



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 87

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. 14

celebrada el miércoles 26 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:

- De la señora Arnaldo Valdés (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, CIAIAC, durante el periodo 2010-2016), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001350) 2
- Del señor Aguado del Moral (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001351) 28

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde.

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

— DE LA SEÑORA ARNALDO VALDÉS (PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL, CIAIAC, DURANTE EL PERIODO 2010-2016), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001350).

La señora **PRESIDENTA**: Buenas tardes a todas y a todos. Iniciamos la sesión de hoy, 26 de septiembre de 2018, conforme a los acuerdos adoptados con anterioridad.

Comenzamos con la comparencia de doña Rosa María Arnaldo Valdés, presidenta de la Comisión de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, durante el periodo de 2010 a 2016. La compareciente ha sido informada de sus derechos y obligaciones y está sujeta a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984. Le hago saber la voluntad de esta Presidencia de salvaguardar sus derechos, a la vez que le recuerdo que tiene obligación, conforme al artículo 502.3 del Código Penal, de no faltar a la verdad en su testimonio. El formato es el que hemos acordado en la Mesa y Portavoces: diez minutos de intervención de la compareciente y luego de menor a mayor los grupos en turnos de diez minutos. Como siempre, la Presidencia les recuerda que intenten ser asertivos en el tiempo y en las preguntas.

Cuando quiera, señora Arnaldo, tiene sus diez minutos.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Buenas tardes, señorías. Antes de nada quisiera aprovechar esta ocasión para agradecer en general la labor de todo el Congreso para la mejora de la seguridad del transporte y en especial también la dedicación de todas las personas que han integrado en el pasado y que integran en la actualidad comisiones o grupos de trabajo que trabajan en aspectos de seguridad, como esta de hoy por supuesto, por el esfuerzo y el compromiso que significa trabajar en estos temas, que a veces son complejos, y por impulsar y apoyar el desarrollo del transporte y la seguridad, que es una cosa que nos interesa a todos.

Quisiera aprovechar también para transmitir una vez más mi más sincera consideración a las víctimas del accidente, a sus familiares y a sus allegados. Efectivamente, desde julio de 2010 hasta 2016, por un periodo de seis años, yo fui presidenta de la Ciaiac. Como ustedes saben perfectamente, mejor que yo ya, que es el órgano encargado de realizar las investigaciones técnicas y de seguridad de los accidentes e incidentes graves que suceden en territorio español o que, incluso ocurriendo fuera del territorio español, afectan a alguna aeronave de matrícula española u operada por una aeronave española, siempre que el Estado donde ocurre el accidente no haya iniciado la investigación. Esta investigación técnica, como saben también, emana de los acuerdos que el Estado adquiere dentro del seno de la Organización de Aviación Civil Internacional. Hay obligación de investigar los accidentes aéreos también a nivel europeo y hay normativa a nivel nacional. La Ciaiac, en tanto que organismo responsable de realizar en nombre del Estado estas investigaciones, está obligada a trabajar de acuerdo a esas normas, a esos principios, a esos procedimientos que están establecidos en esa normativa nacional e internacional de la Unión Europea. El principio fundamental, que es siempre del que emanan todos los demás, tiene un único objetivo, y el objetivo primordial de la investigación ha de ser la prevención de los accidentes y que no debe estar dirigido en ningún caso a determinar culpa ni responsabilidades, cuya acción compete en todo caso a los tribunales.

Durante el periodo en que yo fui presidenta de la Comisión de investigación de accidentes se concluyó el informe del vuelo de Spanair accidentado el 20 de agosto de 2008. Durante la investigación del expediente se produjeron cuatro informes que reflejaron distintos estados de la investigación, su avance y su finalización. Todos esos documentos son públicos y están disponibles en la página web de la Ciaiac en Internet. El informe preliminar se emitió el 8 de octubre de 2008; hubo un informe interino en agosto de 2009, un informe de progreso en agosto de 2010 y el informe final, que se emitió a finales de julio de 2011. Cuando el nuevo pleno y yo misma nos incorporamos a tomar posesión de los cargos, a mitad de 2010, ya se habían emitido esos dos primeros informes, el preliminar y el interino, y nosotros tuvimos la responsabilidad de concluir la investigación y emitir los dos informes finales, el de progreso de 2010 y el informe final de julio de 2011.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 3

También saben, porque se ha dicho en esta Comisión en múltiples ocasiones, que el informe emitió un total de treinta y tres recomendaciones, cuarenta y tres si contamos que las recomendaciones en algunos casos iban dirigidas a varios destinatarios. La primera se emitió en febrero de 2009, siete adicionales iban incluidas en el informe interino y el resto de las recomendaciones en el informe final. Esta Comisión ya ha hecho mucho trabajo y han pasado por aquí muchos expertos que han comparecido. Yo creo que quizás, más que añadir en esta introducción cosas que a lo mejor repito con los comparecientes anteriores, lo mejor es no ser repetitiva y dejarles a ustedes tiempo para que pregunten lo que quieran. Estoy a su disposición para lo que quieran preguntar y lo que les pueda ayudar.

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

Empezamos con los grupos parlamentarios. Por el Grupo Mixto, señora Oramas, su tiempo.

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

Quisiera decir —porque creo que soy la única diputada que en el año 2012, el 7 de noviembre, estuvo en la comparecencia de doña Rosa María Arnaldo— que hay cosas que en aquel momento se plantearon y a las que usted respondió, y yo creo que es importante recordar para no reiterarlas hoy. Quería empezar por unas palabras con las que comencé aquel día, que eran unas palabras de Pilar Vera, presidenta de la asociación, que decía —el día anterior lo había publicado en un periódico—: «Hoy sabemos lo que ocurrió el 20 de agosto de 2008 en Barajas: por qué se estrelló el avión, por qué lo despacharon sin saber la avería que tenía, por qué no hubo más supervivientes, por qué las Emergencias tardaron tanto tiempo en llegar, y tantos otros porqués... Y el descubrirlo explica hasta qué punto esa verdad ha sido enterrada por quienes tenían la obligación de sacarla a la luz para que no vuelva a despegar nunca más un avión que no esté en condiciones de hacerlo. Nada ha cambiado en el sistema del transporte aéreo, porque nada se ha aprendido de esta tragedia, la desacreditada Ciaiac del Ministerio de Fomento, que debe investigar las causas de los accidentes e incidentes aéreos, persiste en su peligrosa senda de tapar en vez de descubrir las causas que los originan.» Yo entiendo que dos años después —aquel año 2012 eran dos años después— podíamos decir eso porque quizá no había dado tiempo a implementar determinadas medidas de seguridad, pero lo terrible y por lo que está esta Comisión es porque diez años después esto sigue siendo válido.

La primera pregunta que le quiero hacer es si usted participó activamente en la investigación y redacción del informe oficial del incidente del MD-83 de Mapjet en Lanzarote en 2007.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No. El accidente es anterior al de Spanair y yo creo que el informe se publicó antes también.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Pero usted no participó en ese informe?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No, yo creo que se publicó en 2009. No me acuerdo muy bien.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Anterior al de Spanair.

¿Usted se entrevistó en 2007 con el piloto americano J. Hudspeth, que quiso venir a España para avisarle de que podría volver a ocurrir, como ocurrió el 20 de agosto de 2008?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Nunca estuvo con Hudspeth? Muy bien.

Ahora le voy a hacer otras dos preguntas y luego ya las otras son sobre un tema en concreto. ¿Por qué no se entrevistó al médico del Samur que fue el primero que llegó al accidente y estuvo cincuenta minutos solo con el otro enfermero y los siete bomberos cuando se investigó el tema del accidente de Spanair?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Pues la verdad es que no le puedo decir qué nombres y apellidos y si esa persona que menciona fue investigada o no.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 4

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Yo le digo que no. Él ha manifestado en esta Comisión hace menos de una semana que nunca se le preguntó ni nadie le preguntó cómo había sido. Sin embargo, el organismo en el que usted estuvo manifestó que las emergencias funcionaron razonablemente bien. Se llegó a una conclusión sin entrevistar a la persona que durante cuarenta minutos estuvo sola ante el dispositivo sanitario de atención a las víctimas. ¿Usted no sabe por qué no se entrevistó a esta persona?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No sé todas las personas que se entrevistaron...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted cree que es normal que no se entrevistase al médico que estuvo cuarenta minutos solo atendiendo a las primeras víctimas de un accidente aéreo? ¿Le parece normal?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Yo creo que la recopilación de los datos del aspecto de supervivencia y cómo se recopilan ha seguido los cauces que normalmente se siguen en un accidente de esta naturaleza. Se recopila mucha información, no se evalúa todo al detalle y quizás no se entrevista a todos los que han estado directamente implicados en todas las tareas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero yo le estoy preguntando. Usted en el informe dicen que funcionaron razonablemente bien los servicios de emergencia, y no se entrevista al médico que estuvo solo cincuenta minutos.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): En el informe se dice también que cuando se hace la evaluación de la atención de los servicios de emergencia, los aspectos que se evalúan fundamentalmente son un poco de carácter general, no es un listado exhaustivo de todas las tareas ni de todo lo que ha sido la actuación de emergencia, que obviamente...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Yo no soy presidenta de una comisión de investigación, pero si yo tuviera que investigar un accidente y cómo funcionaron los servicios de emergencia hubiera preguntado a la persona que estuvo al frente del dispositivo de emergencia en la primera hora.

Tampoco se entrevistó... El otro día estuvieron aquí parte de los siete bomberos que estuvieron —porque tres se suicidaron, no sé si lo sabe, de los siete quedan cuatro y uno estuvo aquí— y tampoco se les preguntó por la comisión de la Ciaiac absolutamente nada. ¿Usted cree que eso es normal también?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): La evaluación de la actuación de emergencia mide fundamentalmente varias cosas y lo dice el informe también: la respuesta en términos generales, el tiempo que se tarda en movilizar los medios y el número de medios afectados que se movilizan, si es proporcional a la naturaleza de lo que ha ocurrido. También se evalúan aspectos que tienen que ver con las comunicaciones, no se entra al detalle de la ejecución de todos los pasos. En este accidente, respecto al tratamiento de emergencias y la actuación general, también se han observado deficiencias y se han hecho recomendaciones al respecto para cubrir esos aspectos que se observaron en su momento que pueden ser objeto de mejora, independientemente de que se haya entrevistado personas concretas o no.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Personas concretas no, a la que estuvo ahí al frente del dispositivo en la primera hora.

Preguntas ya escuetas. ¿Sabe usted que en el NTSB la asistencia a víctimas está incluida como una de sus divisiones? Para el Real Decreto 632/2018, de asistencia a víctimas, ¿contó Aviación Civil con aportación de la Ciaiac respeto a lo que ocurre en otros países sobre asistencia a víctimas que están incluidos en los organismos de investigación oficial?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No todos los organismos de investigación de accidentes tienen departamentos o secciones o entre sus tareas asignadas está la atención a las víctimas. La mayoría de ellos, como es el caso de España y de muchos otros países europeos, la única tarea que tienen asignada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 5

es la investigación técnica del accidente y no tienen relación con las víctimas, no tienen una oficina especial de atención y no tienen ninguna tarea relacionada con ellos. Es el caso de España y de muchos países europeos. Es verdad que el NTSB en ese sentido es una organización grande, diferenciada y que cubre más aspectos que otras organizaciones de investigación de accidentes. Es verdad también que las organizaciones, a nivel europeo por lo menos, a raíz del Reglamento 629/2010 tienen, no sé si decir la obligación, pero sí la potestad de poder comunicar a los familiares de las víctimas antes de hacer públicos los informes el resultado de los mismos. Más allá de eso, de ese aspecto en concreto, pocas comisiones tienen una función o una labor y la Ciaiac, en el periodo que yo estaba, tampoco.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Cuántas veces acudió usted como presidenta de la Ciaiac a reuniones de la OACI?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Durante mi etapa de presidenta de la Ciaiac a ninguna.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: A ninguna.

¿Formó parte usted del *task force* que revisó la circular 285, sobre asistencia de víctimas vigente en España desde 2001 pero que, sin embargo, no se siguió en la gestión de la emergencia de 2008?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Qué opinión le mereció la recomendación que formuló la NTSB en 2009 sobre el caso que nos ocupa a esta comisión de investigación? (**Pausa**). ¿Formó parte la NTSB de las investigaciones en Madrid?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí, sí. La NTSB fue una parte muy sólida de las investigaciones de este accidente. No sé si lo han explicado aquí, perdónenme si repito, si me repito corto. Cuando ocurre un accidente el proceso de quién participa está regulado a nivel internacional. Deben participar en la investigación el Estado de fabricación, donde se ha fabricado el avión; el Estado de diseño, que es el que lo ha diseñado; el de certificación; el Estado del operador de la compañía aérea y me parece que de las tripulaciones. Todos ellos participan como país, como Estado, a través de sus respectivas comisiones de investigación de accidentes. Cada una de estas comisiones nombra lo que se llama un investigador acreditado que tiene prácticamente el mismo peso y los mismos derechos de acceso a la información y de participar en la investigación que el propio investigador encargado, que nombra el país donde ha tenido lugar el accidente. En ese sentido, la NTSB, como era el Estado de diseño y de fabricación de la aeronave siniestrada, participó desde el primer momento.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y en el informe final?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Participan en todo el proceso.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Por qué no se le identifica?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Supongo que como es una práctica estándar y asumida y viene en la normativa que es así, por eso no se identifica específicamente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Durante su Presidencia se firmó un acuerdo marco de colaboración entre las autoridades de la investigación judicial y las autoridades de la investigación oficial. ¿Podría nombrarnos otros acuerdos similares de países de nuestro entorno, teniendo en cuenta que la Ciaiac se fundamenta en el Reglamento europeo 996/2010 para su creación?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Efectivamente, ese acuerdo de hecho es una exigencia de ese reglamento europeo. El reglamento reconoce que cuando acontece una tragedia de esta naturaleza es normal que se lleven en paralelo múltiples investigaciones, una la técnica, otra la judicial

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 6

y puede haber otras de otra naturaleza. Reconoce que tiene que haber no una colaboración necesaria entre ellos pero sí un entendimiento para solventar posibles problemas y para conseguir que todas las investigaciones, que son legítimas y que responden a una necesidad social, se lleven a cabo. Además, obliga a los Estados, no pone fechas es verdad, a que establezcan los acuerdos necesarios con las autoridades judiciales o con cualquier otra autoridad que se vea implicada durante la investigación del accidente, con los Cuerpos de Seguridad del Estado si fuera necesario, con cualquier autoridad u organismo del Estado que se vea afectado. España, es verdad que en eso fue de los primeros países que firmó este acuerdo y hay más a nivel europeo, yo ahora mismo no recuerdo pero hay más, porque es una obligación para todos los países europeos. Hay una asociación a nivel europeo de organismos de investigación de accidentes que publica un informe normalmente anual y es en el que se refleja quién va firmando ese tipo de acuerdos.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Dónde se guarda la documentación que se usó para la realización del informe final A-332/2008?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): En la Ciaiac, entiendo que está todo en la Ciaiac.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Término con las mismas palabras con las que acabé en 2012 y que creo que están de absoluta actualidad: Por todo ello, quiero que reflexione sobre si realmente la comisión que usted presidió y los organismos de seguridad aérea de este país están cumpliendo sus funciones. Quiero solicitarle que la muerte de 154 personas y la vida destrozada de 18 supervivientes no hayan sido en vano y podamos tener la garantía de que los acontecimientos que llevaron al accidente del vuelo JK 5022 no vuelvan a suceder; incluso, como le mostré, que las recomendaciones de esta institución americana firmadas por el honorable Randolph Babbitt, Administración Federal de Aviación de Washington, que se expusieron sobre el accidente de Spanair ni siquiera las tuvieron en cuenta.

Muchas gracias, señora presidenta.

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

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, señor Olòriz, tiene su tiempo.

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

Gracias, doña Rosa María, por estar presente en esta comisión que tiene un trabajo complejo y difícil por tener, muchas veces, que escuchar elementos contradictorios y con unas deficiencias de base técnicas, sin duda, que intentamos suplir como podemos.

Voy a hacerle cuatro preguntas en un mismo bloque, vamos cogiendo un poco de práctica para intentar hacer más ágil esta comparecencia. En primer lugar, ¿conocía a los miembros del pleno de la Ciaiac previo a su Presidencia? Segunda, ¿de qué manera y quién le contactó para ofrecerle la Presidencia del nuevo pleno de la Ciaiac? Tercera, ¿es cierto que cuando llegó a la Ciaiac en 2010 no hubo un relevo entre plenos? Por último, ¿tuvo la oportunidad de hablar con el presidente saliente, Pablo Palomar, para que le informara de la situación de la Ciaiac y de la investigación del JK 5022?

Gracias.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Respecto a la primera pregunta, a algunos de los miembros del pleno sí los conocía personalmente, por ejemplo había una profesora de universidad catedrática hoy también que trabajaba conmigo —somos compañeras—, que es una experta en temas de certificación y ha trabajado muchísimo en investigación de accidentes. Había otros miembros del pleno que los conocía simplemente por su prestigio, porque son gente conocida en el sector, referenciada y que en ese momento además tenían la posibilidad de dedicarse a eso porque no estaban trabajando para ninguna empresa afectada ni nada parecido.

A mí me contactó me parece que se llamaba Concepción Gutiérrez, que creo que era secretaria de Estado en su momento o subsecretaria, y era de quien dependía la comisión directamente. Me expuso que se quería renovar el pleno de la comisión y me preguntó si estaría interesada y yo le dije que sí, que me parecía un honor poder hacer ese trabajo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 7

En cuanto al relevo, no tuvimos ningún relevo formal con el pleno anterior; no mantuvimos una reunión en la que habláramos o revisáramos cómo estaban las cosas, pero sí es verdad que la comisión tiene el pleno por un lado pero por otro lo que es la propia comisión, la secretaria, que es donde están todos los investigadores y el secretario de la comisión, que es el que maneja el día a día de todas las actividades de la comisión, y todo ese equipo permanecía. Las investigaciones no se interrumpían, en el sentido cada investigador seguía con sus casos, y el secretario de la comisión siguió en su puesto. De hecho, él era el investigador jefe, el investigador encargado del caso de Spanair por la relevancia del caso, porque tenía capacidad de investigación y era el investigador. Todo el equipo técnico siguió.

A don Pablo Palomar yo no lo conocía de antes. Tuve ocasión de verlo una vez en un acto que hicimos. La Ciaiac tiene una sala donde tenemos, por ejemplo, los registradores de voz. Es una sala aislada con unas ciertas medidas de seguridad. Es un laboratorio donde hacíamos las simulaciones y donde se reproducían las conversaciones. Cuando alguien de fuera tenía que venir a escuchar las conversaciones, por ejemplo, porque estaban en trámite judicial, se hacía en esa sala que estaba aislada. A dicha sala se le puso nombre de don Pablo Palomar al cabo de unos años —no recuerdo si fueron dos o tres— porque es un laboratorio que se montó en su época. Hicimos un pequeño acto en la Ciaiac, él vino y yo le conocí ahí. Y la verdad es que no he tenido otra relación con él.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿No le extrañó que cuando se hizo el traspaso de presidencias no tuviesen una entrevista, sobre todo con un caso tan difícil y tan terrible como el que usted tendría en sus manos? No acabo de entender que no se produjese ese traspaso y luego incluso le pusiesen el nombre del ausente a una sala. No acabo de entenderlo. Nos cuesta comprender esta ausencia. Lo preguntamos en su momento y aún más ahora a usted, porque si coge una responsabilidad, que es un honor, pero de este calibre, para su predecesor sí es muy importante hacerle el traspaso, pienso yo.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí, es absolutamente importante y en ese sentido el traspaso se hizo a un nivel de detalle tremendo pero con todos los que estaban implicados en la investigación, que eran todos los investigadores que estaban cubriendo distintas áreas y el investigador jefe encargado de coordinar toda la investigación, la redacción del informe y todo. A ese nivel se hizo perfectamente. No fue algo intencionado, pero quizás había en nuestra mente la idea de empezar con objetividad, sin tener ninguna idea preconcebida y simplemente a partir de los datos y los informes que se nos presentaban y de las discusiones técnicas que podíamos elaborar. No fue una cosa intencionada, pero la verdad es que resultó así y yo, mirándolo con tiempo y con distancia, me parece que la información, el carácter técnico, todas las precauciones respecto de cosas que habían pasado que podían ser importantes en la investigación estaban presentes porque todos los técnicos seguían, el proceso no se paró y nos permitió empezar desde cero sin ideas preconcebidas sobre el resultado.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Permítame que insista porque no creo que sea baladí. Es decir, si se puede prescindir de la opinión del presidente anterior, también se podía prescindir de usted entrando. No acabo de entender, porque los técnicos por sí solos hacían el trabajo pero uno cree que cuando hay un presidente es el que acaba de coordinar, el que le da la coherencia y, por tanto, cuando uno entra quiere este relato pero no solo ese relato a pequeños trozos de cada uno de los responsables. Cuando uno entra a este nivel necesita este relato, sobre todo porque ya hacía un tiempo importante desde el accidente y usted entraba con la obligación de lo antes posible llegar a un resultado. Y no insisto por ganas de hurgar; sencillamente quiero entender el papel de una presidencia de esta institución y, por tanto, de sus responsabilidades reales sobre el tema.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): También era nuestro objetivo, honestamente, y lo es siempre —creo que puedo hablar por todos— abordar el caso con la mayor celeridad, enterarnos de dónde estaban los problemas, en qué estado estaba y completar la investigación cuando antes. De hecho, nosotros entramos en junio o julio —no me acuerdo—, en agosto hicimos un informe de progreso; hacia finales de año el proceso más o menos de redacción del informe final en estado de borrador estaba hecho, y la ronda de consultas con todos los implicados en la investigación para comentarios y alegaciones empezó a principios de año. En ese sentido fue nuestra prioridad y le dedicamos muchas horas. El conocimiento real del caso, de todos sus matices, residía en el investigador jefe como en cualquier investigación, que había estado,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 8

además, involucrado desde el principio de la investigación. El equipo seguía y además el investigador jefe era también el secretario de la Comisión, que conocía todo el manejo diario de la Comisión. Sí fuimos críticos y quisimos simplemente basarnos en los hechos, y a partir de ahí no le puedo decir más.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: No insistiré más, pero me falta el dato de la respuesta adecuada...

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No hay ninguna otra razón adicional.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: De acuerdo, quedamos así.

Segundo, ¿qué régimen de incompatibles tienen los vocales y la presidenta del pleno, de qué tipo?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Creo que la Ciaiac no tienen un régimen de incompatibilidades específico. Es un órgano colegiado y se rige por las normas de los órganos colegiados. Es verdad que por el espíritu, por la labor y el objetivo que tiene cumplir la Ciaiac, sus miembros, el pleno, pero también todos los investigadores y todo el que participa en la investigación porque sea llamado como experto —tanto nacional, interno de la Comisión como de fuera— deben ejercer su labor con total objetividad e independientemente de cualquier tipo de presión o relación externa. Debe ejercer su labor con total objetividad.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Qué mejor para ser objetivo que saber qué incompatibilidades hay. Esto siempre es un requisito fundamental porque te permite garantizar las presiones que siempre existen en cualquier espacio donde se da un informe que puede perjudicar o beneficiar a alguien. Por tanto, este es un elemento para mí importante. La no existencia de incompatibilidades crea estas dudas que han ido generándose en diez años insatisfactorios para las víctimas.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Funciona como un órgano colegiado, se le aplican los mismos principios. Lo único es que no hay un régimen especial —por lo menos estando yo— de incompatibilidades escrito de esa forma.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Es que parece que es una comisión específica y muy especial, que tiene que garantizar mucho pero mucho su independencia para dar confianza, que es lo más importante en estos ámbitos.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Estoy totalmente de acuerdo. En ese sentido, el pleno pero también todo el cuerpo de investigación tiene totalmente asumido que en el ejercicio de su trabajo tiene que tener una opinión totalmente independiente que no se vea impactada por ningún interés externo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Qué conocía de la investigación del accidente de Spanair cuando usted cogió el cargo de presidenta?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Bueno, conocía los informes que se habían publicado, el informe que se hizo a los pocos días y el informe interino que ya estaba hecho. No conocía más.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Tengo entendido que el 31 de julio de 2011 se produjo una reunión con los miembros de la Asociación de Víctimas del JK 5022. ¿Recuerda qué personas estuvieron en aquella visita y qué les dijeron a los que estuvieron presentes? Segunda pregunta, ¿cuánto tiempo transcurrió entre la reunión y la rueda de prensa con los medios de comunicación que usted dio para dar a conocer el informe final?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Tuvimos una reunión creo que sería el 11 de julio. En la reunión había varios miembros de la asociación, estaba la señora Pilar Vera y del resto de los miembros no me acuerdo. A lo mejor ellos se acuerdan, fue en las instalaciones de la comisión, así que seguramente se pueda acceder a los nombres de los presentes de alguna forma. El motivo de esta reunión era por lo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 9

les comentaba antes. El reglamento europeo establece que las comisiones pueden hacer partícipes de los resultados de la investigación a los familiares de las víctimas antes de hacer el informe público, solo en ese momento. Nosotros habíamos tenido ya más reuniones con los familiares de los afectados, antes de llegar yo hubo una reunión, y en el tiempo que estuve yo tuvimos tres reuniones, incluyendo esta. Iban generalmente asociadas a hitos importantes en la investigación; en agosto de 2010 antes de publicar el informe de progreso tuvimos una reunión, en esa reunión les informamos de lo que estaba previsto hacer, de cómo iba la investigación, qué quedaba pendiente y qué pasos se iban a dar. Cuando el informe estaba próximo a obtener el acuerdo del pleno, antes de distribuirlo a las partes para comentarios, también tuvimos una reunión con ellos antes de acabar el año 2011 para informarles del estado, y esta última antes de hacer público el informe. Creo que hubo muy poca distancia en el tiempo entre la reunión, la publicación y la rueda de prensa. No sé si fueron el mismo día o al día siguiente, una distancia pequeña en el tiempo. Las reuniones se hacen antes y tampoco queríamos que hubiera mucho tiempo, porque no queríamos dar lugar a que hubiera rumores y difusión de información, y fueron muy seguidas. No sé si el mismo día por la mañana una y por la tarde otra o al día siguiente.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene quince segundos si tiene una pregunta más.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Usted sabe que el informe de la Ciaiac fue fundamental para que la Audiencia Provincial de Madrid sobreseyera el caso. ¿Cuántas reuniones tuvo usted con el juez, con el fiscal, en todo este periodo? Y una última cosa, ¿cómo se sintió al comprobar que este informe fuese tan fundamental para dejar a las víctimas en muchos casos, diríamos, sin la protección judicial?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): En las comisiones de investigación técnica para nosotros siempre hay un conflicto con las investigaciones judiciales, son dos investigaciones en paralelo que de alguna forma tienen que convivir, pero que tienen objetivos completamente diferentes. Cualquiera que trabaje en una comisión de investigación le dirá que nosotros consideramos que no debe usarse abiertamente un informe de investigación técnica en una investigación judicial, porque hay una parte que sí puede servir, la descripción de los hechos —que son hechos públicos—, pero la parte de análisis representa la opinión del cuerpo técnico que ha hecho ese informe, y puede haber discrepancias, e incluso el análisis y parte de la recopilación de la información que se presenta en un informe de esta naturaleza no está siquiera amparado por los procedimientos legales que se cumplen a lo largo de un juicio para recopilar la información. Entonces en general todo el mundo huye de eso o quisiera poder oír, lo que pasa es que la realidad es la que es.

En otros países, como por ejemplo Estados Unidos, el Acta Federal de Aviación prohíbe expresamente que la parte de análisis, conclusiones, causas y recomendaciones de los informes de su comisión de investigación se usen en un juicio. La estructura del informe está tipificada por la OACI, y todos los informes siguen la misma: hay una parte inicial donde se recopilan los hechos y no se dan opiniones, y luego una parte en la que la gente técnica que ha hecho el informe aporta la interpretación, lo que ellos entienden, el análisis, y luego una parte de causas y recomendaciones. En Estados Unidos, en el TSB, ellos lo tienen muy diferenciado y su ley permite que se use la parte de los hechos, pero tiene prohibido expresamente que se use la segunda parte, la parte final del informe en un juicio. En el caso del accidente de Spanair creo que no es igual en todos los casos de accidentes, en este caso por las razones que sean —no sé si por disponibilidad de medios— pero el juzgado pudo convocar un órgano pericial colegiado independiente de nuestra opinión que tenía acceso a todos los datos, porque todas las pruebas e informes de pruebas estaban a disposición del juzgado, y tenían acceso a esos informes y podían emitir una información independiente completamente de la Ciaiac. No en todos los casos de accidentes existen esas garantías. Ha habido muchos casos de accidentes en todas las épocas en las que los juzgados —por la razón que sea, que desconozco— no convocan, no tienen posibilidad o no tienen presupuesto para tener un órgano asesor independiente. En este caso el único informe que está publicado, y además es público y está producido por un órgano del Estado —con lo cual es normal que haya esa tendencia a pensar que se puede usar, la ha pagado el Estado y está al servicio de los ciudadanos—, se usa con un fin para el que nunca fue pensado. Cuando usamos algo para un fin que no es para el que se pensó a veces se producen estas cosas.

Con fiscales no me he reunido nunca, con el órgano pericial tampoco, y con el juez me reuní una vez al poco de empezar en la comisión simplemente porque era un caso importante, y porque me pusiera cara

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 10

por si necesitaba o si nosotros necesitamos cosas el juzgado. Teníamos en ese momento abiertas cosas con el juzgado, por ejemplo, la custodia del famoso relé y las pruebas estaban pendientes, y eso nos iba a obligar a tener contacto, no en cuanto a que nosotros fuéramos a dar opinión o ninguna cosa parecida, sino simplemente para organizar cuándo tenían que ir haciéndose las pruebas, cómo iban a ser los protocolos de las pruebas, qué decían nuestros investigadores que había que comprobar, qué decían los investigadores del INTA o los investigadores de las partes que había que comprobar y ese tipo de cosas. Entonces para facilitar que ese contacto fuese lo más fluido posible y no perjudicar la investigación tuvimos una reunión una vez y nada más. Ya no he tenido más.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Quiero subrayar una afirmación que me parece que es importante para nuestras conclusiones: que el informe de la Ciaiac no sería el adecuado para una decisión judicial de este tipo. Entiendo esto y me parece que es importante que se diga así.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Yo no soy jurista. Yo no puedo...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Es una opinión.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Es mi opinión, pero es verdad que es una opinión generalizada en todo el sector. Y ya les digo que en Estados Unidos está regulado así. Lo que sí les puedo decir es que la razón de ser, cómo se construye la información, las garantías de acceso a esa información... Cuando la gente suministra información o los datos a los que accedemos no están cubiertos por garantías —esto lo repito, porque lo he oído cuando firmamos este acuerdo con las autoridades judiciales—, de hecho está reconocido así en ese acuerdo, y son los argumentos que yo les he oído a ellos esgrimir. Nos transmitían garantías y seguridad en el sentido de que el proceso judicial es una cosa muy seria y tiene unas garantías para todas las partes. Y efectivamente nosotros esas garantías en un informe de investigación técnica no la seguimos. Entonces eso entiendo yo que debe tenerse en cuenta.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, se tendrá en cuenta.

Gracias, señor Olòriz.

Quiero hacer una puntualización solo. El Tribunal Constitucional es un órgano colegiado y tiene régimen de incompatibilidades, es decir: ser un órgano colegiado no excluye o no lleva implícito el no tener un régimen de incompatibilidades. Porque pudo entenderse de su contestación que era así, pero no para nada.

Seguimos con los grupos entonces. Por el grupo Ciudadanos, el señor Ramírez tiene la palabra.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Gracias, señora presidenta.

Buenas tardes, señora Arnaldo. La primera pregunta que le voy a hacer es muy sencilla. ¿Cree usted que España está al mismo nivel que sus vecinos, que sus socios, que sus países del entorno respecto a las investigaciones oficiales de los accidentes aéreos?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Al mismo nivel, sí. Creo que está a muy buen nivel. En el contexto europeo, que es en el que nos movemos y con el que nos comparamos más, creo que está a uno de los mejores niveles. Si hiciéramos un *ranking* quizá no fuera la comisión que tiene más recursos en términos de personas, pero creo que tiene recursos y es profesional. Por ejemplo, tiene capacidad de tratar con registradores de datos, de hacer simulaciones y cuestiones de esa naturaleza que otras comisiones no tienen. En Europa tenemos comisiones de todos los tamaños y naturaleza; las hay muy grandes, como la francesa el BEA, y las hay más pequeñas. Yo diría que la española está en unas buenas condiciones.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Convendrá conmigo en que una comisión de investigación tiene que ser, para entenderla profesional, objetiva, rigurosa e independiente. Déjeme que empecemos a valorar esos cuatro epígrafes por separado. Nos ha dicho que la OACI dispone en el anexo 13 que, en caso de accidente, el país de la compañía aérea, de los nacionales de los fallecidos o de los nacionales de la tripulación tiene que asistir. En este sentido le quería preguntar si podría decirnos cuál fue la persona que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 11

envió la Ciaiac para investigar la causa del accidente de la compañía Swiftair, ocurrido en Mali en 2014; sobre todo porque había seis tripulantes fallecidos que eran españoles.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Ahora mismo no me acuerdo de los nombres concretos de los investigadores, pero sí fue un caso muy particular. Nosotros inmediatamente después de recibir notificación del accidente enviamos dos investigadores a Mali; de hecho estuvieron bastante tiempo allí. No fue fácil llegar hasta allí, porque el sitio estaba en pleno desierto. No me acuerdo realmente de los nombres de los investigadores, pero enviamos dos, y uno de ellos era el investigador encargado. Lo siento, no me acuerdo de los nombres, pero tiene que constar en los expedientes.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Perfecto.

¿Sabe usted cómo se informó a las familias de las conclusiones de ese informe?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí. La investigación del accidente de Mali lo delegó el Estado. Esto lo pueden hacer también por normativas. Si un país no tiene una organización de investigación de accidentes potente puede pedir ayudar o incluso delegarla a otro Estado. En este caso se delegó al BEA francés. Ellos hicieron toda la investigación y nuestros dos investigadores participaron representando a la Ciaiac como...

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Es decir, la Ciaiac envió dos investigadores, pero no participaron del informe activamente porque delegó en el Estado francés.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Nosotros no, Mali.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Yo digo los investigadores de la Ciaiac. Es decir, ¿en este informe de conclusiones finales participa la Ciaiac de alguna forma?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí. BEA nos envía el informe y nosotros hacemos una revisión exhaustiva.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: ¿Y por qué no se identifica en absoluto a la Ciaiac en ese informe?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): En ningún informe se identifican las comisiones o los nombres de las personas que participan.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: En esta Comisión podemos presumir de una cosa, y es que tenemos una pila de documentación de otros informes, y le aseguro que en ellos sí que se identifica a otras comisiones de investigación de otros países.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Puede ser, no digo que yo conozca a todos. Pero en general esa es la práctica.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: No se preocupe, no pasa nada.

¿Podría decirnos quién fue la persona enviada por la Ciaiac a Francia para investigar las causas del accidente de Germanwings, en 2015, donde fallecieron cincuenta españoles?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No me acuerdo del nombre, perdóneme. Son muchos casos.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: ¿Pero enviamos a alguien?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 12

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: ¿Seguro? Porque tampoco aparecemos en el informe.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí, sí participamos.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: ¿No le parece que es un poco extraño que en todos los informes, en los que aparentemente hemos colaborado con investigadores, parezca que nos rechazan otras autoridades internacionales como miembros de nivel? Hablamos de ese elemento de profesionalidad al que antes hemos hecho referencia.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No es así por el hecho de que no se diga específicamente en un informe de investigación que ha estado este investigador de la Ciaiac o este otro investigador de la NTSB. Nosotros tampoco hemos dicho quién de la NTSB ha participado en la investigación o quién de ASA ha participado en la investigación. No lo decimos. Son criterios. Pero eso no significa para nada que haya un rechazo a las contribuciones; de hecho...

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Son sus opiniones. Está bien.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No, de verdad que es la práctica habitual.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Me parece bien.

¿Usted conocía el informe de un incidente que se produjo en Lanzarote en 2007, donde el modelo de aeronave era muy parecido, por no decir el mismo, al que tenía el JK 5022? ¿Conoce el incidente? ¿Conocía el informe?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí, lo estudiamos, además como parte y está mencionado en el informe del accidente de Spanair como un hecho relevante, como una cosa a considerar, y se utiliza la información de ese accidente...

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: ¿Usted conocía las declaraciones o conoció en persona al director de operaciones de esa empresa, que era Map Jet en ese momento, el señor James Hudspeth?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Perfecto. Hablamos de rigurosidad.

¿A qué persona, volviendo al accidente JK 5022, de la compañía Boeing se dirigió Ciaiac para recabar información? Entiendo que en estos procesos de investigación se contactará con la compañía aérea propietaria o fabricante de la aeronave. ¿Con qué persona de Boeing se tuvo contacto?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No se contacta con Boeing o con el fabricante, especialmente si es de un país extranjero. Se hace a través del NTSB. Nuestro contacto para cualquier cosa con la FAA o con el fabricante, tanto de los motores como del avión como del relé, es a través del investigador encargado que nombra el NTSB. James Lowell. De este nombre sí me acuerdo.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Es decir, me está diciendo que la comisión de investigación de accidentes lo hace a través de una persona delegada de la NTSB —en este caso, la NTSB porque lógicamente estamos hablando de una compañía americana—, pero que no se habla con la compañía directamente.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Se hace a través de la comisión de investigación del Estado correspondiente. Ellos también lo hacen así con nosotros.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Hablo de independencia. Si no me equivoco la Ciaiac depende funcionalmente de la subsecretaría de Estado del Ministerio de Fomento desde sus inicios, y continúa siendo así, ¿verdad?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 13

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Cambiamos. Yo creo que era antes de la secretaría de Estado y luego de la subsecretaría de Fomento. Pero sí, tiene una dependencia administrativa del Ministerio de Fomento.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Yo creo que dependencia administrativa y funcional obviamente. Con lo cual, ¿no cree que con esos fundamentos es un poco extraño poder hablar de que tiene una independencia total, cuando la dependencia a nivel funcional, a nivel orgánico y por supuesto a nivel presupuestario es total?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Depende efectivamente o bien de la secretaría de Estado o bien de la subsecretaría. Ha ido cambiando de sitio. Esa dependencia ha estado siempre. En esta última etapa de la Ciaiac, desde el real decreto de 2010, y luego se ha incorporado en la de seguridad aérea, ha habido otras garantías adicionales que se han puesto en marcha, que van encaminadas, entiendo yo —no conozco cómo se gestó esto—, a que haya otros mecanismos que hagan que la Ciaiac, por la función que tiene, reporte a otro nivel que no sea el ministerio, sino el Congreso o el Parlamento. Hay un control sobre quién se nombra como presidente y como vocal del pleno, y hay una aceptación expresa; se propone, pero se tiene que aprobar aquí. Existe la obligación de hacer informes y la posibilidad, que no se ha ejercido siempre, de llamar al presidente de la comisión para que informe de cualquier cosa que se considere que deba informar. Eso es una pieza adicional que antes no existía. Por supuesto está bien, aunque eso no suple la independencia. Es verdad que es parte del presupuesto del Ministerio de Fomento, caiga donde caiga, en la secretaría o en la subsecretaría, y es verdad también que gran parte de la plantilla técnica de la Ciaiac son funcionarios del cuerpo de ingenieros.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Una última pregunta. ¿Cuántos técnicos de mantenimiento tiene la Ciaiac?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): En mi etapa...

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: No me refiero en su etapa, me refiero a la etapa en que ocurrió desgraciadamente el accidente, en 2008 y en 2009.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): En esa etapa inicial de la Ciaiac, antes de que llegáramos nosotros, había una persona en particular que se encargaba, con experiencia en mantenimiento. No es técnico de mantenimiento, pero es ingeniero, y ha estado encargado de toda la organización de mantenimiento en Iberia y en otros puestos. De hecho fue el que dentro de la investigación lideró el grupo de la parte de mantenimiento. Esa persona luego dejó la Ciaiac, con el tiempo volvió, y ahora es secretario y se llama Jorge Valero.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Conclusiones. Usted ha dicho, y estará de acuerdo conmigo, que la comisión de investigación está al mismo nivel que las de los países de nuestro entorno, y que para que eso sea así la comisión tiene que ser objetiva e independiente —no puede serlo, viendo lo que estamos viendo— y tiene que ser profesional, pero no aparecemos en ninguno de los informes, me parece que nos falta personal cualificado, hay un solo técnico de mantenimiento, que tuvo además dependencia de unas compañías en las que luego hemos visto aquí que han recibido presiones continuamente para que los niveles de seguridad sean más laxos. Ayer tuvimos además aquí a un piloto que fue injustamente despedido por no querer utilizar un avión NO GO básicamente. Y en cuanto a la rigurosidad, si el incidente grave que se produjo en Lanzarote en 2007, del cual tenía constancia la Ciaiac, por lo que me está diciendo, que hablaba sobre el mismo problema que luego ocasionó el accidente del JK 5022, además de que no se habla con las empresas directamente, sino con delegados de las oficinas del NTSB en este caso —las dos grandes constructoras son Airbus y Boeing, es decir, una europea y una americana; no sabremos qué pasaría con Airbus, sería con otra compañía, se hablaría seguramente con el BEA francés, porque lógicamente nosotros no tenemos demasiada preponderancia en las investigaciones—, teniendo en cuenta todo eso, mi conclusión al respecto es que ni somos objetivos ni independientes, o por lo menos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 14

no podemos presumir de ello, nuestra profesionalidad la ponemos en tela de juicio, y desde luego la rigurosidad, viendo las conclusiones del informe y escuchando lo que hemos escuchado en esta Comisión, deja mucho que desear.

Muchas gracias.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Me gustaría matizar dos cosas solamente. La dependencia administrativa y funcional de la Ciaiac es la que es. Los miembros de la Ciaiac poco pueden influir en eso. Hay una cosa que sí pueden hacer los miembros, tanto del pleno como del cuerpo de la secretaría, que es ejercer su labor técnica con la mayor independencia y objetividad posibles, y eso les puedo garantizar que es así. Las comisiones de investigación en el mundo dependen de diversas organizaciones. El NTSB, por ejemplo, reporta directamente al Estado, pero hay otros países que tienen una situación similar, equivalente o parecida a la nuestra.

La forma en la que se participa en la investigación de un accidente no es arbitraria. Quién participa en el NTSB, cómo se contacta con las empresas y cómo se nombran investigadores, representantes y asesores está regulado en esos convenios internacionales y en el reglamento de accidentes de la Unión Europea. Es el procedimiento que hay que seguir. Es un procedimiento garantista, porque si yo me dirijo a Boeing directamente a lo mejor no me contesta, no tiene ninguna obligación legal conmigo, pero sí la tiene con la autoridad de investigación de accidentes de su país. Lo mismo pasa si yo me dirijo a Spanair o a una empresa española: tienen la obligación —está recogido en la ley española— de contestarme y de darme la información que yo les solicito. En cada país hay una cosa equivalente. La razón por la que está además así regulado es para que la empresa a la que nos dirigimos, o se dirige alguien durante la investigación, no tenga la oportunidad de decir: Yo a usted no le contesto; por el contrario debe tener la obligación legal de contestar a su organización de investigación de accidentes.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Iba a acabar, pero déjeme que le haga una consideración al respecto.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Si me permite un segundo nada más.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Sí, claro, por supuesto.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): En cuanto a que no se mencione —creo que es importante— la participación expresa de la Ciaiac o no en un informe, igual que nosotros no mencionamos explícitamente quién ha participado —porque además son datos de carácter personal—, no quiere decir que no haya reconocimiento. En el caso particular de Spanair, de las organizaciones —como la nuestra— que participaron del NTSB se recibió una detallada carta en la que decían que estaban de acuerdo con todo lo que decía el informe. Hay mecanismos de garantía en este proceso. El proceso de revisión es muy exhaustivo. Todas las partes acceden al informe y tienen acceso a cualquier información que se haya manejado durante el proceso. Emiten comentarios detallados por escrito que se evalúan uno a uno, se contestan por escrito, se les devuelven y pueden volver a hacer comentarios. Cada una de las partes tiene la posibilidad —lo puede hacer— de si hay algo con lo que no está de acuerdo en el informe, exigir que en un anexo se recoja su opinión discrepante. Eso, en el periodo que yo conozco, nunca ha pasado en la Ciaiac. Antes lo desconozco.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Déjeme que le diga solo una cosa, porque por lo que se trasluce de sus palabras, como otros países tienen un modelo parecido al nuestro, tenemos que estar contentos.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Ya le digo yo que no.

Otra cosa que le iba a decir: si mandamos a dos inspectores a Mali, a Francia a cualquier tipo de accidente, parece lógico que cuando tenemos un accidente en tierra patria que ha costado 154 vidas, además de hablar con la NTSB, se pueda mandar a uno de nuestros investigadores para que, junto con la NTSB, pueda estar con el encargado de la empresa americana que fabricó la aeronave, que tuvo un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 15

fallo de diseño, de sistema, como ha quedado claro, patente, y sería mucho más lógico que, a través de un tercero, recoger la información, por muchas discrepancias que pueda haber, que como usted ha reconocido ahora mismo no se han producido nunca.

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

Seguimos con los grupos. Tiene la palabra por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, la señora Valido.

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

Buenas tardes. Gracias por comparecer, señora Arnaldo. La primera pregunta que tengo es sobre el momento de la investigación. ¿Le requirió el juzgado a la Ciaiac que identificara a la tercera persona en cabina, por petición del órgano pericial colegiado?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No lo sé, no le puedo contestar. No sé si nos lo ha pedido. Lo siento, no le puedo contestar.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Una de las conclusiones, de las recomendaciones finales del informe es sobre la cabina estéril, porque había un tercero en cabina. De su experiencia en la redacción del informe, ¿considera que las conversaciones que mantuvo este tercero en cabina dieron lugar a una falta de concentración de los pilotos? Las conversaciones giraban en torno a la avería que habían tenido y que habían tratado los técnicos de mantenimiento; no estaban hablando del tiempo ni de las vacaciones.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): El asunto de la cabina estéril es una cosa delicada. Es verdad que durante las fases críticas de la operación la tripulación no debe hablar de cosas que no sean la operación del avión. En el momento del accidente la normativa americana, por ejemplo, reflejaba muy claramente eso; la europea, menos. Hay muchos otros casos de accidentes en los que se pone de manifiesto que eso puede ser motivo de distracción durante esas fases críticas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Aunque estén hablando del trabajo, de la avería que habían localizado en ese momento?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí. La razón que hay detrás de esto es que en esas fases críticas de la operación, sobre todo durante el rodaje, todo lo que tiene que ver con el despegue, hasta que están a mil pies, o luego en el aterrizaje, pero ya no tanto en ruta, la operación es muy exigente; tienen que estar pendientes de los indicadores, de las listas de chequeo. Te puedes distraer con conversaciones ajenas o con la radio porque te llama el controlador...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Perdone, quedó claro. Tenemos poco tiempo.

El Real Decreto 629/2010, de 14 de mayo, permitió el cambio del pleno cuando usted entró a formar parte de él, por lo que le pedimos que nos explique, aparte de los requisitos que vienen recogidos en este decreto, si hay otros criterios que se siguieron entonces y los años posteriores para poder formar parte del pleno de la Ciaiac. Por ejemplo, ¿se les permite a sus miembros vivir fuera del país, residir fuera, o se recomienda que estén dentro? Otra cosa que no hemos encontrado es dónde se publican las retribuciones que perciben los miembros del pleno de la Ciaiac.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Yo creo que no se publican.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No se publican?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Pero no tengo inconveniente en decirle lo que recibimos.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero ustedes cobran de los Presupuestos Generales del Estado, ¿no?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 16

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Es un órgano colegiado y se cobra por dietas, por asistencia a los plenos. En el periodo que estuve yo había una cantidad dispuesta y ya no me acuerdo si era...

La señora **VALIDO PÉREZ**: En definitiva, lo que le pregunto es por qué no se publica si es dinero de los presupuestos generales.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No sé por qué no se publica.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Podemos saber por lo menos cuánto cobraba usted mientras fue presidenta?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí, sin ningún problema. En mi caso creo que eran 11 000 euros, que estaban dispuestos en concepto de dietas. Teníamos un mínimo de once reuniones, una al mes, contando con que en el mes de vacaciones, en agosto, no nos reuníamos, así que eran unos 1000 euros brutos. Yo creo que los vocales cobraban menos. También tengo que decirles que hemos tenido muchas, muchas reuniones donde no ha habido ninguna retribución.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Entonces no es aconsejable que resida fuera algún miembro del pleno?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Que yo sepa no hay ninguna limitación; de hecho durante el periodo que yo estuve teníamos un miembro del pleno que vivía en Bruselas por su trabajo: venía a las reuniones del pleno y cuando no podía hacía las reuniones en diferido —eso está permitido también para los órganos colegiados—, por videoconferencia, Skype o por teléfono. Gran parte del trabajo que se hace es sobre la documentación: revisión de documentación, envío de comentarios. Aparte de las reuniones del pleno, hay otro trabajo que se hace entre plenos y que se puede hacer perfectamente en otro sitio.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No hay nada regulado? ¿No tiene un régimen de incompatibilidades?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Específico más allá del que tengan los órganos colegiados...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bueno, ¿qué categoría tienen los miembros del pleno, son funcionarios, son altos cargos?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No, altos cargos no, y funcionarios no necesariamente, porque el criterio que se pone para su selección en la Ley de Seguridad Aérea es que sean personas de prestigio —dice— de distintos ámbitos como el ámbito técnico, la formación, la investigación, el regulatorio. Da unos ámbitos pero creo que no dice nada más que eso, que yo conozca. **(La señora vicepresidenta, Raya Rodríguez, ocupa la Presidencia).**

La señora **VALIDO PÉREZ**: Siguiendo con el Real Decreto de 2010, específicamente dice: El mandato de los miembros de la Comisión se encuentra expirado al haber sido nombrados entre 1998 y 2002, que quiere decir que cuando ocurrió el accidente —digamos— los miembros tenían que haberse renovado. ¿Qué opinión le merece que la comisión funcionara de esta manera tan irregular y además no sujeta a la ley que la regulaba?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): La verdad es que no conozco, no sabía desde cuándo estaban nombrados ni si había un periodo de expiración de su mandato. En nuestro caso es por seis años pero, por ejemplo, hay miembros del pleno que estaban en un periodo que han seguido ahora, y no sé si se ha hecho algún proceso específico de renovación formal.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, en 2016 se publicó.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 17

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Yo entiendo que hay que hacer lo que digan las disposiciones legales, si dicen que hay que renovarlo habrá que renovarlo. Creo que no ahí hay discusión, tendrá que ser como esté establecido que se haga.

La señora **VALIDO PÉREZ**: A resultas de una pregunta que le hicieron la diputada Oramas y el diputado Ramiro en la que usted dice que no fue usted quien se reunió con James Hudspeth, ¿conoce usted a la persona que se reunió con él? Porque con alguien se reunió de la Ciaiac —él lo dijo— donde habló sobre el accidente de Lanzarote.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Lo siento, es anterior a que yo me incorporara. Y el informe incluso creo que se publicó antes de que yo me incorporara a la comisión. No lo sé.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Por qué se publicó en el año 2009 el informe final del accidente grave de Lanzarote por el que el señor Hudspeth tuvo que viajar a Madrid y no se le relaciona con el accidente de Spanair cuando toda la comunidad aeronáutica lo considera relacionado no solamente entre sí, sino además con el accidente de Detroit de 1987?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí se relaciona. En el informe del accidente de Spanair hay varios apartados donde se habla del informe del incidente de Lanzarote. De hecho, por lo que yo...

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Se informa del accidente pero relacionándolo con el...?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Se explica el accidente, se dice qué factores se dieron en el incidente de Lanzarote que también se dieron en Spanair, qué factores eran diferentes y qué lecciones se pueden extraer de uno para el otro. Hay varios apartados donde se habla de eso.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sin embargo, no se relaciona en el de Lanzarote, que se publicó el informe final en el año 2009.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí, sí, ese informe de ese accidente es...

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿En el 2009?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Ese es el que le digo que en el informe de Spanair se mencionan varios apartados diciendo...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Yo preguntaba a la contra, al revés: si en el de Lanzarote se hace la relación con el de Spanair, que estaba en ese momento en investigación.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No lo sé, habría que mirarlo. Creo que no pero habría que mirarlo. No se lo puedo asegurar.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero no sabe por qué se relaciona, por qué no se hizo así.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No lo sé. Es que ni siquiera sé si aparece. No quiero decir una cosa que sea incorrecta.

La señora **VALIDO PÉREZ**: El actual presidente de la Ciaiac, don Manuel Hita, reconoció aquí en Comisión que la Ciaiac no sabe por qué no funcionó el TOWS. No terminamos de comprender cómo es posible que la investigación finalizara sin conocer esa información cuando todos están de acuerdo en que si hubiera funcionado la alarma, el accidente no se hubiera producido. ¿Qué razón hubo para que la Ciaiac no despejara esta incógnita, este punto tan esencial?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 18

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Hay varias, yo creo. La primera es, ustedes saben porque se ha oído ya muchas veces, por cómo están diseñados estos sistemas TOWS de la generación de este avión, son sistemas que no eran considerados esenciales, por lo tanto, eran una ayuda y se diseñan con menor nivel de exigencia. El TOWS de este avión tiene múltiples modos de fallos simples que pueden hacer que no funcione y que además no haya ninguna alerta o aviso a la tripulación. Como resultado de la recopilación de los restos del accidente, hay muchas de esas posibles hipótesis de cosas que hubieran podido fallar que no se pueden comprobar porque no había restos.

En cuanto al caso del relé, que por el historial de fallos intermitentes que tenía y por darse al mismo tiempo la avería de la sonda RAT se considera que podía ser un modo común de fallo a ambos sistemas, las pruebas lo que nos han llevado a decir es que se hicieron tres pruebas en distintas etapas. Las primeras pruebas fueron, no sé si han podido ver la foto del relé, cuando se recupera tiene daños evidentes en distintas partes del mismo: la tapa está levantada, parte de los cables con los que el relé estaba conectado al resto de los sistemas del avión todavía están sujetos. Las primeras pruebas se hacen sobre el relé, por ejemplo, con los cables todavía puestos y dan problemas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, el señor Hita nos explicó todas las perrerías que le estuvieron haciendo al relé y que no...

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Bueno perrerías no diría, pero las pruebas que se hicieron no dan...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Así mismo lo definió él, así mismo lo definió. Pero bueno, de lo que me acaba de contestar me ha llamado la atención una cosa. Dice usted que el sistema TOWS no se consideraba relevante, y sin embargo ya desde el año 1987 se venía advirtiendo que este era el sistema que estaba fallando.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí, digo que el criterio con el que se diseñan los TOWS en esa generación de aviones no era un criterio de elemento crítico o elemento esencial. Un elemento crítico o esencial es aquel que si falla perjudica seriamente a la navegabilidad del avión.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Ya, pero ya había quedado demostrado que efectivamente esto fue un fallo de diseño.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Efectivamente, en el accidente de Detroit este tipo de cosas aparecen y el TOWS de esa época de esta generación de aviones...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Hay como cincuenta y pico incidentes notificados sobre este...

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Esa condición de clasificación de los equipos TOWS de los aviones de esta generación no ha cambiado. Esos aviones y esos TOWS siguen estando clasificados como elemento no crítico, no esencial y en su diseño no se garantiza eso.

La señora **VALIDO PÉREZ**: A ver, sabiendo esto, siendo usted la presidenta de la Ciaiac en ese momento y una ingeniera aeronáutica que estaba en la investigación, ¿a ustedes no les llamó la atención en ningún momento, no hicieron ninguna recomendación para decir: este sistema tiene que cambiar de clasificación y tenemos que hacerlo relevante?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Hicimos cinco, porque efectivamente nos parecía uno de los elementos más serios de este caso con todos los antecedentes...

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Entonces cómo es posible que siga todo igual? ¿Las recomendaciones de la Ciaiac no son relevantes para la Dirección General de Aviación Civil o para las compañías?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 19

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Esta recomendaciones, en particular las relativas al TOWS, afectan o van dirigidas a las autoridades de certificación, la FAA y EASA, y en particular en estas cinco la respuesta ha sido que ellos consideran que no es necesario implementar las recomendaciones que nosotros les hacíamos. Es su criterio técnico y es lo que nos han contestado. Nosotros por supuesto no estábamos de acuerdo,...

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Entonces para qué sirven? Bueno, vamos a seguir con las preguntas.

¿Qué opinión le merece que el director general de Aviación Civil que compareció en esta Comisión la semana pasada decidiera no seguir, como ya hemos visto, las recomendaciones de la Ciaiac, concretamente la que hizo en el año 2006 en el informe final del accidente de helicóptero de Torallola? Esta recomendación especificaba que se hicieran las verificaciones necesarias para otorgar una prórroga del periodo de validez del certificado de aeronavegabilidad. Por lo que usted ha dicho, y por lo que dijo él, parece que el grado de fiabilidad de los informes de la Ciaiac es bastante bajos, no se tienen en cuenta y que las recomendaciones que se contienen tampoco.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): En particular por esta recomendación lo que yo creo que el señor Manuel Bautista dijo es que cuando llega la recomendación y llega el momento de ponerla en marcha estaba ya a punto de entrar en vigor la nueva normativa de certificados de aeronavegabilidad.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Y cuando entró en vigor esa normativa?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): En 2008, después del accidente.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Entre 2006 que salió el informe a 2008 en que salió la normativa fueron dos años en los que estuvieron prorrogando sin hacerle caso esta recomendación de la Ciaiac.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): De todas formas, en el accidente de Torallola el caso es diferente al de Spanair. Es un accidente de un helicóptero...

La señora **VALIDO PÉREZ**: El accidente sí fue distinto. Fue un helicóptero y esto es un avión, pero la recomendación de la Ciaiac fue que se especificaran las verificaciones necesarias para otorgar la prórroga del periodo de validez del certificado de aeronavegabilidad. Nos dijo el señor Bautista que no le hicieron caso porque estaba pendiente de entrar a funcionar la directiva europea, que tardó dos años, y usted me está diciendo lo mismo.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No sé la razón por la que lo dijo....

La señora **VALIDO PÉREZ**: No sé al resto de diputados y diputadas de esta Comisión, pero a mí se me están poniendo los pelos de punta, porque esto quiere decir que las recomendaciones de la Ciaiac, de un organismo que se supone que es para velar... Porque los informes de la Ciaiac son para corregir lo que se hizo mal y que no vuelva a repetirse.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Son para eso, efectivamente. Lo que pasa es que las recomendaciones —creo que ya lo han discutido ustedes bastante— en el marco en el estamos ahora mismo no son obligatorias y se pueden dar la circunstancias de que se dirijan recomendaciones a partes que no deseen implementarlas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pues esa falta de cumplimiento tuvo que ver con lo que pasó en el vuelo JK 5022, porque se le renovó sin inspección el certificado de aeronavegabilidad. Es decir, cayó un avión y murieron 154 personas por ese incumplimiento.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): El accidente no fue por renovar el certificado de aeronavegabilidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 20

La señora **VICEPRESIDENTA** (Raya Rodríguez): Señora Valido, tiene que concluir ya.

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

La última pregunta. ¿Podría facilitarnos, o sabe usted dónde está publicada, la instrucción 1119B, pero firmada e identificada? Fue la circular por la que prorrogaban los certificados de aeronavegabilidad. ¿Sabe usted dónde está firmada? La hemos solicitado a varios comparecientes y ninguno la ha facilitado todavía.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No lo sé. Entiendo que en su momento estaba colgada en la página web del Ministerio de Fomento.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No. No ha estado.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No sé. Yo tampoco la tengo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que el director de AENA dijo que nunca se publicó.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Firmada, no lo sé. Sé que la hemos manejado durante el transcurso de la investigación, pero no puedo decirles de dónde ha salido la copia que nosotros hemos manejado.

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

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

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

Gracias a la compareciente por sus palabras y por su presencia en esta Comisión. Me gustaría empezar mi intervención recordándole su primera comparecencia en el Congreso que fue, si no recuerdo mal, en junio de 2010. Le voy a leer literalmente lo que explicaba en esa comparecencia. Decía en aquel momento que de la actuación de la comisión se esperan resultados, es decir, respuestas, información y transparencia. Se espera compromiso en la realización de un trabajo exhaustivo y a tiempo, capaz de identificar conclusiones y de proponer medidas para que las circunstancias que ocasionaron un accidente no se vuelvan a repetir. Este anuncio que hacía entonces es prácticamente el interés que tiene esta Comisión. Seguía diciendo en esa comparecencia que también se espera perseverancia en el seguimiento de las recomendaciones para comprobar que se lleven a cabo y verificar su efectividad. Para conseguir este objetivo, la comisión ha de trabajar en el desarrollo de cuatro líneas estratégicas: una, la mejora del funcionamiento interno de la comisión; dos, la introducción de mecanismos que permitan un mayor control sobre la actuación de la comisión y la evaluación de su rendimiento; tres, la coordinación entre la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil; y, cuarta y última, el desarrollo de un sistema de seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones.

Lo que usted anunció allí tiene que ver mucho con el trabajo de esta Comisión. Yo le preguntaría durante el tiempo que estuvo allí, ¿cómo veló por el cumplimiento de estas líneas estratégicas al frente de la presidencia de la comisión?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): La verdad es que las pusimos en marcha y ya no recuerdo, pero tiene que estar publicado, porque en 2012, cuando hice una comparecencia aquí, hicimos una revisión de las acciones que habíamos puesto en marcha para desplegar esas líneas. Básicamente, trabajamos mucho en las recomendaciones de seguridad. Cuando llegamos a la Ciaiac había muchas recomendaciones de seguridad emitidas de informes muy anteriores, de hacía muchísimos años, que no se sabía en qué estado estaban. Algunas incluso por cambio normativo ya no tenían sentido, no se habían contestado o a lo mejor eran a operadores que ya no existían. Entonces, hicimos un trabajo en relación con las recomendaciones de seguridad atrasadas que no se conocían para ponerlas al día, examinar cada una de ellas y ver si tenía sentido mantenerlas. Las revisamos de nuevo, y las contestaciones que hubo. Establecimos unos procedimientos para tratar con las recomendaciones para ver qué acciones había que hacer y lo documentamos en función de la respuesta recibida —si era satisfactoria o no—, qué tipo de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 21

análisis hacíamos, cómo se contestaba al que nos había enviado la información y cada cuánto tiempo íbamos a reclamarle información adicional si no la había mandado. A raíz del reglamento europeo se fijan unos tiempos tanto para la contestación por parte del ente al que se le ha enviado la recomendación de seguridad diciendo lo que va a hacer, como por parte de la Ciaiac para evaluar esa respuesta y ver si la consideramos satisfactoria o no y, por tanto, implementamos mecanismos internos para poder cumplir esos plazos. También hicimos una cosa que no había hecho hasta entonces ninguna comisión de investigación, que es publicar las respuestas a las recomendaciones y su estado. Publicábamos en el informe anual cuántas recomendaciones habíamos emitido, las respuestas que nos habían llegado, si nos parecían razonables o no y la justificación por la que no nos parecían razonables. Además, designamos una persona cuya responsabilidad específica era mantener la base de datos de recomendaciones al día e informar en todos los plenos sobre el estado de las recomendaciones, el avance y el nivel de cumplimiento. De memoria no recuerdo más, pero le dimos mucha importancia a la parte de las recomendaciones e hicimos bastantes actuaciones de tipo procedimental y dedicamos esfuerzo para sistematizarlas y hacerlas públicas, aunque es verdad que el único mecanismo que teníamos —tengo que hablar en pasado— era el informe anual que hace la Ciaiac.

El señor **FRANQUIS VERA**: Si ha seguido parte del trabajo de la Comisión, será conocedora de que aquí hay un debate sobre la independencia o no de la comisión. Es curioso que quienes forman parte de la comisión la consideran independiente y quienes no forman parte de la comisión la etiquetan como una comisión no independiente. Estaba mirando ahora la página web de la Junta Nacional de Seguridad del Transporte Aéreo norteamericana y dice que es una organización independiente del Gobierno de Estados Unidos. Le pregunto a usted directamente y quiero que me responda con un sí o con un no. ¿Usted ha ejercido su responsabilidad técnica al frente de la comisión con absoluta independencia?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí, sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: Lo dice con claridad. Insisto en que es curioso que el discurso permanente de los que están fuera de la comisión es que no es independiente y, sin embargo, usted ha dicho lo mismo que dijo el actual presidente de la comisión, que es absolutamente independiente en la toma de decisiones.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): El marco administrativo en el que está la Ciaiac es el que es y nos viene dado, pero creo que la independencia se demuestra trabajando cada día, tomando decisiones y redactando informes con objetividad e independencia de criterio total y absoluta. Es la única forma en que se debe trabajar. En ese sentido,...

El señor **FRANQUIS VERA**: Yo quería diferenciar, como bien ha hecho usted. Usted ha dicho con claridad que su trabajo técnico lo hace con absoluta independencia. Es distinto que luego se pueda interpretar que sea más independiente o menos si la nombra uno o la nombra otro. Es un trabajo que tiene que desarrollar la Comisión y estoy convencido de que en esa dirección va a haber conclusiones. Creo que todos coincidimos en que hay que mejorar para que no exista ninguna duda de la capacidad de independencia de la comisión, pero insisto en que todos los que toman parte de ella manifiestan con claridad que actúan con absoluta independencia.

Algunos asuntos los ha planteado usted. Ha dicho que hay un permanente conflicto entre la investigación técnica y la investigación judicial.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: La NTSB tiene impedido por ley el empleo de una investigación técnica en un proceso judicial. Lo tiene establecido por ley.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: Por tanto, tomando como modelo a la Junta Nacional de Seguridad del Transporte Aéreo norteamericana, ¿cree que podría suponer mejoras para la investigación técnica de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 22

accidentes en nuestro país si, como conclusión de la Comisión, planteamos esta medida de prohibir una investigación técnica al mismo tiempo que una investigación judicial?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Prohibirlas, no. Lo que está prohibido hacer en Estados Unidos es que la parte de análisis del informe técnico de la NTSB se utilice en un juicio. No se prohíbe hacer una investigación técnica al mismo tiempo que la judicial. Cada una debe poder hacerse y hay que poner los medios para que cada una cumpla el objetivo que tiene que conseguir.

Yo creo que sería favorable que, efectivamente, no se pudiera usar como argumento —no sé cuáles son las palabras correctas, perdóneme, no soy jurista, lo mismo no lo digo bien— que estuviera excluida la parte de análisis, la identificación de causas, actores contribuyentes y recomendaciones, porque eso lo que refleja es una cuestión técnica, es una interpretación técnica. Creo que eso sería útil, permitiría que las dos investigaciones fueran más independientes, pero al mismo tiempo creo que es fundamental dotar a esos juzgados de los mecanismos que necesitan para poder tener su asesoramiento técnico independiente. Si les prohibimos usar la investigación de la Ciaiac y no tienen otros recursos no les hacemos ningún favor.

Recuerdo que en 2011 hubo una Comisión en el Congreso, también, sobre posibles medidas. Recuerdo que algunas de las que se mencionaban era la posibilidad, por ejemplo —no sé si ustedes lo han valorado en esta Comisión—, de crear algún juzgado específico para cuestiones de accidentes de transporte, porque hay muchas singularidades en estos accidentes. A lo mejor para un juzgado que trata cuestiones muy diversas puede ser complicado especializarse en eso para una vez en la vida del juzgado. Medidas de esa naturaleza están funcionando en otros países. Yo no soy experta, no les puedo decir si eso funcionaría; yo creo que no sería malo, la especialización siempre es buena. El no usar una información que ha sido generada para otros fines en el juicio, puesto que además no tiene las garantías adecuadas, creo que sería también positivo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Comparto que sería bueno que la Comisión, dentro de las conclusiones, planteara ese debate que usted ha abierto hace un momento.

Como expresidenta de la comisión de investigación, me gustaría conocer su opinión sobre —aquí también se ha discutido mucho— si el modelo de una comisión independiente es el modelo americano, en el que una comisión que investiga todos los accidentes, o el modelo español, que solo investiga los accidentes aéreos. ¿Usted cree que sería mejor que solo hubiera un órgano que investigara todos los accidentes que se produjeran en nuestro país?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): El modelo de Estados Unidos es muy particular porque investiga todos los accidentes de cualquier tipo de transporte, incluso accidentes que tienen que ver con transporte de gas y de petróleo, son accidentes muy variados. Las dimensiones del NTSB, por lo grande que es y por los años que lleva y el esfuerzo que dedica a cada tipo de investigación, quizá les permita hacer eso con rigurosidad. En el caso nuestro, en España, la normativa, la historia, los procedimientos, el nivel de regulación que se aplica a las investigaciones aéreas —hasta donde yo sé— no es el mismo que se aplica a otro tipo de investigaciones de transporte —accidentes de carretera, marítimos o ferroviarios—. Simplemente porque el entorno legal y las obligaciones de la investigación de un accidente aéreo son mucho más exigentes, por normativa internacional y nacional, en el transporte aéreo que en otros medios de transporte. Juntar un organismo multimodal puede ofrecer quizá la ventaja de la escala, de poner unirse a todos los investigadores y tener más flexibilidad, pero también han visto ustedes que la investigación es muy específica. Ni siquiera dentro de la comisión están todos los perfiles que hacen falta para investigar un determinado modelo de avión y, a veces, hay que recurrir a expertos externos que complementen en modelo avión, en modelo de motores, que complementen en cuestiones específicas. Hay un riesgo de juntar todas las comisiones, de igualar los niveles, pero no al alza sino a la baja; que no se materialice ese efecto de escala, porque al final cada investigador se tiene que especializar en un modo de transporte concreto y en un tipo de vehículo específico. Hay conocimientos generales que sí que son trasladables de un modo de transporte a otro, pero a lo mejor esos conocimientos generales se podrían conseguir sin necesidad de unir las tres comisiones o todas las comisiones. Se pueden conseguir facilitando que haya colaboración entre ellas, que haya formación cruzada, que haya otro tipo de actividades. No es necesario y, hasta donde yo conozco, funciona bien nada más que en las organizaciones muy grandes, con muchos recursos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 23

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha aludido varias veces al informe del órgano pericial colegiado. Imagino que conocerá bien ese informe, ¿no?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No, no lo conozco bien. Nosotros hemos intentado ser independientes, con nuestro criterio técnico y conocemos cosas, pero no al detalle con el que conocemos el nuestro.

El señor **FRANQUIS VERA**: Ya me imagino, pero le preguntaba si lo conocía para hacerle la siguiente pregunta que era: Comparando un informe con otro, ¿existen muchas diferencias entre el informe pericial y el informe de la comisión de investigación?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Yo creo que en lo esencial los dos informes concluyen lo mismo. No hay discrepancia esencial, no hay discrepancia en cuanto al relato de los hechos, a las causas, al papel del mantenimiento, en cuanto al papel del TOWS o el resultado de las pruebas técnicas realizadas tanto al relé como a los motores y su interpretación. Los dos informes comparten los hechos factuales; comparten los mismos hechos, los mismos datos de partida y con una redacción u otra yo creo que llegan a conclusiones similares. Hasta ese nivel sí le puedo decir.

El señor **FRANQUIS VERA**: Se ha hablado también en la comisión de las recomendaciones, porque al final parece que crean frustración porque se investiga...

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): A los miembros de la comisión también.

El señor **FRANQUIS VERA**: Parece que al final no sirven o sirven de muy poco. Por eso le iba a hacer, en torno a la recomendación, a este apartado, algunas preguntas. ¿Existe algún país en el mundo donde la propuesta de acción incluya algún informe de investigación técnica de un accidente de aviación que sea obligatoria?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Que yo conozca, no. Otra vez, en Estados Unidos tienen un matiz diferente también por ley. El NTSB y la FAA están obligados a ponerse de acuerdo en las recomendaciones. Si el NTSB emite una recomendación a la FAA, la FAA debe contestar y el NTSB debe aceptar esa recomendación. Y se va a mantener abierta y tienen que reportar al Parlamento, en este caso al Senado, si no se ponen de acuerdo en las razones y están obligados a ponerse de acuerdo. Están obligados a llegar a un acuerdo o un entendimiento, no tiene por qué ser la primera versión emitida por el NTSB.

El señor **FRANQUIS VERA**: Que una recomendación sea o no obligatoria, ¿depende de los Estados o de una normativa comunitaria o internacional?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): La normativa internacional dice que no tienen por qué ser obligatorias, que los remitidos las deben valorar, deben decidir si las van a implantar y deben contestar, pero el Estado —la prueba está en el NTSB— puede decidir ir más allá y ser más exigente con su autoridad. Quizás la diferencia con España es que la NTSB y la FAA —la FAA es la autoridad de certificación de media flota o más del mundo— tiene un poder en cuanto a ejercer regulación muy grande. Conseguir que la FAA se ponga de acuerdo con el NTSB tiene un impacto grandísimo en el transporte. A nivel nacional ningún Estado europeo tiene ese impacto. Que la FIAC y EASA estén obligados a ponerse de acuerdo en las recomendaciones tiene un valor, como lo tiene si la BEA está obligada a ponerse de acuerdo con la autoridad francesa, pero la escala equivalente sería el nivel europeo, sería que EASA, la Autoridad Europea de Seguridad Aérea, tuviera que ponerse de acuerdo con las autoridades que emiten recomendaciones dentro de Europa. Ese sería el nivel equivalente.

El señor **FRANQUIS VERA**: Solo me gustaría hacerle, en un último apartado, dos preguntas concretas, porque su opinión a nosotros nos interesa mucho, y que se refieren al informe final de la comisión de un accidente. ¿Qué nivel de control y de revisión internacional por expertos tiene el informe final? Porque ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 24

dicho muchas veces al principio de su comparecencia que tenía una aportación de expertos internacionales. Me gustaría saberlo, sobre todo en este en concreto.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Estos procesos de investigación están muy normados, muy normalizados, muy regularizados y son muy garantistas. Y una de las garantías más importantes que tienen es esta precisamente. Como les decía al principio, los Estados, a través de su comisión de investigación, designan un representante acreditado que tiene los mismos derechos de acceso a la información que tiene el representante nacional. Este representante acreditado de otro Estado puede nombrar asesores técnicos que le acompañen. Todos están obligados a los principios de imparcialidad, de objetividad y de protección de la información a la que está obligado cualquiera que participa en la investigación. En virtud de esa participación lo que tienen es el derecho y la obligación de revisar al máximo detalle cualquier informe que se publique a lo largo de la investigación, no solamente el informe final, sino cualquier informe interino o cualquier informe de progreso está sometido al mismo proceso.

El proceso es que se genera un borrador, se remite a todas las partes, se les da un periodo largo de días para revisarlo porque son informes muy detallados y se reciben comentarios por escrito. Cada uno de esos comentarios por escrito tiene que ser contestado, se discute, se argumenta, se escribe la respuesta, se manda y se dice si ese comentario ha sido tenido en cuenta en el informe y cómo. También se les envía, antes de publicarse, el informe final, tal y como ha quedado. Estos Estados tienen derecho, si así lo consideran, si discrepan de algo a decir que se incluya su opinión técnica en el informe y no se puede uno negar a eso, sería un escándalo internacional. En caso de que discrepen pueden aportar su razonamiento técnico en el informe y hay que publicarlo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Una última pregunta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Raya Rodríguez): Señor Franquis, se ha excedido en su tiempo y tenemos al siguiente compareciente esperando fuera.

El señor **FRANQUIS VERA**: Una última pregunta, seré muy breve.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Raya Rodríguez): Y falta todavía un portavoz.

El señor **FRANQUIS VERA**: Me imagino que en la elaboración del informe final habrá opiniones discrepantes. Mi pregunta es: ¿cómo se garantiza que las opiniones discrepantes de los participantes son adecuadamente tenidas en cuenta en el informe final?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Los comentarios se contestan, se argumentan y, si después de esa argumentación no son tenidos en cuenta, piden que se incorporen en un anexo y estamos obligados a hacerlo público, a hacerlo parte del informe en el anexo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Solo si se pide que se haga público.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Solo si ellos discrepan y quieren que se haga público, efectivamente.

El señor **FRANQUIS VERA**: En el informe de...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Raya Rodríguez): Señor Franquis, lo siento pero tenemos que acabar.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No, en el caso del Spanair no ha habido nada de eso.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Raya Rodríguez): Tenemos que concluir.
Gracias, señor Franquis.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Fole. Aunque es el último en intervenir y no tiene por qué ser castigado en este sentido, le pido brevedad más que nada porque tenemos al compareciente esperando fuera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 25

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

Primero, quiero agradecer la presencia de la señora Arnaldo en la Comisión y todas las aclaraciones que, desde su punto de vista, puede aportar a esta Comisión. También quiero decir que tras muchas comparecencias, queremos reiterar nuestro máximo respeto a las víctimas, a sus familiares, a las asociaciones de afectados del vuelo JK 5022 por cosas que van sucediendo, que vamos diciendo y que quizás pueden afectar de una forma particular, por eso nuestro máximo respeto, y quería reiterarlo. Somos conscientes también de que estos diez años transcurridos han sido años duros para los supervivientes y familiares de las víctimas, por lo que, efectivamente, debemos ser especialmente cuidadosos a la hora de evaluar el funcionamiento de esta Comisión y de elaborar sus conclusiones. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).**

El trabajo de esta Comisión decimos siempre que va encaminado a evitar que se produzcan futuras actuaciones como la que causó el accidente. También —lo referenció y lo pidió la asociación—, ver si hubo o no ocultación de información en los informes, si hay independencia de la Ciaiac —muy reiterado en todas y cada una de las intervenciones de mis compañeros—, si es conveniente o no la constitución de un órgano multimodal —ya ha hablado la compareciente de este tema— y también dejar claro que ha habido avances y mejoras durante todos estos años y que, efectivamente, creo que debemos insistir en que si esos avances o mejoras son suficientes para mejorar la seguridad aérea española.

Ya nos explicó el señor Hita, presidente de la Ciaiac en el año 2011, funciones y competencias de la Ciaiac, que no voy a repetir. Me gustaría hacerle una serie de preguntas que voy a intentar agrupar en tres bloques para intentar facilitar a la compareciente sus respuestas. El primer bloque es sobre el funcionamiento de la Ciaiac. Si cree que son cuestiones repetidas o que ya le han preguntado, si le ha quedado alguna cosa atrás aproveche para no tener que repetirse y sí, a lo mejor, aclarar alguna cuestión.

¿Podría explicarnos cuál es la composición de la Ciaiac ahora y cómo estaba compuesta entonces en el momento de su incorporación? Iba a preguntarle cuántas veces se reunía, pero ya lo ha contestado; no voy a hacerlo. ¿Ha de estar integrada por un número fijo de miembros, de profesionales e investigadores? ¿Son personal fijo de la comisión? ¿Corresponde la renovación de la presidencia en ese momento a los miembros de la comisión? ¿Quién o cómo se nombran? ¿Es necesario o fue necesario en su momento la renovación de la totalidad del consejo? ¿Cree que fue conveniente en ese momento? Aunque creo que ya ha avanzado en los cuatro informes que hubo, incluido el final, ¿cómo se encontraba la investigación cuando usted se incorporó a la presidencia? ¿Cree usted que la Ciaiac contaba con personal investigador suficiente para llevar a cabo en ese momento una investigación de estas características tan inusuales? El señor Hita dijo que se trataba de un equipo multimodal; una de las competencias directas de la Ciaiac es la formación, ¿piensa usted que tenían formación y experiencia suficiente adaptada a las necesidades de ese momento? ¿Considera que el informe final se ha realizado o emitido en los plazos correctos? Todo esto está relacionado con el funcionamiento de la Ciaiac, luego hay otros dos bloques de preguntas, uno sobre el informe final y otro sobre las recomendaciones, que se las haré después.

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): No sé si me acordaré de todas, perdóneme, si no, me repite y yo le contesto sin ningún problema.

El pleno tiene ahora, creo, entre cuatro y nueve miembros que se nombran a propuesta del ministro o ministra de Fomento, con la aprobación del Congreso, me parece. El secretario tiene que ser del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos y los investigadores casi todos somos personal del ministerio del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos o Ingenieros Técnicos. Tenemos también especialistas que cubren los distintos perfiles que no están cubiertos por estos profesionales, por ejemplo, perfiles de piloto, de controlador, de investigador, de mantenimiento. Cuando la comisión no tiene los perfiles dentro, tiene que recurrir a ellos de forma externa y puede hacerlo de dos formas, bien contratando personal adicional bien como mecanismo dentro de la propia investigación, que es lo que pasó en el caso del Spanair. Todos los Estados que participan, a través de sus investigadores nominados y del personal de soporte que llevan, aportan personal a la investigación. En el caso de la investigación del Spanair, todos los investigadores que estaban en ese momento con capacidad técnica en la Ciaiac participaron. Creo recordar que eran siete en los distintos grupos especiales, de aeronave, de mantenimiento, de registradores, más el investigador jefe, que era el secretario de la comisión. Luego estuvieron arropados en total por un equipo de cuarenta personas que participaban en la investigación como asesores o investigadores encargados a través de estos mecanismos de los que le he hablado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 26

¿Cómo estaba la investigación cuando nosotros nos incorporamos? Había publicados ya dos informes. Nada más llegar hicimos un informe de progreso en el cual decíamos qué partes quedaban por cubrir, quedaban por hacer pruebas al relé, pruebas que se hicieron posteriormente bajo la supervisión del INTA y del juez. Se estaban revisando pruebas de los motores y en cuanto a pruebas no quedaba nada más, creo. La recopilación de los datos históricos de mantenimiento fue muy larga, quedaban por analizar datos y ya estábamos en fase de, una vez publicado el informe de progreso, que fue en agosto al poco de llegar, empezar a trabajar en la redacción del informe final. Estuvimos trabajando en ello —ya no me acuerdo exactamente de la fecha—, pero para final de año o principios del año siguiente había un borrador de informe final que se distribuyó a las partes.

En cuanto al personal, si estaba capacitado, es verdad que no había muchos investigadores en la Ciaiac en ese momento, había siete investigadores. También es verdad que esos señores llevaban muchos años investigando accidentes. Llevaban muchos años en la profesión, en el transporte, y llevaban muchos años de formación investigando accidentes. Creo recordar que para la comparecencia que tuve en 2012 echamos cuentas y la media era de diecisiete años de experiencia en investigación de accidentes; en 2012, que fue un poco después, pero la gente que había en esa época tenía mucha experiencia en investigación de accidentes. Era un grupo pequeño que luego se fue dotando de personal adicional, pero tenía mucha experiencia y estaban bien formados. Perfiles que no estaban disponibles, como gente específica en los motores, en el modelo de avión, se consiguieron a través de gente externa —pilotos—, algunos de ellos españoles y de gente que vino también a través de la NTSB.

En cuanto a la formación, el nivel de formación de la Ciaiac a día de hoy creo que es muy alto; de hecho, más que recibir formación lo que hacen es impartir formación. Hay formación, *on the job training*, en el puesto de trabajo para todos los que llegan y luego hay un programa de formación preestablecido. Se definen cursos de formación para cada uno de los investigadores que se cubren con cursos externos, pero también con cursos del Ministerio de Fomento sobre cuestiones que son necesarias, por ejemplo, marco normativo, modelos particulares de aviones, características de la inspección. En definitiva, cosas que necesitan conocer para poder entender el problema al que se enfrentan. También hay formación específica para la investigación, por ejemplo, cómo actuar en el lugar de los hechos, qué técnicas de investigación hay, todo ese tipo de cosas. Pero el nivel al que está a día de hoy la comisión, entre otras cuestiones, está capacitada para enseñar a otros profesionales, es muy bueno.

El señor **FOLE DÍAZ**: Ha manifestado anteriormente, si no le he entendido mal, que la Ciaiac no se pone en contacto con la compañía, con Boeing en este caso, y tiene que ponerse en contacto a través de la NTSB. ¿Tiene conocimiento sobre si ese contacto se ha producido y cuál fue la contestación de la compañía?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Habría que ver cuestiones concretas. A través de la NTSB, en el caso del Spanair, la colaboración ha sido máxima. No sé que detalles darles, pero de hecho había colaboración absoluta. La NTSB tenía un interés especial en este caso porque reproduce muchas de las circunstancias que se dieron en el caso de Detroit, en el que tuvieron una implicación muy importante y generaron muchas recomendaciones, que luego, como en el caso nuestro, no tuvieron tanto efecto como se pretendía. La implicación de la NTSB en este caso fue absoluta y creo que hubo colaboración total a través de ellos con la FAA y con Boeing. No puedo concretarle detalles, pero sí la hubo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Respecto del informe final contra su contenido, el señor Hita en su comparecencia dijo que en el equipo multimodal de expertos de la comisión habían participado también pilotos de la Copac. Pero esta, en su revisión del informe califica, y además de una forma contundente, como falsas, tergiversadas, ocultación de información de algunas de las notas y sugiere opacidad. En primer lugar, ¿cree que esto es cierto o no? Desde su punto de vista, porque también se lo hemos preguntando a otros comparecientes, ¿por qué cree que hay tanta diferencia entre ambos informes, porque incluso, además, unos han participado en el otro?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Del Copac participaron dos o tres personas, no lo recuerdo, dos pilotos, uno creo que era piloto de MD. Participaron dos personas en concreto y las personas que participan en la investigación están también afectadas por la obligación de mantener la confidencialidad y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 27

no distribuir externamente la información que se maneja, así como de proteger la información que ha de usarse exclusivamente por motivos de seguridad. Quizá eso está bien y supone en parte que cuando el Copac hizo un informe diciendo que no estaba de acuerdo con muchísimas cosas de nuestro informe de la Ciaiac, el informe que hace Copac es sobre nuestro propio informe, leyendo el informe, que es muy denso, y encontrando cuestiones con las que no estaban de acuerdo, pero sin tener acceso a los datos, sin tener acceso a las pruebas que hay detrás o a mayor información, y que tampoco podrían tener a través de sus dos representantes en la investigación porque eso estaría prohibido.

Podemos tener discrepancias técnicas. Nosotros, desde luego, no estábamos en su momento de acuerdo y creo que la Ciaiac sigue sin estar formalmente de acuerdo con el informe del Copac. Creemos que nuestro criterio técnico difiere y creemos que sus comentarios están errados, están equivocados. ¿Por qué hay tanta diferencia? Quizá sea precisamente por eso, porque ellos hacen una valoración a partir de lo que está contenido en un documento, que es un documento extenso, pero que no contiene todos los detalles de la información. Tampoco hemos tenido oportunidad de discutirlo abiertamente en un contexto técnico para ver por qué uno está equivocado o por qué piensa que está equivocado el otro. No puedo decir otra cosa. Creemos que están errados en sus conclusiones.

El señor **FOLE DÍAZ**: Yo se lo pregunto, señora Arnaldo, porque efectivamente ha sido bastante reiterado e importante entre los grupos, y es que una cosa es decir que no estamos de acuerdo en los criterios técnicos, que puede ser perfectamente entendible entre técnicos, y otra cosa, que un técnico diga que estás falseando, estás ocultando o estás tergiversando el informe. En la ocultación puedo decir: no tengo toda la información y me la ocultas, de acuerdo, pero falsear y tergiversar ya no son criterios técnicos, sino criterios que están...

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Pero en eso no estamos de acuerdo tampoco. Cuando el Copac emitió ese informe, nosotros les contestamos, diciendo, punto por punto, que pensábamos que estaban equivocados tanto respecto de las cuestiones técnicas como en la cuestión de que ocultábamos información. No hay ninguna ocultación de información, ninguna; de hecho, gran parte de los comentarios que el Copac hace en ese informe son sobre los propios datos que nosotros damos. No quiero extenderme, pero cuando estuve aquí en el año 2012, hicimos una revisión, o yo hice una revisión, bastante detallada de cada uno de los puntos que el Copac incluía en su informe, dando argumentos de por qué no estábamos de acuerdo y por qué pensábamos que no era cierto lo que decían o que no era correcto lo que decían sobre que estábamos ocultando información. No hay ninguna ocultación de información. El informe es público, se creó sabiendo que es público y para que sea público.

Respecto de los datos que se utilizan dentro de la investigación y que están protegidos por ley —y que nosotros no podemos hacer públicos—, han estado a disposición tanto del órgano pericial y judicial como de los expertos que han participado a través de NTSB, de EASA y de las otras organizaciones en la investigación del accidente. No hay ninguna ocultación de información y nadie se ha quejado formalmente de eso.

El señor **FOLE DÍAZ**: Permítame que insista ahora con otra pregunta, que, aunque también la han planteado mis compañeros, posiblemente sea una de las conclusiones y recomendaciones que más importancia le de esta Comisión, que es el tema de la independencia. Le voy a decir por qué. El señor Hita dijo que la Ciaiac era absolutamente independiente; otro compareciente dijo que era absolutamente dependiente y usted dice que la dependencia es la que es. Dentro de esos tres...

La señora **PRESIDENTA**: Buen resumen, señor Fole, pero tenemos que ir terminando.

El señor **FOLE DÍAZ**: Vale, vale, entonces...

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Si me lo permiten, me gustaría decir que somos independientes o hemos sido independientes en la ejecución de nuestra labor, pero no se puede negar la evidencia de que la Ciaiac...

La señora **PRESIDENTA**: ¿Le queda alguna pregunta, portavoz?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 28

El señor **FOLE DÍAZ**: Me queda alguna que otra, presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Quince segundos. Usted puede.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias, presidenta por la confianza.

El tercer bloque era el tema de las recomendaciones, que voy a intentar concretar en una. Ha habido muchas recomendaciones de implementación de recomendaciones, cuarenta y tres; veintiuna, a un órgano; diez, a otro; no voy a resumirlas ahora. ¿Cree efectivamente que debe haber una obligación de la implementación de las recomendaciones o al menos de algunas o en algún tema específico para que efectivamente provoquen cambios y al final esos cambios mejoren la seguridad aérea para que intentemos que esto no vuelva a ocurrir? Se ha reiterado también, y usted ha dicho, que las recomendaciones se deben leer, se deben contestar, se deben hacer caso, y podríamos poner aquí muchos condicionales: podría, debería, pero, al final, si no son obligatorias, y si a uno no le conviene, no las pone en marcha.

Ese es un poco el resumen de la pregunta. ¿Cree que efectivamente deberían en algún caso, y en cuáles, si puede concretarlo, ser de obligado cumplimiento?

La señora **ARNALDO VALDÉS** (presidenta de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, Ciaiac, 2010-2016): Es una pregunta difícil y en ese sentido tienen ustedes una labor complicada. Yo le doy mi opinión, sobre todo ahora, tras dos años de no estar en ese organismo. Este mecanismo de investigación de accidentes y cómo funciona lleva funcionando prácticamente así desde el año 1947; no exactamente igual que en 1947, lo que quiero decir es que lleva funcionando desde entonces y ha evolucionado; no es algo que funcione desde hace poco tiempo y se ha ido mejorando con los años. Esa parte en concreto no se ha cambiado nunca y, por tanto, hay que valorar un poco el porqué.

También es verdad, y tenemos casos, como el que comentábamos antes del NTSB, que por la escala del país, por la importancia de su autoridad aeronáutica, tienen un comportamiento diferente. Sus recomendaciones no son de inmediato obligado cumplimiento, sino que están obligados a discutir técnicamente con el órgano regulador, con la FAA, y llegar a un punto de acuerdo que puede ser que difiera un poco o bastante de su recomendación inicial, pero están obligados a llegar a ese acuerdo.

Hay cuestiones intermedias que pueden ayudar. Nosotros cuando empezamos a hacer ese seguimiento intensivo de las recomendaciones y empezamos a hacerlas públicas lo hicimos porque pensábamos —y en eso fuimos uno de los primeros países que lo hizo— que cuando alguien dice que no a implementar una recomendación debe ser una decisión muy meditada, debe estar justificada y debe tener detrás una valoración técnica. Puede diferir, puede que la comisión se equivoque en una recomendación o puede que no haya captado todos los matices o todos los problemas, o puede que recomiende una cosa que luego no sea posible llevar a la práctica, eso puede pasar, pero el que recibe la recomendación tiene que hacer un acto serio de evaluación de esa recomendación, de determinar si va a aportar beneficios, si se puede llevar a cabo, de por qué no se puede llevar a cabo y debe informar sobre eso no solamente a la comisión, sino a día de hoy a un sector mucho más amplio, porque no solamente responde ante la Ciaiac, sino que responde ante el Parlamento o ante los mismos ciudadanos. Eso es un punto intermedio que podría ayudar. Yo no me atrevo a decir que las recomendaciones tengan que ser de inmediato obligado cumplimiento. Sería poner a la Ciaiac por encima de las autoridades regulatorias.

El modelo de Estados Unidos creo que no es malo, a ellos les ha funcionado bien. También la escala con Europa es diferente. Eso a nivel de un país europeo no tendría impacto, para que fuese una cosa equivalente tendría que ser a nivel europeo.

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

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

Muchas gracias, señora Arnaldo. Seguimos con la siguiente comparecencia. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR AGUADO DEL MORAL (INSPECTOR DEL ESTADO DE VUELOS, DE OPERACIONES DE TRÁFICO AÉREO Y DE TRIPULACIONES), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001351).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos la sesión de hoy con la segunda comparecencia, de don Javier Aguado del Moral, inspector del estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones. Como siempre, su comparecencia está recogida en lo dispuesto en la Ley orgánica 5/1984. Conoce el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 29

compareciente sus derechos y obligaciones. Aún así, la presidenta le hace saber que, conforme a este precepto legal, vamos a salvaguardar sus derechos y obligaciones y también le recuerdo su obligación, conforme al artículo 502, de no faltar a la verdad en su testimonio. El formato es el que hasta ahora hemos acordado, diez minutos de exposición del compareciente y luego los grupos, de menor a mayor, el mismo tiempo en formato pregunta-respuesta o agrupación de preguntas y respuestas.

Cuando usted quiera, don Javier.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): En primer lugar, dos comparecientes anteriores —la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, doña Isabel Maestre, y el ex director general de Aviación Civil, señor Bautista Pérez— afirmaron ante esta Comisión que yo no era inspector de vuelo, principalmente a partir del año 2003, cuando se aprobó la Ley de Seguridad Aérea. El señor Bautista Pérez aportó una sentencia del año 2007 —y no la presenté aquí—, según la cual yo no era inspector del Estado, por esa razón principalmente, porque decía que era personal laboral y no funcionario. Me gustaría aclarar esta situación porque entiendo que, de ser así, sus señorías podrían entender que estoy descalificado para afirmar lo que aquí pretendo informarles.

Esta sentencia es la número 564 del año 2007 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, sección sexta, de lo Social. Dice el juzgador, el ponente y el tribunal —citando, por supuesto, el artículo 25 de la Ley de Seguridad Aérea y otra sentencia del año 2005 de la misma sala—: Por tal razón y conforme también se argumenta en el recurso con base en sentencia de esta misma sala —y entrecomilla—, tras la entrada en vigor de la Ley de Seguridad Aérea —me van a perdonar porque no encontré el original de la sentencia y la he descargado de la página web del Consejo General del Poder Judicial, que, por protección de datos, cambia los nombres de las personas que se reflejan—, el señor Ramón —se refiere a mí— tiene derecho a desarrollar funciones correspondientes a la antigua categoría laboral de inspector de vuelo y operaciones —realmente es inspector de vuelo, operaciones de tráfico aéreo y tripulaciones—, siempre y cuando dichas funciones no supongan la realización de actuaciones inspectoras con efectos jurídicos frente a terceros, en el sentido de los artículos 25.1 y 28.1 de la Ley de Seguridad Aérea, en cuyo caso debe limitarse a la realización de tareas auxiliares o de apoyo administrativo a la inspección. Esto viene en la página 8 de esa sentencia. Por otro lado, está claro que no es lo que decían estos dos comparecientes sobre que no soy inspector, sino todo lo contrario.

También dice que los empleados laborales, los técnicos, de la sociedad estatal instrumental Senasa tan solo llevan a cabo actuaciones materiales de carácter técnico y especializado —artículo 25.1 y disposición adicional cuarta de la Ley de Seguridad Aérea— y no actuaciones de inspección, prohibidas expresamente a las sociedades estatales en cuanto impliquen el ejercicio de las facultades de la autoridad pública. Por tanto —dice—, procede su estimación y revocación de la sentencia. Al mismo tiempo, dice en esta misma sentencia que el propio abogado del Estado que defiende a la Dirección General de Aviación Civil, que es el recurrente en esta sentencia, afirma esto mismo que él dice exactamente. Aun así, me van a permitir enseñarles otra sentencia. Como saben, cuando se creó en septiembre u octubre de 2008 la Agencia Estatal de Seguridad Aérea nos traspasaron de la Dirección General de Aviación Civil a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Durante ese tiempo, siguiendo este criterio no me mandaron funciones de inspección, me mandaron trabajos auxiliares, de oficina, nada más. Pero no tuvo inconveniente la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, doña Isabel Maestre, de abrirme dos expedientes disciplinarios, sancionarme con suspensión de empleo y sueldo de varios meses por cada uno de ellos.

Les voy a leer una sentencia posterior en razón de una de estas sanciones. Dice: A 28 de mayo de 2012, Juzgado de lo Social 17, me reconocen como inspector de vuelo de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones. Esto es con fecha de 2012, por una sentencia que esta señora me impuso estando ejerciendo en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. La razón de ese expediente disciplinario era porque me negaba a realizar una labor auxiliar de comprobación de la documentación de una compañía aérea para dos solicitudes de dos pilotos para su aceptación como pilotos de alta experiencia, pilotos de la compañía Flightline, el día 23 de octubre de 2007. Me negué y así se lo informé a la directora, no obstante, me sancionó. Como he dicho, esa sentencia me reconoce la categoría como inspector del Estado. Me negué a hacerlo porque esa categoría de piloto de alta experiencia no existe. Es una calificación que puede dar una compañía o entre dos amigos diciendo que se tiene alta experiencia, pero como no existía dije que no podía informar de si esos señores tienen o no alta experiencia en razón de que me presenten unos informes de horas de vuelo que pueden ser ciertas o no, mejores o peores. En todo caso, eso hay

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 30

que evaluarlo en pruebas en vuelo en línea con pasajeros o como quieran, pero no en un despacho con una documentación que se presente. Aparte de que no existe esa calificación. Esa sentencia me reconoce ya entonces como inspector de vuelo.

Luego, hay otra, que es la que quería enseñar a sus señorías. Ya antes, en la Dirección General de Aviación Civil, uno de estos expertos técnicos de operaciones en vuelo de Senasa, don Javier del Campo Martín, le habían puesto para hacer inspecciones principalmente de la compañía Air Madrid —no sé si sus señorías la recordarán, al final tuvieron que cerrarla y quitarle el certificado de operador aéreo—, este señor hizo un informe para que pudiese volar con aviones de dos motores en vuelos de larga distancia. Según una circular operativa 20/91 de la Dirección General de Aviación Civil de obligado cumplimiento —se lo mostraré más adelante a sus señorías—, empresas que no tienen experiencia porque en el caso de fallo de motor tendrían dificultades, solo se les puede permitir que tengan una separación máxima de 120 millas náuticas del aeropuerto más próximo, de tal manera que si van a Estados Unidos tendrían que pasar por Reino Unido, Islandia, Terranova, etcétera. Eso, claro, encarece la operación. Este señor hizo un informe para el director general de Aviación Civil, señor Bautista Pérez, diciendo que se les podría autorizar 90 millas. Yo hice un informe diciendo que eso no era aceptable porque la compañía era de reciente creación, no tenía experiencia en mantenimiento —como exige la circular operativa 20/91 para garantizar que los aviones están bien mantenidos, que las tripulaciones están bien entrenadas para ese tipo de operaciones, etcétera— y que pudiera en todo caso entenderse que pudiera haber un presunto trato de favor a dicha compañía. Entonces, el director general de Aviación Civil —a quien don Javier del Campo Martín había dirigido aquel informe y lo aprobaron— para contrarrestar el mío mandó a un funcionario —creo que se llamaba Machuca Charro— que hiciese un informe contradictorio. Este señor, compañero mío, informó —él sabrá por qué lo hizo— descalificándome, me llamaba ignorante en el informe, diciendo que la circular operativa 20/91, que es de obligado cumplimiento, era papel mojado y que no servía para nada, porque lo que valía realmente era una AMC —una normativa europea— que no es de obligado cumplimiento, que es una simple recomendación. Eso se lo dieron al señor Del Campo, hicieron el informe *ex professo* para exculparle y para que me pusieran una querrela criminal por injurias y calumnias. Efectivamente, me puso la querrela criminal el 5 de octubre de 2009 por injurias y calumnias, donde se pedía prisión de un año y una indemnización de 3000 euros. Afortunadamente, el juzgador me absolvió del delito de injurias y calumnias que me habían imputado por entender que era una simple crítica que no tenía ánimo de injuriar —sus señorías lo podrán comprobar—, pero lo que es importante y por lo que se lo quiero mostrar —dice que esas actuaciones mías están amparadas por la libertad de expresión y el derecho de la crítica— es que en los hechos probados de la sentencia, en el primer párrafo de la página dos dice que don Javier Aguado, en su condición de inspector del Estado de vuelo de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones... Y menciona que presenté el escrito, pero como hecho probado reconoce que mi condición era de inspector de vuelo, operaciones de tráfico aéreo y tripulaciones. ¿Por qué lo reconoce como hecho probado? Porque se le presentó la documentación que lo acreditaba y en este juicio en el que comparecieron como testigos de cargo el director general de Aviación Civil, el señor Bautista Pérez —en lugar de ir defendiéndome a mí con la Abogacía del Estado, que sería lo más adecuado—, el subdirector general de Control de Transporte Aéreo, don Luis Rodríguez Gil —que ha comparecido aquí también— y otro responsable que se llama el señor Hernández-Coronado Quintero, no protestaron, no lo recurrió nadie y aceptaron porque era incuestionable que yo era inspector de vuelo. Esto es del 2009 posterior a esta sentencia de 2007.

La señora **PRESIDENTA**: Don Javier, nosotros tenemos muchas de esas sentencias y creo que queda acreditado. Como ya lleva once minutos, ¿usted querría hacer alguna introducción aparte de la reafirmación de su calidad?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Se lo agradezco mucho, señoría, porque es un asunto importante.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Es muy larga la introducción que había pensado?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Lo puedo abreviar lo más rápidamente posible.

La señora **PRESIDENTA**: Lo digo porque si es una sentencia a nosotros nos consta, tenemos documentación ya.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 31

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No es una sentencia. Permítame señoría, es que si la directora de la Agencia de Seguridad Aérea al igual que el exdirector general de Aviación Civil, señor Bautista, presuntamente no dijeron la verdad es para eludir ciertas responsabilidades. En relación con la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, le voy a contar muy brevemente que hice un informe a petición de unos familiares de un accidente de un helicóptero de Helicsa en Tenerife en el año 2006, en el que murieron seis personas, incluidos los dos pilotos. Esta señora en aquella época era directora de servicios técnicos de Senasa y firmó, dando como satisfactorio, el visto bueno de un informe de base de esta compañía que sale todos los años para renovar el certificado de operador aéreo de la compañía en este caso que deberíamos hacer los inspectores de vuelo, somos los únicos que podemos hacerlo. Lo hizo uno de estos señores de Senasa, concretamente don Fernando Salvador. En este informe, que es muy exhaustivo, habla de todos los departamentos de la compañía, en uno de los apartados, que es el manual de vuelo de aeronaves —que los da por satisfactorios—, está la lista de chequeo de emergencias, y esa lista de chequeo de emergencias la compañía la había manipulado. Donde ponía que en caso de aviso de *beam press*, que es que el avión puede tener una grieta en la pala del rotor principal y se puede partir, el piloto debe aterrizar en el sitio más adecuado posible pero taxativamente sin entretenerse. Entonces, la compañía lo había manipulado y había añadido en la lista de chequeo del fabricante Sicsorsky que a criterio del comandante podía continuar dos horas más. El comandante venía de La Palma a Las Palmas y en lugar de llevar la pala nueva —sabiendo que tenía eso varios días antes— a la isla de La Palma deciden llevar el avión a Las Palmas porque es más fácil. Entonces, estando a la altura de Tenerife, al comandante se le vuelve a encender la luz de aviso y, entendiendo, según el fabricante, que puede estar dos horas más, el hombre, con su mejor voluntad, dice: pues por media hora que me queda continuo y no aterrizo. Pero, claro, se rompió la pala, se cayeron al agua y se mataron todos. Ustedes supongo que tendrán conocimiento de ello. Pues bien, esta señora, que entiendo yo que tenía cierta responsabilidad, hace ese informe —18 de mayo de 2011— y así se lo informé al señor ministro de Fomento, don José Blanco López. Pero no termina ahí la situación, sino que, además, ella firma un informe, que es oficial; no debería, no puede firmar un informe oficial, encima hecho por un señor que no es inspector del Estado, ni laboral, ni funcionario, ni nada. Pero lo que es peor, y lo ha venido haciendo la Dirección General de Aviación Civil, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para darle cierta veracidad o valor público, jurídico probablemente, un funcionario firma, le da el visto bueno para que se certifique y se propone la renovación del certificado de operador aéreo. A mí me parece que un señor funcionario que no ha estado presente ni ha visto esa inspección no puede dar fe pública de hechos que no ha podido comprobar. Esta es una de las irregularidades. Luego, don Luis Rodríguez Gil, en razón de todos esos documentos, dice que es competente Helicsa para realizar y consolidar operaciones de transporte aéreo de acuerdo con el anexo de ese documento de Aviación Civil Internacional. Pues tres meses después se mataron esos señores. Es por lo que entiendo la injerencia de la directora y lo que es, presuntamente, no decir la verdad en sede parlamentaria según el artículo 502 del Código Penal y lo que es mentira, que mentira implica que pretendes con eso obtener un beneficio o excusarte de una responsabilidad. Lo digo en presunción, por mi propia seguridad jurídica.

Con esto, señoría, finalizo.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien, don Javier. Le voy a dar la palabra a los grupos y le van a preguntar. La fórmula puede ser o bien la de pregunta y respuesta o bien la de agrupar las preguntas y usted les contesta. Como hemos llegado a un acuerdo con los portavoces, empezamos por la representante del Grupo Popular. Señora Hernández Bento, tiene usted la palabra.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muchas gracias, presidenta.

Permítame, señor Aguado, que antes de darle las gracias, también se las dé a mis compañeros por permitirme hablar en primer lugar. Quiero darle las gracias a usted, porque creo que ha sido la única persona que ha tomado la iniciativa, que ha sido proactivo y que siempre ha tenido interés en colaborar con esta Comisión desde que supo de su constitución, y, además, enviándonos muchísima información. He leído y repasado su información y, para ser sincera —le pido disculpas por la franqueza, que le puede parecer un poco agresiva, pero nada más lejos de mi intención—, hay algunas cosas que me han generado dudas. Usted ha traído una pila de sentencias —no nos ha mandado todas, sino una parte— y ya intuíamos que usted no ha estado nunca de acuerdo con esa definición, que a usted le ha costado mucho que se le reconozca su puesto de trabajo con la definición que usted consideraba. En este sentido,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 32

quisiera hacerle algunas preguntas, que se las voy a hacer basándome en la documentación que nos envió. Usted nos dice que empieza a trabajar en la Dirección General de Aviación Civil en el año 1983. ¿Esto es así?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Cierto.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y cómo accede a su puesto?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Accedo a mi puesto porque el director general de Aviación Civil, don Pedro Tena López en aquella época, necesitaba profesores para la Escuela Nacional de Aeronáutica, ya que el personal militar, que era el profesorado en aquel momento, dejó de ejercer esas funciones, por iniciativa propia. Había varios cursos iniciados y los alumnos se quedaron sin poder continuar con los mismos. Entonces, contrató a varios pilotos, con cierto criterio y que tuviesen determinada experiencia, y yo tuve oportunidad de acceder a ese puesto de trabajo. Consideré mi experiencia en horas de vuelo, mi título profesional y me contrataron como laboral, como profesor en todos los centros de enseñanza de la Dirección General de Aviación Civil.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Luego, usted nos manda documentación en la que, claramente, se ve que el 22 de noviembre de 1984 —nos manda un certificado— realizó una prueba concurso restringida para acceder a una de las cuatro plazas ofertadas de inspector de vuelo. ¿Esto es así?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Sí. A lo mejor me lo va a preguntar usted...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Lo del carné?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Quizá le extrañe a su señoría que este puesto se creara en el año 1984, según resolución del departamento de 22 de noviembre del año 1984, como bien dice, pero que se concediera el 2 de abril de 1985. Pero yo ya tenía el carné, como ha podido comprobar, en 1984.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Si le soy sincera, sí me ha extrañado. Era la pregunta que le iba a hacer.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Voy a tratar de explicárselo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: La fecha ni siquiera es de cuando se le certifica. Hablo de la documentación que usted envía. Usted dice que el 22 de noviembre de 1984 hace ese concurso, y nos aporta un carné —yo, que soy curiosa, lo abro y veo la fecha— que es del 18 de agosto de 1983. Entonces, la pregunta es la que usted ya sabe. ¿Me lo puede explicar?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Se lo explico, señoría. Resulta que el director general de Aviación Civil, estando de profesor en la Escuela Nacional de Aeronáutica, para tratar de cumplir con la orden del 22 de abril de 1980 —que también la he aportado a sus señorías—, para tratar de cumplir con requerimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional de que cada Estado miembro, cada dirección o autoridad aeronáutica cree un cuerpo de inspectores de vuelo y también de mantenimiento, etcétera, empezó a crear un cuerpo de inspectores. Para ello —y desconozco sus razones—, de entre el profesorado de la Escuela Nacional de Aeronáutica y de más personas que buscaría por algún lado, pilotos profesionales con buena experiencia, empezó a crear este cuerpo de inspectores por libre designación, y entre ellos me dio esa condición a mí, como a otros compañeros más. Lo que pasa es que, posteriormente, por la razón que fuese, a lo mejor no tenía presupuesto suficiente, lo hicieron por libre designación; sería por la urgencia, probablemente, de cumplir con esa orden de 22 de abril de 1980, que sigue en vigor y se sigue incumpliendo. Entonces, nos mandaron a hacer inspecciones y, luego, lo consolidó de esta manera. OACI en un documento —se lo puedo aportar; ahora mismo no lo tengo aquí— exige a los directores generales

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 33

de Aviación Civil de todos los Estados miembros que para inspectores de vuelo de operaciones tienen que tener un mínimo de cinco mil horas de vuelo. El máximo título de piloto es el de Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea o Airland Transport Pilot Licence y, además, tener experiencia en la gestión de las operaciones de vuelo de una compañía aérea. Creo recordar que el único que la tenía en aquel momento era yo. Yo las reunía, y con ese concurso, con ese examen de conocimientos teóricos sobre aeronáutica en general, me concedió, como a tres más, la plaza consolidada de inspector de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: A mí me queda más o menos claro que el año después de darles ese carné sí que se ofertan cuatro plazas. ¿Pero cuántos carnés como el suyo se repartieron?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Lo ignoro. Había más inspectores de vuelo. Le puedo nombrar alguno, el señor Vargas, por ejemplo. Supongo que tendrían el mismo carné que yo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: He leído atentamente sus distintos escritos, un fax del año 2000, sobre inspección de operaciones, que envió usted a la Dirección General de Aviación Civil, y otro documento en el que hay una relación de cinco inspectores y diez técnicos expertos en vuelo. Eso en el año 2010. ¿Es así?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): ¿Cinco inspectores en el año 2010?

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí, eso lo he leído con nombres, pero en otro escribe usted, en esos cruces que hace con la dirección general: Los dos únicos inspectores. En otro dice: Yo soy el único inspector del estado. Esto ya es de 2007. Acláreme si en todos estos años...

La señora **PRESIDENTA**: Señora portavoz y señor compareciente, quería pedirles que nos centráramos en el tema del accidente. Comprendo que es importante lo que la portavoz está intentando acreditar, que tiene entidad de inspector de pilotos, pero yo creo que eso ha quedado reflejado con la introducción y las sentencias que nos ha dado. No estaría mal que nos centráramos en el accidente, porque parece que estamos acreditando solo la titulación del compareciente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Yo lo que he hecho ha sido analizar la documentación que nos envió y entiendo lo que me dice.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Si le puedo contestar, se lo contesto en dos minutos.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No, tiene razón la presidenta. Al final, el porqué de esta Comisión es saber qué pasó con el JK 5022. Le soy sincera, no sé si usted era una persona demasiado puntillosa o realmente le persiguieron, y entonces uno lo que trata, con toda esa información, es de llegar a una conclusión. Quiero saber si lo que le sucedía a usted solo le pasaba a usted —y ya no le hago más preguntas—, porque me parece que el nivel de litigiosidad era brutal. ¿Usted qué relación tenía con sus compañeros? ¿Cuántos compañeros tenía como usted? Por ahí iba yo. Solamente quería que me dijera cuántos inspectores estaban con usted y si esto solamente le pasaba a usted o a todos. Yo quería llegar a eso para entender en qué situación desarrollaba usted sus funciones.

La señora **PRESIDENTA**: La entiendo perfectamente, portavoz. Comprendía que era eso lo que preguntaba, pero se le van los diez minutos.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Lo siento.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Tiene alguna pregunta concreta? ¿El compareciente quiere contestar?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Sí, yo querría contestar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 34

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: El nivel de litigiosidad me parece excesivo. No sé cuántos eran porque tengo dudas; me da igual, no hace falta que me lo aclare, pero dígame si exclusivamente usted tenía este nivel de denuncias y de cruces constantemente.

La señora **PRESIDENTA**: Y cuántos inspectores había.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Si me contesta cuántos inspectores había, sería maravilloso.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): ¿Se lo puedo explicar, señoría? En el año 2000, cuando yo me incorporé después de un despido de seis años y pico por sentencia del Tribunal Constitucional por denunciar un accidente aéreo —podré hablar de ello si me lo permiten—, dirigí un escrito no solamente al señor ministro sino también al presidente del Gobierno, creo que era el señor Aznar —lo tengo aquí y se lo aportaré—, en el que decía que en los últimos diez años no se había hecho ni una sola inspección de vuelo de ninguna compañía aérea. Así las cosas, aquello debió de trascender e inmediatamente nos dieron órdenes de hacer inspecciones. ¿A quién? Señoría, usted se refiere a una relación que viene contemplada en una sentencia, la famosa sentencia de 2007, que es lo que probablemente le ha desorientado. El director general de Aviación Civil creo recordar que hace —si no, lo podemos buscar— una lista, una descripción de los inspectores de vuelo y de operaciones que va a haber y, entre ellos, pone: inspectores de vuelo, don Luis Rodríguez Gil, que no es piloto —el subdirector general de Control de Transporte Aéreo—... (**Rumores**). Señorías, déjenme continuar porque, si no, no se lo voy a poder aclarar. Se otorga gratis ese carnet de inspectores para volar porque con él —ahora usted lo habrá podido comprobar— podemos volar sin que haya asiento en el avión. Ellos no pueden hacer inspecciones porque no son pilotos. Nos mete de inspector a un compañero, que no es inspector de vuelo, operaciones de tráfico y tripulación, según la Orden de 22 de abril de 1980, sino que es inspector de compañía; es un funcionario que se incorporó por un accidente aéreo y siendo funcionario perdió la licencia de vuelo y le concedieron la plaza como inspector de compañías, aunque esa definición no existe. De esos cuatro o cinco que usted ve ahí, señoría, el único inspector de vuelo, operaciones de tráfico aéreo, según la orden de 22 de abril de 1980, era yo —no he mentado, he dicho la verdad—, y los otros, que también ponen como inspectores, son los técnicos expertos de Senasa, como usted verá, para hacer inspecciones. Ahí tiene usted la prueba de que, como reconoce como hecho probado esa sentencia, hacían inspecciones. No sé si he podido aclarar la situación, pero el único que había como inspector de vuelo era yo y otro que estaba autorizado para hacerlo como inspector de compañía, que es el señor Rosel Merino, nada más. Los otros, como técnicos expertos no podían hacer inspecciones de vuelo. Los dos primeros, don Luis Rodríguez Gil y otro, del que no recuerdo su nombre, tampoco podían hacer inspecciones, no podía otorgárseles el carnet de inspectores porque no eran pilotos; a lo mejor podían ser pilotos privados, para actividades deportivas, cosa que ignora, pero pilotos de transporte de líneas aéreas, como se exige, no eran.

No sé si he podido aclarar su duda.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Puedo hacer una pregunta?

La señora **PRESIDENTA**: Si es una pregunta concreta sobre el caso, señora portavoz, le dejo treinta segundos.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Son tantas las denuncias que ha presentado el señor Aguado que verdaderamente... Me voy a ceñir al escrito que usted hace en la Comisión de Peticiones del Congreso, que también nos lo remite, donde denuncia incumplimientos en el control de seguridad de operaciones en vuelo, en el mantenimiento de las aeronaves, pero prácticamente todo se ciñe a una compañía, que es Iberia. Aquí nos ocupa otra, que es Spanair. La pregunta sería si, en todos esos años en los que hizo tantísimas denuncias en relación con esa compañía, la otra compañía funcionaba perfectamente bien.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Entiendo que a su señoría le llame la atención que haya tantos informes míos porque era la compañía más incumplidora y la que más presunto trato de favor recibía de la Dirección General de Aviación Civil, hasta el punto de que, como han podido comprobar sus señorías, había entrado como el Séptimo de Caballería en la Dirección General de Aviación Civil, controlándola con los técnicos expertos de operaciones en vuelo, que eran sus propios pilotos; en algunas ocasiones cobrando de la propia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 35

compañía, puesto que entre los sesenta y los sesenta y cinco años dejaron de volar, pero, según el convenio, seguían volando y al mismo tiempo cobraban como inspectores de vuelo y ejercían...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Pero le consta algo de Spanair?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Me constan algunas cosas. Le hice bastantes inspecciones a Spanair, sí, mientras me lo permitieron.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y qué nos puede decir?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Del accidente no le puedo contar nada porque me lo prohibieron, pero mientras me lo permitieron hice bastantes inspecciones, inspección base, en un momento en que la compañía —debo ser sincero— funcionaba perfectamente bien. Mi inspección base, que fue bastante profunda, incluía inspecciones de vuelo no solamente del departamento de mantenimiento, sino también del de operaciones, del de instrucción de circulaciones, etcétera; fue bastante compleja y profunda, como ha podido ver en un formulario. Pero en mi opinión, debería ser multidisciplinar y habría que dedicarle más tiempo del que se nos otorgaba. También hice bastantes inspecciones de vuelo, dentro de esa inspección base para que fuese más completa, a pilotos para ver cómo operaba la compañía, que es la mejor manera, ver el producto final; no el mantenimiento solamente, no la instrucción solamente, sino el producto final, cuando se sirve, que es cuando se va a iniciar el vuelo. Ahí es donde se ve todo: cómo obtiene la información de mantenimiento el piloto, si se la deniegan o no se la deniegan, como ocurre con Iberia, etcétera. Sí, en aquel momento en que hice la inspección, la compañía estaba perfectamente bien. Lo que pasa es que sí conozco algo más que en aquel momento —y me estoy adelantando, pero es importante sobre Spanair...

La señora **PRESIDENTA**: Le quedan muchos portavoces todavía, señor Aguado. No está solo la portavoz del Grupo Popular.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): ¿Pero contesto a la pregunta sobre el accidente?

La señora **PRESIDENTA**: Le acaba de contestar. Lo que le pregunta es si no había en Spanair, en esa línea, algo que inspeccionar, y usted le acaba de contestar. Puede ahondar en ello contestando a las preguntas que le quedan, porque seguro que va a tener oportunidad de hacerlo. No se preocupe.

Muchas gracias, señora Bento.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Vamos a darle la palabra a la portavoz del Grupo Ciudadanos, la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchísimas gracias, presidenta.

Agradezco al resto de portavoces el cambio de turno y al señor Aguado que esté hoy aquí. Las preguntas que le voy a hacer se van a ceñir al accidente de Spanair porque creo que se lo debemos a las víctimas, y lo digo siempre en esta Comisión. Fundamentalmente, lo que esperan son respuestas. Quizás ustedes en su posición, o en la que tenían en aquel momento y por su experiencia, nos las pueda dar o nos pueda acercar más a la verdad, que al fin y al cabo es lo que a mi grupo le importa. Aparte, queremos descifrar claves que permitan que accidentes como este no vuelvan a repetirse. Eso es lo que buscamos todos. Imagino que su posición también será la misma y por eso le agradezco su interés en participar en esta Comisión de investigación.

Voy directamente a las preguntas. Son preguntas que también le hice en su día a Carmen Librero, que era responsable en aquel momento; que le hice a Isabel Maestre y me gustaría también conocer su opinión al respecto. Es un tema que a mí me preocupa especialmente porque a nivel internacional hay varios manuales tanto de OACI como de EASA como de IFALPA en los que se reconoce que el nivel de estrés, el nivel de fatiga y la precariedad laboral de los pilotos y tripulantes influyen claramente en los niveles de seguridad de las operaciones aéreas. ¿Es así? ¿Usted lo considera así?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 36

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Es cierto.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Es cierto ¿no?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Sí, es cierto, señoría.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Digamos que como mínimo es un factor contribuyente. Y de todos es sabido cuál era el nivel de inestabilidad que había en el año 2008 en la compañía Spanair. Por todo esto las preguntas que hice en aquel momento, son las que le voy a hacer a usted. ¿Existía entonces algún método específico de supervisión de los factores antes mencionados por la autoridad aeronáutica que usted sepa?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No, yo entiendo que la inspección, de haber un cuerpo de inspectores como exige OACI y como de alguna manera se estableció en la Orden de 22 de abril de 1980, la principal función que tiene la inspección en mi opinión —puedo confundirme, hay personas mucho más expertas que yo— es la de prevenir; prevenir observando, averiguando e informando a nuestros superiores para que tomen medidas, exijan medidas correctoras. Si había implementado algún procedimiento, yo creo que no.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Pero en ningún caso nada que tenga relación con los factores que comentábamos antes de estrés, fatiga o precariedad laboral.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No se preocupaba de eso la compañía porque eso lo hubiese detectado el inspector. Perdóneme, tengo que hablar la verdad; era él único inspector de vuelo, operaciones de tráfico aéreo y tripulaciones, salvo el señor Rosel, que era inspector de compañías y se le otorgó. A un funcionario parece ser que se le puede mandar lo que se le ocurra a los superiores y, efectivamente, como era piloto de transporte de líneas aéreas, se le encomendó, dentro de esa contratación como inspector de compañías, poder hacer inspecciones de vuelo. No se inspeccionaban. Creo que hacían algunas inspecciones, lo que llamaban supervisión en ruta, que es la inspección de vuelo propiamente dicha, algunos técnicos expertos de Senasa.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: En cualquier caso estamos hablando de valoraciones técnicas, pero nunca de estos factores de riesgo para la seguridad de los que estamos hablando.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Yo particularmente siempre que hacía inspecciones, las pocas o muchas oportunidades que se me ha autorizado a hacerlo y otras que he hecho, digamos, de oficio cuando el asunto era muy muy grave, lo que he podido comprobar es que todas esas inquietudes, todas esas situaciones de los pilotos se detectan cuando se inspecciona directamente en la cabina, porque no solamente supervisas cómo vuelan los pilotos, si se ajustan a la técnica operativa, cómo obtienen su información del estado del avión, etcétera, sino que al mismo tiempo recoges el estado de ánimo en el que vuelan y qué problemas tienen con la compañía. Y de alguna manera, no sé si es práctico o no pero como siempre nos han recibido con un poco de prevención a los inspectores, haciendo un pequeño ejercicio de diplomacia —aunque habrán podido comprobar que de diplomático no tengo nada—, yo les decía que el inspector de vuelo era un instrumento útil para ellos también porque podía trasladar todas aquellas inquietudes o problemas que veía y que no se atrevían a contar por miedo o temor a que la compañía tomase represalias contra ellos; el inspector servía de instrumento para transmitir las cosas a la Administración. En ese caso el inspector —señor Aguado— de haber seguido haciendo inspecciones, probablemente me hubiese dado cuenta de esa situación y probablemente hubiese informado, con poco éxito porque no se me hacía caso, nunca se me ha hecho caso a ningún informe, nunca, a los de los expertos técnicos sí, a los míos nunca.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Y no existe, entiendo, un protocolo actualmente en el que se hagan ese tipo de inspecciones o se tengan en cuenta ese tipo de informes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 37

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Yo me prejubilé por amenazas del señor Luis Rodríguez —harto— en octubre o diciembre de 2011, a partir de ahí no sé qué es lo que hacen. Yo me he desligado.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Hasta ese momento me puede asegurar que no se ha hecho nada, que no se hacía nada al respecto.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Absolutamente nada.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Es lo que quería saber porque es algo en lo que incidiremos precisamente.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Hay que incidir y hay que informar de esa situación porque, efectivamente, es una carga añadida que de alguna manera pesa y distrae. En el caso este no sé si formaba parte de alguna pregunta más que me vaya a hacer o le digo yo ahora mismo de qué manera pudo influir en el comandante de este avión.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: A mí me preocupa especialmente porque la situación vivida en Spanair en aquel momento en el año 2008 se está reproduciendo en otras compañías actualmente a nivel nacional, con lo cual me parece importante y creo que de esta Comisión deberíamos sacar una serie de conclusiones y una de ellas es esta, por eso le hacía esa pregunta. Ciertamente, si no se ha hecho nunca es bastante improbable que se haga en la actualidad y creo que es algo que se debería corregir. La siguiente pregunta va un poco en ese sentido.

Cuando se concede un certificado de operador aéreo y la licencia de explotación a un nuevo operador, al igual que se solicitan garantías de solvencia financiera y económica ¿se solicita a su vez algún tipo de garantía en los modelos de contratación de los tripulantes que asegure la estabilidad laboral de los mismos para mitigar riesgos que inciden directamente en la seguridad de las operaciones, tal y como se ha demostrado científicamente y en la práctica? Es un poco reiterativo y entiendo que usted no sabe si hoy en día se hace así, que no tiene constancia.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No, pero cuando estuve yo no se hacía.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: No se hacía, vale.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): En la época del accidente, con seguridad.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: No se hacía en absoluto.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Perfecto.

Como le digo, posteriormente AESA, a raíz del accidente de Spanair publicó una guía sobre el diseño de las listas de verificación. Claro, siempre le estoy preguntando en su caso entre 2008 y 2011 porque es el periodo sobre el que usted me puede contestar, pero le pregunto: ¿en ese periodo posterior al accidente seguían los inspectores las recomendaciones de estas guías a la hora de inspeccionar a los operadores?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): ¿Me puede repetir qué guías, por favor?

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Sí. Las guías sobre el diseño de listas de verificación. A raíz del accidente, AESA emitió estas guías sobre el diseño de listas de verificación.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Le contesto. Como dije al principio de mi intervención, la directora de AESA, de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 38

Agencia Estatal de Seguridad Aérea, como anteriormente los directores generales de Aviación Civil, como el señor don Bautista Pérez, me tenían dedicado a labores auxiliares, de un auxiliar administrativo. Además, aprovechando —creo que es importante que se lo diga para poder contestarle e informarle mejor—, diré que se me negaba cualquier información relacionada con la aviación, toda, no tenía acceso a nada, toda la información la controlaban las secretarías de Senasa. No tenía acceso a información importante en páginas especiales para los inspectores de vuelo y para determinado personal —lo tenía bloqueado— ni a cualquier otra información de compañías, sucesos, lo que fuese; lo tenían bajo llave, lo controlaban estas señoras y los técnicos expertos de operaciones en vuelo de Senasa que hacían inspecciones, eran los únicos que tenían acceso a ello. Con lo cual no le puedo decir, lo siento.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Claro, lo entiendo, no tenía acceso a esas listas de verificación.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Era un florero decorativo, señoría. Se lo digo con dolor, sin ironía alguna.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Otra pregunta sobre algo que nos preocupa mirando hacia el futuro también. Como sabemos, siempre que hay un accidente aéreo se emiten una serie de recomendaciones pero no tenemos claro en esta Comisión de Investigación, lo estamos preguntando, cómo se hace ese seguimiento, si existe un seguimiento, si existe una verificación del cumplimiento, y la pregunta sería: ¿cuál es el órgano responsable del seguimiento de la implementación de las recomendaciones de los informes de la Cíaiac en España? ¿Usted lo sabe?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Sinceramente, no sé. Creo que debería ser la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Pero no lo puedo asegurar, lo desconozco.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Y desconoce si existe un procedimiento de supervisión de la implementación de estas recomendaciones?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Lo desconozco.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Lo desconoce también, vale. Entonces no lo pregunto por el plazo porque...

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Es una de las causas de bloquearme cualquier tipo de información.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Volvamos al tema del accidente no solo de Spanair, sino de modelos antiguos, porque el accidente del JK 5022 de Spanair no fue el primero que hubo, desafortunadamente. Estuvo el de Detroit, también el de Mali y, luego, el incidente de Lanzarote, que fue muy parecido. El modelo de aeronave accidentada se consideraba antiguo, pero seguramente no era el único modelo antiguo que había en ese momento en vuelo. Mi pregunta es: ¿existía algún mecanismo de supervisión específico para garantizar que estos modelos de aeronave considerados antiguos estaban en condiciones óptimas para operar con seguridad?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No, el único procedimiento que hay es la inspección de mantenimiento.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Y es común? Mi pregunta es si no se tienen en cuenta esos casos. Es decir, en modelos que hayan tenido accidentes previos ¿no se realiza una serie de inspecciones *ad hoc* más específicas?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No, salvo que haya una comunicación del fabricante por algún defecto que haya detectado o por algún accidente que haya ocurrido y que sea similar y se lo comuniquen a las empresas y también a la Administración aeronáutica. Solo el mantenimiento general. Mientras que en el avión se hayan comprobado sus condiciones de aeronavegabilidad, puede tener los años que tenga.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 39

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Se lo pregunto precisamente por el caso del MD-82 y el problema con el TOWS. Se lo pregunto porque hubo unas recomendaciones específicas para cambiar las listas de verificación. ¿No se cambian los procedimientos de inspección?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Si se refiere a la inspección de vuelo, no.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: No tengo más preguntas por mi parte.
Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Rivera.
Por el Grupo Parlamentario Mixto, señora Oramas, tiene su tiempo.

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

Gracias, don Javier Aguado del Moral. Quiero decirle que seguramente es usted de las pocas personas que quieren decir la verdad. Por decir la verdad en determinados momentos usted sufrió una situación tremenda de acoso laboral, como veo en su historial; además, con sentencias siempre a su favor que se incumplían, le quitaron sus funciones y se jubiló sin que ni siquiera dieran cumplimiento a las sentencias y le reasignaran las funciones que tenía. Me imagino que si usted vivió todos esos años —que fueron muchos— de pleitos y suspensiones es de las personas que no le importa decir lo que pensaba realmente. Yo le voy a hacer solo dos preguntas porque sé que varios compañeros canarios tienen aviones; yo no, yo me quedo hasta mañana. La primera es si en alguna ocasión llegó a recibir presiones por algún operador aéreo que estaba siendo inspeccionado por usted en su calidad de inspector de vuelo, tripulaciones y tráfico aéreo.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): ¿Por algún directivo de alguna compañía aérea, señorita, o se refiere a la propia Administración? Por la propia Administración, le contesto que se puede entender suficientemente que es una presión el hecho de tener más de veinte expedientes disciplinarios con suspensión de empleo y sueldo, dos despidos ganados en los tribunales, uno de ellos...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Yo sé eso porque nosotros tenemos todas sus demandas y ya empecé recordándole que conocemos sus demandas.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No la he entendido bien.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Yo lo que le pregunto es si cuando estuvo de inspector usted recibió presiones de las compañías o de sus jefes para modificar sus informes

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Absolutamente. Le puedo mencionar varios ejemplos que también he aportado a la Comisión. En algunos casos que he inspeccionado por encargo de mis superiores a la Compañía Iberia —como he dicho anteriormente, no es casual que haya muchos informes sobre ella...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No entre en el detalle. ¿Usted recibía presiones de compañías aéreas para sus informes?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): ¿Dice usted presiones para cambiarlos?

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

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No, para cambiarlos no, pero se quejaban a la Administración para que me apartasen y me retirasen de la inspección.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero no para modificar sus informes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 40

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No; para modificar mis informes no.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sé que usted es una persona que dice la verdad y, por eso, creo que tenemos que centrarnos.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Solo uno. Señoría, si me permite, solo uno sí se puede interpretar así, es el de los vuelos Etops de larga distancia de la compañía Air Madrid. Ahí no es que de una manera directa, expresa, me dijese que cambiara algo, sino que directamente se lo encargaron a otro funcionario...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Bueno, pero se lo encargaron a otro. No es que a usted le presionaran sobre su informe.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No. De manera expresa y directa, no.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Vamos a ir centrándonos. ¿Qué sucedía, en su opinión, cuando se le notificaba alguna deficiencia técnica en una aeronave por los pilotos u otro personal de la compañía aérea de que se tratase? Lo digo porque el otro día estuvo aquí Miguel Gordillo, el piloto despedido de Iberia por negarse a volar en un avión que en su opinión tenía una avería que le impedía hacer el vuelo seguro, y fue despedido por eso. Le pregunto si usted vio casos similares.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Sí. Y del mismo señor Gordillo he visto dos. He inspeccionado uno directamente, *in situ*, el tema de las bodegas mal reparadas que podían provocar en caso de incendio que el avión saliese ardiendo —vamos a hablar de una manera expresa para que nos podamos entender todos— y otro es el tema que provocó su despido, del que fui informado documentalmente por parte del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas, Sepla, y en virtud de ello hice un informe dando mi opinión de en qué cuestiones había cumplido con rigor y profesionalidad el señor don Miguel Ángel Gordillo Urquía en aquella situación que provocó su despido.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Lo del señor Gordillo ya lo sabemos. Yo le estoy preguntando si por su experiencia usted conoce más casos de pilotos que fueran despedidos a raíz de...

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): ¿... denunciarme unas irregularidades? Conozco dos casos en virtud de que les inspeccione e informe, luego se lo puedo explicar con más detalles. El caso de Palfe Aeromarket Express y el del señor Michel Gordillo. Y ahora mismo no recuerdo... Esos dos con seguridad.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: O sea, que recuerda esos dos. Contésteme solamente sí o no. ¿Cree usted que el panorama de la inspección y supervisión en España del 20 de agosto de 2008 era el adecuado?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): La inspección de vuelo no puedo decir que era inexistente —aunque era inexistente legalmente porque lo hacían personas que no estaban legalizadas para hacerlo—, pero sí le puedo decir que era insuficiente, porque era una inspección, entiendo, ilegal y contemplativa para seguir los dictados de los distintos directores generales de Aviación Civil o de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y al gusto de los directivos de las compañías aéreas que inspeccionaban, principalmente en la que habían trabajado toda su vida, que era Iberia. Al gusto; nunca jamás han dado un informe negativo de nada, creo que eso le parecerá raro.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muchas gracias, señor Javier Aguado. Gracias, señora presidenta.

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

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, señor Olòriz, su tiempo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 41

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias, señor Javier Aguado. No es fácil resistir una vida laboral como la que usted ha tenido; no es fácil. Supongo que esto también ha repercutido en su salud.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Ciertamente.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Nos da un poco de luz sobre algo que se ha negado repetidamente desde la Dirección General de Aviación Civil: que no hay represalias, que no hay ningún tipo de presión a nadie, etcétera. A mí me extrañó que, cuando hicimos alguna pregunta sobre su caso, la respuesta fue: Es un litigador y, por tanto, no diré nada. Es una cosa curiosa, porque, cuando uno tiene algo que decir, lo dice y no esconde la verdad. Este es un elemento que me preocupa. Por tanto, mi primera pregunta es sobre las presiones en el ejercicio de sus funciones. ¿Hubo algún caso de acoso dentro del propio ministerio cuando usted fue inspector? Me refiero no solo a lo que nos ha explicado, sino a elementos y personas muy concretas sobre las que usted puede darnos luz.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Si me permite, señoría, depende del acoso. Permítame que le diga esto antes de contestar de una manera más exacta. Yo entiendo que es suficiente acoso tener más de veinte expedientes sancionadores. Así lo entendió un psiquiatra forense suficientemente conocido, ya fallecido —creo que se llamaba don José García-Andrade—, cuyo informe, que se aportó en un juicio —el único que he perdido y no era para defenderme de una sanción de suspensión de empleo y sueldo sino para defender mis derechos como inspector—, reconocía que, efectivamente, había acoso moral o *mobbing* —en aquella época los jueces todavía no estaban muy versados en ese asunto; lo digo con respeto, por supuesto, otra cosa es su criterio personal. Este señor dijo en sede judicial que podía provocar la muerte del propio acosado.

Pero ahora voy a tratar de ser un poco más concreto en cuanto a la pregunta que me ha hecho. Sí, efectivamente, he llegado a sufrir agresiones físicas en mi despacho por parte de los técnicos expertos de operaciones en vuelo; no sé si por casualidad o coordinado con el personal funcionario, pero cuando todos se van en la planta y no quedan ni jefes ni funcionarios auxiliares ni laborales de ningún tipo, me rodean y me agreden físicamente. Pido ayuda por escrito después de haber sufrido la agresión a todos mis jefes, incluso a la señora ministra —creo que aquí hay un escrito, que presentaré; se los voy a dejar todos a sus señorías—; pido que me defienda la abogacía del Estado para poder denunciarles, porque mi sueldo es justo para vivir, era mileurista en aquella época, no cobraba doce veces más como cobraban los pilotos de Iberia. Cuando yo cobraba 800 euros, los técnicos expertos de Senasa cobraban 4700. Estoy hablando de hace más de veinte años —encontré un día en el suelo lo que cobraban—; imagínense lo que cobra Senasa por esas inspecciones si a sus empleados les paga 4700 euros al mes.

Sí, he sufrido humillaciones, insultos de todo tipo dentro de la propia Dirección General de Aviación Civil. Luego he sufrido agresiones físicas de directores de operadores de compañías aéreas por haberles inspeccionado en asuntos graves que afectaban a la seguridad de la navegación aérea y por haber realizado mis informes me han agredido en la calle; donde estaba la estatua del generalísimo, que nosotros estábamos en la primera planta, el director de operaciones de la compañía Tahis, Transportes Aéreos Hispanos, de la señora Aída Álvarez y el señor Molledo —quizá algunas personas lo puedan recordar—. Ella pertenecía al PSOE, por cierto, él tenía un cargo directivo. Luego explicaré el caso de manera concreta. Me tuve que dejar agredir porque me pareció que si me defendía podrían interpretarlo como una agresión e invalidarme como inspector; me dejé pegar. Pero, afortunadamente, lo vieron mis compañeros desde las ventanas y cuando le denuncié en el juzgado de guardia declararon mis compañeros y le condenaron. Este señor se llamaba don Francisco Torres Arias, entonces director de operaciones de esa compañía pero anteriormente piloto comandante de la compañía Iberia. He sufrido bastantes agresiones y humillaciones; gritos en los pasillos delante de todos los trabajadores por parte del subdirector general de Control de transporte aéreo, don Luis Rodríguez Gil; prohibir a mis compañeros que tomen cafés conmigo en las horas de descanso...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Usted ha denunciado judicialmente irregularidades administrativas en la DGAC, la Dirección General de Aviación Civil, como la expedición en una sola noche de títulos de operador aéreo. ¿Cree usted que ese proceder afectaba de lleno a la seguridad aérea? ¿Me podría decir por qué?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 42

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Eso se lo informé a mis superiores, al juzgado de guardia y al señor presidente del Gobierno en aquel momento, el señor Aznar. ¿Por qué? Porque ese certificado de operador aéreo es el que permite a la compañía que opere como tal. Para darle ese certificado de operador aéreo no solo tiene que tener los requisitos administrativos que se le exigen sino también los de mantenimiento, operacional, etcétera. Si no los demuestra ante la Dirección General de Aviación Civil no se le puede dar el AOC y eso hay que renovarlo cada año, y ese año, 2002, entraba en vigor la normativa europea que se traspuso a la normativa española. Por un escrito del director general de Aviación Civil se les pedía a las compañías que, en lugar de renovárselo cuando les correspondiera a lo largo del año, cada uno en distinto mes, ese año se les tenía que hacer la inspección base —que hacían los inspectores de vuelo— y otras inspecciones de material y tenían que presentar la documentación acreditativa de que reunían los requisitos que exigían la normativa europea. No lo presentaron en tiempo, se acercaba la fecha de junio del año 2002, en la que había que suspender todos los certificados de operador aéreo y, por tanto, pararse todas las compañías aéreas. El jefe del área de inspección de seguridad en vuelo, don Jacinto Nogales Chavero, volvió a escribirles diciéndoles: se acerca la fecha y todavía no tenemos la información que les requerimos. Llegó el día y no la tenían. Un buen día, en mi despacho, a la mañana siguiente, cuando llegué yo, parecía que había habido una fiesta, que había habido un catering. En esa noche, presuntamente, supongo que se debieron de falsificar todos los certificados de operador aéreo de las compañías aéreas de toda España. No sé si le parece bastante grave, pero... Por eso se renueva cada año. Hasta esos límites llega la Dirección General de Aviación Civil.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En este calvario laboral que usted ha pasado, situación que provoca un malestar y una enfermedad como consecuencia de todo esto, usted tiene que reconocer que esto también complica su mismo testimonio. Pienso que voluntariamente se puede destruir a una persona y luego negar la razón que tiene, pero hay algo importante que me parece que tiene a su favor y me gustaría decirlo aquí. De todos los juicios que usted ha tenido, de despidos, ¿cuántos ha ganado y cuántos ha perdido?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Los que han tenido relación con expedientes disciplinarios, suspensión de empleo y sueldo o despidos —esos dos despidos—, todos, absolutamente todos. Y los que han tenido que ver con denuncias que haya presentado por esas irregularidades como lo de la AOC, falsificaciones de títulos de pilotos, etcétera —presuntas; por si alguna vez no digo presunto, me refiero a todo con presunción— en algunos, desgraciadamente, los jueces no me han dado la razón. Sus criterios tendrán y yo los respeto aunque no los comparta.

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

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No sé si he podido contestar adecuadamente. Perdona, ya le contesto lo último. Acertadamente, ha afirmado usted que de alguna manera se me podría descalificar porque la afectación que me haya podido producir ese calvario, como usted dice. Por si acaso hay mentes malintencionadas que pudieran aprovechar esa circunstancia o ese criterio, le diré que en unos de los despidos, a pesar de que se me perseguía, buscaba trabajo. Durante el despido yo podía buscar trabajo como piloto de líneas aéreas pero se me perseguía y se les daba órdenes a las compañías aéreas para que no me contratasen. Pero un buen día a una persona de una compañía aérea que se llama Europa Express —yo llevaba mucho tiempo sin volar—, que había sido inspector de Aviación Civil, lo nombraron director de operaciones de la compañía Europa Express, filial de Air Europa. Yo estaba trabajando en un almacén cargando sacos, había conseguido ese trabajo. Me enteré y le llamé por teléfono: Eduardo Castro Bertone, me he enterado de que estás ahí, ¿habría una posibilidad de que se me pudiese contratar como piloto, aunque llevo muchos años sin volar? Porque Aviación Civil no se gastó el dinero, como exige OACI en un documento, en renovarnos nuestras licencias para poder tener un criterio más acertado, en darnos instrucción y habilitación en los tipos de aviones que vamos a inspeccionar. Claro, vale un dineral y, por supuesto, no tenían intención ninguna; si no tienen intención de que haya inspectores de vuelo cómo se van a gastar los dineros, prefieren gastárselos en los pilotos de Senasa. Me dijo: Javier, te mando un billete, vente ahora mismo. Me mandó el billete y me fui para allá. Pero para poder volar tuve que renovar mi licencia de actitud de piloto, tuve que pasar un examen médico, psiquiátrico y psicológico en el CIMA, Centro de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 43

Investigación Aeroespacial, donde están los médicos aeronáuticos que inspeccionan el estado de salud mental y física de los pilotos cada vez que tienen que renovar sus licencias. Pues bien, pasé todos los exámenes, incluso el psiquiátrico, psicológico y físico correspondiente para renovarme la licencia y efectivamente la renové. Si eso sirve para poder certificar que mi salud mental está en condiciones, a pesar de todas esas presiones, sí, Pero siempre hay criterios médicos superiores que pueden opinar lo contrario. Doctores tiene la ley, señoría.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Olòriz. Muchas gracias, señor Aguado.

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

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

Buenas tardes, señor Aguado. Gracias por su comparecencia, voy a intentar hacer una serie de preguntas que tienen que ver con el funcionamiento de la Dirección General de Dirección Civil, con los problemas que usted se encontró cuando era inspector, o cuando le dejaban ser inspector, y con alguna pregunta que le haré respecto a posibles mejoras de la seguridad aérea. Hay cosas que ya me ha dicho y voy a intentar ir de prisa, pero si alguna se repite, le pido disculpas de antemano.

Ha dicho usted que el personal de Senasa firmaba las actas de inspección. ¿No?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Cierto.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿En calidad de qué?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): De inspectores del Estado de Vuelo.

El señor **VILA GÓMEZ**: De inspectores del Estado de Vuelo.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Claro, porque los formularios que rellenan y las actas la misma Ley de Navegación Aérea define lo que son actas e informes que pueden hacer los funcionarios que tienen asignadas las funciones de inspección. Además la inspección que firmaban había que aclarar si era de una inspección base o inspección en vuelo o supervisión en ruta, y lo firmaban como inspector técnico, pero era realmente un informe de inspección. Los formularios, el AISV-101, de supervisión en ruta hasta tienen un apartado para que firme la inspección en ruta un inspector o un técnico experto, pero es supervisión en ruta.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Usted sabe si estas personas tenían el carné de inspectores de pista?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Hasta un cierto momento, no sé si fue en el año 2002 o 2000, les daban el carné de inspector del Estado, como el que yo tengo y que he aportado algún ejemplar; yo informé al señor ministro de esa ilegalidad e inmediatamente se lo quitaron, y les diseñaron otro muy parecido, en rojo con letras doradas, de experto técnico, pero ya no tenía las atribuciones que ese carné da al inspector: que todo el personal de los aeropuertos, de las compañías y de la administración aeronáutica deben prestar su apoyo completo al inspector en su labor, y acceso a todo tipo de documentación de las compañías y de la administración, así como a circular por cualquier parte de los aeropuertos, de las compañías, de las pistas, y a volar por supuesto en los aviones sin requerimiento de haber una plaza. Podíamos ir en los transportines de los pilotos, cosa que algunos —me consta, no digo quienes— lo usaban para sus vuelos personales. Creo que en algún momento Senasa les sacaba con El Corte Inglés un billete, es decir, un gasto añadido más que cobraba cuando podían hacerlo los inspectores, que no cobraban un duro. Lo mismo nos pagan por una inspección al mes que por cincuenta.

El señor **VILA GÓMEZ**: Ya. Usted ha dicho antes que estos técnicos de Senasa —que no eran funcionarios y a los que sin embargo la Dirección General de Aviación Civil les permitía actuar como tales— tenían acceso a toda la información sensible o no sensible de la Dirección General de Aviación Civil e incluso a información existente en el servicio de operaciones de la Dirección General de Aviación Civil. Mi pregunta es que si ellos lo tenían, entiendo que ustedes también.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 44

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No, yo no.

El señor **VILA GÓMEZ**: Ustedes no tenían el acceso a la información que sí tenían los técnicos de Senasa.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): ¿Le puedo dar un ejemplo concreto?

El señor **VILA GÓMEZ**: Sí, claro.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): A pesar de mi intención antes de comparecer de no dar ningún nombre concreto, por mi propia seguridad jurídica, le voy a dar un nombre. Había un señor que tenía acceso a toda la documentación que había del servicio de operación en vuelo de todas las compañías, hasta el punto de que ese señor, que se llama Ferragut —no me acuerdo ni del nombre de pila ni del segundo apellido—, diseñó una página web, aprovechando su conocimiento de cuándo los pilotos iban de una compañía a otra, y concretamente Spanair un buen día contrata a un montón de pilotos para sus aviones, no sé si era el EMD, creo que sí —por cierto para darles la habilitación de tipo del avión y el entrenamiento yo examiné a decenas de ellos, formando parte de la tripulación no el vuelo de esos aviones de Spanair, examinando a estos señores para un puesto de trabajo—. Este señor Ferragut ofreció sus servicios en esa página de vuelo a pilotos para colocarlos en distintas compañías; de hecho ofertaba a compañías como Iberia. Curiosamente cuando Spanair contrató a estos pilotos y les formó, Iberia hizo una convocatoria para pilotos que tuviesen la calificación de tipo del avión EMD; casualmente la misma que les habían dado, y claro, muchos pilotos salieron zumbando a Iberia porque Iberia siempre ha tenido ese prurito de excepcionalidad. Lo denuncie al señor ministro, y este señor...

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Al señor ministro? ¿A qué ministro? ¿En qué año?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No me acuerdo, tendría que comprobarlo. Si sus señorías me lo piden en cualquier momento lo buscaré, pero le tengo que decir que este señor era presidente de la Asociación Minoritaria de Accionistas de Iberia, curioso también, y de alguna manera tenía una situación de privilegio para su compañía como inspector para darle información sensible, como también la tenían el resto de técnicos expertos, de absolutamente toda la información que pudieran requerir, cosa que a mí se me negaba absolutamente. No tenía información de nada, absolutamente de nada. Estaba prohibido bajo llave por las secretarías de Senasa, que dominaban la Secretaría de la Subdirección General del Control del Servicio de Operaciones en Vuelo, bajo llave, y con órdenes de no facilitarme absolutamente nada, ni para las propias inspecciones que yo tuviese que hacer por encargo.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo. Usted antes ha hablado de la inspección que hizo a la compañía Eliqsa y ha informado de lo que encontró en aquel caso; de hecho ha contado que fue represaliado, si no le he entendido mal, por aquel informe. No le voy a volver a preguntar por lo que ha contado, porque ya está, pero sí le quiero preguntar sobre si tiene usted conocimiento de si su informe tuvo alguna implicación en la Dirección General de Aviación Civil y si trascendió y llegó a los juzgados.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Hice un informe como le digo al señor don José Blanco López, a todos los directivos de Aviación Civil, desde abajo hasta arriba. Tenía esa mala costumbre: desde el jefe de servicio de Operaciones en Vuelo hasta el subdirector general de Control de Transporte Aéreo, hasta el director general de Aviación Civil, así como al señor ministro, y siempre por registro, siempre; y siempre quedándome con copia de todo lo que informaba. A pesar de que el fiscal se oponía, la magistrada-juez del Juzgado número 2 de Santa Cruz de Tenerife, doña Juana María Hernández Hernández, el 7 de noviembre de 2011, hizo una providencia en la que decidió requerir a la Dirección General de Aviación Civil, y leo textualmente: Asimismo requiérase a AESA para que remita la contestación dirigida a doña Lorena López Muñoz, de fecha 16 mayo 2011, realizada —aquí hay un pequeño error— por don Javier Aguado del Moral, en su calidad de inspector de vuelos del Estado, perteneciente a la Dirección General

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 45

de Seguridad de Aeronaves, Servicio de Operaciones en Vuelo. Dice que estas señoras mandaron documentación —claro, yo no pude hacer la inspección porque se me prohibió—, y con esta documentación que me aportaron pude hacer mi informe. Esto es suficiente para demostrar las irregularidades tan graves, como esa que le he mencionado que la lista de chequeo. Esas señoras se dirigieron a mí probablemente porque sabían que dirigirse a los directivos, tanto de AESA como de la Dirección General de Aviación Civil, era absolutamente inútil, porque no les iban a hacer caso. Hay escritos del director general de Aviación Civil que dicen que no se dirijan a mí. No sé si se lo he aportado. Pero estas viudas de los dos pilotos se dirigieron a mí para que les hiciese un informe, y yo les dije: yo no les puedo hacer un informe a ustedes, lo que sí puedo hacer es un informe con la documentación que me aportan a mis superiores, y así lo hice.

Curiosamente ingresaron la petición del escrito dirigido a mí, con toda la información, en el registro del Ministerio de Fomento, y yo les dije: por favor, introduzcan dos, porque sé que no me va a llegar nunca. Y así fue. Introdujeron dos; una para el registro, que me la dio a mí —por eso me pude dar por enterado—, y la otra, que era para los superiores, se perdió en el limbo de los justos. Nunca me la dieron, pero pude hacer afortunadamente la inspección por esa agilidad en pedirles que ingresasen dos copias, dándome una, y por eso hice ese informe. Pero, ya le digo, al juez —y aquí está— nunca se lo dieron hasta el día de hoy.

El señor **VILA GÓMEZ**: El señor Bautista ha comparecido aquí y dijo varias cosas respecto a usted que ya han quedado acreditadas, y además por todas las sentencias que tiene usted favorables creo que queda sobradamente demostrado que efectivamente era usted inspector de vuelo con todas las de la ley, por decirlo de alguna manera. Pero yo le voy a preguntar por otras manifestaciones que hizo con respecto a la Ley de Seguridad Aérea de 2003, que es una ley que alabó mucho, por dos cuestiones básicamente; una de ellas porque decía que obligaba a que las inspecciones las efectuasen inspectores del Estado, es decir, funcionarios, cosa que como vemos no se cumple o parece que no se cumple; y dos, porque dijo que se tuvo la visión de abrir la puerta a la externalización de las inspecciones, dando la posibilidad a la Dirección General de Aviación Civil de utilizar empresas de apoyo, empresas auxiliares, como Senasa.

Yo le voy a preguntar varias cosas. El señor Bautista afirmó aquí que en el momento del accidente, el 20 de agosto de 2008, había 169 inspectores funcionarios en la Dirección General de Aviación Civil, y no tres como se ha dicho en otras ocasiones. ¿Usted corrobora este dato? ¿Había 169 inspectores de vuelo con categoría de funcionarios?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Si su señoría me permite un pequeño matiz, le diré que, como habrá podido intuir en la declaración de este señor, como de la directora general Estatal de Seguridad Aérea, juegan con las palabras, y usted me ha preguntado si había tantos inspectores, pero no inspectores de vuelo, como insistió...

El señor **VILA GÓMEZ**: Él especificó que había 169 inspectores de vuelo con calidad de funcionario.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): ¿De vuelo?

El señor **VILA GÓMEZ**: Sí, sí, yo le entendí eso.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): No, no, no hay ni de vuelo ni de mantenimiento ni de nada de nada, y no llegan a esas cantidades ni muchísimo menos.

El señor **VILA GÓMEZ**: De acuerdo. ¿Cree usted que la externalización de las inspecciones hacen a la operativa de las inspecciones más eficiente y sobre todo más segura que si las hiciese directamente AESA, a través de los funcionarios y potenciando la figura del piloto inspector?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Pues verá, a ver si puedo contestar adecuadamente, señoría. Usted sabe que los funcionarios y los laborales estamos sujetos a unas leyes administrativas, que de alguna manera nos hacen responsables de la posibilidad de que cometamos determinados delitos por acción o por omisión, como puede ser abuso de autoridad, prevaricación, etcétera. A estos señores no les pueden ser imputables

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 46

este tipo de delitos, y por tanto son mucho más proclives a ser manipulados por las empresas, sobre todo si son sus propias empresas las que están inspeccionando. Yo entiendo que esa es una buena razón para entender que no es muy seguro el que hagan inspecciones estos señores. Pero hay otras razones, que pueden ser de tipo económico, porque sale mucho más económico tener un inspector con máximo título profesional, bien entrenado, como exige OACI, mantenido al día para que tenga un conocimiento al día de lo que está relacionado con su inspección, tanto de vuelo, como del propio vuelo, como volar, como establece OACI, pero además es que es mucho más económico. Imagínese si el sueldo que hace más de veinticinco años cobraban estos señores de 4700 euros de Senasa —le hablo de hace más de veinticinco años o treinta casi—, y que además Senasa se llevará su parte, y no solo estos señores, pues de verdad que sale mucho más barato contratar a un piloto que está jubilado, un piloto profesional, o que por la razón que sea, ya con cierta edad, no quiera seguir volando en vuelos de larga distancia, que tienen sus inconvenientes para la salud, por el *jet lag*, o por cuestiones familiares o por lo que sea, seguro que encontrarían pilotos suficientemente preparados para formar parte de un cuerpo de inspectores. Pero claro, eso no les interesa a las empresas, y a la Dirección General de Aviación Civil tampoco, porque además en un cuerpo de inspectores se sentirían mucho más apoyados entre ellos mismos, como ocurre con los inspectores de Hacienda, los inspectores de Sanidad, etcétera, para en el caso de que se tomen represalias contra alguno de ellos de manera injusta, puedan, de una manera colegiada, hacer frente a esas presiones. Pero no les ha interesado, también porque recibirían mucha información que les complicaría a los directivos de la Dirección General de Aviación Civil y de AESA a obligarles a tomar medidas de responsabilidad contra las empresas infractoras, los pilotos infractores o los mecánicos infractores. Y esos presuntos tratos de favor, que se han hecho toda la vida en las líneas aéreas, en especial en Iberia, qué casualidad, que es la más grande, la que más vuelos tiene y la que más dificultades tiene para hacer competencia a las empresas aéreas, sobre todo hoy día a las de bajo coste, etcétera, y por eso económicamente tampoco creo que es muy efectiva la contratación, y no es legal, y han destrozado y han hecho desaparecer el embrión que había de formación de un cuerpo de inspectores de vuelo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Pues ha quedado claro. Y ya dos últimas preguntas que tienen que ver entre sí para saber su opinión profesional...

La señora **PRESIDENTA**: Treinta segundos.

El señor **VILA GÓMEZ**: Muy rápido.

¿Considera actualmente que la Ciaiac es un órgano suficientemente independiente como para garantizar que las investigaciones se hacen con total libertad? Y en caso de que no lo considere así, ¿cómo cree que se podría lograr una mayor independencia, fiabilidad y eficacia del órgano?

Gracias.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Es una pregunta compleja para mí, señoría, por esa falta de información. Aventurar que efectivamente se pudiera sospechar de falta de imparcialidad y de rigor, algunos ejemplos tengo. Si me permite su señoría le doy uno. Por ejemplo, en el año 1990 hubo un accidente de la compañía Aviaco, que se estrelló en Mahón, fuera de pista, a 60 metros de la línea central de la pista. Consiguió remontar el vuelo, y en lugar de volver a aterrizar en el aeropuerto de Mahón, por el estado precario en que se quedó la pista, pues había muchas partes del avión en el suelo, según un informe que hizo el director del aeropuerto, por las distintas partes y piezas que se dejó, decidió volver a Mahón porque allí podía esconder el avión en un hangar.

Según los informes, y se dijo en la prensa también y yo lo comprobé por los informes, el suelo se había levantado, se había ondulado, se habían soltado algunos asientos, se habían caído las mascarillas, se podía ver el cielo estrellado, según contaron algunos pasajeros, por una grieta enorme en el avión; el avión fue muy próximo al agua para no tener que presurizarlo, porque no podía presurizarlo lógicamente; aterrizó muy suavemente para que no se partiese en el aeropuerto de Palma; no metió reversa, porque la reversa hace vibrar el avión —tienen ustedes experiencia seguramente—, y nada más llegar bajaron al pasaje, lo metieron debajo de una escalera para ver si había reacciones por parte de las autoridades; no les atendieron en absoluto —y eso tiene algo que ver quizá con el accidente de Spanair, pero ahí había ya antecedentes—; y una vez que vieron que no les respondían las autoridades aeronáuticas les dejaron

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 47

irse a su casa. Había algunas personas afectadas por el *shock* traumático de aquella situación tan brutal. El avión lo metieron en el hangar, y como no cabía entero taparon con lonas la cola.

Yo informo a mis jefes, y viendo que no me autorizan a hacer una inspección sobre el tema, y conociendo que el avión lo iban a hacer desaparecer, hice una inspección primero en Mahón con los servicios de control, que me dieron las grabaciones, con el director del aeropuerto que me dio su informe que hizo sobre el impacto. Me trasladé a Palma; en Palma hablé con los controladores, me dieron las grabaciones; hablé con los bomberos, hablé con todo el personal. Hay otro caso muy parecido también, pero ese tuvo muertos, que si me lo permiten también lo podría contar, y es mucho más grave. Como le digo informé a mis jefes, y en un momento determinado me llaman del aeropuerto de Palma diciendo que el avión lo estaban desguazando y se lo están llevando en piezas. Antes yo había conseguido hablar de los ingenieros de Aviaco y me habían dado un informe de que había fractura circunferencial completa del avión. Fractura circunferencial completa, y el piloto siguió volando y volvió a Palma de Mallorca. Por eso uno de los controladores de Mahón le decía al de Palma: mira a ver si llega este avión. No le digo más. Creo que guardo las cintas.

Aquello no se investigó. La comisión de investigación del accidente —y con esto retomo la pregunta— dijo que aquello era normal y que no había pasado nada, y no se investigó. Puedo informarles de algún ejemplo más.

La señora **PRESIDENTA**: No, yo creo que es suficiente. Yo creo que ha quedado claro. Para terminar, el portavoz del Grupo Socialista, señor Franquis, tiene usted su tiempo.

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

Gracias y bienvenido, señor Aguado, por su comparecencia en esta Comisión. La verdad es que a medida que avanza su comparecencia tenía una serie de preguntas, pero algún compañero ya las ha planteado, pero usted ha insistido en que no tenía información sobre nada de lo que pasaba en su ámbito laboral, porque le habían comunicado que no hiciera ningún tipo de inspección; y se le ha preguntado además si usted tenía conocimiento con respecto a lo que ocurrió en el accidente de Spanair, que es el objetivo de esta Comisión, y de ahí lleva su nombre Comisión de Investigación del Accidente Aéreo del Avión Spanair JK 5022. Se le ha preguntado si usted disponía de algún tipo de información, y usted ha dicho más de una vez que no disponía de esa información.

Usted ha pedido comparecer en esta Comisión, y si no tiene información sobre este accidente, si no tiene información porque no le dejaban hacer inspecciones, ¿cuál es el motivo esencial para comparecer en esta Comisión? ¿Qué quería trasladar usted a esta Comisión?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Quizá, señoría, no me he expresado suficientemente bien; le ruego disculpas. He dicho que no tenía información de algunas de las causas concretas, sobre todo técnicas, que han quedado parece ser suficientemente aclaradas por el piloto de Iberia despedido, don Miguel Ángel Gordillo Urquía, que se tomó la molestia de profundizar y analizar la situación del mantenimiento del avión, pero lo que quizá no he dicho correctamente es que sí tengo alguna información. Como he dicho, cuando me dejaron inspeccionar, porque algunas veces he inspeccionado, no nunca, alguna vez sí, he hecho bastantes inspecciones a Spanair. Creo recordar que ese avión lo inspeccioné un día, encargado por Aviación Civil, por mis jefes, orden de comisión de servicio, a los pilotos, al comandante y al segundo. De hecho en el caso del segundo concretamente era para considerar válida la prueba de vuelo para verificar que había pasado los exámenes y otorgarle el título de piloto de transporte de líneas aéreas, que le facultaba para ser comandante; le faltaba la prueba en vuelo y eso lo consideraba Aviación Civil como prueba en vuelo. A mí me parece que no era suficiente, porque no se practican emergencias, pero bueno. No obstante yo hago esa inspección, inspecciono la operación por parte del segundo y del comandante, cómo coordinan entre ellos, cómo obtienen su información, cómo operan el avión, etcétera, y mi informe fue favorable sin ninguna duda, pero al terminar la inspección el comandante me pide, por favor, que transmita a mis superiores que ese avión era el único de toda la flota que tenía una configuración del panel de instrumentos, sobre todo en lo referente a los instrumentos básicos —si sus señorías quieren les puedo explicar en qué consisten—, diferente al del resto de la flota, y que él entendía como profesional que en caso de una situación de emergencia, como pueda ser un despegue, que es donde más se necesitan, o en caso de una emergencia grave de motor en vuelo, en condiciones de no visibilidad, esos instrumentos básicos son vitales. Entonces él decía —y tenía razón— que la colocación o ergonomía de esos instrumentos era

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 48

diferente al del resto de la flota, y podía perjudicar, pues en caso de emergencia, en ese despegue similar al que tuvo el accidente, podía provocar confusión espacial al piloto. Nosotros en la jerga lo llamamos vértigo de instrumentos, pero los médicos aeronáuticos, especialistas, lo llaman de otra manera —creo que he aportado un documento a la Comisión, un informe de un médico aeronáutico especialista en cuestiones de tipo auditivo, que explica en qué consiste—.

Ahora me centro en el accidente si me lo permiten. Quizá aquí conteste también a alguna pregunta más que se me ha hecho sobre la Ciaiac, por qué no lo ha reflejado. Yo informé a mis jefes de que puesto que eso podía agravar una situación de emergencia, exigiesen a la compañía Spanair que homologase esa posición como en el resto de la flota. Era un avión que habían comprado en Corea, parece ser que es el Sunbreeze, según me dijeron los pilotos, pero no lo puedo asegurar. Pero bueno, ahí está el informe, si no se lo facilita la administración, quizá pueda encontrarlo yo todavía. En mi opinión ha habido una serie de cuestiones que han afectado de una manera directa o indirecta a este fatídico accidente con tantos muertos. Sus señorías lo conocen, y creo que de manera exhaustiva se lo han expuesto aquí distintos técnicos y expertos, pilotos, etcétera, en cuanto al TOWS, en cuanto al mantenimiento y demás. Eso es a lo que no podía contestar cuando se me hizo la pregunta. Hay un ejemplo, el avión de la empresa suiza Mad Jet, en Lanzarote. En Lanzarote el avión tiene más potencia porque está a un nivel del mar más bajo, el aire es más denso, etcétera, pero la pista es más corta que en Madrid-Barajas. Doy mi humilde opinión, como piloto de transporte de líneas aéreas. En ese suceso, que fue exactamente igual, el avión salió exitoso, consiguió remontar el vuelo. Yo me pregunto por qué la tripulación de ese Sunbreeze no consiguió remontar el vuelo. Se me ha ocurrido una posibilidad que puede que sea cierta o puede que no, y si la comisión me hubiera dejado informar podría haberlo informado. Cuando en un vuelo el *pilot flying* o el piloto volante, que puede ser el segundo, alcanza la velocidad V1 de seguridad y le dice el comandante V1, *rotate*, el piloto al principio va mirando al centro de la pista con los pedales, porque la rueda de control del morro en este avión la lleva el comandante, y va centrado en la pista, y cuando el piloto ya dice *rotate* tira para arriba. Y como deja de ver la pista, lo primero que hace es dirigirse al horizonte artificial, que es el primario que debe ver. Otro primario es el anemómetro, que indica la velocidad, que está de alguna manera coordinado con el del horizonte artificial, porque depende del ángulo que pongas, la velocidad disminuye y no se ajusta a la potencia que tienes lógicamente. Luego está el variómetro, que indica los metros por segundo que subes o bajas, el sistema de bola y bastón, que te da la velocidad por segundo del viraje, etcétera, en los procedimientos instrumentales. Pero principalmente en ese momento eran importantes el horizonte artificial y el anemómetro para saber qué velocidad llevas. El piloto tira y en un momento, en décimas de segundo, empieza a vibrar el *stick shaker* —el mando de control que es una especie de columna con dos cuernos— a 1,3, que suele ser en muchos aviones la velocidad de pérdida —creo recordar, permítanme que haya olvidado los datos concretos—, aparte de sonar un aviso acústico, y en esas décimas de segundos el avión no está volando porque la velocidad V1 que ellos pensaban que debían tener no era la que tenían realmente, por lo que todos ustedes conocen. El piloto en ese momento baja la visión al horizonte, y si no lo encuentra en ese momento en que en el avión empieza a notarse —y el piloto lo percibe en el culo, como así solemos decir— que no vuela, lo primero que debería hacer sería bajar el morro. Los alumnos que aprenden en las escuelas de vuelo deportivo lo saben, lo primero que tienen que hacer es bajar el morro y tratar de coger velocidad, y si no les queda más remedio, aterrizar en la pista o donde puedan. Por supuesto bajar el morro lo primero, no seguir tirando para arriba.

Eso es probablemente lo que hizo el avión de Mad Jet inmediatamente, y consiguió retomar el vuelo, porque en ese avión tan potente, con la diferencia de velocidad entre la velocidad real que tenían y la velocidad V1 de seguridad que deberían haber tenido, muy probablemente a ras de pista —lo que llamamos en aerodinámica efecto suelo, y no digo seguridad, perdónenme—, con una pista tan larga y teniendo en cuenta que en Madrid el aire es un poco menos denso —son 600 y pico metros—, y el calor igual o menor que en Las Palmas, podría haber remontado el vuelo. Sin embargo si ese piloto sufrió una desorientación o confusión espacial, como dicen los médicos aeronáuticos, indudablemente perdió el control. Esa es una sensación que ocurre porque entre lo que él siente en su cuerpo, las fuerzas centrífugas y de gravedad, producto de esa situación, y lo que él ve y percibe, cuando lo interpreta a través de sus conductos auditivos semicirculares —que saben ustedes que están orientados en las tres direcciones del espacio— y no coinciden con eso, le entra esa confusión o vértigo que llamamos de instrumentos, lo cual pudo agravar la situación de alguna manera. No digo que a lo mejor podrían haber remontado el vuelo —que a lo mejor sí—, pero tal vez las consecuencias podrían haber sido menos graves. Pero eso no lo investiga la comisión. ¿Por qué? Porque hay doctores en nuestra profesión que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 87

26 de septiembre de 2018

Pág. 49

entienden que eso no es así, de manera que la culpa se la echamos al piloto. Indudablemente al piloto se le olvidó sacar los *flaps*, pero el piloto estaba sometido a una gran presión. De alguna manera al piloto le confundieron, como ustedes saben, quitándole esa información que podrían haber dado, igual que en el primer vuelo, y el piloto, presionado por la empresa, sabía que podía perder su *slot* con el control, es decir, la hora que tenía establecida, porque saben ustedes que el control aéreo español tiene que coordinarse con el eurocontrol para coordinar los vuelos en toda Europa. Si él pierde ese *slot*, probablemente multen a la compañía y probablemente tenga que retrasar el vuelo varias horas, porque tienen que volver a requerir otro permiso. Con toda esa serie de presiones, el piloto al leer las listas de chequeo inmediatamente pide permiso, pero se suspende la lista de chequeo y ahí se les olvidó sacar el *flaps*. Indudablemente, esa es la causa principal, pero probablemente si las otras cosas no hubiesen coadyuvado a eso podría haberse evitado el despegue y, posteriormente, a lo mejor podría haber recuperado el vuelo. Esa es mi opinión, aquí la defiendo y por supuesto me someto a la crítica de cualquier compañero profesional que me quiera llevar la contraria, pero ciertamente eso se debería haber evaluado y la comisión de investigación no lo ha hecho.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Conoce usted las conclusiones del informe de la comisión de investigación?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Creo que alguna vez los he leído, sí, pero permítame decirle que precisamente por esta situación, que parece ser que ustedes con seguridad han podido evaluar, lo primero que he hecho cuando me he prejubilado por no soportar más la situación de expedientes sancionadores, etcétera, ha sido tratar de olvidar todo lo vivido, que indudablemente ha afectado a mi salud, a mi familia, a mi economía para poder defenderme. He olvidado muchas cosas y sinceramente ahora mismo no me acuerdo, lo siento.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Recuerda, si las llegó a conocer, las conclusiones del informe pericial encargado por el juzgado?

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): ¿Por el juzgado? No, tampoco.

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

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Franquis; muchas gracias, señorías; muchas gracias, señor Aguado.

El señor **AGUADO DEL MORAL** (inspector del Estado de vuelos, de operaciones de tráfico aéreo y de tripulaciones): Les dejo aquí una serie de accidentes, incidentes, etcétera, que he señalado, como este de Flightline, respecto del que dicen las autoridades de Irlanda que aviación civil ha fallado en su seguimiento de la seguridad, etcétera. Se lo dejo aquí todo.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias. El letrado lo recoge todo ahora. Buenas noches a todos, se levanta la sesión.

Eran las ocho y cinco minutos de la noche.