategia, dirige política aeronáutica, a cuyo efecto coordina a los organismos, entes y entidades adscritos al departamento con funciones en aviación civil, entre las cuales figuran las siguientes funciones: elaboración de estudios y formulación de propuestas sobre política y estrategia del sector aéreo, así como planificación y ordenación del sector, en particular de la navegación aérea, propuesta de normativa, aprobación de circulares aeronáuticas, propuesta de calificación de los aeropuertos, etcétera. Las otras no tienen mucho que ver con lo que estamos planteando ahora.

En cuanto a los objetivos de la dirección general, el real decreto marca cuatro: seguridad, profesionalidad, calidad y garantía. Seguridad, velar por mantener al máximo de la seguridad en cada una de las operaciones aéreas; profesionalidad basada en una formación constante y en la ayuda mutua con el resto de la Dirección General de Aviación Civil; calidad, aportar la máxima calidad a los servicios que hacen cumpliendo los estándares de la aviación internacional, y velar por que exista la garantía de que antes, durante y después de cada vuelo, así como que en cada avión matriculado en el país de origen de la Dirección General de Aviación Civil no haya ningún percance. ¿Cree que estas funciones y estos objetivos se cumplieron antes y durante el accidente? ¿Cree que se ha realizado —y si no la ha habido, cree que sería necesaria— alguna modificación o actualización tanto de las funciones como de los objetivos para garantizar y prevenir una mayor seguridad?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Como se dice de los partidos, ese el programa máximo, luego viene la realidad, vienen los recursos de que se dispone, los problemas que van surgiendo se priorizan de otra manera y hay algunos aspectos de lo que me ha leído que se desarrollan menos. Es decir, si su pregunta es si antes del accidente —de después apenas puedo hablar, porque estuve seis meses más— se cumplió a satisfacción ese diseño de objetivos y de funciones de la Dirección General de Aviación Civil, le diré que, a mi satisfacción, no. Me hubiera gustado hacer más.

Sinceramente creo que en ese tiempo y con los recursos disponibles era difícil hacer más de lo que se hizo. Por tanto, yo creo que se hizo muchísimo en esos años, pero que quedó bastante por hacer. He mencionado el caso de la atención a las víctimas, pero incluso en relación con la seguridad siempre se pueden mejorar los protocolos de seguridad. La calidad de la inspección es la clave, porque al final no se trata tanto de hacer un montón de inspecciones, sino de que estas sean muy eficaces, lo cual depende de tener protocolos muy bien diseñados. Es decir, sí había cosas en las que podíamos mejorar.

En materia de política y estrategia del sector aéreo, dedicamos tiempo a esto. Yo creo que deberíamos haber hecho mucho más; de hecho, es una de mis obsesiones. En la Administración española, que es tanto como decir el Gobierno español, no hay un cerebro que tenga el sector en la cabeza y pueda decir al Gobierno: Conviene a los intereses del país ir por ahí, que dentro de diez o quince años estemos ahí. No hay ese cerebro. Debería ser la Dirección General de Aviación Civil. Por falta de recursos fundamentalmente no es. En fin, contestando a su pregunta, creo que había cosas pendientes de hacer. Han pasado diez años y no sé cómo estará ahora, pero había muchas cosas pendientes.

El señor **FOLE DÍAZ**: Voy a saltar algunas preguntas que posiblemente ampliarían la contestación, pero ya las han formulado otros compañeros y creo que sería redundar en el mismo asunto. Aunque al inicio de la pregunta parezca que voy a insistir en lo mismo, no es así.

En la comparecencia de uno de los supervivientes del accidente este manifestó que en el informe previo existía una tabla donde aparecía un dato que revelaba y, según él —técnico además—, justificaba

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 27

también, técnicamente un error en el relé. Esa tabla desapareció del informe final. ¿Eran concedores de este dato o tuvieron alguna información posteriormente en ese sentido de que hubiese ocurrido esto?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Yo me enteré oyendo la comparecencia de este señor, que lo explicaba muy bien, y no tenía ni idea de esto. Cuando me fui de Aviación Civil fue mucho antes de que se llegara a esa fase. Además, supongo que se llevaría de una manera muy confidencial. No; mi respuesta es que yo no tenía ni idea de ese tema y me sorprendió también la información que él dio.

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

Respecto a las recomendaciones e informes, se habló ya de las que habían enviado después del accidente de Detroit, pero yo quería preguntar sobre una recomendación específica acerca de las listas de verificación como herramienta esencial para prevenir error humano. Respecto de esta recomendación, que es de gran importancia, ¿tiene alguna razón por la que no se tuvo en cuenta posteriormente?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): No sé a qué listas de verificación se refiere.

El señor **FOLE DÍAZ**: Las listas de verificación donde quitan potestad al comandante para poder realizar una serie de verificaciones. Después de Detroit se dice que se deberían tener en cuenta las verificaciones y, sin embargo, aquí no se permitían.

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): No soy consciente... Si se refiere concretamente a la revisión de que el TOWS funcionaba antes de cada vuelo, se recomendó por la propia autoridad de Estados Unidos a las compañías americanas, y aquí no se hacía porque, como hemos dicho varias veces, los fabricantes mandaban su télex a las compañías aéreas; en aquel momento no existía Spanair o no había empezado a operar y se lo mandaron a SAS, y SAS no se lo debió de trasladar a Spanair. Como no tenía un carácter obligatorio, en España no se exigió esa verificación antes de cada vuelo. No sé si se refiere a eso.

El señor **FOLE DÍAZ**: Unido a esto, relativo a las competencias y responsabilidades de los comandantes en vuelo, ¿los manuales de operaciones —le hago una serie de preguntas todas juntas, no son largas, y si tengo que repetírselas en algún momento me lo pide, por favor— y mantenimiento de las compañías aéreas son conformes a la normativa que emana de la Dirección General de Aviación Civil y a la normativa internacional bajo su consideración? ¿Deben los comandantes de los aviones cumplir y exigir el cumplimiento de la normativa anterior en aras de la seguridad aérea, de sus pasajeros y su tripulación? ¿Qué sucedería por parte de la Dirección General de Aviación Civil si no la cumplen? ¿Se sanciona a los comandantes, a la compañía, a ambos?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): No estoy muy seguro de entenderle bien. Yendo a la primera parte, el manual de mantenimiento es responsabilidad del fabricante, otra cosa es el programa de mantenimiento. El manual de mantenimiento lo aprueba el fabricante, no la autoridad aeronáutica de cada país; el programa de mantenimiento sí lo revisa y le da el OK la autoridad aeronáutica de cada país. Por tanto, el de Spanair se lo aprobamos nosotros.

Hay diferencias entre lo uno y lo otro; por ejemplo, aquí se ha hablado de que el error del calefactor de la sonda RAT al calentar en tierra no tenía lo que en el argot aeronáutico llaman el *troubleshooting*, que es una receta de solución en el manual de mantenimiento y, por tanto, los técnicos pudieron despistarse ahí un poco. Eso va al manual de mantenimiento que aprueba el fabricante. Es verdad que al fabricante se le pueden ocurrir un montón de casos cuando le conviene tener la receta diseñada y otros van surgiendo, y el fallo del calefactor de la sonda RAT y del propio TOWS no había fallado muchas veces. En España no había un historial de casos. Pero, como usted dice, el manual de mantenimiento lo aprueba el fabricante, que es el decisivo, y ahí nosotros no interveníamos.

Luego me ha preguntado otra cosa de la que no me acuerdo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Se la repito. ¿Los comandantes deben cumplir y exigir el cumplimiento de la normativa, que en este caso emana de la Dirección General de Aviación Civil? ¿Qué sucedía si no la cumplían? ¿Eran sancionados los comandantes o la compañía si no cumplían ese manual?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 28

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Los comandantes deben cumplir con la normativa aeronáutica que existe. En este momento hay que decir que casi el 90 % es de origen europeo, pero tienen que cumplir con la normativa aeronáutica las compañías aéreas y todas las empresas que trabajan en el sector.

Su pregunta tiene más conexión o yo la reencauzo a algo que les puede ser de más utilidad. Alguien dijo —me parece que fue el señor Olòriz— en una comparecencia: Si un piloto, un técnico de mantenimiento o un empleado de la compañía detecta que hay un problema de seguridad en su empresa, en su compañía, ¿lo puede denunciar a la Dirección General de Aviación Civil sin correr el riesgo de que al día siguiente lo estén despidiendo? Me acuerdo de que esa fue su pregunta. La hizo en relación con una persona concreta que él ubicó en Spanair pero no era ahí donde estaba. Lo interesante de la pregunta es que en el año 2005 aprobamos un real decreto estableciendo el sistema de notificación de sucesos; no tiene un mérito especial porque era en toda Europa. La gran virtud del sistema de notificación de sucesos era que a cualquier persona —empleado, directivo— que denunciara y comunicara a la Dirección General de Aviación Civil un suceso que afectaba a la seguridad nosotros le garantizábamos la confidencialidad del anonimato. Por tanto, no había ningún peligro. ¿Qué sucede? Que obviamente al principio —esto echó a andar en 2006— nos preguntábamos: ¿Nos lo creemos? ¿Cómo se mide esto? En 2006 hubo mil y pico sucesos notificados; tres o cuatro años más tarde esa cifra se multiplicó por diez. Realmente se lo creyó la gente, entre otras cosas, porque venía inspirado: era de la comunidad aeronáutica. Habrán oído hablar de la *Just Culture*, que es el concepto de que tenemos que crear una cultura de notificar lo que pasa y que esto esté aceptado. Por si acaso el tema era una notificación confidencial y se garantizaba el anonimato. De manera que a cualquier piloto que en este momento le suceda cualquier cosa o presencie cualquier cosa, como alguna práctica de su compañía que considere que perjudica o afecta la seguridad, se lo comunica, creo que ahora mismo a la Agencia de Seguridad Aérea española, a este sistema de notificación de sucesos, que lo incorporan, lo analizan, ven los casos que merecen ser investigados y se investiga. En este tema se ha avanzado mucho y que no hay ninguna amenaza de despedir al que lo denuncia precisamente porque está establecido.

El señor **FOLE DÍAZ**: Como última pregunta, aunque coincido en la exposición de la misma con mi antecesor en la palabra, el señor Franquis, siempre preguntamos según su experiencia y para intentar facilitar también el trabajo de esta Comisión. Ya ha dicho algo y no sé si se ha quedado más en el tintero, pero usted ha hablado de cambiar el organigrama o la organización de la agencia. Desde su experiencia, y pasados diez años, ¿puede darnos alguna conclusión o recomendación que pueda aportar esta Comisión para investigar o trabajar en ello?

El señor **BAUTISTA PÉREZ** (director general de Aviación Civil 2004-2009): Sí, por precisar, yo no hablaba de cambiar el organigrama, hablaba de cambiar el marco jurídico administrativo. El organigrama puede ser válido el que tienen, lo que me preocupa es el corsé jurídico— administrativo funcional porque me parece que esto asfixia, es decir, esto no está permitiendo... Gracias a Dios que existe Senasa. No sabemos cuánto debemos a Senasa, ya que hay muchos aspectos que no tienen los funcionarios. Ahora bien, respecto de la agencia, ya lo he mencionado y no quiero extenderme, ustedes preguntan —usted suele preguntar siempre, aunque no me haya hecho la pregunta de forma tan concreta—: ¿usted qué opina respecto de la Ciaiac y respecto del modelo multimodal? Le voy a contestar a la pregunta no hecha. Yo no conozco apenas a la Ciaiac y no soy partidario de mezclar modos porque tengo la sensación de que el modo aéreo es el que mejor trata la investigación de sus accidentes. Si fuera el que peor lo tratara, en una mezcla, en un *totum revolutum*, la sinergia les favorecería porque aprovecharía, ganaría y aprendería mucho. Pero aun siendo el que mejor los trata, en esa sinergia creo que puede perder. Al final, es un organismo que tiene un presidente que saldrá de donde sea, que tiene unos vocales, siendo aeronáuticos muy pocos, muchos menos que ahora entonces, y las prioridades serán las que se marquen en el sector naval o en el sector ferroviario o en el sector del transporte de pasajeros por carretera. Yo, si una cosa hay que mejorarla, pero funciona razonablemente bien, no lo mezclaría con otras cosas que creo que van por detrás. Por tanto, quizá haría cambios; por ejemplo, hacerlo depender del Parlamento me parece muy buena idea y, por tanto, la independencia del presidente y de los vocales y que pasen por el Parlamento también me parece muy buena idea, al igual que realmente sean personas, y creo que lo son, de reconocido prestigio. El actual presidente, el señor Hita, habla de que con veintitantos funcionarios que tiene le va muy bien; no sé si irá muy bien pero, si necesita más, habrá que dotarle de más. Tampoco sé si el corsé funcional le

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 29

permite tener todo lo que necesitaría tener, por ejemplo, pilotos no puede obtener por la vía funcional y controladores sospecho que tampoco pueda tener muchos. No lo sé.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Bautista, tiene que ir terminando. Cuando le preguntó anteriormente el portavoz socialista, creo que esta pregunta la amplió bastante. Por tanto, si le parece, damos por finalizada esta comparecencia porque ya nos hemos excedido en hora y media. Le agradecemos, cómo no, su extensa participación en la comparecencia ante esta Comisión y le vamos a trasladar por escrito preguntas que algún diputado o algún grupo nos ha dejado, si le parece bien, y de la misma manera podrá aportar toda la documentación y el listado que dijo que tenía.

Muchas gracias. Señorías, seguimos con la segunda comparecencia porque el compareciente lleva una hora esperando.

— DEL SEÑOR VILLARROEL CLAVER (VOCAL DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC, EN AGOSTO DE 2008), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001341).

La señora **PRESIDENTA**: Nuestro segundo compareciente en el día de hoy es el señor Villarroel Claver, al que agradecemos infinitamente su paciencia y al que le damos la bienvenida. Le hemos informado por el letrado de sus derechos. Sabe que conforme a la Ley Orgánica 5/1984, la Presidencia va a velar para salvaguardar sus derechos como compareciente y le recuerdo, igualmente, la obligación contenida en el artículo 502.3 del Código Penal de no faltar a la verdad en su testimonio. El modo de comparecencia son diez minutos de exposición y posteriormente los grupos tendrán diez minutos para pregunta y respuesta o agruparán sus preguntas y usted podrá agrupar sus respuestas.

Cuando usted quiera. **(La señora secretaria, Hernández Benzo, ocupa la Presidencia).**

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Buenos días, señora presidenta.

Señores diputados, buenos días a todos. Gracias a la Comisión por darme la oportunidad de exponer mi opinión sobre el accidente del JK5022, sobre el informe que la Ciaiac y sobre la seguridad aérea en España.

En recuerdo a las víctimas y a sus familiares, quisiera unir el deseo de que las comparecencias ante esta Comisión aporten las suficientes conclusiones para que todos los afectados alcancen una satisfacción moral. Mi reconocimiento a la Asociación de afectados por el accidente por la gran labor realizada no solo en apoyo a las víctimas y familiares sino también por los importantes logros conseguidos tanto en la OACI como en la Unión Europea y en España. Esta asociación está demostrando que la sociedad civil en España puede, con voluntad, tesón y constancia, alcanzar objetivos que no siempre han conseguido entidades oficiales.

Si me permiten, señorías, haré una corta exposición de mi experiencia profesional, principalmente en lo relativo a la seguridad aérea. He dedicado más de cuarenta años a mi profesión de piloto, habiendo realizado más de 20 000 horas de vuelo. Durante los años en que estuve como copiloto en la compañía Iberia ejercí como instructor de salvamento de todos los aviones que componían la flota de la compañía en aquellos momentos. Como comandante fue instructor de vuelo en cada uno de los aviones en los que volé como tal. En el año 1985 realicé mi primer curso de investigación de accidentes de aviación en el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio de la Aviación Comercial. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).** En los años noventa participé en la Comisión de Investigación de Accidentes que en aquella época dependía de la Dirección General de Aviación Civil, y lo hice como representación del Comité Técnico del Sindicato Español de Pilotos. Posteriormente, fue instructor de CRM que, como seguramente saben ustedes porque dominan ya muchas de las siglas, es la gestión de recursos de cabina y factores humanos, y desempeñé como oficial de seguridad en vuelo en la compañía Iberia. En el año 2003 dirigí un curso de investigación de accidentes aéreos en la República del Salvador destinado a inspectores e instructores de la aviación civil centroamericana, curso que fue organizado por Senasa y Cocosna desde la propia República del Salvador. En 2013 realicé el curso de auditores de sistemas de calidad en el sector aeronáutico en Senasa. En 2014 impartí como instructor un curso de evaluadores de simuladores para certificación a instructores e inspectores de la compañía COPA en Panamá. En el año 2002, a propuesta de la Asociación Española de Pilotos, fui

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 30

nombrado miembro de la Ciaiac por el propio ministro de Fomento, perteneciendo al pleno en el momento del accidente JK5022.

Cuando apareció en la prensa el primer borrador del informe del accidente, sin haber sido aprobado por el pleno, pedí explicaciones al presidente de la Ciaiac y el secretario por entender que eran responsables de su custodia y, al no tener una excusa convincente, presenté mi dimisión. La ministra de Fomento no la aceptó y recomendado por la Asociación de pilotos, por el Sindicato de Pilotos y por el Colegio de Pilotos continué trabajando en pleno hasta junio de 2010.

Quiero aclarar que, como es lógico, toda mi comparecencia es mi opinión personal. Voy a hacer un repaso respecto a la Ciaiac, tanto en lo que yo conocí como en lo que entiendo que es ahora. Respecto a la Ciaiac, quiero recordar que la compone un número de administrativos que desarrollan el trabajo de oficinas y administración, un equipo de investigadores profesionales que desarrollan el trabajo de campo y toda la investigación posterior, coordinados por un responsable del accidente o incidente que esté investigando en ese momento, y como consideración final está siempre el secretario de la comisión. La mayoría de estas personas son funcionarios del Estado. Después está el pleno, conformado por un presidente y —en la época que yo estuve hasta el año 2009— un vicepresidente —había un vicepresidente—, que era el subsecretario general técnico del Ministerio de Fomento —hasta 2009 fue el vicepresidente—, y después un número determinado de vocales nombrados por el ministro de Fomento. A grandes rasgos, así era la comisión cuando yo formaba parte del pleno y, con algunos cambios importantes, tenemos la actual. Fui nombrado vocal del pleno por el ministro de Fomento a propuesta de la Asociación Española de Pilotos Civiles y, con el mismo criterio, se nombraron los vocales propuestos por la Asociación de Controladores Aéreos, la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos y después los otros vocales fueron nombrados a propuesta del Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial —CIMA—, del Instituto Nacional de Meteorología —Aemet actualmente—, del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial y del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, siempre a propuesta de sus propias entidades. El presidente y el vicepresidente fueron nombrados directamente por el ministro de Fomento así como el secretario, que en aquel momento tenía derecho a voto. De los vocales del pleno yo era la única persona con experiencia en operación aérea en aviones de pasajeros. Como ya dije anteriormente, pertenecía al Pleno de la Ciaiac en el momento del accidente y presenté mi dimisión por las razones que dije. Continué perteneciendo al pleno hasta el verano de 2010.

El trabajo de investigación en este momento estaba en pleno desarrollo cuando en junio, en cumplimiento de la Ley del año 2003 de Seguridad Aérea —la antigua Ley de Aviación—, se realizan dos actuaciones a mi modo de ver poco acertadas. Se hace el relevo de todo el pleno de la comisión de forma inmediata y no hay un acople, no hay una relación entre el pleno que viene nuevo y los que nos íbamos. Eso lo hice constar en una de las últimas actas del pleno al que asistí. Además, una vez que entró el nuevo pleno ninguno de los nuevos vocales tenían experiencia en operaciones aéreas de la aviación civil comercial. Es verdad que había un piloto, pero había desarrollado su actividad en el Ejército del Aire y como piloto de pruebas en CASA, que es Construcciones Aeronáuticas; el resto eran ingenieros aeronáuticos y una abogada. A mi modo de ver, dos factores importantes hacen diferente la composición del pleno al que yo pertenecía comparándolo con la actual: la pluralidad de especialidades de los vocales y la asignación por parte del ministro de Fomento a las personas que proponían las propias asociaciones profesionales o los diferentes organismos. Si nos vamos a la Ley de Seguridad Aérea actualizada durante este 2018, el artículo 14 dice: Composición y funciones: el pleno de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil estará integrado por un presidente, un mínimo de cuatro y un máximo de nueve vocales designados por el ministro de Fomento entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en el ámbito de la aviación civil, para lo cual se tendrán en cuenta los conocimientos técnicos así como la experiencia profesional y los títulos obtenidos. Como pueden ver sus señorías, no hace referencia ni a experiencia en las operaciones de vuelo ni a seguridad de vuelo ni a investigación de accidentes. Y para mí, como mínimo, es ambigua esta propuesta de composición.

Es mi visión personal, entiendo que la composición del pleno debería ser en la línea de cómo estaba conformado antes de 2010: un piloto con experiencia y operación de seguridad de vuelo y en formación de investigación de accidentes, un controlador aéreo, un ingeniero aeronáutico, un mecánico de mantenimiento en línea —porque creo que son personas que están muy implicadas en el día a día y entiendo que sí tendrían que estar—, un médico aeronáutico, un meteorólogo y un psicólogo aeronáutico, para que en muchos de los momentos en que las dudas como profesional llegan a cuestiones psicológicas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 31

sería conveniente que hubiera un psicólogo aeronáutico. Todos estos, como sería lógico, propuestos por sus asociaciones profesionales con preferencia para los que tengan formación de seguridad en vuelo y factores humanos en aviación. En el caso no tener la formación en investigación de accidentes deberían recibir un curso específico de investigación de accidentes al incorporarse al pleno.

Respecto al equipo de investigadores, se debería dar la formación en investigación de accidentes a los que no la tuvieran así como una formación adecuada sobre factores humanos de aviación y todo lo referente al TEM, gestión de errores y amenazas; al CRM, que es gestión de recursos de cabina y otros significados posteriores y a ATM, que es la gestión en el control aéreo. Aplicando los conceptos, en este caso, del Programa Estatal de Seguridad Operacional de España, que es el PESO, que está basado en la filosofía del SMS, sistema de gestión de seguridad del OACI. Todo esto sería importante para todas las personas implicadas. En cuanto a los investigadores, iría más lejos dándoles una formación recurrente en simuladores de vuelo, en cursos específicos para ellos en los que puedan ver cómo reacciona una tripulación en situaciones de emergencia. Una experiencia como la que digo se realizó en el año 2013 en un simulador en el centro de Senasa, en la que participaron un grupo de investigadores de la plantilla de la Ciaiac, cuya experiencia —manifestaron— resultó ser muy positiva. En este caso, participé en esta experiencia.

Vamos con el accidente que nos tiene aquí convocados. Cuando analizamos un accidente aéreo, debemos tomar como punto de partida el concepto TEM, gestión de errores y amenazas. La OACI desarrolló el TEM hace más de veinte años y está incluido como requisito en la licencia de pilotos, es aplicable a todas las áreas y actividades del mundo de la aviación. El TEM es una herramienta eficaz para desarrollar con seguridad cualquier operación aérea. Aplicar el TEM en la formación de todos los implicados en las actividades del ámbito aeronáutico a mi modo de ver es hoy fundamental. Sobre el accidente que nos trae aquí, el del JK5022, a mi modo de ver fue un accidente sistémico, sin duda. Se produjo el accidente, entre otras causas, por realizar el despegue sin configuración adecuada y no recibir la tripulación el aviso de esa condición en la que debió actuar el TOWS. Pero si iniciamos la investigación con las preguntas clave de por qué en cada una de las fallas, omisiones y errores, iremos completando este puzzle. ¿Por qué no configuraron los pilotos el avión para el despegue? ¿Por qué no comprueban esa situación? ¿Por qué no da el aviso el TOWS? Con estas tres preguntas iniciales de actos aparentemente sencillos entramos en una compleja y extensa materia que hay que analizar y en la que hay que profundizar para no quedarnos en el simple: la tripulación ajustó el *flash* de despegue y el TOWS no dio el aviso correspondiente. El fabricante del avión, en el desarrollo de los sistemas que nos afectan en este accidente, tenía establecidos manuales, procedimientos y gráficos que por su complejidad no facilitaban comprobar la interrelación del RAT y el TOWS de manera rápida, especialmente en momentos como la asistencia en línea por parte de mantenimiento, durante una escala en la que, aunque el objetivo principal sea la seguridad, la propia dinámica de cumplir con unos horarios ajustados para atender el servicio a los pasajeros somete al personal de mantenimiento a una presión que le lleva a actuar con una rapidez que necesita de la ayuda de una información clara y precisa. Todo esto lleva a la necesidad de que toda la documentación de la que disponga tanto mantenimiento en línea como la tripulación tiene que ser clara y de fácil interpretación. La aplicación de la MEL debía haber contemplado cualquier efecto en el sistema afectado, u otro con el que estuviera relacionado, para que tanto la actuación de mantenimiento como la decisión del comandante fueran acertadas. La MEL que tenía que ser autorizada por Aviación Civil no informa con precisión la relación y/o el efecto que produce en el otro sistema.

Ya tenemos relacionados, de esta primera observación, para justificar lo sistémico: al fabricante, Aviación Civil y la compañía Spanair. Respecto a la actuación de los pilotos combinamos varios factores: la instrucción que recibieron respecto al CRM, que no fue suficientemente eficaz. Las listas de chequeos podrían haber ayudado más si en su diseño y aplicación se hubieran ajustado a los cánones recomendados en ese momento. En el informe independiente del Copac, sobre el informe final del accidente oficial de la Ciaiac, se desarrolla un análisis detallado de las lagunas e interpretaciones no acertadas relacionadas con: documentación de Spanair, que afectaba al desarrollo de alguna fase de la formación de los pilotos; seguimiento de las operaciones bajo la óptica de la seguridad en vuelo de la propia compañía; y parte de la documentación, como las listas de chequeo.

El análisis y estudio del informe del Copac es tan prolijo que no tendríamos tiempo para analizarlo ahora, pero a continuación haré una exposición y un resumen del mismo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 32

La señora **PRESIDENTA**: Si le parece, señor Villarroel, empezamos con las preguntas y a lo largo de las mismas puede exponerlo. Se le ha acabado el tiempo de la intervención previa y empezamos con la señora Oramas, del Grupo Mixto, Cuando usted quiera, adelante.

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

Precisamente lo que iba a explicar él nos lo facilita a nosotros. Era lo más interesante. Estoy dispuesta a cederle parte de mi tiempo porque precisamente lo que iba a explicar él en este momento es en lo que se van a basar las preguntas de todos los portavoces. —Digo yo—. Creo que es más lógico que él exponga lo que vio, por qué dimitió y por qué no coincide con el informe de la Ciaiac, porque era el único piloto y que además estaba allí dentro; el único que dimitió y el único que denunció por escrito. Es un testigo excepcional, ¿me entiende? Pero, lo que usted diga. Yo es que le voy a preguntar precisamente...

La señora **PRESIDENTA**: Pues si le va a preguntar sobre eso, no hay problema. Le pregunta la portavoz.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Al ser una Comisión de investigación tenemos que dejar que el compareciente se explique y precisamente ahora entraba en el solomillo. —Digo yo, pero bueno—.

Muchas gracias, señor Valentín Villarroel. Su intervención me parece de las más importantes en esta Comisión, porque era el único miembro piloto de la comisión de investigación y, además, con una integridad que me parece impresionante, usted en determinado momento dimite. Hubo gente que quiso simplificar y decir que dimitió porque se había filtrado el informe. Yo he leído su carta de dimisión, la tengo aquí y me hubiera encantado, si hubiera habido tiempo, leerla, no para los miembros de la Comisión, que la podemos tener todos, sino para los ciudadanos que nos siguen. Usted, en esa carta de dimisión, dice cosas como la siguiente: Mi renuncia debe entenderse como expresión de protesta a la perversión de los fines que persigue la Ciaiac, como una denuncia al correcto y debido funcionamiento de la misma, como una demanda a una urgente regeneración y recomposición de la comisión, pero además mi dimisión pretende impedir el aprovechamiento ilícito que pudiera derivarse de la continuidad y ratificación del borrador en cuestión. Es necesario que profundice y argumente mis consideraciones y, por ello, quiero hacer constar que en la gestación, articulación y aparición de este borrador no he tenido nada que ver y he tenido conocimiento por la prensa de su existencia; que discrepo profundamente no solamente de la forma, sino del contenido, argumentaciones y recomendaciones del borrador. —Eso lo dice usted en la carta que dirige al presidente de la Ciaiac—. Estamos refiriéndonos al informe sobre el accidente de Spanair, y por eso digo que esta comparecencia es quizá la más importante de toda la Comisión a efectos de conocimiento. Usted, al final de la carta, dice: Esta es la triste despedida de un piloto comercial veterano que expresa su tristeza y frustración por no poder haber impedido este sinsentido, falta de rigor e independencia.

Le quiero preguntar a quién mandó la carta de dimisión; cuando presenta su renuncia qué le dicen el presidente y el secretario de Ciaiac. Me gustaría que si tiene la carta que le envió la ministra nos la haga llegar. También quería saber si la Ciaiac tenía recursos, si ustedes lo denunciaron y si la filtración fue consentida o cómo fue.

Muchas gracias.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sobre el presidente no quería ahondar mucho porque saben sus señorías que murió no hace mucho tiempo, pero mi problema radicaba —sigo creyendo en eso— en que no hay independencia, sobre todo a nivel de la Presidencia de la Ciaiac. Creo en la honestidad de esas personas, no lo dudo en absoluto, pero por las razones que sean, por la forma de nombramiento o por la relación que hubiera con el propio ministerio, esa independencia no existía. En algunas de las discusiones sobre los propios informes siempre había una cierta tendencia a edulcorar, por decirlo de alguna forma, algunos informes —se veía claro—. Vuelvo a insistir en que la lucha era casi continua. También es verdad que tanto cuando dimití como en mis actuaciones normales en las distintas reuniones que tuvimos, el resto de los vocales me apoyaron y, de hecho, cuando dimití, la ministra me dio una notificación, que mandaron por vía de urgencia y llegó a mi casa con un motorista al anochecer para que quedara claro —yo entiendo también la postura de la ministra—. Mis dudas empezaron ahí y yo, a través de mi asociación de pilotos, que fue la que me propuso, del sindicato de pilotos y del propio colegio, una vez consultados me recomendaron, por conveniencia además de los propios pilotos, que siguiera; me

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 33

dijeron que aceptara la orden que me había dado la ministra (pronuncia palabras que no se perciben), y que siguiera, y yo continué. Me pregunta también si tenían recursos. Realmente hay que pensar que el accidente, con el dramatismo que supuso para las víctimas y los familiares, fue, como es de entender, un mazazo también para la propia comisión porque nos cogió de sorpresa en todos los sentidos, lógicamente por el propio drama. Las dimensiones eran tan grandes que la comisión en ese momento, a mi modo de ver, no tenía suficientes medios. Sí la entrega de las personas que trabajaron en la investigación, a pesar de... (**pronuncia palabras que no se perciben**), había una entrega total, pero faltaba, según mi opinión, suficiente personal y medios. Sé que ahora ha cambiado bastante y que, en general, tienen mayor número de... Pero en ese momento sí faltaban medios porque no había previsión.

Quizá una de las cosas que yo entiendo que lo podemos aplicar a todo el mundo aeronáutico es que nos falta previsión en este país. No sé si es porque somos así o por la razón que sea. Y en ese caso, claro, habrá gente que diga ahora: Nadie preveía que podía haber un accidente de esas dimensiones. Pues sí, pero lo hubo. Desgraciadamente lo hubo. Entonces, de alguna forma desbordó a la propia comisión. Y después qué otra pregunta me había hecho respecto a...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sí, respecto a qué respuesta obtuvo cuando presentó la renuncia al presidente y al secretario. Si ustedes habían solicitado que se le facilitaran los recursos necesarios para afrontar la investigación con garantía, y si la filtración fue consentida, es decir, si usted cree que se facilitó desde dentro de la propia Ciaiac.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Cuando vi el artículo, yo lo vi directamente en la prensa, me fui inmediatamente a la comisión, solicité reunirme con el presidente y con el secretario, y con los dos en el despacho del presidente expuse mi indignación y, además, a ellos les dije que eran responsables por lo menos de la custodia del informe y que entendía que ellos eran responsables de lo que había sucedido. Me dijeron que no, que había sido en fuga. No lo puedo... Esa fue mi situación. Yo, a continuación, porque fueron prácticamente menos de cuarenta y ocho horas, ya había hecho el escrito, la ministra me pidió que continuara y como mis organizaciones, como he dicho antes, me lo recomendaron, pues yo seguí.

No puedo asegurar que ellos tuvieran parte voluntaria de comunicarlo —lo puedo decir como lo dije entonces—, pero sí eran responsables de la custodia de ese documento. Es más, ese documento yo personalmente ni siquiera lo había leído. ¡Es que no lo había leído!

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Eso es lo que quería saber.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Porque decir, bueno, hemos hecho un borrador, que estamos aquí todos y llegamos a un acuerdo, bueno un acuerdo inicial o vamos a... Es un borrador. No, es que yo no lo había leído.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: O sea que usted ratifica que siendo miembro de la comisión de la Ciaiac, siendo el único piloto, el borrador ya de las conclusiones que se filtró además a la prensa ni siquiera usted lo conocía, que estaba hecho previamente antes de que lo elaboraran ustedes que eran los miembros de la Ciaiac.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Si no se elabora, por lo menos que los miembros participen en las correcciones que entiendan. Yo no lo había ni leído.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Bueno, es tremendo lo que usted está diciendo.

La otra cosa que le quería preguntar es: ¿usted conserva todavía la carta que le envió la ministra?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí. Desafortunadamente no la he traído, pero...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Si nos la hiciera llegar..., porque nos parece fundamental.

¿Ustedes en algún momento reclamaron medios, para los medios que necesitaba la comisión para sus investigaciones?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 34

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, lo que pasa es que —de esa época no tengo por ahí las órdenes ministeriales correspondientes— ahora ya no lo veo tanto, pero en aquella época yo sí veía que cuando se hablaba de recursos y no solamente en el ámbito nuestro, sino en muchos, había una coetilla, que la recordarán ustedes: siempre que no afecte a los propios presupuestos del Estado o una expresión más o menos así. Entonces, nosotros los pedíamos; es verdad que el intento en ese aspecto sí se hizo, pero a lo mejor el ministerio no entendía que fuera tan necesario. Ahora ya sí ha habido cambios, lo mismo en personal que en medios.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: La última pregunta.

¿Usted como vocal tenía acceso a toda la información que recababa el secretario de la Ciaiac de todas las partes implicadas en el siniestro? ¿Las recibían todos los vocales? ¿Físicamente los documentos o de qué manera?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): El acceso sí.

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

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): ¡Claro! Siempre que tú solicitaras el acceso a una información o a un documento. Lo que pasa es que era tanta la información que había —porque ustedes lo conocen perfectamente y creo que casi se saben de memoria el propio informe, por lo extenso que es, imagínese—, que para elaborar cualquiera de las partes correspondientes había muchísima documentación. Entonces, si no tenías un interés específico, lo estabas fiando, que es lo lógico, en las personas, en los investigadores que tenían cada uno de los sectores. Y si no tenías una duda específica, tú confiabas en que ese trabajo cuando llegara a reflejarse en el informe que se le proponía a la comisión, es cuando tú tenías los tiempos —dependiendo de las fases, más o menos tiempo— para poder profundizar antes de dar tu opinión. Pero yo también quiero hacer ver que cuando se produce el cambio en verano de 2010 el informe que sus señorías conocen no estaba terminado, de hecho, se termina posteriormente. En fin, estaba en fase de evolución. Y en eso hay que ser muy cauto para lo negativo y para lo positivo. Yo pongo muchas veces, hablando de esto, un ejemplo del puzzle. Todo el mundo sabe que estamos haciendo un puzzle y, definitivamente aquello es un puente, y después te das cuenta de que no, que era otra cosa. Pues en la investigación de accidentes hasta que no está completo el puzzle se arriesga uno a dar opiniones. Entonces, mientras se está realizando esa investigación, la vas recibiendo, la vas procesando si puedes, pero hasta que no esté todo entrelazado no es fácil. Y nosotros cuando terminamos nuestra actividad en el verano de 2010 no estaba desarrollado todo, había trabajos parciales cada uno en su investigador.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Hubo algo que ustedes consideraron fundamental para la investigación de solicitud que nunca llegara?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Hombre, nosotros hacíamos mucho hincapié, por ejemplo, cuando se le pedía —y lo saben muy bien sus señorías— el famoso relé; siempre que se pedía a Boeing había algún tipo de mora. Hay muchas quejas siempre por la tardanza de los informes, pero lo mismo en este que en todos hay que entender que uno de los grandes problemas que han tenido las comisiones que yo he conocido es que no tienen el suficiente poder para exigir, en este caso, entrega de información.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: La obligatoriedad por ley es lo que dice que nos correspondería a nosotros, por ejemplo, proponer; igual que en la Comisión de investigación hay que comparecer, que ustedes cuando pidan una comisión de investigación sea obligatorio por ley facilitárselo. ¿Es lo que usted está diciendo?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): ¡Claro!

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Es muy importante lo que está diciendo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 35

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): A mí personalmente me parece que sería una de las propuestas, si no entiendo mal, de esta Comisión, que pasara la Comisión de Investigación de Accidentes a depender del Parlamento. A mí me parecería importantísimo. Fundamental.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pues muchísimas gracias, señor Villarroel, por lo que ha dicho.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): De hecho, no sé si ustedes han recibido información del colegio. El Colegio de pilotos hace siempre encuestas a los pilotos sobre temas fundamentales de aviación. El último —le pedí al colegio que se lo mandaran a la Comisión, no sé si les habrá llegado— es muy significativo, porque aparte de que vienen las clasificaciones sobre EASA y la Ciaiac, una de las preguntas que hace el colegio a los pilotos es: ¿Entendería que sería conveniente o mejor para la investigación que dependiera de eso? Y un 68 % de los pilotos confirma que sí. Con lo cual, yo creo que también es importante que los propios pilotos en su mayoría ven que sería positivo que esa comisión dependiera del Parlamento.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muchísimas gracias, señora presidenta. Muchísimas gracias, señor compareciente.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Oramas. Por el Grupo de Esquerra Republicana, señor Olòriz, adelante.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias, señor Villarroel, por estar aquí. Ha tenido que esperar mucho tiempo y también hay que decir que el tiempo que hemos estado escuchando al anterior compareciente tampoco nos ha permitido muchas decisiones concretas. Hay que decirlo. Es cierto que ha habido una, una sola, de autocrítica respecto a la asistencia a las familias, de falta de previsión. Ha sido al empezar la sesión. —A lo mejor estaba más generoso al empezar la sesión—. Luego ha habido recomendaciones de futuro, bastantes, pero poco centrado en este aspecto. Y, claro, escuchándole a usted las dudas, siempre nos pasa en esta Comisión que a veces escuchando a otros comparecientes te vienen preguntas para el compareciente anterior más claras. Es así. ¿No?

No estaban preparados para atender a las víctimas, pero parece que la Ciaiac tampoco estaba preparada para un accidente de este tipo. Pienso que lo que usted dice es algo sustancial, que la profesionalidad de la gente que estaba presente intentó paliar esto —es lógico; su profesionalidad—, pero que el procedimiento tenía tantas lagunas que hubo un proyecto, un borrador, que no todos ustedes habían certificado. Es decir, esto explica un funcionamiento que a nosotros nos preocupa. Pondría un poco la diana —en el buen sentido de la palabra— en cómo se organizaba ese trabajo. Entiendo que el presidente, el señor Palomar, era ya un hombre con una edad y que dirigía poco, y solo por evidencias externas en la rueda de prensa que se hizo en 2008 del señor Palomar, presidente, y del secretario, el señor Soto, habló sobre todo el señor Soto; esto es lo que he visto, que sobre todo habló el secretario. Esto no es habitual. Los que presidimos alguna Comisión parlamentaria sabemos que no es habitual que el secretario hable más que el presidente o la presidenta. Por tanto, esto me ha sorprendido. ¿Cuánto poder tenía el señor Soto en esta comisión? ¿Realmente a usted, no como observador sino como miembro de esta comisión, qué le parece esta actuación y este comportamiento en aquellos momentos?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Mi opinión es que el presidente delegaba mucho en él por la razón que fuera, a lo mejor por edad o porque era él quien trabajaba bastante desde cualquier tipo de cargo que tuviera desde la presidencia. Yo pienso que sería eso. Es decir, el poder que él tuviera era porque se lo había cedido el presidente, no porque él lo adquiriera. No sé si esa era la pregunta.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sí, sobre todo porque es cierto que a veces se funciona por delegación, pero también en el marco del trabajo. Por ejemplo, en el caso del borrador. Usted no conocía el borrador, pero supongo que el señor Soto sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 36

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, claro.

Con respecto al borrador, también quiero hacer yo una aclaración. Hay después un informe preliminar, y ese sí lo aprobamos nosotros. Es decir, está ese borrador y hay después un intermedio, hasta llegar al informe final, que es el que no estaba cuando nosotros terminamos el verano de 2010.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Repasando el Real Decreto 629/2010, que modifica el Real Decreto 389/1998, se hace ver que no todos los miembros de la comisión tenían el mandato en vigencia, había miembros de la comisión que no se ajustaban completamente a la nueva regulación. ¿Esto se discutió? ¿Esto tenía sentido?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí. Bueno, lo que pasa es que en algunos había pasado ya no me acuerdo exactamente qué tiempo, pero, como estaba previsto que se iba a renovar todo, se entendió que terminaríamos todos juntos cuando se hizo definitivamente. A mí lo que sí me sorprendió después de tanto tiempo —y eso yo lo hice notar en una de las actas de nuestras reuniones— es que se hiciera de forma tan tajante y, sobre todo, sin haber habido un acople entre los dos plenos. Eso sí me sorprendió. Se decidió en un determinado momento y, lógicamente, nosotros dejamos de ir. De hecho, en el acto que hubo de relevo yo me ofrecí personalmente a la presidenta para que dispusiera de mí para lo que quisiera, pero no lo necesitaría.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Recuerda qué persona representaba a la Asociación profesional de controladores en aquel momento?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, le recuerdo muy bien, y eso que yo soy un desastre en temas de memoria. Le recuerdo bien, pero no me acuerdo ahora del nombre.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Seguía en activo cuando se produjo el accidente?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): No. Yo estaba ya sin volar, este señor estaba sin controlar y el ingeniero aeronáutico tampoco. Es decir, la filosofía era que las personas que estuviéramos allí, nos jubiláramos, aunque en mi caso hubo una interpretación, porque en aquella época los pilotos dejábamos de volar a los sesenta años y se entendió que aunque yo no estaba jubilado, porque seguía perteneciendo a Iberia como plantilla, ya había dejado de volar. Por tanto, el controlador, el ingeniero y yo estábamos sin actividad profesional.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Conocía a Fernando de Caralt, anterior presidente de la Ciaiac, que dimitió en el año 2000, si no me equivoco, alegando falta de recursos en su carta de dimisión? ¿Nos podría comentar algo de esto?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): No, porque yo no le traté. Precisamente sí hablé con quien me precedió como piloto y hablé con él, y efectivamente había esa falta de medios. Después, cuando a mí me nombraron, como es lógico cuando entras en este caso en una organización, intenté luchar para conseguir esas cosas. Es verdad que, afortunadamente —entre comillas, y me gustaría que las palabras que utilice no se interpretaran mal—, teníamos pocos accidentes graves y eran sobre todo de tipo individual. Yo en mi explicación quería hacer notar eso y lo importante que es también la parte de la aviación en general, que esa sí se atendía normalmente con suficientes medios. Pero al llegar un accidente de la envergadura del de Spanair se vio claro que nos faltaba incluso en el laboratorio —que ahora ya sí lo tienen— material. Por lo tanto, había que enviar muchos de los trabajos fuera de España, lo que lleva consigo sobre todo tiempo y lo correspondiente a los envíos y recepción de esos trabajos.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Usted ya ha dado un poco su opinión sobre el papel de la presidencia y la necesidad de su independencia, así como de que el Congreso, el Parlamento, sea probablemente el instrumento en el cual se han de dar explicaciones y del cual ha de depender una estructura como esta. ¿Qué le parece la actual? ¿Qué le parece su composición?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 37

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Vuelvo a insistir en lo de antes. Primero parto de que creo sin duda en la honestidad de las personas. La composición actual tiene ya otro color, porque hay un piloto con experiencia en operaciones y hay investigadores de la propia plantilla, que yo sepa hay tres pilotos, con lo cual ahora sí hay personas que son expertas y conocedoras de la operación aérea. Ese aspecto está superado. Lo que yo sigo viendo es que hay poca representación de las distintas especialidades de la aviación. A mi modo de ver, falta un meteorólogo, un médico —es una opinión personal— y un mecánico de mantenimiento, los que atienden en línea, pues son personas que están viendo el día a día y en un caso como el nuestro habrían podido entender muy bien esa situación. Además, falta un psicólogo aeronáutico, porque creo que nos falta, es una materia en la que cuando llegas a profundizar un poco, por mucho que uno quiera, no lo domina. Y después hay otra cosa importante, todas esas personas deberían ser propuestas por sus asociaciones profesionales, por las entidades a las que pertenezcan, de tal manera que quienes lo decidan les den esa opción, porque yo entiendo que en mi profesión esta persona es la idónea, y después la persona a la que se quiera nombrar tendrá lógicamente la capacidad de aceptarlo o no, pero no es lo mismo que directamente nombrar a estas personas de forma directa. Yo se lo puedo asegurar, desde luego en el primer relevo no se consultó a los pilotos en absoluto, a ninguna de nuestras tres entidades.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Un par de preguntas más, y con esto acabaría. El incidente de Lanzarote, en 2007, ha sido redundante y se ha situado como un elemento a tener muy en cuenta. Por la información que tengo, James Hudspeth, que era de la compañía Mapjet, se entrevistó con la Ciaiac. ¿Con quién se entrevistó?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Con el secretario.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Una vez más con el secretario?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): De todas formas, si me lo permite, quiero hacer una aclaración sobre este incidente. El informe del Copac —que sus señorías supongo que lo tendrán— es contundente, y luego hay una parte en la que no coincide; y si me lo permiten, quisiera hacer una aclaración. No se hicieron las recomendaciones que ahora se ven muy claras, porque... ¿han leído ustedes el informe de Lanzarote? ¿Lo han leído? (**Varios señores y señoras diputados: Sí**). Estarán de acuerdo conmigo en que era una operación que no se ajustaba a norma de ningún tipo, ninguna; los pilotos actuaban de forma totalmente descontrolada; la formación que recibieron era, como mínimo, dudosa. Por lo tanto, a mí no me sirve como ejemplo. ¿Qué es lo que le digo yo a un piloto, que no haga las cosas mal? Yo esa recomendación no la puedo hacer, porque lo hicieron mal toda la compañía, y los pilotos en dos vuelos no comprobaron los *breakers*, y si lo han leído recordarán que tienen una serie de avisos mientras van rodando que cualquier piloto tendría que decir: no podemos seguir así. Entonces yo distinguiría. Es verdad que con haber saltado ese *breaker*, actúa, de acuerdo. Pero ¿qué recomendación hago yo, les digo a los pilotos: no hagáis las cosas mal? Y el piloto me diría: Eso no me lo tienes que decir. Por lo tanto, yo ahí discrepo un poco con el ataque por no haber publicado las recomendaciones respecto a este incidente.

Lo que yo entiendo —si lo han leído— es que no hay nada a derechas. De hecho, todos los problemas que tuvimos, y por eso tardó, fue porque la aviación civil austriaca tardó muchísimo tiempo en contestar. Y después, si se fijan, había irregularidades en todos los sectores de la compañía. El propio control de aviación civil austriaca no era precisamente muy cuidadoso. Entonces, yo ahí discrepo. Decir que es porque quito la corriente es lo único, pero es que en todo el proceso que hay de ese incidente, los pilotos, en un análisis sereno, no hacen a derechas prácticamente nada, contraviniendo prácticamente todo, lista de chequeo, procedimiento, avisos, etcétera. O sea, yo en eso discrepo, pero bueno.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Y, por último, ¿todas las demandas a Boeing se hicieron de forma suficiente, clara y a su tiempo?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Yo creo que sí. Lo que ocurre es que siempre había demoras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 38

en las contestaciones, siempre. Después, ustedes, que creo que conocen bastante bien el informe, sabrán que todo lo que fue el análisis de estudio del famoso relé llevó muchas implicaciones de dudas. Ahí estaban implicados, como es lógico, aspectos legales. Las compañías son muy restrictivas para facilitar eso y tiene que haber alguien —una entidad, diría yo— que tenga suficiente capacidad para obligar, como mínimo, a la contestación rápida, y siempre ha habido demoras.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Qué entiende por contestación rápida? Me gustaría saber el tiempo.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Bueno, pues yo entiendo que, primero, la contestación tiene que ser favorable o no favorable, pero tiene que ser de forma rápida; de tal forma que yo cuando pido un informe me digan: no estoy de acuerdo, sí estoy de acuerdo o necesito tanto tiempo para una comprobación. Pero esas demoras han sido muy frecuentes en la actividad de las investigaciones.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: O sea, podría tardar meses; en este caso, meses.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, sí.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias.

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

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

Gracias, señor Villarroel. Ha dicho usted que el borrador que se filtró no lo había leído, pero ¿era coherente con lo que se había ido hablando hasta ese momento?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Prácticamente no contemplaba grandes temas y, desde luego, no profundizaba mucho. Era casi más por el hecho de notificar que se estaba realizando. Eran cuatro notas que, de alguna manera, lo que hacían era cumplir con lo que es la comunicación del accidente. No tenía mayor importancia. Por lo tanto, podría estar de acuerdo, pero es que yo no lo había leído. El hecho en sí era este; y posteriormente sí se ve que en la siguiente evolución, al llegar al siguiente informe, sí ha habido cambios importantes.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Sabe usted quién lo redactó?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): No. Seguro que el secretario con presencia del presidente o al revés; es decir, los dos seguro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En la comparecencia del señor Hita habló del famoso relé; él dijo que se le hicieron todas las perrerías posibles —creo que esa fue la palabra—, pero que no habían llegado a resultados concluyentes que pudieran decir que había sido el causante del fallo del TOWS, en este caso; pero usted le devuelve un poco el protagonismo. Ha hablado de manuales, tanto de la sonda RAT como del TOWS o una posible relación; ha dicho que había manuales confusos de mantenimiento. De hecho, un compareciente habló de que ante un error similar se habían dado, por parte de la compañía, tres respuestas distintas. Es decir, ante un fallo de la sonda RAT, en tres ocasiones se habían dado tres soluciones de mantenimiento distintas.

Luego está la propia recomendación de seguridad de AESA, que emitió en febrero de 2009, en la que recomendaba a la FAA y a EASA que obligasen al fabricante Boeing a incluir en su manual de mantenimiento de los MD-80 instrucciones específicamente identificadas para la detección del origen y resolución de la avería de la sonda RAT. Con lo cual, todo parece indicar que, aunque el informe de la Ciaiac diga que no o no lo diga, hay una sospecha sobre esto. Entonces, mi pregunta sería la siguiente, ¿cree usted, si es que existe esa relación, que el relé está relacionado de modo que un fallo de la sonda RAT podría ser también un indicativo de que el TOWS iba a fallar, esta es una posibilidad, o la otra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 39

que la posible solución de la avería de la sonda RAT, mediante la eliminación del disyuntor, iba a ocasionar el mal funcionamiento del TOWS? ¿Qué piensa usted?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Yo no soy técnico y no sería capaz de profundizar. Lo que sí he hecho notar antes es que como la tramitación de este tipo de averías se hace en un corto espacio de tiempo, entiendo que la documentación que tenía que tener Boeing para este tipo de situaciones tenía que ser lo suficientemente clara como para que con rapidez las personas implicadas, en este caso el mecánico de mantenimiento, lo pudiera ver. Lógicamente, en la documentación de mantenimiento en las cuales hay manuales muy extensos, sí están seguros desarrollados todos esos sistemas de interrelación. Pero lo que yo quiero hacer ver es que en ese momento tenemos que buscar un procedimiento para que el mecánico pueda en dos minutos ver claramente esa interrelación, porque, si no, tendría que ir a los manuales, además, ya lo saben sus señorías porque lo han leído, con la cantidad de elementos que hay en los manuales de descripción, etcétera. Evidentemente, para este tipo de situaciones tenía que haber una documentación lo suficientemente clara como para que haya una decisión por parte de mantenimiento y del propio comandante para decidir si eso tiene una mayor o menor implicación.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Con el anterior compareciente hemos visto que hay poca o que la información no fluía correctamente en muchos ámbitos. Por ejemplo, lo que le planteábamos es que, desde el accidente de Detroit, la NTSB emitió una recomendación también relacionada con una señal de aviso del TOWS en cabina en caso de que no estuviera operativa, que a su vez lo trasladó a la FAA pero no se le dio carácter obligatorio, es posible que eso ni siquiera llegara a la Dirección General de Aviación Civil? Parece que en esto tampoco hay una actuación rápida de actualización de los manuales de mantenimiento ante los errores. Es decir, parece que ante todo el proceso de información entre todos los agentes, que debería ser muy rápido y fluido, hay lagunas. ¿Cuál es su opinión?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, yo creo que más que lagunas hay una cierta tendencia en cada uno de los sectores a hacer, podríamos decir, lo cotidiano. Cuando llega algo especial —como en este caso el informe— entiendo que la propia Aviación Civil debería haber hecho inmediatamente la publicidad adecuada. Para entender cómo va a ser efectiva una recomendación tiene que llegar a las personas que la pueden realizar porque, si no, los propios informes —aunque la recomendación sea buena— no los van a leer con profundidad muchas de las personas que deberían leerlos.

Me explico, tendría que haber un sistema para que eso fuera detallado y dirigido a aquellas entidades y personas a las que sí les debe interesar, porque, si no, queda un poco en el aire. De hecho, yo —que le he dedicado muchos años a este trabajo— siempre he insistido sobre todo a los pilotos que cuando lean un informe lo lean completo y lo tomen siempre como una enseñanza de qué es lo que tenemos que evitar. Pero eso no siempre llega, creo que falta un poco el espíritu de prevención en el sector aéreo. Entiendo que ahora mismo en la Administración —que es lo que iba a decir antes en mi exposición—, AESA —Aviación Civil y el propio ministerio— están aplicándose las normas que requiere no solamente OACI sino también la propia Europa, pero, a mi modo de ver, son asuntos que son muy retóricos y no se entra directamente a lo más importante. Creo que los mismos responsables no de alto nivel sino intermedios de la propia AESA y de Aviación Civil deberían ser más conocedores de cómo es el mundo de la prevención.

¿Qué es lo que ocurre? Porque nosotros hablamos del CRM —que ya sabe lo que quieren decir esas siglas, gestión de recursos de cabina, pero OACI lo ha ido ampliando y termina siendo gestión de recursos de compañía y gestión de recursos completo— y OACI lo que pretende es que todo el mundo de la aviación esté integrado en esa inquietud. Creo que es importante que las personas que estén implicadas en la dirección de AESA —lo mismo para gestiones de inspecciones o de otro tipo de actividades— deberían conocer exactamente cómo es el mundo de la aviación. De hecho, yo propondría, por ejemplo, que hubiera asistencia de este personal como observadores a fases de simuladores donde ellos puedan entender un poco qué es lo que ocurre en una cabina en condiciones de trabajo, de exceso de trabajo e incluso de emergencia.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Es decir, sí parece que nos confirma que en su opinión aquí hay áreas de mejora, porque parece que muchas veces toda la información que se genera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 40

recibe un trato burocrático que impide que se use efectivamente. Es decir, información que puede ser valiosa, a veces se pierde en cauces burocráticos o no llega correctamente.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): No, no es que se pierda, pero queda ahí. Este informe, que ahora conocen sus señorías perfectamente y mucha gente, en condiciones normales quedaría almacenado. Creo que habría que facilitar su difusión. Nos falta —no sé si por nuestra idiosincrasia— carácter de prevención en todos los aspectos. Se habla mucho de ello en aviación, pero yo entiendo que en algunos aspectos falta todavía; o sea, hay que intentar que eso llegue a más.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ha comentado antes que en su opinión este es un accidente sistémico. ¿Entiende que en el informe la Ciaiac no lo reflejara así?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Bueno, queda difuso. Por eso tenía ahí el resumen del informe independiente del Copac, donde aclara muy bien todo esto, aunque va dirigido básicamente a la parte de operaciones. Yo lo que le veo al informe final de la Ciaiac es que sí habla de todos los temas, pero de una forma muy genérica y, a mi juicio, no es contundente en la resolución final.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Podría precisar en qué falta contundencia? ¿A lo mejor en la responsabilidad de algún otro organismo?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Partimos de la base de que el informe de una comisión de investigación de accidentes no debe buscar responsabilidades...

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Hombre, eso está claro.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): ... pero yo entiendo que en algunos aspectos el informe independiente del Copac sí aclara los puntos donde tenía que haberse insistido, que son muchos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ha comentado antes que en uno de los antecedentes —el de Lanzarote— la actuación de los pilotos fue distinta.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Fue inadecuada, no hacen bien sus procedimientos, no revisan los *breakers*, su lista de chequeos no se hace adecuadamente y después tienen una serie de avisos de distintos instrumentos que están relacionados con la avería que hay y no reaccionan.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En el informe de Ciaiac también se habla de errores por parte de los pilotos.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, sí, por eso le digo que su actuación es errónea. Y también, la propia formación que tenían. Muchas veces eso es producto de compañías aéreas —que aquí en España afortunadamente ahora no tenemos, pero hemos tenido épocas que sí— que, por las prisas de crear una compañía —entiendo que es lícito hacer una compañía para ganar dinero—, no han tenido mucha precisión en requerir las operaciones seguras. Para mí en esa compañía era así y la propia aviación civil austriaca no responde a esos controles.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿En su opinión se han tomado medidas correctoras en ese sentido?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Con respecto a Austria no lo sé, no lo sé porque la recomendación que hace... Recuerdo que, en relación con las recomendaciones que hizo la Ciaiac, Austria tardó mucho en contestar, a pesar de que ahí no había que hacer ningún tipo de trabajo sobre material ni nada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 41

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Una última pregunta, relacionada con un comentario que ha hecho el anterior compareciente, usted como piloto cree que el TOWS, el TOWS redundante o incluso el aviso del TOWS puede relajar a la tripulación, en el sentido de que pueda pensar que en el fondo tiene las espaldas más cubiertas, a la hora de hacer las comprobaciones o las configuraciones necesarias.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Yo quizás la palabra relajar no la utilizaría. Como es lógico, de los aviones que había cuando yo empecé a volar —que empecé a volar en Canarias precisamente—, que eran prácticamente aviones primitivos, hasta el último avión que he volado, el Airbus 340, han evolucionado mucho. Los aviones modernos —incluso el EPD todavía está en otro paso porque no lo tenían— tienen ese tipo de sistema de ayuda y protección a la operación y por tanto al piloto, que no es que lo relajen sino que hacen que pueda disponer de tiempo y atención a otro tipo de actuaciones. El piloto no tiene por qué llevar —que era lo que pasaba hace muchísimos años— la angustia o la duda de si tendrá posibilidad de cubrir algún tipo de avería. En este caso creo que no tiene por qué afectarle. Como es lógico, cuando tú vuelas un avión tienes que conocer todos sus sistemas y toda la interrelación. Pero en este aspecto el hecho de que el TOWS funcionara adecuadamente o que hubiera garantías, eso no es que relaje al piloto, sino que lógicamente le permite tener más atención a otro tipo de actuaciones.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Esto es todo. Muchas gracias.

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

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

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias, presidenta. Buenos días.

Señor Villarroel, gracias por su comparecencia, gracias por el esfuerzo que está haciendo y por la honestidad que está mostrando en sus respuestas. También le quería agradecer la valentía que mostró cuando tomó la decisión de dimitir de la Ciaiac, y esa carta —que supongo que no sería fácil para usted— porque aclara muchas cosas. Yo voy a hacer varias referencias a esa carta aunque algunas ya se habrán hecho, pero es para que quede bien reflejado. Lo primero que le quería preguntar es que usted habló del borrador del informe preliminar que se filtró a la prensa y en aquellos días salieron noticias en prensa que decían que la filtración podía proceder de un número de fax del Ministerio de Fomento. La pregunta es: ¿Sabe usted o se llegó a saber en la Ciaiac si este número efectivamente pertenecía al Ministerio de Fomento?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): No, yo en una de las muchas reuniones sí pedí —y como yo otros vocales— que se denunciara —que además fue lo que nos dijo el secretario— y que hubiera una investigación de tipo policial, porque nosotros no podíamos llegar más allá. Eso sí se hizo, el secretario inició esos trámites. ¿Que se terminara descubriendo algo? Que yo sea consciente, no lo sé, me refiero a demostrar si era o no y de dónde procedía el fax. No lo sé.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿A usted le consta que por parte del Ministerio de Fomento, de la Ciaiac, se inició una investigación para aclarar o intentar esclarecer de dónde procedía esa filtración?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, nosotros lo dijimos en una de nuestras reuniones del pleno y el secretario se comprometió, efectivamente, a hacer la denuncia —la tenía que hacer, como es lógico, el secretario— y que se hicieran las investigaciones correspondientes.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Pero sabe a ciencia cierta si se llegó a efectuar la investigación?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): La investigación no lo sé; la denuncia, sí.

El señor **VILA GÓMEZ**: Usted ha dicho ya que no conocía el borrador de informe que se filtró. También en su carta dice que no tuvo nada que ver, lo deja claro, en la redacción de ese borrador. Mi pregunta es:

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 42

¿era la primera vez que esto pasaba? Es decir, ¿era la primera vez que se ninguneaba así al pleno de la Ciaiac y en concreto a sus miembros o había pasado más veces?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): No, nunca había ocurrido.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Esta era la primera vez?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, porque tampoco habíamos tenido ningún tipo de investigación de esta envergadura.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Por qué decidió usted hacer su carta de dimisión pública, siendo lo dura que era?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Porque yo entendía que tenía que explicar las razones y no irme simplemente, porque después, dependiendo de las declaraciones que hubieran hecho la propia presidencia o la secretaría —como ha ocurrido otras veces en otras situaciones similares—, podía haberse hecho una interpretación que podía haber confundido a la opinión pública. Y a mí me interesaba, no por mí sino por los pilotos, que quedara clara nuestra situación, porque siempre que hay una investigación —y yo he colaborado en muchas— es muy doloroso ver a un compañero en esa situación. Algunas veces ha habido personas que han creído que el piloto, de alguna manera, en una investigación, puede tapar u ocultar algo por proteger a su compañero, y eso en absoluto. Yo quería que se supiera que yo me iba por esa razón, porque yo entendía que con esa explicación quedaba clara la postura de los pilotos, no la mía. Esa era la razón por la que yo la publiqué.

El señor **VILA GÓMEZ**: En su carta de dimisión, la que envía al presidente de la Ciaiac, dice literalmente que es una protesta ante la perversión de los fines de la Ciaiac. ¿A qué se refiere usted con esta afirmación? En concreto, sobre todo, con «la perversión».

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Quizá la palabra es demasiado dura si viéramos los matices de ese calificativo y, a lo mejor, en el calor del momento... Realmente lo que yo quiero con mi misión, que es a lo que me obliga no solamente la ley sino la propia honestidad, es hacer una investigación con el objetivo único de mejorar la seguridad, en este caso con la recomendación adecuada, y en muchos momentos —y ya lo he dicho— había un cierto freno en profundizar, sobre todo en aquellos asuntos donde podía estar afectada o bien Aviación Civil —que era en aquel momento— o una compañía de cierta relevancia. Son matices difíciles de comprobar, pero era un poco la sensación que yo había tenido y creía que esto también entraba en esa línea.

El señor **VILA GÓMEZ**: Usted ha utilizado antes la palabra «edulcorar» y le iba a preguntar: edulcorar, ¿en qué sentido? Dice que edulcorar sobre todo cuando afectaba o podía afectar la investigación o las conclusiones a la autoridad, es decir, al Ministerio de Fomento...

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): a la autoridad o a un ente importante.

El señor **VILA GÓMEZ**: ..., a una dirección general o a una gran compañía, como Boeing, por ejemplo. También dice en su carta de dimisión —concretamente este párrafo a mí me llamó mucho la atención—, literalmente, que pretende impedir el aprovechamiento ilícito —subrayo la palabra «ilícito»— que pudiera derivarse de la continuación y ratificación del borrador en cuestión —del borrador que se había filtrado—. ¿Podría explicar esto?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Si ese borrador se hubiera quedado como que era autorizado o reconocido por el pleno podía interpretarse mal. Es decir, hubiera sido ilícito, entiendo yo, porque en el borrador nosotros no habíamos participado ni siquiera en la propia confección de él. Aclaremos que el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 43

borrador ese desapareció. El posterior informe preliminar que salió es diferente. Ese borrador prácticamente ya...

El señor **VILA GÓMEZ**: Desapareció, pero después de haberse filtrado a la prensa.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, pero que no quedó constancia ni se utilizó después.

El señor **VILA GÓMEZ**: En su carta también dice que tampoco es aceptable que el equipo gestor de la Ciaiac haya promovido una distribución selectiva entre su equipo interno de investigación y promulgado un texto que no refleja fielmente las evidencias y hechos constatados, y sigue diciendo que se basa en suposiciones, etcétera. La pregunta es: ¿cuáles son los hechos constatados que no reflejaba ese borrador de informe?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): El borrador era también demasiado abierto, quizá por la premura de que tienes que hacer una notificación, eso es verdad, y yo quiero entender que por el hecho de publicar algo, lo hicieron.

El señor **VILA GÓMEZ**: Claro, pero si ya había hechos constatados, ¿por qué no...?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, pero en ese momento solamente sabíamos que se había despegado sin haber ajustado el *flap*. Es lo único. No sabíamos por qué.

El señor **VILA GÓMEZ**: Pero usted sigue diciendo que no es aceptable obviar y evitar, intencionadamente o no, la relación del fabricante, Boeing, con las causas necesarias en la cadena de fallos, como la desenergización eléctrica del circuito de alarma de despegue. Esto se lo pregunto concretamente porque una de las víctimas, que vino aquí a comparecer, que era ingeniero, mostró una tabla de pruebas que se hizo al relé 2.5 cuyos resultados venían a decir que ese relé no funcionaba de ninguna de las maneras; es decir, que ya había pasado su vida útil. Esto podría ser un elemento que vinculase a la compañía Boeing con el accidente, es decir un defecto de fabricación. Yo le pregunto: ¿usted llegó a ver esa tabla de pruebas que se le hicieron al relé, que constataba que estaba averiado por completo y que después en el informe final desaparece?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Pero eso fue posterior a este momento. Cuando sale ese borrador prácticamente no se sabía nada más que lo evidente, el accidente, lo de la comprobación del *flap* y nada más. Todavía no se había entrado a profundizar respecto al relé. Era solamente la notificación del propio accidente.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale, pero posteriormente usted sí llegó a conocer la tabla de pruebas que se le hicieron al relé, a la que me he referido, y usted sabe que esa tabla desapareció del informe final. ¿A qué se debe?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí. Esa es una de las denuncias que hace el Copac en su informe independiente, que no se aportan en el informe final de la comisión, de la Ciaiac, documentos como este.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Esto es habitual? ¿En su tiempo en la Ciaiac era habitual que esto pasara?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): No, no.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y a qué cree que se debe?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 44

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): No lo sé, porque en realidad yo entiendo que tenía que haber habido incluso un anexo para el informe final donde esa documentación esté a disposición de todos.

El señor **VILA GÓMEZ**: Y como experto, como piloto profesional con larga trayectoria y como vocal durante siete años, en su opinión personal, ¿por qué cree que se filtró el borrador del informe preliminar? Es decir, lo que pregunto es, ¿usted cree que se filtró porque pretendía beneficiar a alguien? ¿Benefició a alguna de las partes implicadas?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): No, no me lo planteo así. Yo creo, y a lo mejor parece una simpleza, que el hecho es poner, en este caso a los medios de comunicación, una noticia. No sé tampoco si hubo algún tipo de compensación para la persona que lo hizo, no lo sé porque no sé quién lo hizo, pero yo creo que fue tan simple como el hecho de tener algo importante para que lo publique la prensa. Yo creo que no había... Pero es mi opinión.

El señor **VILA GÓMEZ**: Le voy a preguntar otra vez, aunque ya ha dicho algo: ¿qué opinión profesional le merece el informe final del accidente?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Tiene lagunas, porque queda de una forma quizá demasiado «simple», entre comillas, la actuación del piloto y el fallo del TOWS, pero hay muchísimas más cosas que están interrelacionadas y, sobre todo, hay que aclarar por qué sucede, en este caso, la actuación del piloto; qué es lo que puede haber influido, como por ejemplo la formación de CRM; profundizar más en todo lo que supone —por eso he hablado antes de la propuesta de que hubiera un psicólogo— y qué efecto tiene en una persona cuando se interrumpe una actuación. En este caso ellos hacen teóricamente la primera fase de vuelo completa, perfecta, todo bien. Se interrumpe y vuelven a hacerla. ¿Qué es lo que ocurre? ¿Por qué ocurre eso? Yo como piloto sé cuál es la solución, pero habría que profundizar. Una de las cosas que le falta al informe, a mi modo de ver, para profundizar, para una recomendación es: ¿qué es lo que ocurre? Tengo que hacer una recomendación pero no solamente, como he dicho antes, para que quede en ese manual sino para los implicados, para las compañías, sobre todo en la parte de operaciones e instrucción. Yo podría contar, ya que surge, que durante estos últimos años he sido instructor de MCC, que es un curso para los pilotos que terminan su formación. Antes de presentarse a una compañía aérea, les requieren un curso de *multi-crew coordination* (MCC), que es la forma de ver cómo un piloto tiene que actuar en una compañía aérea con una tripulación múltiple. Yo siempre he insistido a todos mis alumnos tomando como base este accidente. Siempre. Pero, claro, esa es una postura personal y yo entiendo que tenemos que habilitar, que tenemos que encontrar la manera de que de forma general en las secciones de instrucción de las compañías aéreas se insista en este tipo de accidentes, que desgraciadamente al final son pedagógicos; que se insista en ello. Ahí es donde yo creo que faltan los matices finales del informe.

El señor **VILA GÓMEZ**: O sea, que usted, como piloto profesional, podría decir que no está de acuerdo con las conclusiones finales que saca el informe de la Ciaiac respecto al accidente.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Yo estoy de acuerdo con el informe independiente del Copac, porque en ese hay lagunas y hay malas interpretaciones.

El señor **VILA GÓMEZ**: Por último, como piloto profesional y tras su experiencia en la Ciaiac ya ha dicho usted algunos de los cambios que cree que serían fundamentales para la Ciaiac, como, por ejemplo, que el organismo dependa del Parlamento para garantizarle mayor independencia o que se le dote de mayores recursos técnicos y humanos. Le voy a hacer una pregunta muy concreta: ¿cree usted que sería positivo que hiciéramos un órgano multimodal al estilo de la NTSB americana?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Yo entiendo que sí, porque al final, aunque sean diferentes las actividades, el objetivo final sí podría ser bueno.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 45

El señor **VILA GÓMEZ**: Es decir, más independencia haciendo depender el organismo del Parlamento y no del Gobierno, mayores recursos económicos y técnicos, y avanzar hacia la constitución de un organismo multimodal.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí. Yo entiendo además que ahí el apoyo, las posibilidades que tiene el propio Parlamento, el Congreso, es importante.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo.
Muchas gracias.

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

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

Muchas gracias, señor Villarroel, por su comparecencia en el día de hoy y por las explicaciones que está dando a lo largo de la sesión. Yo no voy a insistir mucho en la carta; la tengo aquí delante y ya varios compañeros han insistido mucho en esa carta —la carta que envió usted al presidente de la comisión informándole de su dimisión—. Yo quiero preguntarle, como ya se ha hablado mucho de la carta, por los motivos por los que usted vuelve. Porque la carta es francamente contundente y muy clara en las razones que usted plantea para la dimisión. ¿Por qué vuelve usted a las cuatro semanas a la comisión?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Yo me reuní, como le he dicho antes, con los responsables del Colegio de Pilotos, con el del Sepla (el sindicato de pilotos) y con la asociación. Analizamos la postura y llegamos a la conclusión, y ellos me convencieron, de que estaba claro que tenía que seguir un piloto. Entonces, había que aclarar mucho cómo decimos los pilotos que yo me voy y vuelve otro. Y como lo que sí estaba claro era que tenía que seguir habiendo un piloto trabajando en la comisión, se entendió que era más coherente, quizá justificando, por decir algo, en este caso la orden que daba la ministra de no aceptar la dimisión y el hecho de haberme relevado a mí —que yo no tenía ningún inconveniente—, entendieron, vuelvo a insistir, lo mismo el colegio, que el sindicato, que la asociación, que no tenía sentido, que era mucho más coherente que ya que tenía que seguir un piloto, que siguiera yo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Justo unos días después de informar de que volvía a la comisión, dice que el asunto se había reconducido —después de la no aceptación por parte del ministerio de su dimisión— y que, una vez reconducido el funcionamiento del pleno, hay plenas garantías para el normal desarrollo de la investigación y no duda de su eficacia y su independencia —son palabras tuyas—, a pesar de que el juez —como se anunció en aquellos días— había decidido abrir una investigación por la filtración del borrador. Usted está diciendo que había plenas garantías para el normal desarrollo de la investigación y que no dudaba en ningún caso de la eficacia de la comisión y de su independencia. Pero usted a lo largo de su comparecencia ha dejado muy en duda la independencia de la comisión.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Lo que sí recibí yo de parte del presidente y del secretario es el compromiso de seguir en la línea que le estoy diciendo. ¿Que después se siguiera con la independencia? No es fácil de demostrar. Entonces, yo puedo tener sensaciones en un momento determinado que se combatían allí porque los propios vocales, sobre todo cuando había dudas de algún tipo de comunicación. Pero el compromiso de ellos fue que se iban a respetar esos principios.

El señor **FRANQUIS VERA**: Interpreto de sus palabras que a partir de la vuelta de usted a la comisión ya existía plena garantía de eficacia y de independencia de la comisión.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Esa era mi esperanza. Yo diría eso, sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: O sea que solo hubo falta de independencia en el momento en que usted...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 46

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): No, no.

El señor **FRANQUIS VERA**: Yo lo digo por aclarar sus palabras.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Yo entiendo que las personas van a actuar dependiendo de cada momento, y el hecho de que a un presidente de una comisión lo nombre directamente el ministro, por las razones que sean, puede hacer —no digo que sea siempre el caso— que él se vea de alguna manera obligado a esa dependencia. Y eso es lo que...

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y cuando lo propone una asociación, por ejemplo la de pilotos? Usted ha reconocido que volvió porque se lo pidió la Asociación de Pilotos.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted es igual de independiente o hay que plantear dudas de que actuará...? Porque usted ha dicho hace un momento que volvió porque se lo había pedido la Asociación de Pilotos.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, pero no para seguir ninguna norma, sino que dijeron: si tenemos que acceder al relevo tuyo, no tiene sentido, sobre todo porque no lo va a entender el mundo de la aviación, que se vaya un piloto y vuelva otro, ¿por qué?

El señor **FRANQUIS VERA**: Ante la gente que nos ve usted cuestiona, tiene dudas, ante un nombramiento propuesto por el ministerio, de su independencia y sin embargo ante un nombramiento propuesto por una asociación, en este caso de pilotos, no tiene dudas. ¿Por qué tener dudas de independencia? Me refiero a eso. ¿Por qué usted distingue, hace esa valoración de unos y otros? ¿Por qué en un momento dice usted que es independiente la comisión y en otro momento no? Pero bueno, más o menos eso lo ha dejado usted claro.

Aquí se ha hecho mención especialmente a la filtración de ese borrador y yo comparto con usted la crítica que hizo en aquel momento y además comparto su decisión de haber dimitido porque me parece gravísimo que se filtre un borrador, que ni siquiera es un informe preliminar, sin que lo conozca el pleno de la comisión y en las circunstancias en que se produjo. Pero después de esa dimisión y de su reincorporación a la comisión se informó a los medios y se dijo que los tres dimisionarios vieron rechazada su renuncia por el Ministerio de Fomento, se reincorporaron a los trabajos de la Comisión y el pasado miércoles votaron a favor del informe difundido, aprobado de manera unánime por todos los miembros de la comisión. El nuevo informe aporta pocas novedades respecto al borrador que se había filtrado algunas semanas antes. Es decir que prácticamente la línea del informe preliminar iba en la línea del borrador. Me refiero a ello porque usted en la carta ataca muchísimo el borrador, plantea serias lagunas en las conclusiones de ese borrador y, sin embargo, tres semanas después lo aprueba y las diferencias son muy pocas según declaran a los medios ustedes mismos.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, realmente era más importante el hecho del propio filtrado.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted cree que es más importante que el hecho de unas conclusiones de un borrador? ¿Era más importante que se haya filtrado una cuestión que lo que dice ese documento?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): No, pero es que el hecho de la filtración nos está dejando totalmente sin protección a la propia comisión.

El señor **FRANQUIS VERA**: No, si me parece bien. Le decía antes que como usted argumenta la carta me parece correcto porque me parece grave el hecho de que se filtre un borrador sin haberlo conocido los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 47

miembros de la comisión, y aunque lo conozcan. No se debe filtrar porque está penado por la ley. Lo que digo es que, una vez resuelto ese asunto y que usted vuelve a la comisión, usted ya no plantea ninguna duda sobre la independencia y la eficacia de la comisión. Y en lo que usted aprueba en el informe preliminar, que se produce un mes después, prácticamente no hay ninguna diferencia respecto al borrador. Es que lo dice usted, no lo digo yo.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, puede ser que esa expresión mía no sea acertada porque el borrador era muy poco extenso y el siguiente informe preliminar ya tiene una extensión bastante mayor.

El señor **FRANQUIS VERA**: En aquellos días la asociación de pilotos produce duras críticas a la filtración del borrador. Además, al presidente se le hace una entrevista y ante la pregunta de si las filtraciones son realmente tan perjudiciales, contesta: Completamente. Y se le pregunta asimismo: ¿Qué se está buscando con la difusión del borrador del informe preliminar? ¿Se ha buscado establecer qué problemática hubo o solo filtrar información para poder meter en la cárcel a alguien o que se lleven unas indemnizaciones extraordinarias los pasajeros? No digo que les correspondan —afirma—, pero lo que no puede ser es que una investigación sea dirigida para unos fines concretos. ¿Usted está de acuerdo con esta respuesta del presidente de la asociación de pilotos, que parece que está acusando de que el filtro tiene una intencionalidad concreta?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Ya lo he dicho antes. Pienso que no tenía una intencionalidad concreta, eso es lo que yo creo, que quizás era un poco facilitar, como ha pasado en este país en muchos casos importantes, la información a la prensa de una forma interesada no sé en qué sentido, pero más por la persona que se pone en comunicación con la prensa.

El señor **FRANQUIS VERA**: Entonces, no está de acuerdo con lo que dijo el presidente de la asociación de pilotos cuando afirmaba esto.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: Como le he oído las dos posibilidades, por eso vuelvo a insistir, porque pensé que lo había respondido pero le vuelvo a preguntar lo mismo. ¿Considera usted que la comisión de investigación, la Ciaiac, es un órgano independiente de cualquier autoridad, independiente de intereses a que pudiera verse sometida en caso de la investigación, por ejemplo, de un accidente aéreo?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): ¿Actualmente?

El señor **FRANQUIS VERA**: O en aquel momento.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Vuelvo a insistir. Sí hay un intento de comportamiento de las personas que son responsables y, como dije antes, doy por sentado que son honestas, pero muchas veces en las investigaciones, bien en el hecho de profundizar hasta cierto punto o bien en la manera de comunicarlo, puede haber matices que pueden ser interesados. Yo no digo que sea en este caso siempre o incluso alguna vez, pero sí que existe el riesgo siempre que esa persona haya sido nombrada de esa manera. Y, vuelvo a insistir, no dudo de la honestidad, pero muchas veces hay presiones en la industria de la aviación que pueden llegar a ese tipo de comportamientos.

El señor **FRANQUIS VERA**: El presidente de la comisión de accidentes aéreos, en su comparecencia ante esta Comisión, aseguró que todavía siguen frustrados por no saber exactamente por qué falló el relé del sistema de advertencia sonora y de configuración del despegue, el TOWS. ¿Usted está de acuerdo con esa afirmación que hizo el presidente?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): ¿Con el hecho de estar frustrado?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 48

El señor **FRANQUIS VERA**: Con que en la comisión había una frustración porque no se había podido averiguar en definitiva por qué falló el TOWS.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Yo sí. Desde luego, los técnicos con los que he hablado dicen que sí, que es probable que una serie de pruebas repetitivas en un relé de ese tipo pueden dar resultados diferentes. No lo sé, pero parece ser que sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: O sea, que usted no comparte la opinión del presidente cuando dice que exactamente no saben por qué falló el relé del sistema de advertencias.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Es que parece ser que no se sabe todavía.

El señor **FRANQUIS VERA**: Por eso. ¿Usted está de acuerdo con eso?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, porque ningún técnico ha llegado a la confirmación del fallo. Parece ser que era un fallo intermitente. La gente con la que he hablado, los expertos, dicen que sí puede ocurrir en ese tipo de relé.

El señor **FRANQUIS VERA**: Como usted ha aludido varias veces al accidente de Lanzarote, me gustaría preguntarle si está de acuerdo con la afirmación que hizo el presidente. El presidente manifestó en dicha comparecencia que en los accidentes de Barajas y Lanzarote, que investigó la comisión de investigación, coincidieron dos de los tres factores. El primero, que fue fallo del sistema de advertencia y el segundo, que no se configuró correctamente el despegue. Pero variaron en un tercer punto, ya que los pilotos del vuelo de Lanzarote detectaron que el avión volaba en pérdida y rectificaron, mientras que los de Spanair no lo hicieron. ¿Usted está de acuerdo con esta afirmación?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, pero ya he aclarado antes que la operación de los pilotos no tiene absolutamente nada que ver. Los de Map no hicieron la lista de chequeo, no hicieron su procedimiento, no comprobaron el estado de los breakers. Por tanto, sí es verdad que falta la corriente, pero la operación de los pilotos es totalmente diferente.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha manifestado en distintos medios que, a su juicio, existen fallos en el sistema de seguridad aérea en España. ¿Podría comentar cuáles son esos fallos?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Como decía antes, entiendo que quizás el problema en este caso, sobre todo de AESA y de Aviación Civil, que están cumpliendo con la normativa que está publicada, es que falta un poco implicarse. En vez de la retórica, deberían estar más implicados en la propia operación para que sean conscientes, sobre todo las personas que van a participar en inspecciones, porque los inspectores piloto sí están formados en factores humanos, pero el resto —por lo menos, por lo que yo conozco— no todos tienen una formación adecuada. Y eso creo que al final sí va a afectar, porque no es lo mismo hacer una inspección o una auditoría simplemente basado en qué es lo que está escrito y cuál es la norma, que entender qué es lo que ocurre en una compañía o en un momento determinado.

En línea con eso, recordemos que cuando hablamos de la seguridad en vuelo de España no solamente están las compañías aéreas, que creo que sí tienen un buen nivel de seguridad, sino que hay sector importante, que es el sector de la aviación general, con actividades que todo el mundo conocemos que además tienen gran beneficio para la sociedad, como son los bomberos, los encargados de fumigación, de transporte de material hospitalario. En fin, ahí sí creo que hay que hacer una aportación para ayudar a estas empresas a que desarrollen más la formación de sus pilotos y lo que son factores humanos y CRM. Porque quizá porque son compañías pequeña, por falta de medios o por falta de personal, esa podría ser una aportación —lógicamente voluntaria— para ayudar a estas empresas. No olvidemos que anualmente la aviación general deja muchas víctimas a lo largo del año en España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 49

El señor **FRANQUIS VERA**: Última pregunta, presidenta, y acabo, porque he visto la mirada que me ha echado.

En diversas preguntas usted ha equiparado, ha puesto al mismo nivel el informe de la comisión de investigación y el informe del Copac. Además, usted lo define como informe, cuando el propio Copac no dice que sea un informe, sino que es un análisis independiente de una revisión del informe de la Ciaiac. Ni siquiera lo considera como independiente. Usted dice además que está más de acuerdo con esta revisión independiente, con el análisis crítico del Copac que con el informe de la comisión de investigación.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí, absolutamente. Estoy más de acuerdo con el Copac.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted está más de acuerdo con el informe del Copac? Aunque, insisto, el Copac no reconoce que sea un informe.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Bueno sí, la expresión correcta.

El señor **FRANQUIS VERA**: Dicen que es una revisión independiente de seguridad operacional del informe de la Ciaiac. Además, manifiestan que no tienen todos los datos técnicos para valorar y para ser más críticos con el conjunto del informe de la Ciaiac, que es mucho más amplio que este. Le quiero preguntar por ello porque en alguna ocasión dijo que estaba más de acuerdo con eso y que tenía serias dudas o lagunas sobre el informe de la comisión de investigación.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Claro, coincido con eso, porque realmente el informe —llamémosle como queramos— del Copac enfoca sobre todo la operación aérea y da información, y precisamente nos quedan claro lagunas que hay en el propio informe de la Ciaiac.

El señor **FRANQUIS VERA**: Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Franquis.
Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Fole, adelante.

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

Espero que la mirada sea mejor porque voy a ser otra vez el responsable de ajustar los tiempos en esta Comisión, lo cual es también un placer.

Gracias, señor Villarroel, por acudir a esta Comisión. Voy a anular muchísimas de las preguntas que tenía preparadas porque ya las hicieron mis compañeros. Era previsible que, con su experiencia y su formación, aparte de la exposición que hizo, nos centráramos mucho en los informes, sobre todo en los informes de la Ciaiac, de la que usted fue vocal. Voy a olvidar el porqué y cuándo dejó de ser vocal de la misma, la tabla del relé y otra serie de cosas por las que han preguntado mis compañeros. Le voy a hacer preguntas genéricas para, si usted tiene a bien o le quedó algo atrás, pueda, desde su extensa formación y experiencia, aclararnos algún punto que crea que es conveniente aclarar.

Los objetivos de esta Comisión son, como le decía al anterior compareciente, descubrir si hubo una ocultación de la verdad, y creo que está bastante claro lo que dice su comparecencia; analizar la labor de la Ciaiac, su independencia, ha dicho muy claramente también su opinión sobre ello; determinar las existencia de defectos en el sistema de seguridad aérea española, creo que también queda claro; y ahora nos queda extraer conocimientos que prevengan futuros accidentes como el que ha ocurrido. Por eso le haría dos o tres preguntas, insisto, de una forma un poco genérica, aunque efectivamente tendrán su concreción en la pregunta.

Después de este tiempo ya de diez años, en su experiencia, su misión, su reincorporación y su tiempo como vocal, ¿ese informe se ha dejado algo atrás? ¿Cree que después de diez años las conclusiones —se supone que sí porque hemos visto muchísimas comparecencias y hay opiniones de diferentes técnicos que se han rebatido unos a otros los informes— llevarían a las mismas conclusiones? ¿Por qué existen tantas y tan profundas discrepancias entre el informe de la Ciaiac y el de la Copac, por esa presunta falta de independencia?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 50

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): No, yo creo que quizá el problema puede haber ocurrido, que eso también lo dice el documento del Copac, por los propios investigadores, no había en ese momento expertos en operación aérea. El documento del Copac va dirigido principalmente a todo lo referente al informe de la Ciaiac pero referente a operaciones, eso sí lo deja claro. Y, efectivamente, no había investigadores expertos en operación aérea. También es verdad que en algunos casos se acude a personal experto para que ayude al propio investigador, pero en ese momento no había investigadores expertos en operación aérea, que es donde realmente pone más el foco el Copac.

El señor **FOLE DÍAZ**: Después de esos informes y de esos largos diez años, señor Villarroel, ¿cree que se han producido cambios?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Sí.

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿Suficientes?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil —Ciaiac— en agosto de 2008): Yo pienso que sí. Suficientes, sí. Yo lo de la independencia a lo mejor lo digo de una forma tan categórica que no tengo razón. Quiero pensar que a lo mejor la expresión más correcta sería que el procedimiento que se utiliza para nombrar al pleno facilita esa falta de independencia. Y vuelvo a insistir, siempre, siempre partiendo de la base de que yo doy por sentado que son personas honestas. Pero yo creo que el procedimiento facilita esa falta de independencia.

El señor **FOLE DÍAZ**: Relacionado con esta falta de independencia no de sus miembros y de los componentes sino de la forma de trabajo, en la comparecencia del señor Pedro Argüelles, presidente de Boeing, él manifestó —lo cual creo que nos sorprendió a todos los miembros de la Comisión— que durante la investigación no tuvo contacto ni conocimiento alguno por parte de la Ciaiac, ningún informe, ninguna llamada ni ningún tipo de aviso o contraste de información, nada. ¿Que el presidente de la compañía del avión siniestrado no conozca ni esté en contacto digamos con la comisión que investiga ese accidente no le parece un poco extraño?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): ¡Hombre!, a nivel de persona creo que sí tenía que haber tenido por lo menos la curiosidad. Ya no sé en este caso su cargo qué lleva consigo de responsabilidad, su trabajo; siempre he tenido la opinión de que son cargos más bien comerciales, pero lógicamente yo como persona responsable, aunque sea comercialmente, de una firma me hubiera preocupado por lo menos, pero creo que su trabajo no... De hecho todas las conexiones que se hacían con Boeing eran lógicamente al fabricante, a la sede del fabricante.

El señor **FOLE DÍAZ**: Ya voy con las últimas preguntas, señora presidenta, señor Villarroel. Al presidente de la Ciaiac, señor Hita, también le hice la misma pregunta: el informe de la Ciaiac saca 78 conclusiones y hace 42 recomendaciones y el de la Copac manifiesta 8 falsas, 24 tergiversadas, 38 ocultadas. Al margen de que ya expliqué un poco el porqué de la diferencia de los informes vistos por el Copac y por la Ciaiac, son —digamos— manifestaciones un poco contundentes: ocultadas, tergiversadas no es decir que cambien los criterios.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Yo sí estoy de acuerdo en su filosofía general, las expresiones pueden ser interpretadas quizá con mucha crudeza, pero aun así son reales los análisis que han hecho de mostrar las lagunas que hay, sobre todo lagunas, y algunas impropias, podemos decir una interpretación no adecuada de alguna de las partes.

Con respecto a las recomendaciones, el propio Copac dice que no entra a valorarlas puesto que, por ejemplo, una de las cosas que el Copac echa de menos es la grabación de voces de la tripulación, el *copy voice recording*, que no se aporta al propio informe. Es una de las lagunas importantes.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias, señor Villarroel. Otra pregunta. Usted empezó su comparecencia manifestando que era un accidente sistémico sin duda. Después de las recomendaciones que se hayan

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 82

18 de septiembre de 2018

Pág. 51

ejecutado, ¿cree que esto podría no darse en el futuro —que sea un fallo sistémico— en un futuro accidente?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Yo creo que uno igual no, igual no. ¿Que estuviera relacionado en alguno de los aspectos? Yo creo que difícilmente porque por lo menos aquí hemos aprendido todo el mundo. Y creo también que sobre todo lo que es AESA y Aviación civil sí han tomado nota, otra cosa es, como he dicho antes, mi opinión acerca de que ellos debían estar más implicados en la propia operación, igual que respecto a la comisión el hecho de que los investigadores deberían tener una experiencia en simuladores de vuelo para que entiendan cómo actúa un piloto cuando hay una emergencia, son sugerencias más que creo que serían importantes. Pero en general hay una cosa de la que yo no tengo duda: el nivel de seguridad en España es bueno. Otra cosa es que sea mejorable, como cualquier actividad humana.

El señor **FOLE DÍAZ**: Una última pregunta porque me llama la atención la diferencia de opinión con el anterior compareciente. Mi compañero Vila le preguntó si sería buena o no la creación de un órgano multimodal y él dijo que no por la siguiente razón: si hay un órgano en el aspecto de seguridad aérea o investigación de accidentes e incidencias aéreas quien mejor trata esas investigaciones es precisamente Aviación, y respecto a accidentes ferroviarios, de carretera o marítimos, esas sinergias verían perjudicadas la seguridad o la investigación en el área de la investigación aérea. ¿Tiene usted esa misma impresión?

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Va a parecer vanidoso pero si a mí me dieran ahora mismo la propuesta de que yo lo diseñara yo lo tengo muy claro: la responsabilidad final de arriba, del Congreso, sería multimodal, pero yo tendría tres grupos de investigación: aéreo, terrestre y marítimo, con lo cual cada uno de ellos haría su trabajo. Pero, vamos, es una idea mía personal, eso no afectaría para nada.

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

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

Gracias, señor Villarroel. Le pido que el texto de su intervención nos lo entregue si no tiene problema para que esté en la documentación y todos los grupos puedan leerlo. Todos los documentos que usted considere serán bien recibidos por esta Comisión.

Muchas gracias, señorías. Hasta mañana por la tarde.

El señor **VILLARROEL CLAVER** (vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, en agosto de 2008): Gracias a todos.

La señora **PRESIDENTA**: Se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta minutos de la tarde.