



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 93

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. 17

celebrada el miércoles 10 de octubre 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 Vera Palmés (presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022).
(Número de expediente 219/001376) | 2 |
| — Del señor director general de Aviación Civil (Medina Caballero). (Número de expediente 212/001758) | 23 |

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento de Redacción del «Diario de Sesiones».

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y media de la tarde.

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

— DE LA SEÑORA VERA PALMÉS, PRESIDENTA DE LA ASOCIACIÓN DE AFECTADOS DEL VUELO JK 5022. (Número de expediente 219/001376).

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

Comenzamos la sesión hoy, 10 de octubre, con la comparencia de doña Pilar Vera Palmés, presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022. La compareciente ha sido informada en sus derechos y obligaciones, se le ha informado conforme lo dispuesto en la Ley Orgánica 584 que puede venir acompañada, y en ese mismo marco legal la Presidencia le hace saber que vamos a salvaguardar sus derechos referidos en la citada norma y que conforme al 502.3 del Código Penal está obligada a no faltar a la verdad.

El formato de las comparencias, la compareciente hará una introducción del tiempo estimado y posteriormente, de menor a mayor, los grupos participarán en 10 minutos de tiempo de preguntas-respuestas, con agrupación o individual.

Empezamos, si les parece bien a todos y a todas. Señora Palmés, cuando usted quiera, su tiempo.

La señora **VERA PALMÉS** (presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Buenas tardes a todos. Soy Pilar Vera Palmés, licenciada en Derecho y no ejerciente, jubilada de banca desde hace dos semanas, funcionaria excedente, presidenta de la VJK 5022 y de la FIDAC.

Asumí la asociación con el lastre de su primer año de vida, que casi desaparece por la contratación del primer abogado de la asociación, que en alianza con un despacho americano, venían a por dinero. Seis demandas por honorarios cercanos al medio millón de euros quedaron en dos pagos por un total de 22 000 euros y las demandas por daños a su honor desestimadas. El 20 de agosto elegí vivir con la pena haciendo que su sacrificio no fuera en vano y sin rencor por la trágica muerte de Ana. La edad media de ese avión no superaba los 40 años. Difícil elección, pero peor era vivir sin moral, como lo harían sus responsables. Una lucha de más de nueve años, que dura hasta hoy, en todos los frentes inimaginables: judicial, social, oficial, nacional, europeo e internacional. La asociación nunca aceptará falsas condolencias de los que han venido aquí sin respeto a 154 inocentes, citando a las víctimas en tono lastimero, más por quedar bien que por sentirlo de verdad. Yo no me considero víctima, eran las que habían fallecido lesionados aquel triste día, pero el paso de los años me hizo cambiar de opinión, nos hace víctimas un sistema perverso que maltrata al ciudadano, por mucha razón que les asista, para eludir responsabilidades sobre la muerte de 154 inocentes.

La palabra accidente aplicada al vuelo JK 5022 es injusta porque un accidente se produce cuando se han puesto todos los medios y falla el error humano. Es una tragedia, nadie la quiso, pero tampoco evitaron que sucediera, culpando a los muertos, último eslabón de una cadena mortal.

¿Qué originó la tragedia del vuelo JK 5022? Problemas sistémicos y sistemáticos en la aviación civil española, que venían dando avisos claros y a los que nadie atendió. Señalaré los eslabones de la cadena de fallos brevemente, desde la óptica de quien ha dedicado los últimos años de su vida íntegramente a estudiarlos y casi a doctorarme en la materia.

Cuando se produce una catástrofe aérea se abren dos investigaciones, la oficial de la CIAIAC, que busca causas para corregirlas en el sistema, y judicial, que dirime responsabilidades por la muerte y lesiones de las personas, la mal llamada cultura justa en aviación defiende que estas dos investigaciones son paralelas, sin cruzarse ni interferirse, pues sus objetivos difieren sustancialmente, sin embargo, en España ambas se cruzan, se invaden y se utilizan invariablemente para culpar al muerto y seguidamente archivar la causa judicial. Judicialmente el problema es sistémico y reaparece para las víctimas cuando la investigación cae en el juzgado de instrucción que está de guardia el día de la tragedia, en el que se incluyen todo tipo de delitos. Y oficialmente igual, el presidente y vocales que quedaban en el año 2008 habían sobrepasado su mandato, pero hasta el 2010 no los relevó, incumpliendo la propia normativa que los regulaba. ¿Pueden aplicar la ley que incumplen?

Estos problemas sistémicos se agravan considerablemente en ambos estamentos por las presiones internas y externas, las filtraciones, los intereses del fabricante, de la aseguradora, de la compañía aérea, políticos y de cualquier índole, por extraño que parezca.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 3

En la auditoría que hizo la OACI a España, publicada en 2010, sobre deficiencias de la aviación civil española, voy a citar solo una de las muchas que afectan a la CIAIAC. «Tenía vacante 10 puestos de investigadores y otro personal técnico que no lograba cubrir. No tenía implantado ningún programa de formación. Algunos investigadores con varios años en la CIAIAC aún no habían recibido el curso básico en investigación de accidentes. Tampoco existía un procedimiento detallado con respecto a la preparación, realización o supervisión de los exámenes y ensayos a piezas o componentes de la aeronave». El informe final, A32/2008 fue llevado a término por personal no cualificado adecuadamente durante los tres años de investigación, por lo que está descalificado solo por este apartado, al margen de otras cuestiones.

La investigación judicial se enfrenta a problemas similares: falta de formación del titular del juzgado y su equipo para acometer la investigación técnica del siniestro, carencia de medios para simular pruebas, dependencia clara de la CIAIAC para suplicarla y hasta inexistencia de espacio físico para custodiar un sumario interminable que contiene datos de especial relevancia y sensibilidad. Si se añade un fiscal que nunca se posicionó, ni siquiera neutralmente, con las víctimas y que no impulsaba iniciativas salvo para oponerse a las de la asociación o a las que pidieran imputaciones de altos funcionarios. Este fiscal presentó una ponencia en la Escuela de Verano, organizada por el Ministerio Fiscal de Galicia en 2015 y posteriormente en 2017, en un seminario de la Asociación de Controladores Aéreos, donde acudió también el juez del Juzgado número 11, pero no la asociación, a la que silencian en este tipo de encuentros, salvo cuando van a los aniversarios para hacerse la foto de rigor.

Este fiscal, después de contar su relato sobre la instrucción, concluye con cuatro recomendaciones, entre las que se encuentra el punto 4. Exige concreción escrita de las órdenes al fiscal, de lo que cabe interpretarse muchas cuestiones. Su jefe en aquel momento era Manuel Moix, fiscal jefe de la Comunidad de Madrid, y Eduardo Esteban en la Audiencia Provincial. Cita entre los defectos en esta ponencia la lucha de la asociación en el proceso, y cerrada la causa, no antes, accedió a recibirnos y nos dijo que el accidente le había supuesto mucho trabajo y muchas horas de dedicación que no le habían pagado, que estudió el caso del JK 5022 para evitar errores, no sé si sería con las identificaciones, y que la decisión de llevar los cadáveres a Ifema había sido suya y que su propuesta era aplicar el baremo de accidentes de tráfico para las indemnizaciones.

Esa ponencia en su integridad es demostrativa de la falta de independencia de la CIAIAC, porque cita a las interferencias judiciales oficiales, entre otras descalificando el informe del órgano pericial colegiado del juzgado, porque no tuvo la fuerza probatoria del evacuado por la CIAIAC. Está en la página 18 y yo esta ponencia, junto con otros documentos, se lo voy a dejar al letrado de la Comisión.

En la página 16 de este mismo informe dice: «La CIAIAC asumió la investigación del accidente aéreo bajo la supervisión del órgano judicial, en cuanto que iba a constituir la principal fuente de prueba del proceso penal, siendo la fundamental el derecho de los imputados a un proceso con todas las garantías para ejercer el derecho de defensa». No cita a las víctimas ni a sus derechos a la justicia y a la verdad. Total, ellos estaban muertos y a nosotros nos habían enterrado en vida.

El juez titular del número 11 presentó otra en el citado seminario de APROCTA, de la que puede desprenderse que cuestiona el acuerdo marco que defendió en esta Comisión la vocal María Jesús Guerrero Lebrón, propiciado por la CIAIAC el 2 de febrero de 2015, entre otras razones, fíjese lo grave que es esto, al ser un órgano estatal, sus intereses pueden ser ejercidos en el proceso por el abogado del Estado, lo que le restaría imparcialidad en caso de que el Estado sea parte procesal, especialmente si se apreciara algún tipo de responsabilidad estatal.

A mí de la foto fija de estos 10 años me sale el manual del encubridor, y en plural. No se aprende porque no se reconocen los errores y mientras las familias lloramos el primer año y lo que nos resta de vida, los que tienen responsabilidades se dedican a borrar todo rastro de culpabilidad en la cadena de fallos porque si cae uno, seguirán todos los demás.

Un siniestro aéreo es la consecuencia de una cadena de fallos sistémicos y en el caso del JK 5022 están definidos sus eslabones, Ministerio, ministro de Fomento, como regulador aéreo le correspondían las tareas de inspección, supervisión, certificación, periodo 2004-2009, gestionado a golpe de rabetas de su titular; Secretaría General de Transporte, Subsecretaría, secretario de Estado de Transporte, de los que dependían la Dirección General de Aviación Civil y la CIAIAC, antagónicas, pero complementarias en sus funciones, tanto que ni la primera respetaba las recomendaciones de seguridad de la segunda. Por favor, esta Comisión debería escuchar, por su imprescindible testimonio, al secretario general de Transporte, Fernando Palao Taboada, ascendido a finales de agosto de 2008 a secretario de Estado de Transporte, debió ser la clave en la gestión de la crisis; al exdirector general de Aviación Civil,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 4

Enrique Sanmartín, para que explique el enigma de su firma en la circular 1119-B; al inspector Justo Sánchez Marín, que firmó el certificado de aeronavegabilidad, para que instruya sobre los requisitos de ese certificado y su forma tan rara, entre comillas, de rellenarlo, sin cubrir en su totalidad, con tachones, sin sello; al jefe de Operaciones de MAP Jet, James Huspeth, a él no se le perdía nada convenir, como vino en el año 2007, a avisar a España de lo que podía ocurrir, tiene que identificar a las personas con las que se entrevistó en 2007 en la CIAIAC y para que les informe sobre la avería que tenían los MD-82; al jefe de los investigadores y secretario de la CIAIAC, Francisco Soto, creo que ayer quedó claro, y no voy a insistir en este apartado, aunque tendría muchas cosas que decir; y al piloto Francisco Cruz García, que asesoró a la CIAIAC en la elaboración del informe final de la tragedia del JK 5022. Y sigo identificando la cadena de fallos. AENA, su plan de emergencias no funcionó antes ni después del siniestro, aquel día fallecieron al menos nueve personas por falta de asistencia médica sanitaria, por el caos reinante, el CGA, Centro de Gestión Aeroportuaria, no supo coordinar los recursos. Es importante también que escuchen en esta Comisión el testimonio del sargento de la Guardia Civil Luis Rodríguez Caso en el aeropuerto, porque les va a dar otro ángulo de importancia de la tragedia que hasta ahora no se ha desvelado aquí; la compañía aérea Spanair, se le permitía todo, incluido que no tuviera un programa de análisis de datos de la flota MD-80, sus procedimientos se vieron afectados por la crisis que arrastraba desde su venta a la escandinava SAS por sus propietarios: Gerardo Díaz Ferrán y Gonzalo Pascual; la aseguradora Mapfre, no aplica el artículo 21 del Convenio de Montreal y se aprovecha de la existencia en España del único instrumento para reparar el daño causado: el baremo de accidentes de tráfico, a pesar de que la póliza que tenía Spanair ascendía a 1500 millones de dólares, salvo la Audiencia Provincial de Barcelona que lo ha aplicado en una solitaria sentencia, ¿para qué firmó España ese convenio sino lo cumplen ni siquiera los jueces? Es esencial, por favor, que comparezca el presidente de Mapfre, Antonio Huerta, tal vez él tenga una explicación para esta actuación tan agresiva con las víctimas, que ya dura 10 años. El fabricante del avión, Boeing, tiene o tenía la responsabilidad evidente de conocer que el MD-82 siniestrado tenía los mismos problemas de diseño que el MD-82 siniestrado en Detroit en 1987 y no hizo nada por repararlos, tampoco España en la que volaban MD se interesó por sus causas ni por subsanarlas. Y la justicia, la instrucción duró más de tres años en el Juzgado número 11, la Audiencia Provincial de Madrid la archivó en sobreseimiento libre el 19 de septiembre de 2012, apartándose de su propia doctrina, que exigía abrir juicio oral ante indicios de responsabilidad, y aquí eran evidentes, se basó en el informe final de la CIAIAC, cercenando el derecho de las víctimas a un juicio donde se hubieran debatido esos indicios y se hubieran esclarecido probablemente las causas del siniestro.

Acabada la identificación de estos eslabones, voy a hablar ahora de lo que ha sido por encima la lucha de la Asociación para llegar a donde estamos.

Pedimos a los tres ministros de Fomento entre 2009 a 2018, no a este último que está ahora, la revisión del informe oficial y la documentación que sirvió de base para hacerlo y que probablemente han sido visto todas las partes menos por las víctimas, la negaron lo que nos ha obligado a acudir a la Audiencia Nacional, de la que estamos esperando su sentencia.

Al margen de las ponencias citadas, hay razones objetivas que demuestran la falta de independencia de la CIAIAC, sus recomendaciones a organismos internacionales no tienen credibilidad, como está demostrado, la Dirección General de Aviación Civil del señor Bautista las incumplía, esperando más de 2 años que EASA modificara los procedimientos, en esos dos años murieron 154 personas por ese retraso que él consideró válido; la inexistencia de un régimen de incompatibilidades de sus vocales demuestran su oscurantismo. La credibilidad no se compra ni se pregona ni se puede convertir en verdad a fuerza de repetir la mentira, se gana con esfuerzo, rigor y transparencia, tanto con los organismos como con los ciudadanos y desde luego, esa campaña negativa de la que habló la vocal María Jesús Guerrero no existe, nos hemos limitado a exponer nuestro desacuerdo con el informe final que aprobaron, porque ni detecta las causas y, en consecuencia, no las corrige en el sistema de la aviación civil español, era su única obligación, pero no lo hicieron y deberían explicar por qué, en lugar de tratar de callar a los mensajeros de ese desacuerdo.

Les pido expresamente que de esta Comisión, entre otras conclusiones, salga la revisión de ese nefasto informe oficial A-32/2008 por expertos independientes, cuyas conclusiones aceptaremos si se hacen con las garantías debidas, que nos aclaren lo que sucedió aquel infausto día, detecten las causas y las corrijan definitivamente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 5

Otros países han aprendido de sus tragedias y han remodelado por completo su sistema de seguridad. España ni siquiera se ha planteado que 154 muertos exigían al menos una revisión profunda de su inseguro sistema de seguridad.

Entre 1971 y 2008 se produjeron en España 12 accidentes, 87 supervivientes y 1390 fallecidos. ¿Saben qué hizo España en materia de asistencia a víctimas a pesar de esos desastres? Nada. Así que me puse en contacto con otras Asociaciones de Víctimas para, primero en Europa, luego en OACI y en paralelo en España, lograr un plan de asistencia a víctimas, un protocolo de coordinación de Protección Civil, incluir en el Estatuto de la Víctima del Delito el artículo 8, por el que se impide acercarse a víctimas y a sus familias a los abogados y procuradores hasta pasados 45 días del hecho causante, regular en la Ley de Jurisdicción Voluntaria el que cualquier español fallecido fuera de España en una tragedia, su familia pudiera tener acceso a los trámites de oficio. No me voy a detener aquí, pero si luego me preguntan les explicaré con ejemplos por qué este trabajo. Y esa labor se extendió. La circular 285 pasó al documento 9998, de mayor rango en la OACI, la aprobación para la creación allí de un repositorio-base de datos de recomendaciones dirigidas o no a dicho organismo. 29 años después de Detroit, una víctima a través de Federación Internacional lograba apoyos a nivel mundial para su consecución.

Manuel Bautista, de CAG, reconoció aquí que se habían olvidado de las víctimas, ni siquiera aplicaron esa circular 285, que les hubiera advertido que leer una lista de supervivientes a personas hacinadas en una sala pequeña no es humano ni ético y probablemente en otro país hasta un delito por atentar contra la dignidad de las personas.

Han preguntado por la circular 1119-B. A mí me llegó anónimamente. A mí, durante todos estos años, aparte de amenazarme de muerte, me han llegado todo tipo de anónimos de gente que cuando pasa el tiempo les sigue remordiendo la conciencia y pretenden que la Asociación les quite ese peso. Entre esta documentación me llega esto. Esto es un pantallazo de la intranet de AESA. Aquí pone: «Borrador de instrucción circular relativo a la frecuencia de las revisiones de un programa de mantenimiento establecido en la circular 1119-B. Esta no está firmada, la 1119-B. Esta otra, que es la 1120-B, que sería la siguiente, está registrada y está firmada por el director general de Aviación Civil. Nos gustaría que nos explicara esto. Y esto se lo voy a dejar aquí, junto con esta otra documentación.

¿Esta podría ser la causa que explique por qué no está firmada, por qué es un borrador? Y la pregunta es: ¿Se hizo expresamente esta circular 1119-B para justificar la prórroga del 22 de julio al 22 de agosto del 2008 una vez que el MD se estrelló?

En mi opinión, y a nivel general, algunas comparecencias anteriores se han definido por el terreno de impunidad en el que se han movido, justificando que todo lo hicieron bien, salvo negar que 154 inocentes fallecieron el 20 de agosto; citar a la Asociación y a las víctimas, sin reconocer que las olvidaron, silenciaron y que hemos cubierto de dignidad esta lucha; una hiriente ausencia de autocrítica y vanagloria de actitudes reprochables, cuando no miserables; la no asunción de responsabilidades políticas claras ni por omisión ni por comisión ni antes ni durante ni después de la catástrofe; los que estuvieron en el aparato del Estado y siguen estando de diferente manera, nunca pudieron imaginar, no era la costumbre, que 10 años después tendrían que explicarse aquí, lo que demuestra la voluntad indomable de quien cree firmemente que la sociedad se mejora con las aportaciones de todos y que no reconocer que su gestión es sancionable no les quitará jamás su responsabilidad; que no han hecho nada porque no han aprendido nada y que la intención fue, como hicieron anteriormente a 2008, seguir con el manual histórico de eludir responsabilidades.

Solo hay una verdad que durante más de 10 años hemos peleado con desesperación, no nos habrán oído señalar responsables, pero existen en el propio sistema, que está putrefacto y necesita de una operación de limpieza profunda para hacerlo más seguro, creíble y fiable, y aun peor es comprobar como los que dicen combatirlo, lo mantienen por intereses propios. Si no habían hecho nada antes de 2008, pese a los desastres aéreos que se produjeron, ¿por qué iban a cambiar esa situación con la investigación y prevención de accidentes aéreos después, cuando creían que nada les obligaría?

Esta vez no ha sido así y hemos hecho un trabajo que como sociedad civil no nos correspondía y ahora esperamos que la Administración legislativa cumpla su cometido y depure responsabilidades políticas, con conclusiones rigurosas, que sirvan para modificar el sistema de la aviación civil española, que clama por una revisión en profundidad, que sin duda beneficiara a todos. A nuestro modo de ver hay dos pilares fundamentales que necesitan ser revisados en profundidad: la CIAIAC y la Dirección General de Aviación Civil, AESA. Hay que aprovechar ahora que la segunda va a desaparecer como agencia, según la Ley 40/2015, en octubre del año que viene, y plantear un órgano ajustado a la realidad de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 6

nuestro país, si no lo que tememos es que vuelva a la Dirección General de Aviación Civil, lo que sería un despropósito. Si logramos que el supervisor haga bien su trabajo, tendremos menos accidentes y, si hay que investigarlos, un órgano independiente adoptará recomendaciones que se respeten y se hagan realidad, mejorando el sistema para la seguridad de todos.

El slogan de la NTSB norteamericana, que también se ha citado mucho aquí, dice: «Extraemos de la tragedia el conocimiento para la seguridad de todos». No he podido explicarme nunca porqué en España se hace justamente lo contrario, enterrar a los muertos y con ellos el conocimiento que se obtiene, si se obtiene, con la investigación de la tragedia.

Esta Comisión tiene acento canario, pero no todos los canarios que son diputados han puesto el mismo acento en ella, alguno ni siquiera la ha visitado desde que se formó. Así que les agradezco especialmente que dediquen su tiempo a investigar esta causa, puedo asegurarles que merece la pena. Además, ustedes vuelan dos veces por semana a Madrid y habrán sufrido alguna avería que les ha hecho retroceder mentalmente al 20 de agosto de hace 10 años. Así que les pido en nombre de 154 ausentes que sean valientes y audaces, que cambien el curso de la historia de esta tragedia y que permitan que obtengamos todos, víctimas, familias, supervivientes y ciudadanos usuarios del avión, cada uno en la parcela que ocupe, lo que nos ha traído hasta aquí: verdad, justicia y reparación.

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

Empezamos por los grupos. El Grupo Mixto. La señora Oramas tiene su tiempo.

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

Y, doña Pilar, todavía me impacta, nos conocemos hace ocho años. Tuve la oportunidad cuando ustedes entraron por primera vez, usted y el señor Lacasa, en esta casa conmigo y aquellas primeras comparecencias, que fueron tremendas, en el año 2012. Y lo que es terrible es que después de ocho años, de diez años del accidente, en esta Comisión ha pasado muchísima gente y nadie, nadie es capaz después de tanto tiempo de reconocer los errores, ni siquiera que hay cosas manifiestamente mejorables, ni desde luego, yo estoy como usted en la repugnancia que te produce algunas loas a la Asociación, cuando en muchos casos ni siquiera se recibió a la Asociación, como usted y yo sabemos.

Yo quiero sobre todo decirle que tiene usted y toda la Asociación mi respeto y el de al fuerza política, gente, como todos los que estamos aquí, que cogemos un avión y no sabemos nada, y se han convertido en verdaderos expertos en seguridad aérea y en aviación civil, y no para intereses materiales ni defender el eso, sino sobre todo para garantizar que en el futuro otras familias de este país, otras personas no vuelvan a suceder y mejorar la seguridad aérea de este país. Y yo creo que el Estatuto de Víctimas, que no solo ha sido una avanzadilla y un tema personal de usted y de la Asociación, y con una vida, la suya, dedicada los últimos años a esto, sino con una referencia nacional e internacional, quizá una referencia en una materia como el Estatuto de Víctimas, que no es precisamente una referencia a este país en seguridad aérea. Ojalá tengamos una vez un país que sea también referencia en seguridad aérea.

Sé que han estado a punto de tirar la toalla muchas veces, cada vez que recibían un nuevo palo, cada vez que una institución no les atendía, cada vez que había un fallo judicial, un fallo administrativo, una acusación, una amenaza, pero yo desde luego tengo, y me gusta que conste en acta y en la historia de este Congreso y en las actas de este Congreso, la enorme valoración de que nunca hayan tirado la toalla, no por ustedes, sino por nosotros, nuestros hijos y por el resto de los ciudadanos de este país.

Y dicho todo eso, porque yo creo que aquí es mucho más importante lo que usted tiene que contar hoy y lo que contó hace ocho años cuando vino por primera vez. Yo estoy muy impactada, porque además usted sabe que hace ocho años también tuve un enfrentamiento muy importante con algunas de las personas que han vuelto a comparecer, y la presidenta, Meri Pita, siempre advierte de que pueden acogerse a su derecho a no declarar, pero que no pueden mentir, porque eso está recogido en el Código Penal, el mentir a comisión de investigación. Y yo tengo la presunción, porque no puedo decir la garantía y prefiero usar ese término, de que hay gente aquí que ha venido y ha mentido, que ha faltado a la verdad, y sobre todo porque al final nosotros, esto ya está judicializado, está sentenciado, quedan unos temas de seguros, efectivamente, y algunos recursos, pero lo que ustedes nos pedían antes de empezar esta Comisión, lo que interesa saber es qué pasó, qué cosas son evitables en el futuro, qué cosas de recomendaciones deben de ser de obligado cumplimiento, qué independencia tienen que tener por un lado los órganos que investigan y qué independencia y qué garantía de defensa del interés general tienen que tener los ámbitos judiciales, como nos han dicho en Estados Unidos, jamás se puede usar y está prohibido por ley que se use la investigación oficial para el tema judicial y una serie de cuestiones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 7

Por eso yo me voy a limitar hoy a preguntarle su opinión sobre tres comparecencias que a mí me afectaron mucho y que usted, con el conocimiento que tiene, con la relación que tuvo con muchas de ellas y porque sé que además usted y la asociación han seguido sus comparecencias con detalle, se las voy a decir las tres porque a lo mejor usted en un momento dado quiere mezclar alguna. A mí me gustaría saber su opinión sobre la comparecencia de doña Carmen Librero Pintado, directora de Navegación Aérea en 2008, doña Rosa María Arnaldo, presidenta de la CIAC de 2010 a 2016, y don Manuel Hita Romero, presidente de la CIAC de 2013 a 2012. Esas son las tres personas a las que yo me gustaría que me hiciera.

Y después, aunque usted hoy ha dicho algo, ha dicho: bueno, a mí me gustaría que esta Comisión instara a la revisión. Hoy estamos en la Comisión y yo quería también preguntarle qué es lo que desde la asociación piden a esta Comisión y que diría que esa lucha, esa satisfacción y para este país sería bueno que saliera de esta Comisión, y no me importa que lo detalle, porque hoy ha dicho dos cosas, la revisión del informe y prácticamente no ha podido entrar en más por el tiempo limitado que tenía.

Muchas gracias, señora presidenta. Yo ya acabé mi intervención completamente.

La señora **PRESIDENTA**: Adelante, señora Vera.

La señora **VERA PALMÉS** (presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Es verdad que estuvimos aquí, yo llegué a la Asociación en septiembre de 2009 y es verdad que, tal vez por la formación viajera que tengo, me di cuenta que en el primer año de vida de la Asociación aquí no solo no se avanzaba, sino que encima estuvo a punto de desaparecer. Y vine al Congreso teniendo en cuenta que en el Ministerio de Fomento a los que estaban no les habían hecho prácticamente caso, entonces me di cuenta cuando vine aquí a una primera reunión que aquí en aquellos momentos tampoco teníamos nada que hacer y luego hubo una reunión en el 2011, a primeros, antes de que el informe oficial se hiciera público, donde los que estaban de portavoces de los dos partidos que han gobernado este país durante todos estos años, el que estaba en el Gobierno dijo que el informe estaba bien y el que estaba en la oposición dijo que el informe era una basura, cuando luego se alternaron resulta que cambiaron también de opinión, pero bueno.

Me ha pedido la opinión de estas tres personas. Yo solamente voy a contar dos cuestiones. La señora Carmen Librero estuvo aquí y esta señora jamás ha tenido ningún tipo de empatía con las víctimas ni con al Asociación, y menos conmigo. Nosotros tuvimos una reunión a la que nos sugirió que fuéramos la ministra, Ana Pastor, y fuimos tres personas de la asociación y tan contentos que íbamos, porque estaba prácticamente hecho el esqueleto del Real Decreto 632/2012, que es el que contiene el Plan de Asistencia a Víctimas, y estaba hecho, habíamos trabajado mucho con el anterior ministro, y fuimos allí como los niños, que llegan ya: miren, ya hicimos la tarea y tal, y nos metió un jarro de agua fría de tal magnitud que yo salí de allí diciendo: bueno, otra vez el contador a cero. Spanair había quebrado en enero de 2012 y lo que nos dijo fue que un real decreto costaba ocho meses hacerlo, que cómo íbamos nosotros ahora a pedir un real decreto de esto, que no, que a nosotros eso para qué nos iba a servir, y también que estaban preparando un real decreto para los pobres que se habían quedado en los aeropuertos por el cierre de Spanair en enero de 2012. Entonces, uno de los que iba allí, que había perdido a cuatro personas le dijo: o sea, que ustedes están preparando, usted va a preparar una norma para las maletas y no para las personas, que estos han tenido suerte y se han quedado en el aeropuerto, pero si al avión le llega a pasar algo esta gente no Y luego, a lo largo de todos estos años, yo he seguido trabajando mucho por fuera de España con el tema de asistencia a víctimas y yo no he tenido ninguna ayuda por su parte. Es verdad que había una ministra que sí estaba mucho más implicada y empatizaba con las víctimas y gracias a eso salió ese Real Decreto de Asistencia a Víctimas en 2013, cinco años para conseguirlo, salió en 2014 el Protocolo de Coordinación de Protección Civil, que Protección Civil no contemplaba un evento catastrófico como un accidente aéreo, y también salió un folletito que explicaba a cualquier dónde voy, qué hago, en fin, las preguntas que surge cuando pasa una cosa de estas.

Realmente, yo de esta Comisión, me gustaría escribir una carta a los Reyes Magos, pero como soy bastante realista, yo he dicho aquí que me centro en dos cuestiones, y lo que sí puede hacer esta Comisión, tampoco nunca suelo pedir nada a nadie que no esté en sus manos hacerlo, otra cosa es que quiera hacerlo, pero hemos pedido dos cosas. Una es que esta Comisión en sus conclusiones inste al Gobierno y a quien corresponda a que haga una investigación neutral, y nosotros la aceptaremos y se puede acabar esto ya, si no tenemos razón pues se acaba, ya nos conformaremos, neutral e independiente. Y una segunda cuestión es que la aviación civil española, después de nuestra tragedia crearon AESA,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 8

pero fue un parche porque en diez años resulta que está ahora, el año que viene que si desaparece o no. Por tanto, luego, aparte de esas dos cosas relacionadas con nuestra tragedia, también me gustarían otras cuestiones. Yo he defendido muchísimo en los últimos cuatro años la creación de un órgano multimodal de investigación y prevención de accidentes, hice incluso un estudio donde demostraba objetivamente que eso era viable y que era más fácil tener un solo órgano con cuatro patas, uno dedicado a los accidentes aéreos, otro a los marítimos, otro a los del tren y otro a tragedias múltiples, con especialistas, que eso era más fácil y los recursos que se estaban destinando estarían muchísimo mejor aprovechados, pero eso, cuatro años de una pelea, casi me ha hecho tirar la toalla, como me hizo tirar al toalla en su día que AESA tuviera un cuerpo de inspectores en plantilla, porque AESA nació con ese propósito y siguió haciendo exactamente lo mismo que hacía Aviación Civil, era el mismo perro con diferente collar.

Entonces, esta Comisión también otra de las cosas que tendría que hacer es intentar quitarle el miedo a las personas que piensen que las víctimas, que somos la sociedad civil, que las víctimas, no del Estado, las otras víctimas reales, a nosotros una tragedia no nos ha vuelto tontos ni nos ha vuelto lelos ni nos ha quitado la cabeza que teníamos ante esta tragedia, al contrario, lo que nos ha hecho es darnos cuenta de que el sistema está mal y que queremos simplemente modificarlo, que nos escuchen, y esto tiene que ver con la condición de Canarias, porque si yo no fuera canaria y tuviera otros medios de transporte, tal vez esto lo hubiera aparcado, pero sabiendo lo que sé y viendo que esto es arreglable, porque en aviación está todo inventado y no es nada difícil traer las cosas y redimensionar los recursos, gestionarlos de manera diferente, y estaríamos a punto de alcanzar esos primeros escalones donde la sociedad civil, la Administración del Estado, los partidos políticos y todos los agentes de una sociedad que se llama Estado, estaría la cosa más compensada, porque lo que es evidente es que los recursos aquí en esta tragedia están desequilibrados, nosotros somos la noche y todos los demás son el día y, sin embargo, en vez de tomar ejemplo de eso, ocurre lo que ocurre.

Yo en ese sentido quiero también decir que la señora Arnaldo habló de una nota de progreso que ella publicó cuando tomó posesión de la CIAIAC. La nota de progreso es esto. Si ustedes quitan los hechos probados, todo esto, lo único que está poniendo nuevo es esto, es lo único que está haciendo, que también si quieren se lo dejo porque esta nota de progreso realmente y nada es lo mismo.

Luego, quiero explicar también otra cosa. Ella dijo aquí que no se acordaba a quién había recibido el 29 de julio del año 2011. Es muy importante decir que a aquella reunión fui yo, como, efectivamente, me identificó, y fueron tres supervivientes. Me acuerdo que Rafael Vidal, que compareció también en esta Comisión, llevaba un hierro en una pierna, que yo no exagero, pero aquello pesaba, horroroso moverse, y luego estaban los dos especialistas, la médico y el técnico del SAMUR. Allí entramos, nos habían citado a las doce y media del mediodía de aquel viernes, me acordaré siempre, y resulta que estábamos esperando en una sala y de repente viene el bedel y nos saca de aquella sala y nos mete como por un pasillo de un despacho, que estaba vacía, y: ¿qué pasa? ¿Qué pasa? ¿Qué pasa? Pues, ¿qué pasaba? Que desde las ocho de la mañana estaban reunidos con el juez y con el fiscal y a nosotros nos citaron a las doce y media y nos recibieron cerca de la una y cuarto, y lo único que hizo don Francisco Soto fue en una pantalla ponernos las conclusiones, no nos dijo nada del informe, no nos dijo nada del relé, no nos dijo nada de la avería, las conclusiones. Y me acuerdo que iba por la conclusión 42, hacía un calor horroroso, porque era julio, y estábamos allí viéndolo y yo no daba crédito porque es que cada conclusión que decía nos recordaba Yo fui tres veces a la CIAIAC, dos anteriores, y entonces resulta que me acuerdo cuando llegó a la conclusión 42 que dijo que las emergencias habían funcionado razonablemente bien y me acuerdo que Rafael Vidal y José Pablo Flores se levantaron y le dijeron: nosotros estuvimos tirados allí. ¿Nos estás diciendo que funcionaron razonablemente bien? 2011. Mira lo que tengo en la pierna. Me evacuaron a las cuatro y media de la tarde, dos horas después de que se hubiera estrellado el avión y me evacuaron en una ambulancia que solo tenía el conductor y yo estaba con unas lesiones brutales que ni voy a decir aquí, le decía que por favor que no cogiera los baches porque me dolía la pierna, me dolía la pierna de una fractura abierta que tenía de tibia. Luego José Pablo también no sé qué le dijo y Ligia, que era más tranquila, le dije: llévatelos, que les voy a preguntar si nos pueden dar el informe y cuándo lo van a hacer público. Esa señora me mintió, me dijo que no me podía dar una copia del informe, que lo sacara de la página web y que no sabía cuándo lo iban a hacer público. Salimos de allí, yo creo que no eran las dos y media, el teléfono se me reventó, habían convocado una rueda de prensa a las cuatro de la tarde de aquel día para hacer público el informe y, como esto, podría decir que en la anterior reunión que tuvimos fuimos tan tontos que le llevamos un dossier así de gordo que nos dejamos la vida en escuchar las cintas y toda la información del aeropuerto diciéndole dónde estaban a nuestro modo de ver los ítems que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 9

hacían ver que aquello había sido un caos. Y yo creo que ese informe lo utilizaron justamente para lo contrario, yo de Rosa Arnaldo lo único que le puedo decir es que, de verdad, yo no le deseo mal a nadie, yo no estoy en contra de ninguna persona, pero sí estoy en contra de que en las estructuras del Estado estén personas que no saben gestionarlas y ella, afortunadamente, se fue de la CIAIAC, con lo cual, le deseo todo lo mejor, pero que no mienta, porque también dijo muchas cosas aquí que se podían revertir con argumentos y con datos objetivos.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Seguimos con los grupos. Esquerra Republicana, señor Tardà, tiene su tiempo.

El señor **TARDÀ I COMA**: Gracias, señora presidenta.

Señora Pilar Vera, de nuevo le hacemos llegar el compromiso de nuestro grupo parlamentario de colaborar al máximo en esta Comisión y en todo aquello que pueda permitir esclarecer unos hechos y sobre todo unas responsabilidades. Y además quiero excusar a mi compañero, Joan Olòriz, que por razones también de compromisos parlamentarios hoy no puede estar aquí.

Dicho esto, a nosotros nos gustaría, a efectos de ir conociendo su opinión sobre comparecientes que han estado aquí en esta Comisión y porque entendemos que es muy importante su opinión, le queremos preguntar qué opina usted sobre lo dicho aquí por algunos comparecientes. Usted sabrá si está en condiciones de responder, pero sepa que para nosotros es importante conocer su opinión. Me refiero al señor Luis Rodríguez Gil, director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, me refiero al señor Miguel Ángel Oleaga, director del Aeropuerto de Barajas, me refiero al señor Manuel Azuaga Moreno, presidente de AENA, y también me refiero al señor Felipe García Rodríguez, técnico de mantenimiento de aeronaves. No sé si usted está en condiciones de responder, pero sepa que para nosotros sería importante conocer cuál es la opinión de ustedes respecto a estos comparecientes, respecto a lo dicho por estos comparecientes. Porque bien sabe usted que será función nuestra, de los aquí presentes, elaborar las conclusiones y para poderlas someter al juicio del resto de compañeros del Congreso de los Diputados. No sé si debo repetir los nombres o no, pero, en todo caso, le agradecería mucho poder conocer su opinión. Y de nuevo nos reafirmamos en nuestro compromiso solidario para con ustedes y en general para todos los canarios y las canarias, que inevitablemente tienen que usar el avión para desplazarse y de nuestro grupo parlamentario.

Muchas gracias por todo.

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

La señora **VERA PALMÉS** (presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Mire, yo de verdad a los catalanes y a ustedes les quiero de corazón transmitir de parte de todas las personas que están en la Asociación el compromiso que han tenido con esta Comisión y al señor Olòriz, porque la verdad es que no lo esperábamos. Así que de verdad que le doy las gracias.

Y respecto a las preguntas, y yo voy a contestar todo, otra cosa es que me pare.

Mire, respecto al señor Oleaga, esto es la auditoría de la OACI del año 2010, aquí dijo el señor Oleaga que el Aeropuerto de Madrid-Barajas estaba certificado en el año 2008. Esta auditoría no miente y ese aeropuerto no podía estar certificado porque hizo un real decreto, el 862/2009, donde se disponía la forma de obtener la certificación de todos los aeropuertos internacionales, sin embargo, ningún aeropuerto de España en el año 2009 ni 2010 estaba certificado y tampoco estaba el de Barajas. El señor Oleaga también dijo algo que nos llamó la atención y es que el río había salvado de quemar a alguno de los supervivientes. Yo, que he hablado prácticamente con todos, eso es como si les hubieran metido otra puñalada, porque 10 años después decir esa barbaridad, cuando aquí estuvieron el bombero con el agua hasta el cuello y alguna otra persona más que he pedido que viniera, con el agua al cuello, la verdad es que eso es un auténtico despropósito y yo no merece ni que lo califique porque con el testimonio de los demás se da por contestado.

En el tema del señor Felipe García, mire, a mí no me gustaría vivir sabiendo que despaché un avión y que se mataron 154 personas. Y con eso ya le contesto.

En el caso de Luis Rodríguez Gil, este señor fue director general de Aeronaves de la Dirección General de Aviación Civil y luego con el mismo cargo pasó a la agencia Española de Seguridad Aérea. Su época es la más oscura en accidentes en el campo de los llamados trabajos aéreos. Yo coincidí con este señor en la primera conferencia de alto nivel que organizó la OACI en Montreal y durante todo el tiempo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 10

estuvimos allí no hacía nada más que decirme que los técnicos de mantenimiento habían cumplido con la MEL, con la MEL, vuelta con la MEL y vuelta con la MEL y que la MEL y que tal, hasta que después de decírmelo cinco veces le dije un día: ¿Y en la MEL estaba la sensatez y la prudencia? Porque desde luego lo que no estaba eran las presiones y tú y la gente que estaba contigo donde estaban, presionaban, ¿para qué? Para que a veces se incumpliera la normativa. Así que, por favor, no me estés hablando más de la MEL y, si no, en todo caso haz una MEL donde tenga la prudencia y la sensatez.

Y con respecto al señor Azuaga, es muy curioso porque, yo no lo he comentado, pero yo estuve trabajando en este edificio del Banco Exterior del año 1980 al año 1991 y estaba en una parte la banca corporativa y una de las financiaciones que íbamos y tal, se sindicó un crédito de 100 000 millones de peseta se sindicó, sindicó es repartir el riesgo entre todos los bancos, y una de las entidades que acudieron no era Unicaja entonces, era la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Málaga, y este señor. Curiosamente, lo conocí el día que se firmó esa sindicación de ese crédito, fue algo importante por dónde se destinaba, y luego resulta que un bancario puro en el año 2004 lo nombran presidente de AENA y no tenía perfil de gestor para nada, pero AENA estaba en ese momento, que él lo dijo aquí, con 8000 o 9000 millones de euros de inversión. Creo que el planteamiento que se hizo con ese nombramiento fue darle un cariz puramente económico a la gestión de unos aeropuertos que es un servicio público y que tiene otros componentes. Si tenemos en cuenta luego que este señor cesa o dimite en julio del 2004 y que AENA está sin presidente, perdón, julio del 2008, hasta octubre del 2008 AENA no tiene presidente, está el consejero de mayor edad que preside la reunión del Consejo y luego estaba el director general, que también vino por aquí, que llevaba el día a día. Para una entidad de la envergadura de AENA no tener presidente durante tanto tiempo no era muy lógico porque además eso se debate en el plano internacional, suelen haber reuniones de ACI, que es la organización mundial de aeropuertos, en fin, una serie de entidades. El planteamiento que hizo este señor Azuaga fue un planteamiento puramente económico y en las cintas del aeropuerto, de las grabaciones, se habla cómo alguien del Centro de Gestión Aeroportuario está reconociendo que no hay mantas, que no tienen mantas para tapar a los fallecidos y a mí invariablemente cada vez que escucho esa cinta se me viene a la cabeza eso, que una gestión puramente economicista en la gestión de un servicio público, eso no es gratis y tampoco puede ser gratis que no tenga consecuencias, porque aquí quien gestiona mal debe ser sancionado y no pasa anda, las instituciones están por encima de las personas, las personas pasamos, las instituciones quedan.

Por tanto, con respecto al señor Azuaga, que decía que no tenía idea de nada, pues sí que tenía mucha idea, porque durante su gestión, ahí se aplicó la tijera y los bomberos no tenían mantas para tapar a los fallecidos.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Vera.
Por el Grupo Ciudadanos, señor Ramírez, su turno.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Gracias, señora presidenta. Bienvenida a la señora Vera a esta Comisión. Lo que queremos, como usted bien sabe, es saber y lo que queremos conseguir con esta Comisión es conocer todos esos elementos, esos factores, esas incógnitas que se han quedado en elementos oscuros, herméticos, de ese aciago día del 20 de agosto de 2008, sobre todo por la memoria de esas 154 víctimas y de sus familiares. Yo le puedo decir que en esta Comisión yo creo que todos los miembros de la misma hemos sentido en algunos momentos indignación, hemos sentido desde luego sonrojo y me atrevería a decir que incluso repugnancia, porque la realidad es que hemos visto a gente que ha venido con cierta falta de ética, de vergüenza, de moralidad, con falta de empatía, con falta de mínimos sentimientos humanos y que realmente venían a exculparse, venían a repetir un mantra, un mensaje que se deben decir ellos cuando se miran en el espejo cada noche antes de irse a la cama para intentar dormir.

A mí me parece que lo más importante es conocer su opinión, me parece que el momento de su comparecencia es el indicado, porque así hemos visto a ciertos sujetos que hemos tenido en esta Comisión y, siguiendo el mismo camino que mis compañeros, los que me han precedido en el uso de la palabra, considero muy importante, muy interesante, que nos diga su opinión sobre unas siguientes personas que ya hemos tenido aquí y si le parece se las digo para que las vaya teniendo en cuenta, que son Javier Marín San Andrés, de AENA, Javier Aguado del Moral, inspector de Vuelo, Valentín Villarroel, vocal que representaba a la Asociación de Pilotos, y Jesús Torroba Aylagas, que era el jefe de mantenimiento, como bien sabe, se suponía que era jefe de mantenimiento, aunque al final, desde luego, con sus declaraciones deja ciertas dudas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 11

Por último, agradecerle por mi persona, por mi seguridad, por la de mi familia, por la de mis vecinos, los que cogemos aviones todos los días y que desde luego sin el esfuerzo de esa asociación que usted preside y que sé que ha tenido una lucha durante estos 10 años titánica en contra de todos los elementos, pero que ha conseguido avances que son fundamentales.

Muchísimas gracias.

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

Señora Vera.

La señora **VERA PALMÉS** (presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Con respecto al señor Torroba, le digo exactamente lo mismo que con respecto al señor Felipe García. Con respecto al señor Javier Aguado, es el más vivo ejemplo de aniquilación de una persona que hace el sistema cuando te enfrentas en campo abierto, se necesita mucho valor por su parte haber denunciado lo que denunció y pagar las consecuencias, claro, estar en la situación que está hoy, y yo personalmente lo único que puedo decirle es que me da sonrojo como ciudadana que el sistema aniquile tanto a una persona.

Con respecto a Javier Marín, Javier Marín, si ustedes miran el nacimiento de AENA, está en AENA desde sus inicios, en 1993, antes estaba en la Dirección General de Aeropuertos. Realmente hay un ministro de Fomento, que fue José Borrell, que dio la vuelta a ese ministerio. Yo estaba también aquí en el Banco Exterior, era ya entonces directora de Instituciones, y el Banco Exterior tenía la operativa de la Dirección General de Aeropuertos y Borrell estaba en la disyuntiva como está ahora AESA, reconvertir los aeropuertos en un organismo, y realmente los reconvirtió, nombró a otro ingeniero aeronáutico, él es ingeniero aeronáutico, nombró a un ingeniero aeronáutico, Manuel Abejón, presidente de AENA y se puso a la tarea y contó con el Banco Exterior, contó con el Banco Exterior hasta el extremo que se convirtió en un ente público y el Banco Exterior, un banco público, que tenía el monopolio de crédito a la exportación y tal y al que le era muy difícil moverse, hizo una implantación de tesorería que AENA en aquel entonces, estamos hablando del año entre 1993-1996, si aterrizaba un avión en Villanubla, por ejemplo, en Valladolid, las tasas y precios públicos había una tarjeta que automáticamente se pagaba la tasa de precio público. En ese proyecto, de una envergadura brutal, estuvieron dos bancos, Bankinter y el Banco Exterior, y nosotros nos ocupamos de poner en las torres de control pequeñas delegaciones del banco, y yo me acuerdo, y esto es una anécdota, que en aquel entonces le dije al consejero delegado del Banco Exterior que había una circular del Banco de España que prohibía expresamente tocar un dispensador de efectivo a alguien que no fuera un empleado bancario, y cuando me dijo que nos habíamos topado ahí le dije: no, tienes que hablar con el Banco de España para que esa circular la quite porque esto viene en manda y esto, si no nos ponemos, nos arroya. Lo cierto fue que el señor Marín estaba ya entonces en ese proyecto y yo desde que lo conozco, su trayectoria ha sido impecable, él tiene mucho que ver con el desarrollo comercial de los aeropuertos y realmente debe ser un buen ejecutivo porque han pasado todo tipo de presidentes y él sigue quedando y su labor como ejecutivo yo no digo ni que sea buena ni que sea mala, solamente digo que ha permanecido a lo largo de todos estos años en AENA con ese cargo.

Y respecto al señor Valentín Villarroel, él fue, efectivamente, vocal de la CIAIAC en representación de la Asociación Española de Pilotos, no era del COPAC, y yo lo que eché en falta en su declaración aquí o en su comparecencia, que hubiera dicho realmente por qué no se fue. Él dijo, por los motivos que dijo, pero tampoco mintió, no le estoy diciendo que mintiera, pero dio una versión, a veces no se miente, pero no se dice toda la verdad, y yo eché de menos esa versión. Así que si ha quedado contestada la pregunta.

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

Por el Grupo Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, el señor Vila. Su tiempo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Hola. Gracias, presidenta. Buenas tardes, señora Vera, gracias por venir, bienvenida al Congreso de los Diputados y a esta Comisión.

Primero, agradecerle, no solo que esté aquí y la comparecencia que ha hecho, sino el trabajo que viene haciendo usted y la asociación desde hace 10 años, como ha dicho, que creo que es un trabajo que, como bien ha dicho también, no le corresponde a usted, ni a la Asociación ni a la sociedad civil, le corresponde al Estado, pero cuando el Estado no es capaz o no se responsabiliza, no hay más remedio que sea la sociedad civil. Es loable desde mi punto de vista, es admirable y desde mi grupo que cuenta usted con todo el reconocimiento y la admiración mía y de mi grupo parlamentario.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 12

Para las preguntas voy a tratar de agruparlas, va a ser parecido a lo que han hecho mis compañeros. Yo voy a preguntarle concretamente por las comparecencias de varios. Quiero primeramente que me diga, ha dicho ya usted que no comparte las conclusiones del informe de la CIAIAC básicamente porque no son las conclusiones ni detecta las causas. A mí me gustaría que profundizase un poco más en el informe de la CIAIAC, qué le parece a usted y a la Asociación, más allá de las dos pinceladas que ha dado, que profundizase un poco más en el informe de la CIAIAC, que por qué no están de acuerdo con él y también qué le parece el informe alternativo que hizo el COPAC, el Colegio Oficial de Pilotos.

Sobre los comparecientes, yo le quería preguntar primero por uno que a mí me estremeció y me indignó por encima del resto, que fue el señor Pedro Arguelles, quien fuera en el momento del accidente presidente de Boeing España, que además ha sido cargo público tanto en la Asamblea de Madrid como eurodiputado, también ha sido secretario de Estado de Defensa, pese a que reconoció aquí que uno de los principales proveedores del Ministerio de Defensa era Boeing, reconociendo, desde mi punto de vista, un grave conflicto de intereses, esto es un tema aparte, pero le quiero preguntar por el contenido de la comparecencia de este señor, por la actitud, que me pareció muy despectiva, y sobre todo porque él vino aquí a decir básicamente que no se acordaba de nada, que no tenía prácticamente responsabilidades en Boeing, pese a ser el presidente de Boeing España y Portugal, y dijo una cosa que ha salido varias veces en la Comisión, que yo creo que es directamente mentira, y me gustaría que usted lo aclarase. Él dijo que Boeing desde el primer momento del accidente lo único que hizo fue colaborar, tanto con la CIAIAC como con los juzgados, para esclarecer las causas del accidente. Y ya he dicho que ha salido aquí varias veces en la Comisión, yo creo que esto no es cierto, me gustaría que me diera usted su opinión a este respecto.

Por otro lado, le quería preguntar también por la comparecencia de María Jesús Guerrero lebrón, que es a día de hoy miembro, es vocal en la CIAIAC, no solamente por la comparecencia y el contenido, sino también por el hecho de que esta mujer sea catedrática de Derecho mercantil y que esté en la CIAIAC, que es un órgano, como todos sabemos, que requiere mucha especialización técnica para investigar este tipo de accidentes.

También le quiero preguntar por la comparecencia de Cristina Cuerno Rejado, en concreto que dijo que el fallo del TOWS es un factor contribuyente, como dice la CIAIAC, pero no determinante; a juicio de nuestro grupo y de este diputado el hecho de que fallara el TOWS, y creo que del resto de la Comisión también, pero bueno, hablo por mí, el hecho de que fallara el TOWS es determinante para que se produjera el accidente, no porque lo digamos nosotros, lo dice la NASA, que ha hecho un estudio en el cual el 100% de las veces que suena el TOWS el piloto aborta el despegue, por tanto, para nosotros es causa determinante en el accidente, esto quiere decir que si hubiera sonado el TOWS esa tragedia se podía haber evitado. Y también por la comparecencia de la señora Isabel Maestre, que es la actual directora de AESA, y que a mí me dejó bastante preocupado en el sentido de que no fue capaz de explicar bien o del todo cuáles son los procedimientos que se siguen para hacer las inspecciones a los aviones y conceder los certificados de aeronavegabilidad, y defendió a capa y espada la externalización en los controles que se le hacen a las compañías aéreas vía las empresas de servicio que le llaman, por las cuales se contrata, como SENASA. Yo quiero saber cuál es la opinión que le merece, o sea, quiero saber si usted cree que el hecho de externalizar estas inspecciones entrafía o aumenta los riesgos porque baja la calidad de las inspecciones.

Y por último, y esta no es referente a las comparecencias de otros comparecientes, sino también ha dicho usted que había dos cosas fundamentales que creía que había que mejorar en la aviación civil española, que es por un lado la CIAIAC, el órgano, y por otro Aviación Civil, y ahí le voy a pedir lo mismo que con el informe, si puede profundizar un poco más en, a juicio suyo o de la asociación, cuáles son esas medidas que habría que tomar o que llevar adelante para que realmente mejoráramos la seguridad aérea en España.

Nada más. Gracias.

La señora **VERA PALMÉS** (presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Voy a ser breve, porque lo bueno, si breve, dos veces mejor.

Esto lo pueden sacar ustedes de la página web. ¿Qué es AESA? Y aquí pone en pequeñito: «Y para conseguir ser una institución modelo para la sociedad, aportar seguridad, calidad y sostenibilidad al sistema de la aviación civil nacional e internacional, ser una referencia en Europa». Aquí, supuestamente, lo que habría que conseguir es la seguridad de los ciudadanos, de las futuras víctimas. Curiosamente, es un sarcasmo del destino, y yo no lo puedo calificar de otra manera, que AESA nace en octubre del año

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 13

2008, realmente se publica en febrero de 2008 el real decreto de creación, pero no hay dinero o no es prioritario y pasa lo nuestro y rápidamente la respuesta del sistema es crear AESA, y es el mismo perro con diferente collar, es decir, antes era Dirección General de Aviación Civil, que se queda solo con la parte de la normativa y sobre todo del aspecto internacional de esa normativa, que prácticamente la aviación en el mundo hoy está o bien aglutinada en los países europeos o en los organismos europeos o bien a nivel internacional, que es OACI. Y resulta que AESA nace como consecuencia de nuestra tragedia y nosotros durante todos estos 10 años hemos tenido que soportar por ejemplo que su independencia la basa en salir de Nuevos Ministerios el Ministerio de Fomento e irse a un edificio que es propiedad de la Fundación Mapfre, 3 millones de euros al año es lo que paga por esa sede, en el año 2012, cuando la Audiencia Provincial de Madrid cierra la causa, resulta que Mapfre va y consigna en una notaría 12,9 millones de euros, 2012. AESA se muda a esa sede en 2009, a 3 millones de euros a Mapfre ya el alquiler o esos 12,9 millones de euros por responsabilidad en 154 víctimas y 18 supervivientes, en fin.

Yo nunca he podido entender cómo una sociedad como Mapfre, con todo lo que es, con todo lo que significa, cómo una multinacional está permitiendo esto, y sobre todo no entiendo que ya AESA con ese traslado se estaba posicionando. Y luego ha ido pasando el tiempo y hemos ido siguiendo lo que hacían en AESA y este último año pasado también tuvimos que soportar, este es el programa, que lo voy a dejar aquí, el programa de unas jornadas a todo trapo que se hicieron en Granada, en la Alhambra, y, curiosamente, aquí el día viernes, 4 de junio de 2017 hay una mesa redonda, «El modelo global de la seguridad aérea», moderador: don César López, subdirector del Área de Ingeniería de Mapfre Global Risks, que es quien tiene la póliza de 1500 millones de dólares, que la he traído aquí, no es que yo esté mintiendo, esto es lo que se aportó al juzgado, y en esta mesa está doña Isabel Maestre, directora de AESA, don Santiago Cortés, jefe de División de la Seguridad, Calidad y Medioambiente de Enaire, don Miguel Ángel Morell —es que esto está muy pequeño y de tanto leer papeles ya casi no tengo ni vista—, director ingeniero de Airbus Defence and Space, Gustavo Barba, asesor de Industria del Gobierno, y esto lo clausura el señor don Antonio Huerta.

¿Qué haces con esto? Cuando te enteras de esto, ¿qué haces? Porque si nos invitan a esta mesa de seguridad, nosotros podemos aportar. Y esto es del año pasado, nueve años después de una tragedia que tiene a las familias crucificadas en el Tribunal Supremo, porque Mapfre no acepta las sentencias de la primera y la segunda instancia, ¿qué haces con esto? ¿Cómo batallas con esto?

Pero, a mayor inri, nosotros con esto, claro, cada vez que pasa una cosa de estas nosotros protestamos, hacemos una nota de prensa, se lo comunicamos al ministro, a quien proceda. Esto al final nada. Esto, aunque no esté prohibido normativamente, éticamente es reprobable, esto no se puede hacer. Si tú tienes en tus manos la seguridad aérea, ni siquiera pedimos que sean neutrales, pero no te posiciones al lado de una multinacional de esta manera tan evidente, porque te estás posicionando al lado y mañana te puede pasar a ti, aquí nadie está libre de que esto que nos pasa a nosotros le pase a cualquiera, es que nadie está libre, de verdad.

Entonces, AESA, creo que con esto es suficiente.

Respecto a la señora Guerrero Lebrón. Yo cuando veo que a esta señora la nombran vocal de la CIAIAC, otro aviso a navegantes. ¿Qué hace una catedrática de Derecho mercantil en un pleno donde se aprueban informes técnicos? Muy bien. Esta señora, si ustedes miran en internet, tiene una cantidad brutal de libros escritos, todos relacionados con los seguros aéreos, todos. Es más, en este «Los seguros aéreos. Los seguros de aerolíneas y operadores aéreos», que está muy bien que esté en el Pleno de la CIAIAC, y estoy dando datos, que cada uno coja lo que quiera, aquí le hace una presentación el catedrático emérito de Derecho mercantil y le está diciendo respecto a esto, son tres renglones: «Por ello la monografía de la profesora Guerrero Lebrón interesará a los operadores aéreos, así como a los juristas y economistas relacionados con el transporte aéreo y con la aviación en general». Es que, sinceramente, hay una falta tan grande de ética en este tipo de personas, porque nosotros ya estamos estigmatizados, pero es que aquí hay mucha juventud, aquí hay mucha gente, una generación que viene empujando detrás; esto es muy mal ejemplo para todas esas personas, que se enteran de que hay una catedrática de Derecho mercantil. El otro día dijo que había dimitido del cargo de vocal; eso no ha salido publicado en ningún sitio y si ella tiene una carta que le han aceptado la dimisión, pero eso no ha salido publicado en ningún sitio, y cuando los nombran sale publicado en el Boletín Oficial del Estado, el trato debía ser el mismo. Por tanto, aquí esa especie de oscurantismo con una Ley de Transparencia que hay es incomprensible. Pero es que, a mayor abundamiento, ella justifica su nombramiento como que era necesario hacer un convenio marco con la Administración de Justicia porque el reglamento 996/2010

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 14

europeo se lo exigía. Mire, yo no conozco ningún país de Europa, ninguno, y me hartó a preguntar cada vez que voy a algún encuentro fuera de nuestras fronteras, que tenga ese acuerdo marco, ninguno.

Y yo también les pediría, aprovechando esto, que manden ese acuerdo marco al Consejo de Estado, es neutral. Al Consejo de Estado que por favor manden ese acuerdo marco de la CIAIAC y que el Consejo de Estado diga si la Constitución española ampara ese acuerdo marco, porque si tenemos en cuenta estas ponencias tanto del juez, que he leído antes, como del fiscal, el juez que investigó esto está, por lo menos según mi interpretación, puedo estar equivocada, está criticando este acuerdo marco. Esto no es bueno, no es bueno que un juez esté sometido a las directrices de un acuerdo marco, que es ponerle todavía más piedras encima para que no tenga autonomía para poder investigar. Entonces, si su cometido fue ese, ya no está, yo no creo que tenga la desvergüenza de volver a nombrar a otra catedrática porque la CIAIAC tiene, y lo he dicho en esta ponencia, a la Abogacía del Estado, tiene su propio servicio jurídico. ¿Para qué tanto refuerzo haciendo esto? Es que esto es inaudito.

Y en cuanto a la señora Cristina Cuerno voy a contar una anécdota. Yo suelo ir cada vez que hay una intervención, yo suelo ir, y me acuerdo que hace unos años fui a un seminario que organizaron con la Asociación Latinoamericana de Derecho Aéreo, ALADA, y era en la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos, entonces ella hizo su exposición y me sorprendió una cosa que dijo, dijo que las recomendaciones eran una obra de arte, obra de arte. Entonces, cuando llegó el turno le pregunté que me explicara qué era una obra de arte, o sea, una recomendación de seguridad; entonces hizo lo que hacía aquí, se iba, se iba; no, no, mire, ¿una obra da arte qué es? Y al final le dije: ¿qué es, una obra de arte por lo que oculta? Porque, claro, ustedes tienen que explicarse respecto a una causa y ustedes la envuelven tanto en esto que al final es una obra de arte por eso. Desde luego, se armó tal pifostio allí que hasta hicieron un receso de 15 minutos, porque era un bucle donde no salía. Y eso fue lo que me pareció la comparecencia aquí.

Desde luego, también asistí un poco tiempo después a un curso que hacen de posgrado sobre investigación de accidentes y fue también tremendo porque, claro, si te dan este curso y tú no sabes de qué va esto pues te callas y dices: pues será lo cierto. Pero es que casi siempre nuestra tragedia sale de ejemplo en cualquier foro donde se hable de transporte aéreo o de aviación, siempre sale lo nuestro, el juez defendiendo que lo instruyó bien, el fiscal diciendo que sí, pero que tiene esto, los técnicos y los peritos que todo el mundo opina y todo el mundo sabe y todo el mundo va diciendo lo que les parece, y yo lo que pido siempre es que nos den voz, si nosotros estamos preparados. Y lo que hacen los colectivos del transporte aéreo en general, todos nos apoyan, todos nos quieren mucho y tal, pero a la hora de que haya un congreso y un seminario, a nosotros no nos dan voz, tenemos que ir ahí con el público y tenemos que hacer ver lo que nosotros realmente no estamos de acuerdo.

Y con respecto al señor de Boeing, mire, yo fui en el año 2011 a la NTSB norteamericana, que hicieron una conferencia internacional de familias de accidentes aéreos, y a mí me dejaron hablar y me sentí muy cómoda allí, y le pedí a la presidenta de la NTSB que me presentara, que yo quería conocer al senador que llevaba las relaciones con Boeing, el lobby de Boeing, y tanto la mareé que me lo presentó, y ese señor me trató, sabiendo quién era, con muchísima más deferencia, con muchísimo más respeto, que el que ese señor mostró aquel día aquí. Decir que no sabía dónde estaba y que si era laboral estaría trabajando y que si no estaría en su casa, pues mire, Boeing precisamente no ha sobrevivido a lo largo de los tiempos como uno de los dos fabricantes mundiales que hay de aviones precisamente por tener ejecutivos como este, porque desde el minuto uno, desde el minuto uno Boeing se personó en el Juzgado número 11 y se personó con un despacho, Lovells, que tenía de consejero o tenía en su consejo, no es consejero, porque son delegaciones de los bufetes y es un *advisor* y tal, pues tenía a gente muy importante de este país, y luego resulta que en medio de la investigación se cambia a DLA Piper, y yo no voy a decir nada, ustedes miren por internet estos nombres que estoy dando y verán quién estaba en la cúpula de estas delegaciones de estos despachos. Realmente, a mí lo que me pareció de su comparecencia es que no tuvo piedad y que éticamente fue reprobable, y no quiero decir nada más.

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

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

Bienvenida, doña Pilar Vera, por su comparecencia de hoy y por sus palabras, y quiero sumarme a las palabras de agradecimiento, a la labor y al trabajo que ha llevado la Asociación de Afectados desde el inicio y que nadie tiene ninguna duda que si hoy estamos aquí es precisamente al trabajo incansable que ha llevado la Asociación para conseguir en primer lugar que se creara esta Comisión de Investigación y a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 15

partir de ahí entre todos busquemos las conclusiones más adecuadas que mejoren nuestro sistema de seguridad aérea. Y sin duda la labor, y yo que la he vivido directamente en el trabajo de la Asociación, debo manifestar públicamente y dejar claro que hoy estamos aquí gracias a la labor incansable de la Asociación, y, por tanto, dejar constancia del agradecimiento de mi grupo parlamentario al trabajo de la Asociación.

Una primera valoración, usted ha hecho valoraciones de varias intervenciones comparecientes, me gustaría si es capaz de tener usted la fotografía global de cómo ha ido la evolución, porque sé, lógicamente, que ha seguido pacientemente el trabajo de la Comisión, de estos tres meses que llevamos prácticamente de comparecencia y si el trabajo de estos meses ha ido cubriendo las expectativas que la Asociación por constituir esta Comisión de Investigación va en la línea, las expectativas se están cubriendo o cree que tiene déficit el trabajo de esta Comisión y, si es así, me gustaría que indicara cuál sería esa visión por parte de la Asociación.

La señora **VERA PALMÉS** (presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Yo, siendo realista, muchas veces he visto una cierta descompensación porque aquí los que han comparecido una buena parte son técnicos, son especialistas, y ustedes realmente no lo son, tienen la formación que tienen, cada uno tiene la formación que tiene, y sí que he visto a nivel general en estas personas un cierto abuso y hasta incluso una falta de respeto hacia ustedes, ustedes, al fin y al cabo, son representantes de los ciudadanos y deben ser respetados y no se puede venir aquí a dar una clase magistral sabiendo que el que tienes enfrente no tiene el mismo nivel de conocimiento que tienes tú desde ese punto de vista. No nos vamos a engañar, una comisión de investigación es lo que es y aquí, en este país siempre se ha dicho que cuando no quieras que se sepa algo crea una comisión de investigación, que no se sabrá. Pero mire, yo cada cosa que he hecho siempre ha sido por primera vez, y debo ser masoquista, porque cuando me dicen de primera vez digo: esto se va a conseguir. Entonces, yo sigo creyendo en mi país, yo sigo creyendo que las estructuras de mi país funcionan, yo sigo pensando que alguna vez tiene que ser la primera vez, y ojalá sea esta, que una comisión de investigación va un poquito más allá. Nosotros esperamos lo que esperamos, pero desde luego fíjense que después de toda esta lucha infame durante 10 años, el que esta comisión se haya hecho aquí ha preocupado a muchas personas, las ha preocupado muchísimo, y cuando te preocupa algo es porque o tienes cargo de conciencia o porque temes algo.

Y yo, que de verdad he hecho un esfuerzo brutal por salir fuera de mi país, porque yo al principio pensaba que la CIAIAC estaba en posesión de la verdad, que lo que hacía estaba bien, pero es que luego resulta que me di cuenta que no, que esto, que esta es la auditoría de la OACI, que lo pueden sacar ustedes de la página web de la OACI, de ICAO, esto saldrá una auditoría muy pronto, la siguiente a la del 2010, y duele que la investigación de accidentes en España esté debajo de países como Mali, como Cuba o como Nigeria. A mí esto me duele y me duele muchísimo y me duele extraordinariamente porque nosotros somos bastante mejores, con todo el respeto, que estos países, tenemos más recursos. ¿Qué está pasando aquí para que no seamos capaces de ponernos por lo menos iguales? Y es que aquí hay un problema de raíz y hay que afrontarlo y ser valiente y tomar el ejemplo de una asociación de víctimas que estamos haciendo lo que queremos, es una elección propia, pero que, miren, en el mundo está demostrado que en todos los accidentes aéreos se ha terminado sabiendo la verdad por las familias, porque el sistema al final es cómodo. Y yo lo que no entiendo es que por ejemplo la NTSB nació en Estados Unidos como un apéndice de la Secretaría de Transporte, luego pasó a la agencia federal FBI, y en 1967, después de dos accidentes monstruosos que hubo en Estados Unidos, se hizo mayor de edad y se hizo NTSB. Está en el 90% de las investigaciones que se hace en el mundo de accidentes aéreos y para estar ahí tienes que tener muchísima credibilidad y nosotros no aspiramos a tanto, pero sí deseamos que esto se mueva, esto tiene que moverse, y si nosotros somos quienes tenemos que mover esto para que se mueva lo vamos a hacer y al final yo siempre digo que realmente ellos no van a volver, ellos se murieron, pero es que esas muertes tienen que servir para algo y si nosotros no aprendemos de eso, ¿de qué vamos a aprender?

Entonces, vuelvo a decir que soy realista y que yo quiero que esta comisión sea la primera vez también que hace algo diferente a lo que han hecho las demás.

El señor **FRANQUIS VERA**: Creo que convendrás conmigo, Pilar, que después del accidente, la tragedia de 2008, el sistema aéreo español, la situación no es la misma, yo creo que ahí es evidente que la situación no es la misma, que ha cambiado sustancialmente, esto es una prueba evidente de que ha cambiado, la creación de la Comisión de Investigación, lo que tú relatabas, y perdona que te tutee, lo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 16

relatabas al inicio de tu intervención de los progresos que se habían hecho impulsados por la asociación cambia sustancialmente después del accidente, creo que la Asociación ha tenido claro cuáles eran los objetivos, el protocolo de atención a los familiares, afortunadamente, se ha conseguido, se ha impulsado el punto de vista normativo, el objetivo luego era la Comisión de Investigación, se ha conseguido, el dar un impulso al ámbito internacional creo que también es una labor muy importante de la Asociación, que la semana que viene creo que participa en una conferencia internacional, con lo cual, también es muy importante. ¿Desde esa visión cuáles son los objetivos? Porque yo estoy convencido, como lo cree todo el mundo, que el trabajo de la Asociación no va a acabar cuando acabe el trabajo de la Comisión de Investigación, va a seguir adelante, ¿cuáles son los objetivos próximos que tiene planteados como presidenta de la Asociación de cara al futuro?

La señora **VERA PALMÉS** (presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Cuando yo empecé a trabajar todo esto de la asistencia a víctimas y tal, me puse en contacto, miré los países que tienen más accidentes aéreos y me salió que en Europa era Francia y luego, a través de los franceses, de la FENVAC y tal, me puse en contacto con una persona, Hans Ephraimson, que era el presidente de la Asociación de Víctimas Norteamericana, y a mí este hombre, lo conocí cuando tenía 89 años, en el año 2010, en esa conferencia primera que fui, y a mí este hombre me impactó porque este hombre resulta que su hija había fallecido en el accidente de Korean Airlines 007, que salió de Nueva York a Seúl. Korean Airlines fue, el MD-82 _____ se lo compró Spanair a Korean Airlines. Y entonces resulta que ese avión se metió en territorio ruso y lo derribaron, un caza ruso lo derribó, sobre la isla de _____, no me acuerdo ahora el nombre, y no se encontró nada de ese avión. Y este hombre, un caso parecido al MH-370, y este hombre peleó, peleó, peleó y peleó tanto, también era verdad que era superviviente de un campo de concentración y que tenía el apoyo del lobby de los judíos en Nueva York, y me lo contaba así, y entonces resulta que este hombre peleó tanto que consiguió ocho años después que la Casa Blanca, Bush padre, el presidente Bush padre, lo comisionara la frente de una delegación norteamericana, vieran a Boris Yeltsin, le entregaran el sobre rojo que contenía esa operación y con ese sobre rojo este hombre pudo reconstruir la historia de la desaparición de ese vuelo, del derribo de ese vuelo. Ahora, cuando dicen del MH-370 digo: es que tenemos una capacidad de olvido tremenda. Entonces, este hombre me hizo la desgracia, porque para mí es una desgracia, que en la última asamblea del 2013 estábamos, porque solemos ir cuatro o cinco personas de diferentes asociaciones del mundo y tal, me hizo la desgracia, yo que había casi medio perdido inglés, de hacerle prometer, él ya tenía 93 años, me hizo prometerle que él ya creía que no iba a volver a la OACI, pero que yo me tenía que hacer cargo de seguir con su trabajo en la OACI. Realmente yo, como lo veía tan desesperado, le dije: bueno, vale, yo te prometo que acabaré lo que hemos empezado juntos. Si a eso se une que la asociación nuestra tiene amparados al padre del piloto de _____ del Vallés, a familias del accidente de Mali, a familias del accidente de Germanwings, a familias del accidente de *Limair*, a familias del accidente de Alcorisa en Teruel. O sea, yo a estas familias las tengo cobijadas aquí y realmente nosotros no hacemos nada por su tragedia. Pero, ¿sabe en lo que están conformes? Con combatir a la CIAIAC, con hacer que la CIAIAC deje de hacer lo que está haciendo porque si aquí viniera cualquiera de esas víctimas, estarían de acuerdo con que los informes de la CIAIAC no son ciertos, no son reales. Y aquí se ha hablado mucho por ejemplo del accidente de Torallola, el accidente de Torallola fue en 2002, fue un helicóptero, no tiene nada que ver con el nuestro, pero se hicieron unas recomendaciones por parte de la CIAIAC, tal vez ha sido el único informe en los últimos, yo qué sé, 15 años, que dice una cosa que es razonable, que es que los procedimientos para el certificado de navegabilidad del avión deben de modificarse. Eso se hace en el 2006. Y el otro día, cuando la señora Guerrero Lebrón haciendo autocrítica decía que no habían sabido explicar en la página 18 del certificado, ¿sabe lo que pensé? Los hemos cogido, se han dejado escapar un hueco, ahí hay un hueco como una catedral, y lo hemos sabido desde el minuto uno. Y nosotros cuando decimos que ese informe no dice la verdad, es que si lo único que te dicen es: tienes que hacer esto, que es ver las causas, y no lo haces, no estás cumpliendo el fin para el que te han creado. Entonces, si realmente, yo empezaría aquí y no acabaría, de todas las cosas mal que tiene ese informe.

Y respecto al informe del COPAC, cuando se hace público era tan grande la desesperación que teníamos el 29 de julio del 2011 que aparte de darnos cabezazos contra las paredes, en contra de algunas personas de la Asociación, que no lo veían, yo fui a buscar ayuda y toqué en todas las puertas. Se me rompieron los nudillos de las manos de tocar en todas las puertas, y el único que la abrió fue el COPAC, me la abrió Luis Lacasa y le pedí: tienes que revisar este informe, ni siquiera te voy a pedir que hagas uno nuevo, revísalo. Y lo revisaron y salió lo que ha salido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 17

Yo no soy ninguna técnica, yo soy de Derecho, soy de letras, pero si esa revisión de ese informe se ha hecho y se ha hecho por personas que tienen en sus manos la posibilidad de averiguarlo, si de aquí sale el que se haga un informe independiente, estoy segura, segura, que van a salir, porque son hechos objetivos, que va a salir lo que pone el COPAC y alguna cosa más. Por tanto, yo estoy deseando bajarme de este tren.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Cree que se debería definir un protocolo de principios éticos de los investigadores de técnicos y judiciales en las relaciones con los medios de comunicación para compatibilizar el derecho de la información con el derecho de las familias a la intimidad?

La señora **VERA PALMÉS** (presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): No sé si alguien aquí, no me acuerdo si me ha preguntado por el señor Bautista, Manuel Bautista. Él reconoció que se habían olvidado de las víctimas y realmente el origen de toda esta lucha a nivel internacional la tiene la circular 285, que era una circular del año 2001 de la OACI que contenía una guía de asistencia a víctimas.

Yo acabo de decir que si este señor se la hubiera leído o la hubiera conocido, probablemente no hubieran hecho lo que hicieron con nosotros. Yo llegué la madrugada del día 21 a Madrid y todavía vi en una pared la lista de los 18 supervivientes. Me habían dicho a las ocho de la tarde del día 20 que mi sobrina estaba en el avión, pero yo ni por la cabeza que no estuviera, ni por la cabeza. Un drama fue decírselo luego a su único hermano. Desde ahí yo el día 21 de agosto juré que jamás iba a comprar un periódico, y no lo he comprado ni pienso comprarlo.

¿Por qué falló la comunicación en España con esta tragedia? Pues falló porque quien tenía que dar la información, que era la CIAIAC, se escondió. Hizo una rueda de prensa siete días después con un señor, presidente, que tenía el mandado excedido, y con un secretario, que fue el que llevó esa rueda de prensa. Realmente durante todos estos años otra cosa que hemos tenido que tirar la toalla, nosotros hemos acudido a la Asociación de la Prensa, a todas partes, diciendo: estamos en condiciones de decírselos, por el conocimiento que tenemos a nivel internacional, de una guía, los medios de comunicación, no solo para nuestra tragedia, sino para cualquiera que se produzca con víctimas múltiples.

Yo con los medios de comunicación de aquel año y de aquellos días yo he visto que muchos de los periodistas que empezaban han ido progresando, y es conveniente, pero las personas que siguen llegando a los medios de comunicación para , han desaparecido en España los periodistas especializados en seguridad aérea, no hay, había en el año 2008, e iban a las fuentes de información que debían. Y a mí me da auténtico asco cuando me vienen a preguntar el lado humano. No, miren, esto no tiene un lado humano, esto 10 años después aquí ya las lágrimas se guardan y aquí estamos en otro plano, no me venga usted a contar lo del lado humano porque eso ya no cuele. Y en Canarias justamente no hay forma de que eso se modifique. Yo creo que también es una labor de todos y una labor también de los colectivos de la seguridad, que se quejan y tal, y es una labor de todos, de que aquí hay que hablar de las cosas que se sepan, y de las cosas que no se sepan no te vayas por el lado humano, más vale que no hables.

Y del señor Bautista quería decirle que eso que hicieron y que comenta aquí el director del aeropuerto y el señor Luis Rodríguez Gil, que metieron a las familias allí en un sitio, eso no tiene nombre, y eso es responsabilidad y lo hicieron mal y tenían que haberlos sancionado. Y hay una ponencia de un catedrático de la Universidad Carlos III, José Vicente Andreu, que habla justamente del tratamiento informativo, que si quieren la puedo mandar también a la Comisión para que se la lean, y habla incluso de delitos en el caso de Antonio Fernández Serrano, el que era jefe de comunicación de Magdalena Álvarez, delito de revelación de secretos de Estado. Allí nos hicieron de todo, de todo lo que se pueda imaginar. Yo siempre he pensado: bueno, ya los habían matado a ellos, si habíamos sobrevivido éramos capaces de soportarlo todo, y eso no es así, de eso no se aprende nada ni se saca nada ni tampoco vamos a arreglar nada.

Yo a veces acudo, por ejemplo, no sé si vieron la película de «Sully», el piloto que aterrizó en el río Potomac. Esa imagen final que se ve que hay como una especificidad de juicio y tal, eso es en la NTSB norteamericana, en la NTSB norteamericana y estaban las víctimas, estaban todas las partes implicadas. Ayer Henar contó aquí que los ejecutivos de Asiana cuando se presentaron lo primero que fue es agachar la cabeza, que hay una foto, y pedirle perdón a la familia.

Yo ya 10 años después no quiero perdón, yo quiero otra cosa, y no quiero venganza tampoco ni mi corazón tiene rencor, yo quiero que esto se arregle, y es que es lo que tenemos que conseguir entre todos, que se arregle, que se modifique y dejar ya de que la mentira repetida nunca se va a convertir en una verdad, nunca se puede convertir en una verdad, y aquí se hicieron las cosas mal y estamos 10 años

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 18

después, de verdad, y no pasa nada, porque las instituciones he dicho antes que quedan. Nosotros pasamos. Y si hay un garbanzo negro hay que sacarlo de ahí. Y, miren, en España hay un montón de gente preparadísima, en esos cursos que dije antes de la Escuela de Aeronáuticos, gente que se está marchando fuera de España, auténticos expertos en ingeniería aeronáutica, y, de verdad, hasta conseguir que la última modificación que se hizo de la CIAIAC en el año 2010, hasta conseguir que para ser vocal de la CIAIAC se abrieran las ingenierías, coto cerrado de los aeronáuticos. No. Un avión no es solo ingeniería aeronáutica, es que es telecomunicaciones, es que es industrial, es que son muchas más cosas. Ese coto se dinamitó en el año 2010 con la reforma que se hizo de la CIAIAC. Pues tenemos que seguir ahondando por ahí porque eso desde luego beneficia a todos por igual. Y yo, desde lo que he visto por fuera, estuve en una sesión abierta de la NTSB y a mí me da por llorar en esos sitios, me da por llorar, yo que no lloro ya, pero a mí me da por llorar. Yo digo: ¿Y España por qué no hace esto?

Yo vi la presentación del informe de la Agencia Holandesa de Investigación sobre el MH-17 derribado y se necesita ser muy independiente para decir que el misil que derribó ese avión era ruso y se metió en territorio ucraniano, y eso se presentó en la OACI y lo dijeron, y no pasa nada. ¿Qué diferencia tiene Holanda con nosotros? Nosotros no somos ni mejores ni peores ni nada, somos diferentes, pero también podíamos llegar ahí.

El tema por ejemplo del artículo 8 en el Estatuto de la Víctima del Delito fue, que ustedes se acordarán del desembarco de los despachos americanos en los hoteles canarios contratando a gente de ¿Alguien hizo algo en estos 10 años? ¿Alguien hizo algo? ¿Saben lo que pasó con el accidente del tren Alvia? Uno de los intermediarios que estuvieron en el nuestro presentarse en el hotel. ¿Alguien hizo algo? La ministra que estaba, cuando me llama una de las personas para decirme que estaba pasando eso le dije: oye, cierra la puerta, porque aquí está pasando otra vez lo mismo.

Entonces, de verdad, en la calle hace frío, aquí se está muy confortable, aquí se tienen muchos problemas, pero también se tienen muchas comodidades y yo, desde luego, creo que, sinceramente, al final la asociación es la sociedad civil y tenemos de una manera o de otra que romper esa barrera que hay, romperla y estar todos en la misma dirección, y el que ha hecho algo malo, que se le sancione.

El señor **FRANQUIS VERA**: Tenía cuatro preguntas, pero la presidenta me ha dicho que vaya acabando. Solo una última pregunta a la compareciente.

¿Cree que sería necesario elaborar un nuevo convenio internacional que regule las indemnizaciones?

La señora **VERA PALMÉS** (presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Sí. Vamos a ver, los derechos de los pasajeros de transporte aéreo están perfectamente claros en el Convenio de Montreal, el artículo 21 dice que por el mero hecho de producirse un accidente aéreo la compañía es responsable, pero si se demuestra la negligencia, su negligencia, las indemnizaciones son ilimitadas.

¿Qué sentido tiene hacer una póliza de 1500 millones de dólares? Porque yo no conozco de ningún coche donde quepan 172 personas y que se haga esta póliza de este dineral. Entonces, simplemente hay que respetar lo que hay.

¿Por qué España firma ese convenio y sus jueces no lo cumplen? Porque, ¿sabe cuál es la trampa? Que en España solo existe para reparar el daño causado el baremo de accidente de tráfico y el Convenio de Montreal dice, y por eso exige esas pólizas tan grandes, yo por ejemplo en la Junta Directiva de la Asociación somos ocho, soy la única, yo no soy heredera económica de mi sobrina, yo soy la única que no estoy demandada por Mapfre en el Tribunal Supremo ni tampoco he litigado jamás. A mí el tema de los seguros me interesa desde otra óptica que ahora voy a decir. Para volar en Europa se necesitan tener unas pólizas que la Unión Europea exige a las compañías aéreas, y ahora yo digo: si una aseguradora tiene una póliza de 1500 millones de dólares y pasa una tragedia como esta y la dedica íntegramente a reparar el daño causado, por lo menos esa aseguradora no va a tener ningún beneficio, pero si, por el contrario, una compañía aérea que esté volando no respeta los estándares de seguridad y los procedimientos, la aseguradora le dirá: mira, que como no estás respetando esto, te voy a subir e incrementar la póliza en esto, y en vez de pagar 80 millones de euros, como pagaba Spanair por esta póliza, va a tener que pagar 90 o va a tener que pagar 100. Estoy segura que esa compañía aérea la sacan del mercado porque va a llegar un momento en que no va a poder hacer frente a esa póliza de seguros.

Entonces, yo ahora, efectivamente, el día 16 intervengo en la OACI en una jornada de asistencia a víctimas y una de las cosas que estoy proponiendo es que se cree un grupo de trabajo donde estén las aseguradoras, las compañías aéreas, las administraciones y las víctimas. Yo esto ya en el año 2013 visité

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 19

al presidente de la IATA, visité al presidente de los aeropuertos y tal y se lo propuse, y me dijeron, porque les propuse: oye, cuando alguien vaya a comprar un billete pon en la página web que tiene un plan de asistencia a víctimas. Y el mejicano se echó las manos a la cabeza y me dijo: tú estás loca. ¿Esto cómo lo voy a vender? Digo: te daremos la solución. Y le dimos la solución. Ahí está.

Voy a volver a la carga con esto porque realmente aquí no hace falta que cada vez que se produce un problema hacer una oficina de asistencia a víctimas y hacer algo para eso, no, no hace falta eso, hace falta simplemente respetar la normativa que hay y decirle a un juez: oye, aplica directamente. Solo hay una sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona que se aplica el convenio, los demás ninguno, baremos de accidentes de tráfico. ¿Qué pasa? Que al final esta desolación y esta masacre va a ser un negocio para la aseguradora, y eso es lo que no es tolerable. Y desde luego vamos a ver qué sale de la OACI ahora, porque ahí quienes están apoyando son países punteros fuertes a nivel mundial y vamos a ver si se hace ese grupo de trabajo.

Y quiero decir otra cosa, que no se me olvide, por favor, con el tema de la OACI. Esa circular 285, mi drama es darla a conocer, entonces el americano me dice, Hans: no, no, no, darla a conocer no, hay que revisarla, porque ya esto es del año 2001. Y me meto en un embolado de marca mayor porque resulta que me presento allí en la OACI y al final formo parte de un *task force* donde había 37 autoridades de investigación. Me dio tanta , que le dije al director general de Civil que estaba allí: yo voy a intentar que el representante de España presida ese grupo de trabajo. Y se lo debí decir de tal manera que lo convencí y el representante de España en la OACI presidió ese grupo de trabajo, pero por España estaba yo, eso es lo que le importa a la CIAIAC las víctimas.

Y otra cosa, el Real Decreto 632/2013 salió y salió en contra de algunas cosas que contempla porque tiene una Oficina de Víctimas, que esa Oficina de Víctimas, este modelo no existe en ningún país del mundo. ¿Sabe dónde está la asistencia a víctimas en la NTSB? ¿Sabe dónde está en Estados Unidos? ¿Sabe de dónde cuelga? De la NTSB. No le tienen miedo a las víctimas. ¿Saben de dónde cuelga en Francia? De la FENVAC, la Federación de Víctimas, que está apoyada por el Ministerio de Justicia y de interior. ¿Y saben dónde cuelga en Alemania? De las agencias de investigación. Pero aquí es que es impensable.

Y una sola cosa, como siempre me gusta ser positiva y extraer, voy a decir una cosa positiva en favor de Rosa Arnaldo. Ella dijo que tal vez habría que plantearse en España crear una jurisdicción especial para investigar las víctimas con tragedias múltiples, fíjense que ni siquiera estoy diciendo de accidentes aéreos, estoy diciendo víctimas de accidentes múltiples. Yo también hace unos años intenté que los juzgados centrales de instrucción, en vista de la masacre que habían hecho con las familias en los juzgados de lo Mercantil, porque cuando se cierra la causa penal nos largan o los largan a los juzgados de lo Mercantil, intenté con el ministro de Justicia plantearle de que por qué no hacía una reforma, meter esto en la Audiencia Nacional. Y, bueno, ahí me dijo que tenía que elegir, que no podían salir tantos proyectos juntos, estaba el de las víctimas del delito, estaba la jurisdicción voluntaria y tal, y lo dejamos, pero es verdad que habría que plantearse crear una jurisdicción especial, porque, miren, un juzgado, y yo aquí no he contado otras cosas como tener que estar mendigando, mendigando a la Comunidad de Madrid, que tenía transferidas las competencias en materia de justicia, mendigando a su consejero de Justicia y Presidencia que por favor siguiera pagando las nóminas de los refuerzos del Juzgado número 11, y con el presidente del Tribunal Supremo de Justicia de Madrid pidiéndole que siguiera renovando, porque esto al año y medio querían cerrarlo. O sea que ha sido una mendicidad total y absoluta por intentar SI tampoco pedimos tanto, es que lo único que estamos pidiendo es que se mejoren un poco las cosas, si es que eso es bueno para todos, es que yo no creo que nadie se oponga a que las cosas se mejoren, de verdad.

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

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Franquis.
Y por el Grupo Popular, señora Bento, su tiempo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muchas gracias, presidenta. Muchas gracias, señora Vera, gracias por su intervención y también gracias por todo el trabajo, el inmenso trabajo que la asociación que usted preside, y que aquí han venido muchos, bueno, no muchos, pero unos cuantos miembros y han hablado del pilar, más allá de su nombre, que usted supone para ellos, y lo han dicho así abiertamente. Por lo tanto, nuestro reconocimiento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 20

Y, la verdad, usted nos lo ha pedido, y yo lo quiero manifestar en nombre de mi grupo, nos ha pedido compromiso, compromiso en las conclusiones, y se lo quiero decir claramente, tiene nuestro compromiso, nosotros vamos a trabajar para estar a la altura como mínimo de las expectativas que sabemos que usted y la Asociación y todos los afectados tienen en esta Comisión.

No le voy a negar que su comparecencia me ha generado un poco de desasosiego, un poco de desazón, y me explico por qué. Porque, claro, usted viene y señala, mete incluso el dedo en la llaga en muchos casos y desmonta en otros, entonces, claro, nosotros, que estamos aquí, no es que no sepamos, no somos tan tontos, nos damos cuenta muchas veces los comparecientes cómo intentan escabullir o patada para adelante, dicho coloquialmente, pero sí que es verdad que nos ha costado, en muchos casos sacacorchos, y repetir y repetir. Pero, como usted ha dicho también a lo largo de la comparecencia, a veces las cosas, hasta los silencios hablan por sí mismos.

Yo no quiero hablar mucho, creo que usted ha hablado y lo ha hecho muy bien y vamos a intentar, siendo yo la última en interpellarla, que siga en esta tónica. Pero sí que le querría preguntar, porque ha apuntado, es verdad, que personas que a lo mejor ocupaban puestos de responsabilidad, que no estaban a la altura, porque no tenían formación, capacidad, puntos suspensivos, igual que también ha señalado a los juzgados, acaba de referirse a ellos y no sabemos tampoco si tenemos que caminar, le pido que nos lo aclare, hacia un juzgado especializado, con medios suficientes, acaba de decirnos que mendigaba para que no cerraran la causa.

Voy a hacerlas todas juntas para que después usted tenga el tiempo y concluya como usted considere. Pero sí que me gustaría saber su opinión.

Y en relación a algunas comparecencias también quiero que me aclare cosas. Cuando estuvo aquí la ministra, la ministra de Fomento en el año 2008, la señora Álvarez, ella habló y dijo que había estado siempre del lado de las víctimas, además me pareció muy empática porque decía que había sido lo más duro de su carrera profesional, que no iba a olvidar las caras de la gente. Bueno, dijo muchas cosas. A mí me pareció empática. Pero yo salía con usted y vi, porque había comparecido antes un superviviente, me parece, o un familiar.

La señora **VERA PALMÉS** (presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Sí, estaba esperando.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Y usted estaba fuera y me apreció una cosa tan dura cuando le dice a la ministra que «usted nunca debió de ser ministra». Entonces, me gustaría si usted pudiera explicarnos por qué se lo dice.

Luego también me generaron mucho desconcierto dos intervenciones, una la del señor Fernández Serrano, usted se ha referido a él un poco de soslayo porque, claro, hablábamos al principio de filtraciones y de repente nada de filtraciones, sino que esto fue desde su correo y porque él quería proteger a la ministra del Gobierno, no nombró a las víctimas o al menos no quería proteger a las víctimas, a mí me desconcertó bastante.

Ha hablado también usted del señor Bautista. A mí su intervención me pareció hasta contradictoria por momentos, en el sentido de que, sí, su autocrítica, reconoció fallos, ha habido poca autocrítica, y yo creo que el señor Bautista tuvo autocrítica en ese sentido, reconoció fallos en la atención a las víctimas, pero tampoco, bueno, sí, también habló de concurrencia, dijo que no era un fallo solo, sino había habido una concurrencia, pero, sin embargo, cuando le preguntamos por las recomendaciones del informe de la CIAIAC, ahí ya se deslizó, en sentido figurado, se deslizó, que no era de obligado cumplimiento y debía de seguir así porque las personas también, alguien dijo en las comparecencias que las que redactaban, usted también lo ha dicho hoy, pero choca escuchárselo a personas que vienen aquí, pero lo dicen con naturalidad, que las personas que hacen el informe pues tampoco se pueden comparar con las garantías que hay en un juicio o que no están lo suficientemente preparadas. Yo, sinceramente, desconcierto máximo.

Y en relación a la famosa circular 1119-B, que usted hoy ha dicho, que nos ha enseñado algo, yo me he quedado asombrada, porque mire que hemos insistido e insistido, yo cada vez que he podido, que por qué no está firmada, que si alguien la tiene firmada y parece que no está firmada y usted hoy nos ha dicho que parece que es un borrador y que a lo mejor incluso se pueda intuir, que no sabemos, claro, que se hiciera a posteriori. Y yo, la verdad, le digo que la desazón es tremenda.

También, en relaciona una declaración del señor Nart, el señor Nart fue muy crítico, yo creo que ha sido de las personas más críticas, y yo me quedo con una frase, y termino, cuando dijo que el resultado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 21

final del juicio fue profundamente amargo. A mí me dejó, no tengo palabras, me acuerdo, me dejó una cosa tremenda.

Entonces yo nada más que quiero que sepa, le repito, el compromiso nuestro, y espero estar a la altura, mi grupo, no solamente yo. Aquí usted ha hablado de acento canario y hay acento canario, pero quizás por las circunstancias de esta tragedia las personas que no son canarias y que han estado aquí también tendríamos que tener quizás un reconocimiento especial con ellas, me parece a mí, yo lo quiero tener y, por supuesto, con usted y con toda la Asociación, todas las víctimas y los afectados.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría.
Señora Vera.

La señora **VERA PALMÉS** (presidenta de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022): Voy a procurar ser breve, que ya ha sido muy condescendiente, presidenta, conmigo.

Yo no me siento orgullosa de haber tenido ese encontronazo con la señora Álvarez, pero también es verdad que yo combato la mentira, porque yo estoy buscando la verdad y entonces yo la mentira no podía, y me estuve cuestionando mucho tiempo, más de una hora ahí, que qué hacía, y si yo no la sacaba del error se iba a quedar como que había estado al lado de las víctimas y que había estado con las Como he dicho, antes de mí la Asociación tuvo dos presidentes en un año y luego he estado yo todo este tiempo. Entonces me acerqué educadamente y me presenté, y ahí iba a quedar la cosa, pero es que me hizo un gesto así con la mano de desprecio y yo juro que no me lo estaba haciendo a mí, porque Pilar Vera aquí ha aguantado lo que no está en los escritos por esta causa, pero la presidenta de la Asociación no podía permitir ese gesto y entonces me salió del alma decirle lo que le dije. Ella he dicho que el tiempo que está de ministra tiene seis o siete jefes de prensa, seis o siete directores de gabinete, tiene descabezado durante todos esos meses y aquel día me acordé de James Reason, que dice, lo estaba buscando por aquí, no sé dónde lo eché, la teoría del queso gruyere y de la loncha, y, claro, están todos esos agujeros ahí y él dice que un accidente aéreo se inicia en los más altos niveles de la Administración. Y yo el sentimiento que tengo, yo no estoy acusando a nadie, el sentimiento que tengo es que esos cuatro o cinco años de esa gestión, ahí se estaba gestando la tragedia y esa tragedia primero nació ahí y se fue haciendo grande hasta que llegó al 20 de agosto.

Yo también he visto durante todos estos años que de alguna manera personas, nombres y apellidos que han tenido que ver con esta tragedia, la vida los ha ido colocando, no por esto, porque esto fueron muertes, por el tema del dinero, que todavía es más despreciable, los ha ido colocando tal vez en su lugar. Yo he nombrado Gerardo Díaz Ferrán, ella misma con el tema de los EREs. Y yo cuando le dije eso juro que ni lo tenía premeditado ni me siento orgullosa y hubiera preferido incluso que no hubiera ocurrido. También la verdad es que ella nunca jamás se acercó ni a la asociación, se lo pregunté a los otros presidentes, ni nunca llamó, nunca hizo nada, y si ustedes ven las noticias de aquella época, no verán una foto de ella con las víctimas, interesarse por nada. Y cuando le falla políticamente, queda la parte humana, si tienes humanidad vas a suplir las carencias que tengas como política, pero es que aquí falló todo, ni política ni humanamente estuvo a la altura de esta tragedia, y hubiera bastado simplemente con que hubiera demostrado en aquellos días que era una persona humana, a lo mejor eso hubiera suplido la cantidad de barbaridades que se hicieron.

Yo también tengo que decir que en aquella época hubo una persona, que hoy es presidenta del Consejo de Estado, María Teresa Fernández de la Vega, que con lo pequeña que era se presentó en el Hotel Auditorium unos días después y entró en una sala donde había 500 personas desesperadas a punto de matar a cualquiera, esa mujer entró en aquella sala y se enfrentó durante bastante tiempo a las preguntas, no se marchó de allí hasta que una familia no dejó de preguntarle. O sea que por eso decía de las instituciones, que las personas vamos y las instituciones quedan. La institución no lo hizo mal, lo hicieron algunas personas de esa institución. Yo no quiero meterme, de verdad, con esto, pero sí es verdad que es una cosa que duele porque bastante ya tiene uno con lo que ha pasado, como para que encima venga alguien aquí y diga eso que no es verdad.

Con respecto al jefe de prensa que tenía, se me hizo recordar al actual presidente de la CIAIAC, no puede ser una autoridad de investigación con ese lenguaje de perrerías y con esas Hombre, córtate un poco, es que estás hablando de algo que tiene 172 familias detrás, es que yo creo que jamás han pensado en nosotros. Yo una de las cosas que he hecho desde el minuto uno, en este avión iba muchas gracias humilde, muchas gracias poco preparada, muchas gracias que se subía por primera vez en ese avión. Yo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 22

he llevado muchas veces a estas personas, esta es la cara de la tragedia, esta persona que ha perdido a cuatro, esta que ha perdido a dos, este que le han matado a sus dos únicos hijos, y yo he llevado para que conozcan la carga de la tragedia. Y, hombre, duele muchísimo que pienses que lo único importante en aquel momento era salvar políticamente a la responsable, eso duele muchísimo.

Y con respecto al señor Bautista, yo realmente no sé ni cómo le permitieron que hablara tanto aquí, porque eran unos discursos, eran unos bucles brutales, y al final hablar tanto y de todo esto es estar no respetando al contrario, porque si tú sabes que cada uno tiene la formación que sabe, habrá que llegar a un término medio, tú te vienes a esta parte ya que seguramente que vamos a hablar. Si el problema principal de esta tragedia ha sido que no nos han escuchado, que yo tengo que decir con pena que me fui a Europa. Aquí dijo la señora Álvarez que le había costado mucho meter que la lista de pasajeros se diera en dos horas, pero la ponente francesa de ese reglamento, Christine de Veyrac, tres meses fuimos a verla, y le llevamos la lista de la compra, que es lo que siempre llevo a los sitios, y me dijo: esto no, esto no, elige de esto. Y le dije: la lista de pasajeros dos horas después. 30 horas Spanair. Y la autoridad fíjense qué respeto tenía que no consiguió doblegar a Spanair para que diera esa lista de pasajeros, y eso era prioritario, eso fue un triunfo brutal, pero eso fue Christine de Veyrac, ponente del Reglamento europeo 996/2010. Y luego le pedimos, porque estamos hablando del año 2010 y llevamos casi dos años yendo a Fomento a pedir un plan de asistencia a víctimas. Yo estaba personalmente tan marcada que yo decía: esto no puede volver a pasarlo nadie más, pero cómo va a poder ser esto, si esto no puede ser. Y conseguimos meter ahí el artículo 19, que dice que todos los países miembros de la Unión Europea tienen tener un plan de asistencia a víctimas y con eso todavía tardamos tres años en que lo hiciera el Ministerio de Fomento.

Y una tercera opción, que era que la información del accidente se diera primero a las familias antes que hacerse pública. Yo recuerdo con estupor que en el Hotel Auditorium, donde yo estuve ocho días hasta que nos llevamos a mi sobrina a Las Palmas, la mortificación de las familias era decir que habían leído en el periódico que los pilotos se habían roto los brazos de intentar levantar el avión, y recuerdo verdaderas barbaridades y eso había que evitarlo. Nadie hizo nada. Todos han comparecido. Nadie hizo nada. Y lo hemos hecho con muchísimas dificultades, muchas dificultades. Y yo, de verdad que esto se ha dado porque llevo 40 años viviendo en Madrid porque si yo hubiera vivido en Las Palmas esto hubiera pasado por debajo de la puerta. Muchas veces cuando me desespero digo que por qué me ha tocado esto a mí y me reconforto pensando que me estaba esperando mi jubilación, yo me prejubilé de la banca para hacer lo que más me gusta, que era viajar, me estaba esperando esto aquí y acabaré, porque yo quiero acabar ya, o sea, yo no quiero seguir con esto. Esto verdaderamente es lamentable.

Y respecto al señor Nart, hemos llorado casi conjuntamente lágrimas de sangre por la desesperación que fue, en España no había peritos y uno de los peritos que trajimos, Jacques Iztueta, en Francia asesora al Tribunal de Marsella explicándole los aspectos técnicos de los accidentes y aquí lo trajimos las víctimas. Y Javier Nart conoce como nadie lo que ha sido el calvario de la instrucción judicial, y a mí no me extraña que dijera las cosas que dijo. Yo también podría decir muchas cosas más, pero yo no estoy aforada y, al fin y al cabo, ya estuve un año bastante complicado en mi vida, con amenazas de muerte, y yo no quisiera que esto se reabriera otra vez. Al fin y al cabo, lo que estamos haciendo es a favor del bien común, yo creo que eso nos llena de autoridad moral para estar denunciando lo que estamos haciendo y sobre todo para intentar que esto se corrija.

Y perdona, presidenta, que me he excedido, pero, en fin, no se me puede dejar hablar porque ya ve lo que me pasa.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señorías, muchas gracias, doña Pilar Vera.

Lo dijimos ayer, ya sé que no les vale, pero sí creo que nos corresponde pedir perdón y pedir perdón a ti como presidenta de la Asociación de Víctimas, e incidir en la promesa de que tengamos la lucidez suficiente para que ese informe que hagamos recoja lo que realmente se espera, que es la verdad y la justicia en esta causa.

Muchas gracias por la lucha, muchas gracias por la comparecencia.

Hasta la próxima, señorías. La semana que viene, el martes próximo seguimos.

SIN IDENTIFICAR: Hay otra ahora.

La señora **PRESIDENTA**: Perdón, es verdad. Y lleva el compareciente hora y media esperando, porque vino una hora antes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 23

— DEL SEÑOR RAÚL MEDINA CABALLERO, DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL. (Número de expediente 219/ 001758).

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO** (Fole Díaz): Señorías, reanudamos la Comisión dando la bienvenida al señor Medina Caballero y vamos a seguir, como él ya es conocedor, con el mismo sistema de una intervención inicial de 10 minutos y luego cada uno de los grupos hará sus preguntas y también le responderá el compareciente de forma completa y final a cada una de ellas.

Repito que al tratarse de una comparecencia sujeta a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984, se ha trasladado al compareciente la posibilidad de poder comparecer acompañado de la persona que designe para asistir, asimismo, manifestamos de salvaguardar los derechos del compareciente, reconocidos en el artículo 1.2 de la citada Ley Orgánica, al respecto de la intimidad, al honor, secreto profesional y la cláusula de conciencia y los demás derechos constitucionales, también habiéndole recordado la obligación contenida en el artículo 502.3 del Código Penal de no faltar a la realidad en su testimonio.

Dicho esto, señor Medina Caballero, tiene usted la palabra.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Gracias, presidente.

Señorías, comparezco ante esta Comisión de Investigación relativa al Accidente del Vuelo JK 5022 como director general de Aviación Civil y también en calidad de presidente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, con el deseo y la intención de contribuir con mi aportación al trabajo que se desarrolla en esta Comisión.

Quisiera que mis primeras palabras estén dedicadas a las víctimas del accidente y a sus familias, desde aquí quiero hacer constar mi respeto por todos ellos y su memoria y manifestar, como he tenido ocasión de hacer personalmente en varias ocasiones con la presidenta de la Asociación de Afectados, mi total compromiso y disponibilidad para seguir trabajando juntos.

Me gustaría también tener unas palabras de agradecimiento para todos los profesionales de los servicios de emergencia que intervinieron en aquella ocasión, por su profesionalidad y por su entrega. A todos ellos les transmito mi máximo reconocimiento.

Como saben sus señorías, ostento el cargo de director general de Aviación Civil desde mayo de 2015 y en tal condición también la presidencia de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Permítanme ahora durante unos segundos darles unas pinceladas de mi trayectoria profesional. Tras cinco años en la empresa privada, entré a formar parte en la Administración en el año 2004, en el Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, ocupando varios puestos, siempre ligados al transporte aéreo. En el año 2010 fui nombrado subdirector general de Transporte Aéreo y, finalmente, en mayo de 2015 asumí el cargo de director general.

No quisiera extenderme en mi intervención inicial, para dedicar el máximo tiempo a las preguntas que quieran hacerme, pero sí me gustaría señalar algunos aspectos que considero relevantes. En primer lugar, quisiera destacar el cambio que se ha producido en la autoridad aeronáutica en España en la última década, estructural y funcionalmente. Con la puesta en marcha de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en octubre de 2008, la actividad de la autoridad aeronáutica española pasó a desarrollarse a través de dos organismos, por un lado a través de una nueva y más pequeña DGAC, que pasó a desempeñar funciones relacionadas con la política estratégica del sector, la planificación, la representación internacional y el desarrollo normativo, entre otras, y por otro AESA, encargada de la supervisión y la inspección de la aviación civil, así como de la iniciativa normativa en materia de seguridad aérea. Se creó así un modelo de funcionamiento dual, diferenciando los roles aeropolítico y técnico, con el objetivo de atender eficazmente a las necesidades del sector. Dentro de este modelo mi función ejecutiva corresponde a la de director general en los ámbitos que acabo de mencionar, entre ellos algunos habitualmente tratados en sede parlamentaria y que ustedes conocen bien, como es la gestión de las ayudas a los residentes no peninsulares o las obligaciones de servicio público en el ámbito aéreo.

Como presidente de AESA, cargo que es inherente al de director general, ostento la máxima representación de esta agencia a nivel institucional, la Presidencia del Consejo Rector, que es el órgano de gobierno, y otras funciones no ejecutivas. Estas últimas, como saben, son desarrolladas por la directora de la Agencia, la cual ha comparecido también en esta Comisión.

Este modelo, que acaba de cumplir una década, se creó para dar respuesta a las necesidades de un sector en constante evolución y mejorar los niveles de seguridad. Honestamente, creo que el modelo ha servido para ello, lo cual no obsta para que debamos seguir avanzando. Ese es mi compromiso y yo diría que el de la mayoría de los profesionales que trabajamos en este sector.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 24

Centrándome en el objeto de esta Comisión, desde la Dirección General y dentro de las competencias que tenemos asignadas, me gustaría destacar que nos hemos volcado en estos últimos años en mejorar la protección de las víctimas de accidentes aéreos y sus familias y también por impulsar el desarrollo normativo en el ámbito de la seguridad, tanto a nivel nacional como internacional.

En el ámbito de la atención a víctimas se han liderado iniciativas de profundo calado en los foros internacionales, donde se debaten y deciden estas cuestiones. España no solo ha estado presente en estos foros durante todos estos años, sino que me atrevería a decir ha marcado el paso de los avances que se han logrado. Así, en el seno de la Organización Internacional de Aviación Civil, la OACI, hemos promovido iniciativas dirigidas a mejorar el tratamiento de las víctimas y sus familias, así como la preparación de los estados ante este tipo de situaciones. Todo ello se ha hecho de la mano de la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022, cuya contribución ha sido determinante, y con la que esperamos seguir contando para promover nuevas iniciativas. Creo, sinceramente, que se ha conseguido mucho y que gracias a todo este esfuerzo el marco regulatorio con el que contamos hoy en día es mucho más sólido y robusto que el de hace 10 años.

Dicho esto, no es mi intención caer en el conformismo, hay que seguir impulsando mejoras, y ese es mi compromiso. En los próximos días asistiremos junto a la Asociación de Afectados al evento organizado por la OACI «Cómo garantizar que las víctimas de accidentes y sus familias reciban el mismo tratamiento en todo el mundo», al cual hemos sido invitados a presentar los avances realizados en España y compartir nuestra experiencia con el resto de países OACI. Supondrá además el punto de partida para la preparación de la Asamblea número 40 de la OACI, que se celebra en 2019 y en la que seguiremos impulsando nuevos avances en este ámbito.

Antes de finalizar esta intervención, y aunque no comparezco ante ustedes en calidad de experto en seguridad operacional, me gustaría también mencionar los importantes cambios que se han producido en este campo. Como saben, en los últimos años ha tenido lugar un cambio de paradigma en el concepto de seguridad operacional, adoptando un enfoque preventivo, el cual permite anticipar las debilidades y actuar un enfoque que ha sido posible gracias al avance de las técnicas de obtención y análisis de datos y, por supuesto, a la colaboración del sector. Así, España desarrolló el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, el PESO, que fue aprobado por el Consejo de Ministros en enero de 2015, y del que ya hablé en detalle la directora de la agencia. El PESO se concreta en las medidas contempladas en el Plan de Acción de Seguridad Operacional, el PASO, elaborado por AESA, y que está alineado a su vez con el Plan Europeo de Seguridad Aérea de EASA, la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

Muy relacionado con este enfoque, destacaría el concepto de cultura justa, introducido a nivel comunitario por el Reglamento 376/2014 y relacionado con la notificación de los sucesos que pueden ser relevantes para la seguridad.

Hay muchas otras áreas en las que se ha avanzado en estos años, en la certificación de los aeropuertos, en la iniciativa de cielo único europeo o los desarrollos de las Reglas del Aire, recientemente aprobadas, son ejemplos de ello.

Hace escasamente unas semanas se publicó el nuevo Reglamento Base de EASA, el 1139, que con una aproximación sistémica aborda aspectos de reciente aparición en el sector, como son los drones o la ciberseguridad y sobre todo refuerza el enfoque preventivo como instrumento básico para la mejora de la seguridad operacional. Todos ellos son solo ejemplos para ilustrar que en materia de seguridad nunca nos hemos parado y nunca lo haremos, porque siempre habrá aspectos que mejorar. Quiero incidir en este último punto, si me permiten. Debemos seguir trabajando porque queda mucho por hacer.

Ustedes saben que la aviación es un sector tremendamente dinámico, en continuo cambio, que exige a sus actores una permanente capacidad de adaptación, pero no solo a los profesionales del sector, de la industria, la Administración debe ser también partícipe de este movimiento, tener altura de miras y ser capaz en su papel de regulador y supervisor, en nuestro papel de regulador y supervisor, de responder con diligencia a los retos que se nos presentan.

Permítanme transmitirles mi visión en este aspecto. Necesitamos una Administración joven, necesitamos una Administración moderna y profesionalizada, comprometida y técnicamente capacitada para hacer lo que tenemos que hacer, ponernos al servicio de las personas y en nuestro caso contribuir a impulsar un sector tan importante como el aéreo para que cada vez sea más seguro y eficiente. Estoy seguro de que en esta Comisión surgirán propuestas que contribuirán a seguir avanzando en esta dirección.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 25

Acabo ya, señorías, como empecé, reiterando mi consideración a las víctimas y a sus familias y nuestra plena disposición, una vez más, a colaborar en lo que esté en nuestra mano.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO** (Fole Díaz): Muchas gracias, señor Medina.

Pasamos ahora al turno de los grupos políticos. Por el Grupo Mixto, señora Oramas, tiene su turno.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señor presidente. Gracias, señor Medina Caballero.

Le quería primero preguntar qué es lo que planifican en la Dirección General de Aviación Civil.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Perdón, es que no he escuchado la última...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Qué planifican ustedes en Aviación Civil?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Como saben, las funciones de la DGAC, las funciones de Aviación Civil, están recogidas en el Real Decreto que desarrolla la estructura básica de Fomento...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sí, sí, pero no me hable del Real Decreto. ¿En concreto qué planifican ustedes?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Nosotros tenemos actualmente el rol de estrategia del sector y planificador...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero, ¿qué es lo que planifican?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Por ejemplo, nosotros somos los encargados del desarrollo de toda la planificación de los planes directores, elaboramos...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿De los planes directores de qué?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): De los planes directores de aeropuertos, elaboramos también determinados planes estratégicos, por ejemplo el Documento de Regulación Aeroportuaria que se publicó hace algunos años, ese fue un documento elaborado e impulsado por Aviación Civil, el Plan Estratégico de Drones también fue un documento elaborado por Aviación Civil. Ahora estamos elaborando también lo que es toda la Estrategia de Navegación Aérea. Entonces, por tanto, ese digamos es el...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Qué es la Estrategia de Navegación Aérea?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Ustedes saben que ahora mismo la situación de navegación aérea en Europa está pasando por un momento complicado, lo hemos vivido todos durante el pasado verano y estamos trabajando de la mano de la Comisión Europea, de la mano de Eurocontrol, para tratar de definir cuáles son las medidas que se tendrían que poner en marcha tanto a corto, a medio y largo plazo. Ese es un ejemplo de un rol estrategia o de un rol planificador. Aparte de la planificación y aparte de ser los estrategas del sector, Aviación Civil, como usted sabe, también tiene otros cometidos que ocupan buena parte de nuestros recursos, todos los temas de conectividad territorial a través de la gestión de las subvenciones a los residentes no peninsulares...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sí, sí, pero eso podría hacerlo Hacienda, porque eso es prácticamente un tema de tramitación.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Sí, lo podría hacer Hacienda, pero lo estamos haciendo nosotros.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sí. El pago es a lo que me refiero. ¿Qué personal tiene la Dirección General de Aviación Civil ahora?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 26

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Aviación Civil ahora mismo debemos ser en torno a las 70 personas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Contratan externamente a consultoras?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Sí, sí, sí, utilizamos medios propios e instrumentales, sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Tiene sentido la existencia y tiene futuro de la Agencia? ¿Cuál es la previsión?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Yo creo que todos conocemos lo que dice la Ley 40/2015, que va a exigir una adaptación de AESA dentro de aproximadamente un año.

¿La Agencia tiene futuro? Yo estoy convencido que sí, que tiene futuro, de hecho, el modelo que se puso en marcha en 2008 apostaba por el modelo de referencia en Europa, que es el modelo inglés, donde había un órgano aeropolítico, que era la DFT, y un órgano con todo el *expertise* técnico, que es la CA. Ese modelo yo creo que ha sido capaz...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero ese es el modelo que va a desaparecer dentro de un año.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): No, no, no. Lo que nos está diciendo la Ley 40/2015 es que las agencias se tienen que adaptar de acuerdo a la Ley 40/2015, que se podrían convertir con esa ley en organismos autónomos o en autoridades independientes de supervisión. Y lo que hay que hacer, lo que estamos haciendo ahora es ver dónde encajaría AESA. Pero la realidad es que ese modelo dual es un modelo que en Europa ha funcionado...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, no, lo de Europa lo sé, porque además sé cuándo se creó. Lo que le estoy preguntando es si ya tienen claro qué van a hacer con AESA y cuál es el sentido de la existencia o no de AESA.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Yo creo que actualmente los trabajos que se están haciendo en el Ministerio de Fomento, trabajos en los que estamos participando tanto DGAC como AESA están analizando cuál sería el camino a seguir...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero que no tienen claro el camino, es lo que le estoy preguntando yo directamente.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): No, no, yo sí tengo claro el camino y si usted me pregunta, yo creo que deberíamos de apostar por un nuevo modelo, por tratar de dar un salto cualitativo a lo que establece la Ley 40/2015 y hacer realmente un traje a medida para que AESA tenga esa flexibilidad y esa autonomía de gestión, por ejemplo con la que cuenta actualmente la CA. Si me pregunta por mi opinión, esa es mi opinión.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Que es que actualmente no tiene ni esa utilidad ni esa independencia.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Ahora mismo, yo creo que aquí ya escuchamos todos a la directora de AESA, yo creo que se han puesto de manifiesto dos áreas de mejora importantes, por un lado la alta rotación que existe en el personal de AESA, entran muchos ingenieros y hay ofertas de empleo público muy generosas, pero a los dos, tres, cuatro años hay mucha gente que se acaba yendo al sector privado, y, por otro lado, ustedes ya lo conocen, también hay una dificultad importante para contratar en propio a determinados perfiles específicos.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Bueno, eso sí ya nos lo explicaron. Lo que está claro es que todavía no se ha tomado una decisión sobre el futuro de AESA ni de la justificación o no de la existencia ni del papel que jugaría. Usted lo que me dice es que todavía se está estudiando y que su opinión personal es algún modelo que hay independiente por ahí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 27

Dos preguntas nada más, más. Cuando usted dice que tiene que haber una Administración joven, ¿a qué se refiere?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Bueno, yo creo que ahora mismo cuando vemos las edades medias de la Administración, la Administración poco a poco se ha ido envejeciendo, o sea, yo creo que la Administración debe apostar por tratar de ser atractiva para la gente joven que actualmente se está formando y la gente joven, aunque es cierto que en ciertos aspectos le puede faltar experiencia, pero también yo creo que es capaz de aportar un dinamismo que la gente quizá más experimentada...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pero es distinto decir que hay que poner incentivos para que la gente joven quiera ser funcionaria a decir que sea una Administración joven, porque seguramente si hay un área donde se requiere experiencia y donde además vamos a una sociedad donde hay que poner en valor la edad, la experiencia, y donde además es una sociedad que cada año se va a jubilar más, ¿usted qué está diciendo, que hay que hacer prejubilaciones o que hay que hacer incentivos?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, porque como usted ha dicho lo de Administración joven, quería que me lo explicara, porque es distinto decir: hemos estado 10 años sin sacar plazas nuevas y es importante para que en el momento que gente con mucha experiencia se vaya pueda enseñar y pueda gente tener experiencia, a decir una Administración joven en un área que quizás es donde uno piensa que pueda haber experiencia. Era lo que le quería comentar.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): No, no. Yo creo...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Si no para que lo aclare.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): ... y la DGAC yo creo que es un ejemplo de ello, somos una DGAC con gente joven, pero que también hay gente con muchísima experiencia. Yo creo que al final hay que tratar de balancear la experiencia y la gente que lleva más años dentro de la casa con la posibilidad de tener esos flujos de gente que se acaba de licenciar.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Cuál es el importe de consultorías externas y de informes externos que contrata la Dirección de Aviación Civil y de AESA, cada una de ellas, más o menos?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Ahora mismo no tengo esos datos, pero los puedo consultar y puedo...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Cuál es el presupuesto de la Dirección General de Aviación Civil?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): El presupuesto...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sin incluir las compensaciones de transporte, sino me estoy refiriendo gastos de funcionamiento, de contrataciones de temas externos y saber cuál es la cantidad de trabajo, planificación, informes, normativa, se hace con personal propio y cuánto con...

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Pues el presupuesto aproximado de la DGAC, quitando todo el tema de subvenciones a residentes, debe rondar los 8 o 9 millones de euros y, le tendría que confirmar las cifras, yo creo que de esos 8 o 9 millones, en torno a los 2 millones deben ser de encomiendas externas, pero...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: O sea, sobre el 30% del presupuesto puede estar para contratación de trabajos externos.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Pero debería de confirmar las cifras.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y en AESA lo mismo?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 28

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): En AESA yo creo que las cifras en cuanto a presupuestos para la utilización de medios propios instrumentales deben rondar como los 25 millones, pero tendría que confirmar las cifras.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: O sea que en AESA la mayoría son contrataciones externas.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Bueno, AESA tiene un presupuesto de casi 80 millones, pero cierto es aquello tiene...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Un 30% de contrataciones externas.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): ... una parte importante de externalización.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Vale.
Pues muchas gracias. No tengo nada más que preguntar.
Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO** (Fole Díaz): Seguimos con los turnos. Señora Rivera, tiene su turno.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señor Medina, por acudir hoy a la Comisión de Investigación del Accidente de Spanair.

Una de las cuestiones que ponemos siempre en valor desde el Grupo Ciudadanos en esta Comisión, y creo que coincidimos todos los portavoces, es que aparte de investigar, de ver qué pasó exactamente en el accidente de Spanair y de estar con las víctimas, de alguna manera de darle respuesta al sentimiento que todavía ellas tienen, que van a tener ya siempre de dolor por sus seres queridos, es ver qué podemos hacer tanto desde aquí como desde las instituciones para que accidentes como este no vuelvan a producirse. Entonces, mi primera pregunta va un poco en ese sentido. Yo le quería preguntar qué acciones ha puesto en marcha desde la Dirección General de Aviación Civil o a través de AESA para mejorar la seguridad aérea a raíz del accidente de Spanair. Y le preguntaría si quiere más en concreto desde 2015, que es desde el momento que está usted en el cargo, tanto en la Presidencia de AESA como dentro de la Dirección General de Aviación Civil. esa sería mi primera pregunta, porque, al fin y al cabo, creo que es lo que nos interesa a todos, pensar que hoy por hoy la seguridad aérea ha mejorado respecto al año 2008.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Muchas gracias.

Yo creo que si tuviéramos que resumir lo que se ha hecho durante los últimos años yo creo que tendríamos que decir que ha sido la implementación del enfoque recogido por OACI en su anexo 19, que, trasladado a nivel estatal o a nivel nacional, sería la implementación Programa Estatal de Seguridad Operacional...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Pero como medidas concretas, como medidas...

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): ... y el Plan de Acción.

Como usted sabe, el PESO es el documento quizás más estratégico y más general, pero sí que es cierto que el PASO ya refleja acciones mucho más concretas. Eso digamos que sería la parte relacionada más con el nuevo enfoque de la seguridad, con el nuevo enfoque preventivo, y eso ha venido acompañado también del tradicional desarrollo normativo.

En cuanto al desarrollo normativo, quizá, y le estoy hablando de memoria, de las últimas más normativas más importantes que se han aplicado sin duda a nivel europeo el 1139, el Reglamento Base de EASA, que es un reglamento que además establece la obligatoriedad de que la industria y los estados utilicen ese enfoque preventivo, también podríamos hablar del real decreto...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Pero, ¿qué acciones preventivas por ejemplo? ¿En España hemos aprendido algo a raíz del accidente de Spanair? Esa es un poco mi pregunta concreta. Entiendo que hay que trasponer normativa internacional, sin duda, en aviación es clave, como es la de la OACI, como comenta, o como puede ser en el caso de EASA a nivel europeo, pero lo que me refiero es como institución, como Dirección General de Aviación Civil y como AESA qué hemos aprendido del accidente,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 29

qué acciones correctoras se han hecho, qué recomendaciones se han cumplido que hayan emanado del accidente. Me refiero a cosas concretas que podamos dar un mensaje a la sociedad española de que la seguridad aérea hoy por hoy es más segura que hace 10 años.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Yo destacaría que el enfoque preventivo es un enfoque que no lleva muchos años de rodaje y ese enfoque preventivo lo que está haciendo es que la industria, no únicamente la Administración, sino que la industria, los proveedores de servicios, estén continuamente haciendo análisis de gestión del riesgo, y en aquellos aspectos o aquellas áreas donde detectan que hay riesgo, ponen en marcha las correspondientes medidas de mitigación, de tal manera que el riesgo poco a poco se vaya reduciendo y se vayan mejorando o alcanzando los máximos niveles de seguridad.

Los SMSs en las empresas antes no existían y ahora existen. Eso yo creo...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Los, perdone?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional. Ahora la seguridad operacional está totalmente embebida y está totalmente dentro de la estructura de las empresas para garantizar el cumplimiento...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Dentro de las compañías aéreas en este caso, por ejemplo?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Sí, o gestores, por ejemplo, gestores de navegación aérea, gestores aeroportuarios.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Le voy a hacer una pregunta más concreta. ¿Sabe cuántos MD-82 siguen volando en España hoy en día?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Según la información que a mí me consta, no vuela ninguno.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿No vuela ninguno en España?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Según la información que me han trasladado.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Vale. Se lo pregunto por un motivo y es que, como usted sabe, el MD-82 ya había tenido un accidente fatal en Detroit en el año 1987 y 21 años después se produce el accidente del Spanair en Madrid, en España. Sinceramente, yo creo que ya era conocido que ese tipo de avión estaba dando fallos en concreto y que era también un modelo antiguo. Si no hay ningún MD-82 volando ahora mismo en España sí que puede haber otros modelos, porque creo que además sí que hay alguno, creo que sí hay alguno volando en España en alguna compañía. Pero, aparte de eso, lo que quería preguntarle es que si desde Aviación Civil y desde AESA hacen algún tipo de mecanismo de inspección adicional o extra en el caso de modelos de aviones antiguos o que hayan tenido incidentes informados previamente, como era el caso en este caso, como digo, del MD-82. ¿Hay algún protocolo de actuación para este tipo de aeronaves?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Bueno, sobre los protocolos concretos de actuación, yo creo que quien mejor le podría informar sería la directora de AESA. Yo lo que sí que le puedo decir es que a través de este enfoque preventivo, que, como usted bien sabe, se apoya en todo el Sistema de Notificación de Sucesos, las inspecciones, digamos, se dirigen hacia los eslabones donde se entiende que puede haber un punto débil. Entonces, ¿cómo se detectan esos eslabones? Pues esos eslabones se detectan a través de múltiples fuentes de información y entiendo yo que una de esas fuentes podría ser la edad de la aeronave o determinados inputs que han podido recibir del Sistema de Notificación de Sucesos. Pero casos concretos le tendría que informar la directora de la Agencia.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Otra pregunta. En el *review* que hace EASA, en este caso de 2017, de las recomendaciones incumplidas, que, desafortunadamente, son bastantes, ¿sabe cuántas de ellas corresponden al accidente del MD-82 de Spanair?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 30

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Sinceramente, desconozco ese dato.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Vale. Entonces, ¿la siguiente pregunta, que era respecto al grado de cumplimiento, no nos puede dar información al respecto?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Lo que sí que puedo decir a nivel general es que EASA nos audita frecuentemente y de acuerdo a las inspecciones de EASA, lo que me transmiten, lo que nos transmiten los expertos es que España goza de un sistema de seguridad sólido, robusto, de un sistema de seguridad maduro. De hecho, hay unas cifras que nos las acaba de facilitar EASA, no sé si me las he traído, sí, están por aquí, que básicamente lo que hacen es comparar el ratio de accidentes por el número de vuelos y esas estadísticas lo que demuestran es que España está en mejor situación que otros países grandes en Europa, estoy hablando de Francia, de Italia, de Reino Unido.

Por tanto, de acuerdo a EASA, y le estoy diciendo a nivel general, no estoy hablando de ninguna recomendación particular, pero a nivel general España tiene un sistema de seguridad sólido, robusto y maduro. Eso es lo que nos trasladan.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Vale. Pero desconoce cuál es el grado de cumplimiento o incumplimiento en este caso de las recomendaciones en el caso del accidente de Spanair.

¿Qué opinión tiene usted sobre la Comisión de Investigación NTSB?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Sobre la NTSB, y es lo que uno escucha de los profesionales del sector, a nivel de autoridad de supervisión yo creo que el ejemplo a seguir en Europa posiblemente sea la CA. La NTSB la realidad es que cuando hablamos de comisiones de investigación de accidentes, muchos profesionales del sector indican que el ejemplo a seguir sería una organización parecida a la NTSB, pero quizá no por el carácter multimodal, sino es una organización muy potente, con una gran base de datos de recomendaciones, unos canales de comunicación y de divulgación impresionantes, un Twitter muy activo, entonces, realmente yo creo que es una organización actualmente seria y potente.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Independiente podemos decir también, ¿no?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Bueno, independiente la NTSB, efectivamente, es una organización independiente, pero nuestra CIAIAC también es una organización independiente.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Esa era mi siguiente pregunta. ¿Considera que nuestra CIAIAC es independiente?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Sí, absolutamente.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Hombre, con una adscripción directa al Ministerio de Fomento no parece que sea la mejor forma de independencia administrativa. Si no me equivoco, ¿de quién depende ahora mismo? Creo que es o bien de la Secretaría General o de la Subsecretaría de Fomento.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): De la Subsecretaría.

De todas maneras, la independencia de la CIAIAC es uno de los aspectos que audita la USOAP, y en ese aspecto no..., la USOAP las auditorías de OACI, y nunca nos ha dicho nada acerca de la independencia de la CIAIAC.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Pero, obviamente, si está adscrita a la Subsecretaría del Ministerio de Fomento, quiero decir, independencia, independencia como tal, un órgano independiente no es.

Otra cuestión importante. A nivel internacional, como usted conocerá bien, varios manuales de OACI, de ASSA, de IFALPA, reconocen que el nivel de estrés, la fatiga y la precariedad laboral de los pilotos y tripulantes influyen claramente en los niveles de seguridad de las operaciones aéreas, por decirlo de alguna forma, es un factor contribuyente, y todos sabemos la situación de inestabilidad que tenían los tripulantes de Spanair en el año 2008.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 31

Mi pregunta es, son dos en realidad, si existía en aquel momento algún método específico de supervisión de los factores antes mencionados por la autoridad aeronáutica, es decir, por ustedes, y también hacerle esta pregunta en presente. ¿Actualmente hay alguna supervisión de estos factores en las compañías españolas, tal y como cita la recomendación 42?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): En relación si existía en 2008 no lo sé, no sé si existía.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Sí. Por eso le hago la pregunta también en la actualidad. Entiendo que...

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): En relación a si existe ahora, bueno, las afecciones que podría haber a la seguridad operacional llegarían necesariamente a través del Sistema de Notificación de Sucesos, entonces serían notificaciones o alertas que el supervisor tendría en cuenta para dirigir las inspecciones. Yo le diría que los mecanismos actuales ya recogen esa posibilidad, pero, en cualquier caso, también le indico que a nivel EASA y a nivel nacional es una de las líneas de trabajo de cara al futuro. Si se miran las estrategias de futuro de EASA y, de hecho, si podemos repartir algo de información, lo tiene mi compañero, una de las áreas futuras de trabajo de EASA en la que actualmente se está trabajando, se está empezando a trabajar, es precisamente esa, tratar de desarrollar o de mejorar los procedimientos que tienen los supervisores para captar esos momentos de coyunturas laborales complicadas o momentos económicos difíciles, cómo puede afectar eso a la seguridad operacional, o sea, esa digamos que es una de las líneas de trabajo actualmente de la EASA.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: O sea que en realidad en la actualidad no es algo que se esté haciendo de momento.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): No, vamos a ver, es una de las líneas de trabajo de mejora, de mejora de lo que tenemos actualmente. Actualmente usted sabe que tenemos el Sistema de Notificación de Sucesos y que ese tipo de alarmas, desde notificaciones, llegan a través del SMS. Lo que pasa es que al final, vamos a ver, este sistema funciona, y ustedes lo conocen bien, a través de la mejora continua. Partimos de un sistema que funciona bien, de un sistema robusto, pero no porque lo digamos nosotros, sino porque nos lo dicen los que nos están controlando: OACI, Eurocontrol, EASA, pero a partir de eso de lo que se trata es de seguir trabajando para ir añadiendo nuevas capas de seguridad.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Mi preocupación, le insisto, es siempre la misma, la situación, sobre todo porque en la actualidad, desafortunadamente, hay compañías a nivel nacional que están viviendo ese tipo de situaciones de estrés laboral, como usted bien sabe, y me preocupa, nos preocupa especialmente porque si sabemos que es un factor contribuyente tan claro esa situación de estrés o de precariedad laboral o de fatiga que puedan estar sufriendo los tripulantes de una aeronave y que afectan sin duda a la seguridad aérea, creo que es muy importante actuar y no esperar a desarrollar un procedimiento, sino actuar desde el momento presente, y por eso le insisto tanto en esta pregunta, porque se trata de evitar situaciones como esta. Y, desafortunadamente, como le digo, hay compañías a nivel nacional, como sabe, o que operan en España, que están viviendo situaciones laborales realmente dramáticas, con contratación atípica, bueno, yo sé que usted lo conoce bien porque se mueve en los mismos entornos en los que me muevo yo como piloto, y es algo que clama al cielo. Y creo, sinceramente, que se está haciendo poco desde las autoridades. Por eso le insisto en esta pregunta de si existen, me ha contestado ya que no, pero insisto en la pregunta, si existe actualmente una supervisión de las condiciones de precariedad laboral de los pilotos contratados por determinadas compañías porque, no nos engañemos, al final todos sabemos quiénes son esas compañías, no hace falta ponerle nombres y apellidos.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO** (Fole Díaz): Señora Rivera, debe ir acabando ya. Gracias.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Simplemente esto y voy a hacer una pregunta más y ya termino. Gracias, presidente.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Señoría, yo la verdad es que no le he dicho que no, yo le he dicho que el Sistema de Notificación de Sucesos funciona como funciona y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 32

todas esas alarmas que se pueden generar procedentes de profesionales, procedentes de los pilotos, son alarmas que se analizan, información que se analiza por el supervisor y en función por ejemplo de esos datos se pueden planificar más SAFAs, más SANAs, de tal manera que la seguridad se pueda garantizar.

¿Que todo es mejorable? Por supuesto, todo es mejorable, pero el mecanismo...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Como usted bien sabe, muchas veces si un piloto denuncia su propia situación puede ser una cuestión de despido, con lo cual, por eso le insisto que quizás debería ser una parte activa...

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO** (Fole Díaz): Señora Rivera, no entre en un debate, si no, nos vamos a ir...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Sí, le hago la última pregunta.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO** (Fole Díaz): Se lo agradezco, por favor.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Señora Rivera, un segundo. Yo estoy de acuerdo con usted en que la protección de la información es crítica y por eso también hay un reglamento comunitario que así lo establece, o sea, desde luego, el Sistema de Notificación de Sucesos solamente puede funcionar si se protege a esos notificadores, y es algo que actualmente se está haciendo.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Exactamente.

Ya la última pregunta. ¿Se solicita alguna 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 incidan directamente en la seguridad de las operaciones? Aparte, digamos, cuando hay una nueva licencia de un nuevo operador aéreo, la AOC, aparte de esa licencia de explotación del nuevo operador, al mismo tiempo que se pide una garantía de solvencia financiera y económica, ¿se va más allá?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Pues AESA es la que emite los AOCs y yo creo que esa información se la debería facilitar AESA. Pero, en cualquier caso, podemos recabar esa información del equipo técnico de AESA y hacérsela llegar. Yo aquí mismo no le sabría contestar.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Eso es todo.
Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO** (Fole Díaz): Gracias, señora Rivera.

Solo recuerdo al resto de diputados que la primera comparecencia fueron dos horas largas, vamos a intentar ajustar un poco los tiempos entre todos.

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

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias, presidente. Intentaré ser breve. Gracias también al señor Medina por su presencia aquí y por su comparecencia.

Voy a empezar por algunas cuestiones que usted ha dicho antes de pasar a unas preguntas que tenía más preparadas.

Usted ha dicho que ahora mismo la Aviación Civil tiene 70 personas más o menos, ¿no?, en plantilla, más o menos ha dicho, bueno, me da igual que sean 70, lo que me interesa es ha dicho que hacen externalizaciones. Lo que le pregunto es para qué, es decir, para qué hacen esas externalizaciones y cómo se hacen esas externalizaciones, quiero decir, ¿se hacen por concurso público o directamente eligen ustedes a quién contratan?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Bueno, realmente esas externalizaciones es una figura que contempla ya la ley y se utilizan medios propios instrumentales. En el caso de la DGAC, nosotros utilizamos estos medios propios, que puede ser SENASA, puede ser ISDEFE, puede ser INECO, en aquellos casos donde con el personal funcionario no llegamos. Hay determinadas actividades que exigen recursos y para cumplir nuestros objetivos nos tenemos que dotar de medios. Entonces, nuestra primera opción como gestores es siempre intentar dotarnos de medios propios, de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 33

oferta de empleo público, pero hay años que, desafortunadamente, no hay oferta de empleo público, pero las necesidades y los objetivos están ahí. Un ejemplo, por ejemplo, que ha sucedido recientemente o durante los últimos años fueron todos los recursos que tuvimos que dedicar para la lucha contra el fraude en materia de subvenciones, eso obligó a concentrar muchos recursos de la DGAC a esos expedientes, pero la opción ideal, la primera opción, yo creo que la de cualquier gestor, la nuestra incluso, la de la directora de la Agencia, sería optar por medios propios.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Porque las externalizaciones pueden acarrear un déficit en seguridad, en preparación de las personas o por qué lo ideal es...?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): No, la gestión es más sencilla y en materia de seguridad, en este caso AESA, la utilización de los externos vía SENASA en materia de seguridad nunca ha supuesto ningún problema porque son profesionales perfectamente capacitados para dar esas tareas de apoyo, pero siempre es mucho más fácil gestionar a unos medios de forma interna que de forma externa.

El señor **VILA GÓMEZ**: Yo lo de la seguridad se lo decía no porque lo diga yo, sino porque además sobre todo los trabajadores y los profesionales del sector denuncian, muy especialmente en el tema de AENA, Enaire, que las externalizaciones al final lo que acarrear son déficits de seguridad y han hecho varias denuncias a la Dirección General de Aviación Civil en este sentido. Entonces, yo comparto con usted que lo ideal es que sean medios públicos, oferta de empleo público, y ya ha quedado claro que usted también, porque es más fácil de gestionar, yo creo que porque además garantizamos mejor la seguridad y se gestionan los recursos de una manera más eficiente.

Otra pregunta que le voy a hacer con respecto a lo que ha dicho de las auditorías, ha dicho usted que EASA, la Agencia Europea, hace auditorías habitualmente a AESA, como digamos de una manera cotidiana, habitual. A nosotros nos ha llegado una información de que recientemente acaba de empezar una auditoría EASA a AESA porque han detectado en EASA que en AESA hay una falta importante de inspectores para trabajos aéreos. ¿Esto es así?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Me gustaría contestar a alguna parte de su pregunta anterior sobre los recursos propios o los recursos externos. Yo creo que la utilización de recursos externos, efectivamente, es más fácil, facilita la gestión, pero no tiene impacto en la seguridad, porque si tuviese impacto en la seguridad, los auditores ya lo habrían detectado, tanto EASA como OACI, y no lo han hecho.

Dicho esto, la información que me está comentando de las auditorías de EASA...

El señor **VILA GÓMEZ**: No, no, pero le he preguntado por una en concreto. O sea, ¿es cierto que está EASA auditando a AESA porque ha detectado una falta de inspectores para los trabajos aéreos?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): La información que yo tengo es que EASA audita regularmente a AESA y en octubre yo creo que se están teniendo dos auditorías, pero una sobre simuladores y otra sobre otra categoría, que ahora mismo aquí no la tengo.

La señora **SIN IDENTIFICAR**: Perdone, es que no se le oye.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): La primera, EASA está ahora, no sé si las ha terminado ya, pero estaban programadas dos auditorías a AESA, una sobre simuladores y otra sobre otra área que ahora mismo no me acuerdo...

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿No será la de inspectores?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): No. Vamos a ver, las auditorías de EASA se programan con muchísimo tiempo y son auditorías...

El señor **VILA GÓMEZ**: Es decir, ¿usted tiene conocimiento a día de hoy de que EASA está investigando o auditando a AESA por falta de inspectores en trabajos aéreos?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): No, no, eso no. Sé que está realizando diversas auditorías, pero en concreto esa auditoría a mí no me consta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 34

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale.

Luego le voy a hacer una pregunta que igual no sabe porque usted todavía no estaba al frente de la Dirección General de Aviación Civil, pero por si acaso lo sabe, porque a mí me ha sorprendido bastante tanto de la compareciente anterior, de Pilar Vera, como de la señora Maestre una cosa que dijo. ¿Usted sabe quién tomó la decisión de trasladar las oficinas de AESA a finales del año 2008 a un edificio propiedad de la Fundación Mapfre?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Pues, sinceramente, no lo sé.

El señor **VILA GÓMEZ**: Ni tampoco sabe, entiendo, cuáles fueron los criterios que se siguieron para trasladar las oficinas de AESA a ese edificio.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Desconozco el procedimiento que se siguió en su día, pero este tipo de procedimientos digamos que siempre tienen que venir necesariamente acompañados de diversos vistos buenos, por ejemplo, en este caso tendría que contar con el informe de Patrimonio, seguramente informe de Abogacía. Pero los detalles de ese procedimiento, sinceramente, los desconozco.

El señor **VILA GÓMEZ**: Yo lo digo porque la señora Maestre Moreno no habló de procedimiento ninguno cuando estuvo aquí compareciendo, sino que dijo literalmente que la decisión se tomó en función del mercado, que «nosotros teníamos unas limitaciones de gasto en alquiler que nos había impuesto la Dirección General de Patrimonio y nos dieron un precio competitivo». Siendo Mapfre la aseguradora de Spanair, por la cercanía en el tiempo en el que se produce este traslado y esta super oferta de Mapfre, que no se suele hacer, a mí me preocupa, y ahora un poco más, porque usted ha hablado de procedimientos que su superior, la señora Maestre Moreno, no habló, así que se lo agradezco.

Otra pregunta relativa al edificio. Sabemos también que hay un antiguo edificio en el Paseo de la Castellana que lleva años remodelándose porque parece que se iba a trasladar allí AESA, todavía no está remodelado, como usted mismo ha dicho, según la Ley 40/2015, AESA probablemente dentro de un año desaparezca, por tanto, igual nunca llega a estrenar esas obras. La pregunta es: ¿cuánto dinero han costado esas obras que parece que no se van a aprovechar?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Bueno, que AESA desaparezca dentro de un año creo que no es del todo preciso.

El señor **VILA GÓMEZ**: No, lo dijo también la señora Maestre Moreno, no lo digo yo.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Bueno, yo insisto que decir que AESA va a desaparecer dentro de un año no es del todo preciso.

Efectivamente, se está remodelando un edificio en el Paseo de la Castellana, que era donde estaba el antiguo Ministerio de Vivienda, y seguramente durante el primer trimestre de 2019 AESA podrá realizar su mudanza.

El coste concreto de esas obras lo tendría que mirar. Aquí no tengo esos datos.

El señor **VILA GÓMEZ**: Yo le agradecería si lo puede remitir en un momento dado a la Comisión.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Sí, desde luego. Cuenten con ello.

El señor **VILA GÓMEZ**: Y la última pregunta es, he visto antes en la página web de Fomento que desde enero de este año es usted presidente del Consejo de Eurocontrol, es decir que está usted al frente del organismo y que dirige el equipo del mismo, junto a un irlandés, por lo que he visto en la página web de Fomento. Yo, ya que usted ostenta este cargo, le quiero preguntar si conoce la encuesta que Eurocontrol le realizó a AENA en 2010.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): La desconozco.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿La desconoce?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Sí, sí, sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 35

El señor **VILA GÓMEZ**: O sea, ¿usted no sabe que Eurocontrol en 2010 dijo que había detectado 47 cuasi colisiones en España, es decir, incidentes de tipo A, que son los más graves que hay dentro del registro? Y lo comparaba precisamente con Reino Unido, que usted lo ha puesto antes como un buen ejemplo, en el cual no había habido ninguno. Usted, como director general de Aviación Civil, ¿desconoce esta encuesta y estos resultados? Los resultados decían más cosas, también ponía a España como liderando el ranking europeo de incidencias, con un total de 1085. ¿Desconoce usted esta encuesta? ¿Desconoce usted estos resultados? Porque yo los he encontrado, y eso que la encuesta no se publicó, y es usted presidente de Eurocontrol.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Bueno, el presidente, solamente para aclarar, es un presidente que no tiene funciones ejecutivas sobre Eurocontrol, las funciones ejecutivas las tiene el...

El señor **VILA GÓMEZ**: El compañero irlandés.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Efectivamente, efectivamente.

El señor **VILA GÓMEZ**: Ya.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Y sobre esa encuesta o sobre esa información, la desconozco.

El señor **VILA GÓMEZ**: Pues es preocupante que la desconozca usted, aunque como presidente del consejo de Eurocontrol diga usted que no tiene funciones ejecutivas. Entiendo que si hace una encuesta a España que da unos resultados tan graves, usted como presidente del Consejo de Eurocontrol por lo menos debería de interesarse en lo que ha dicho este organismo sobre la seguridad aérea en España. Yo le insto desde aquí a que haga por enterarse de esa encuesta, que vea si los datos son ciertos y que por favor la publiquen, porque no está publicada.

Y con esto termino.

Gracias, presidente.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): A la pregunta, esa encuesta que usted menciona, según dice es una encuesta de 2010, la información que nosotros actualmente seguimos, que es información de lo que se denomina el Índice Ponderado de Seguridad de los proveedores de servicios de navegación aérea, yo lo que le puedo decir es que ese Índice Ponderado de Seguridad, lo que se conoce en el sector como los NPS, actualmente son 10 veces mejores que los datos que había en torno a 2009-2010, o sea, Enaire a nivel de seguridad operacional tiene una situación totalmente sólida y totalmente robusta. Eso es lo que le puedo decir, al margen de esa encuesta de 2010.

El señor **VILA GÓMEZ**: Discúlpeme, presidente.

¿Y cómo sabe usted, si no conoce esa encuesta, que ha mejorado tanto la seguridad en AENA desde el 2009 hasta ahora?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Bueno, realmente ahora mismo las medidas de seguridad, a grandes rasgos, después hay análisis mucho más precisos y a nivel mucho más micro, pero a grandes rasgos se miden a través de estos indicadores, y los indicadores son indicadores con una cara tendencia descendente, que muestran que la evolución está evolucionando de forma muy satisfactoria, y eso es en lo que nosotros nos fijamos.

El señor **VILA GÓMEZ**: Se me ha acabado el tiempo, ¿no?

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO** (Fole Díaz): Sí.

El señor **VILA GÓMEZ**: Vale.

Gracias, presidente. Nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO** (Fole Díaz): Gracias, señor Vila, por su comprensión del tiempo.

Señor Franquis, tiene su turno. Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 36

El señor **FRANQUIS VERA**: Muchas gracias, presidente. Bienvenido, señor Medina y gracias por su comparecencia y sus palabras.

Usted al principio de su intervención un poco esbozó cuál sería un poco la Administración, la futura AESA, aunque no describió su propia opinión personal, pero dijo que estaba pendiente por parte del Gobierno definir el futuro de AESA. Pero usted al final indicó varios títulos en torno a eso, si no quiero recordar mal, entre otros dijo que usted apostaba por una Administración joven, ya respondió a una pregunta sobre esto de una compañera anterior. Me gustaría preguntarle por otro apartado que usted planteó, que era una Administración más profesionalizada. Me gustaría que profundizara usted qué significa, a qué se refiere usted cuando habla de más profesionalizada.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Realmente que pueda contar con todo tipo de profesionales. Este sector es muy dinámico, este sector está en constante evolución y este sector, aparte de necesitar pilotos y controladores, puede o va a necesitar expertos en drones, expertos en ciberseguridad, expertos en digitalización, y yo creo que todo su *expertise* AESA lo debería tener.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted es consciente...? Bueno, si ha sido parte del trabajo de la Comisión sabe usted que se ha debatido mucho en su seno la independencia o no de la Comisión, además es muy recurrente este debate porque creo que a raíz de la tragedia de 2008 ha quedado en ese debate en cuestión la propia credibilidad de la Comisión, la confianza, la labor que ella desarrolla. ¿Usted qué opinión tiene como director general de Aviación Civil respecto a esa opinión que se ha ido generalizando?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Perdone, señoría, pero no entiendo muy bien su pregunta. ¿Opinión sobre la CIAIAC?

El señor **FRANQUIS VERA**: No le voy a preguntar si usted considera que la Comisión es independiente, porque ya lo ha respondido antes, pero si usted es consciente que, y producto del debate que se ha producido en esta Comisión, que hay una falta de credibilidad, por las manifestaciones que aquí se producen de varias comparecencias y la propia confianza en el trabajo de la Comisión. Usted, si es consciente de esa opinión, que se ha manifestado ya varias veces, al margen de que se considere más o menos independiente la Comisión, si usted lo ha seguido, sabe que los miembros de la Comisión cada uno ha dicho con claridad que se consideran independientes, pero los que no forman parte de esa Comisión insisten y critican la falta de independencia de la Comisión.

En este debate le pregunto a usted, ¿cree que puede estar en cuestión la confianza y la credibilidad de la propia Comisión?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Efectivamente, somos conscientes de las críticas, hemos seguido las diferentes comparecencias, pero yo, sinceramente, la actividad de la DGAC está totalmente desacoplada de la actividad de la CIAIAC y yo ahora mismo no sé cómo trabajan. Lo que sí que es cierto y lo que yo creo que tengo que decir es que como funcionario, como ciudadano, yo confío en el buen hacer de la Administración y en la función pública, entonces, en este caso yo tengo que confiar en el trabajo que realizó en su día la CIAIAC, en el auto del juez, por lo menos hasta que alguien demuestre lo contrario. Es lo único que puedo decir.

El señor **FRANQUIS VERA**: Entonces, ¿usted cree que no es necesario un cambio de modelo en la Comisión de Investigación?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Yo, insisto, cómo funciona la CIAIAC, pues actualmente, sinceramente, no lo sé. Sobre el cambio de modelo yo creo que todo se puede analizar y sobre todo se puede reflexionar. Yo creo que lo importante es que tratemos todos de ser constructivos y de construir.

¿Un cambio de modelo? Bueno, si al final se demuestra que puede ayudar a mejorar lo que ya tenemos, por supuesto que apostaríamos por ello.

El señor **FRANQUIS VERA**: Tenía una pregunta aquí, que iba en la línea de si usted considera como presidente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea si era recomendable realizar modificaciones estructurales y de calado orientadas a mejorar la eficiencia de dicha Agencia, nos ha hablado del futuro,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 37

que se van a producir cambios, y usted ha dado su opinión personal, considero que está respondida la pregunta.

Nos consta que en la semana próxima se va a celebrar en Montreal la Conferencia de Navegación Aérea de la OACI, un evento importante para la seguridad. ¿Nos podría comentar si España va a participar y, en ese caso, cuáles han sido las contribuciones que ha hecho nuestro país a dicha conferencia?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Sí. De hecho, España ya está participando, pues la decimotercera Conferencia de Navegación Aérea se está desarrollando durante esta semana y durante la semana que viene. El objetivo de esa Conferencia es dar directrices de trabajo a la OACI, está organizada en dos comités que están trabajando de forma paralela, por un lado el Comité de Navegación Aérea y por otro lado el Comité de *Safety*, de Seguridad Operacional, y lo que les puedo decir es que España ha participado activamente en la elaboración de todas las notas de estudio que se están presentando y durante la Conferencia está participando también activamente en la presentación y en la discusión de esas notas de estudio; son notas de estudio que abarcan múltiples temas, como pueden ser drones, zonas de conflicto, la mejora de la gestión de red, mejora de la coordinación civil militar, aspectos relacionados con la ciberseguridad. La semana que viene, por ejemplo, España presentará un papel sobre la integración de los drones en el espacio aéreo. Pero, por resumir mi respuesta, sí que estamos participando activamente.

El señor **FRANQUIS VERA**: En diferentes comparecencias que han tenido lugar en esta Comisión ha quedado claro que la seguridad en el sector de la aviación tiene un claro componente internacional porque muchas normativas se desarrollan a ese nivel. En ese sentido, ¿la participación española en los diferentes foros considera usted que es suficiente, que se puede mejorar nuestra participación?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Yo creo que todo es mejorable y creo que la Administración debe ser ambiciosa, no solamente joven, también ambiciosa, y tratar de mejorar lo que tenemos.

En ese sentido, una de nuestras principales líneas de trabajo es tratar de reforzar nuestra participación en todos los foros internacionales donde se toman decisiones importantes. Pero, en cualquier caso, yo creo que también es de justicia reconocer que actualmente tenemos una posición internacional muy bien valorada, no solamente a nivel OACI, sino a nivel europeo.

Como decíamos, actualmente, desde el pasado 1 de enero ostentamos la Presidencia de Eurocontrol, no es una presidencia rotatoria, sino que los 41 estados de Eurocontrol nos eligieron a nosotros para dirigir las reuniones del Consejo Provisional, tenemos en el Consejo de OACI a una de las personas más reconocidas a nivel internacional y más valoradas; participamos también en el Comité de Coordinación de la CEAC, que es la antesala donde se deciden las líneas de acción de la CEAC, estamos liderando los trabajos que se están haciendo en relación al anexo 19 de OACI sobre seguridad operacional. Por tanto, yo creo que tenemos una posición potente, pero, desde luego, todo es mejorable.

El señor **FRANQUIS VERA**: Sabe usted que uno de los trabajos de esta Comisión es finalmente acabar nuestro trabajo con una serie de conclusiones que se elevarán al Pleno, que, lógicamente, irían en la línea de mejorar la seguridad del sistema español. Desde su punto de vista y su responsabilidad al frente de la Dirección General, ¿usted podría aportar en su comparecencia algunas ideas, algunas conclusiones para conseguir el objetivo de mejorar nuestro sector, la seguridad de nuestro sector aéreo?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Bueno, pues yo creo que esta Comisión supone, como usted ha dicho, una ventana de oportunidad para que se puedan promover determinadas mejoras en el sistema. Si usted me pregunta qué recomendaría, yo sin duda les recomendaría que apostasen por un cambio en el modelo de autoridad aeronáutica y que tratásemos entre todos de construir o de diseñar un traje a medida en AESA para que tenga esa flexibilidad y autonomía que se pretendió en 2008, pero que en el fondo se ha quedado solamente en el ámbito teórico y no en el práctico. Esa sería mi principal recomendación.

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

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO** (Fole Díaz): Gracias, señor Franquis.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 38

Ahora tengo que pedirles a sus señorías y explicarles un poco la cierta anomalía que se puede producir en esta Comisión al tener yo la imposibilidad de completar la Mesa si yo me ausento, porque, efectivamente, también, como mis compañeros, yo soy el encargado de la comparecencia del señor Medina, de consultarlo con el letrado, con _____ de comisiones, por deferencia también a ustedes como señorías y al compareciente, si les parece, me voy a poner en el lugar que tengo que ponerme, hago la comparecencia, le hago las preguntas y vuelvo para aquí para acabar la Presidencia de la Mesa, porque, si no, quizás tendríamos que aplazarla, detenerla.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Perdone, presidente. ¿Quién le corta a usted cuando se pase? ¿Le controlamos el tiempo nosotros?

El señor **FOLE DÍAZ**: Está perfectamente el letrado ya avisado de que me corte incluso un poco antes. Entonces, con su permiso, señor Medina. Voy a intentar hacerlo rápido también.

Ya, agradeciendo a sus señorías también el que me dejen estar en esta, su zona, quería intentar también ser rápido, señor Medina. No voy a entrar ya en su dilatada experiencia, su curriculum, ya lo sabemos todos, solo le voy a intentar recordar, como hago con casi todos los comparecientes, un poco lo que son los objetivos que planteamos desde el principio en esta Comisión, descubrir si hubo ocultación de la verdad, analizar las labores de la CIAIAC, aunque ya mis compañeros también han incidido sobre ello, determinar la existencia de defectos en el Sistema de Seguridad Área Española y sobre todo, que ya le han preguntado también, extraer conocimientos que prevengan e impidan futuros accidentes.

En anteriores comparecencias hemos escuchado algunas frases que me gustaría que usted matizase o ampliase o comentase, se las voy a decir y luego le voy a decir quién las dijo. «Sensación de fracaso», «debería haber fecha límite para las aeronaves», «las obligaciones, que no son de obligado cumplimiento, pero quizás deberían serlo» y «la CIAIAC debería reforzarse con gente experta e independiente». Esto lo dijo el señor Luis Rodríguez Gil, director de Seguridad de Aeronaves. También escuchamos en otra comparecencia, otra vez coincidiendo y la misma frase «sensación de fracaso», que «la CIAIAC no puede ser juez y parte», y que «las recomendaciones deberían ser de obligado cumplimiento o al menos algunas de ellas».

¿Cree, efectivamente, pasado este tiempo, con la experiencia que tiene...? Yo entiendo, señor Medina, que usted, evidentemente, ha llegado con todo esto muy pasado, pero imagino que por la importancia del asunto y con una Comisión en marcha, se habrá puesto un poco al tanto de lo que ha pasado y evolución e hitos que han ido poniéndose en marcha en su departamento, en su dirección a lo largo de estos años. ¿Cree, efectivamente, que pasados tantos años seguimos con esa sensación de fracaso? Si es así, ¿por qué nadie lo reconoce y pide perdón, pues en este caso a la Asociación de Víctimas o a las familias? ¿Cree que? Ya lo han preguntado, voy a obviarla, la independencia o no de la CIAIAC. Ya sí le pregunto si cree que ser juez y parte es lo suficientemente prudente. Y ¿cree que las recomendaciones de los informes de las comisiones de investigación deberían ser de obligado cumplimiento o, si no son todos, cuáles?

Luego le sigo preguntando, ya hora, si me puede contestar a estas, por favor.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): En relación a las recomendaciones o a la obligatoriedad de las recomendaciones, yo lo que me tengo que ceñir es al marco con el que tenemos que trabajar actualmente, que no es un marco desarrollado a nivel nacional, es un marco que proviene del anexo 13 de OACI y que después fue desarrollado a nivel europeo en el Reglamento 996, y ese marco apuesta claramente porque las recomendaciones sean recomendaciones y no sean obligaciones. ¿Por qué? Porque digamos que deja al *expertice* de cada organización receptora de seleccionar la mejor manera para , o el instrumento para implementar esas mejoras en la seguridad que en un determinado momento puede estar planteando una Comisión de Investigación de Accidentes.

Es un marco que, como les digo, funciona a escala internacional, y lo que hemos hablado antes, el modelo quizá de referencia, que es la NTSB, no emite recomendaciones obligatorias, emite simplemente recomendaciones. Entonces, ahora mismo yo no tendría elementos para decir que el sistema se debería mover hacia la parte obligatoria de las recomendaciones procedentes de una CIAIAC, lo que está claro, y por eso también apuesta tanto el anexo 13 como el Reglamento Comunitario, es que esas recomendaciones tienen que ser analizadas y, si no son implementadas, se tiene que justificar. Yo creo que ese es un elemento importante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 39

Y sobre la sensación de fracaso, no lo sé. Yo creo que aquí se han puesto de manifiesto las percepciones de muchas personas y creo que todas las opiniones son respetables. Si usted me pregunta, yo esta Comisión me la tomo como una oportunidad de construir y de mejorar. Lo que pasó en el pasado, yo, sinceramente, no estaba allí y valorar esa sensación de fracaso ahora mismo no puedo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Ha habido algunas manifestaciones, señor Medina, al respecto de sobre la independencia de CIAIAC, aunque no quiero ahondar en ello, pero sí hacer una reflexión quizás, es que, al margen de no entrar en lo que ya ha explicado, si hubiera sido un órgano multimodal o no, pero ha habido quien dijo que debería estar dependiendo del Congreso, de las Cortes, y que debería tener más y mejor formación. Quería saber un poco porque hubo un compareciente que dijo que era absolutamente independiente, el presidente de la CIAIAC, el señor Hita, otros comparecientes dijeron que era totalmente dependiente y otra compareciente que recuerdo que dijo: bueno, es la que es la independencia. ¿Cree usted que esa dependencia directa de las Cortes le aportaría un paso adelante, como usted dice, o un nuevo modelo que debería plantearse en estas organizaciones?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): La verdad es que opinar sobre ese aspecto así en frío no sabría qué decirle, pero lo cierto es que todo se puede pensar y todo se puede analizar. Por ejemplo, por poner un ejemplo, y estoy pensando en voz alta, pero el modelo por ejemplo que se utiliza en la CNMC, donde su pleno son profesionales 100% dedicados a los trabajos que hace la CNMC, es un modelo que me gusta y que considero muy potente. El que este tipo de comisión pudiera llegar a depender de las Cortes, no lo sé, o sea, lo que yo sí que le puedo asegurar es que ahora mismo el nivel de relación CIAIAC-DGAC es prácticamente inexistente, de hecho, desde la DGAC hay buena parte del funcionamiento de la CIAIAC que desconocemos, por ejemplo lo que ha comentado ahora en relación a la formación de sus profesionales.

El señor **FOLE DÍAZ**: Hacia ahí voy a dirigirme, señor Medina.

En el Real Decreto 953/2018, que regula las competencias, funciones de la Dirección General de Aviación Civil, voy a leerlo, no todo, pero un apartado de ellos. Las competencias ya las ha dicho usted, diseña estrategia, dirige la política aeronáutica y otra serie de cuestiones, y entre las funciones ponen: «Elaboración y propuesta de la normativa reguladora en el ámbito de la aviación, aprobación de circulares aeronáuticas». ¿Tiene usted constancia o ha habido algún cambio o elaborado algún cambio normativo después del accidente o se ha aprobado alguna circular después del accidente de mejora que pudiéramos tener en cuenta para, efectivamente, ver si las competencias y las funciones de la Dirección se han llevado a cabo?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Bueno, es que realmente actualmente los instrumentos normativos comúnmente utilizados por los reguladores suelen ser reales decretos u órdenes ministeriales. Las circulares, efectivamente, es una figura que existe prácticamente en el plano teórico, pero que apenas no se utiliza porque su utilización está tasada para muy pocos casos. Todo el desarrollo normativo lo hemos realizado o bien a través de orden ministerial o a través de reales decretos, circulares ha habido muy pocas.

El señor **FOLE DÍAZ**: Otra de las funciones de la Dirección es propuesta de calificación de los aeropuertos civiles y la elaboración de la propuesta, también autorización para establecimiento y modificaciones estructurales o funcionales. ¿Le consta a usted desde que es director general que se hayan propuesto modificaciones estructurales o funcionales en el aeropuerto para posteriores certificaciones o que hayan sido propuestas después del accidente?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): No. Esas modificaciones, por resumir el contenido de esa función, sería una especie de modificación de los planes directores, el plan director es una herramienta de planificación, pero sí que es cierto que es una herramienta de muy alto nivel. Lo que son digamos las modificaciones que se pueden ir haciendo en el día a día de los aeropuertos, eso ya se hace en fase de proyecto y eso no pasa por Aviación Civil.

El señor **FOLE DÍAZ**: ... un poco relacionadas con las funciones que tiene la Dirección General de Aviación Civil. En la conclusión 10 pone que: «el comandante decidió no utilizar el avión de reserva que estaba preparado». ¿Le consta a usted que sea habitual o que recibiera alguna indicación/presión en este sentido de no utilizar el otro avión, cuando estaba perfectamente preparado para hacerlo?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 40

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): ¿Puede repetir la pregunta?

El señor **FOLE DÍAZ**: Sí. La conclusión dice que «el comandante decidió no utilizar el avión de reserva que estaba preparado». Yo le pregunto si, efectivamente, es una decisión individual, unilateral del comandante o si desde la Dirección o desde algún otro organismo pueden tener algún tipo de indicación, comunicación, presión para que, efectivamente, no demoren la salida de los vuelos acudiendo a los aviones de reserva.

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Realmente el contenido detallado de esa recomendación no lo tengo ahora presente, pero, en cualquier caso, ahí no debe haber ningún tipo de presión que pueda llegar a poner en peligro la seguridad operacional. Pero el contenido de esa recomendación no lo tengo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Quiero hacer hincapié, señor Medina, en una serie de conclusiones del informe, que hacen un poco incidencia en lo que es uno de los objetivos de la Dirección sobre la formación. La conclusión 14 pone: «Se aceptó el despacho del avión, existiendo dudas manifestadas por el copiloto sobre la posibilidad de realizar un despegue con selección de empuje automático». El informe deja bastante claro, el informe de la CIAIAC, hace referencia a una motivación humana, más que sistémica, sobre todo haciendo hincapié a los pilotos y a los técnicos de mantenimiento. ¿No ve un poco incoherente echarles la culpa a los pilotos y al comandante cuando realmente ha habido, y pone el informe que con dudas del copiloto se le obliga a salir? Entonces, evidentemente, no es tampoco la culpa de los pilotos o los técnicos de mantenimiento, ¿no? Porque con dudas manifestadas del copiloto sobre la disponibilidad de. ¿En estos casos quién es el que, efectivamente, es, el propio copiloto o comandante, si tienen dudas no lo hacen o hay alguien superior que dice: arranque y vuele?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Bueno, realmente yo me tendría que ceñir a lo que ya ha dicho la CIAIAC en su informe. Yo creo que todo lo que pueda decir yo ahora sería especular. Yo no tengo toda la información para hacer un juicio de valor sobre el contenido o esa parte del informe. Yo creo que me tengo que ceñir a la validez de ese informe y creo que cualquier otra opinión mía para esta Comisión creo que sería irrelevante.

El señor **FOLE DÍAZ**: Entiendo. Uno de los objetivos, señor Medina, de la Dirección, es profesionalidad, basada en una formación constante y ayuda mutua con el resto de la Dirección General de Aviación Civil. En la conclusión 3 hace referencia a que «la tripulación tenía sus certificados médicos y licencias de vuelo válidos y en vigor para el tipo de aeronave». La 33: «El entrenamiento que había recibido la tripulación no incluía la pérdida en despegue ni era obligatorio para la normativa en vigor». Es que quizás sean demasiado técnicas, pero es que es lo que pone el informe. Parece que hay una incoherencia, es decir, por una parte, tienen todas las licencias, están en vigor y preparadas para la aeronave, y luego en otro sitio pone que, efectivamente, no estaban aplicando para lo que en teoría estaban formados. Entonces, ¿hay una falta de formación en los técnicos, en los pilotos, que aquí parece evidente?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Yo insisto, señoría, que yo no debería entrar a valorar las recomendaciones de la CIAIAC, desconozco los detalles y ahora mismo lo que creo que debo hacer es respetar el contenido de dicho informe.

El señor **FOLE DÍAZ**: Y ya para finalizar ¿Voy bien de tiempo, señor letrado? Gracias.

El propio informe dice, que es una de las cosas que más nos llama la atención a todos los grupos y a todos los diputados que estamos continuamente escuchando las diferentes comparencias, y es una que dice, en la página 255 del informe, «factores contribuyentes. No ha sido posible determinar fehacientemente la causa por la que el sistema de TOWS no funcionó». Después de toda esa cantidad de páginas, cantidad de conclusiones, cantidad de recomendaciones y cantidad de factores, al final, después de 10 años seguimos sin saber qué le pasó al TOWS, que es lo que todo el mundo dice que fue la causa desencadenante del accidente. No sé, yo, desde su profesionalidad que me falta a mí y conocimientos, me gustaría que usted nos diera un poco de luz. 10 años. ¿Se ha hecho algo sobre eso? ¿Se está investigando? ¿Se puede saber con seguridad que posiblemente no vuelva a pasar o dentro de tres horas, que cojo el avión, voy a tener que ir un poco amedrentado, señor Medina?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 93

10 de octubre de 2018

Pág. 41

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Bueno, la realidad es que le debería insistir en que no debería valorar las recomendaciones de la CIAIAC, lo cierto es que la CIAIAC hizo un análisis exhaustivo, se hicieron las pruebas que se hicieron en el INTA y al final no se pudo concluir nada.

Volviendo a la última parte de su pregunta, yo creo que ahora mismo nuestros ciudadanos y nuestros visitantes creo que pueden coger un avión con total tranquilidad. Actualmente el sistema de seguridad aéreo en España es un sistema que, como ya les he dicho anteriormente, es un sistema muy maduro, totalmente sólido y robusto y sobre todo basado en el cumplimiento de estándares internacionales, estándares que son desarrollados por expertos que están continuamente monitorizando riesgos, poniendo medidas para mitigar esos riesgos y aumentar los niveles de seguridad. Yo creo que hay que confiar en el sistema y que debemos de confiar en el sistema. Es un sistema que actualmente funciona.

El señor **FOLE DÍAZ**: Y una última pregunta. Respecto a si sabe, podrá o no contestarla. Hay muchísimas diferencias, lo ha comentado el anterior compareciente, entre el informe de la COPAC y el informe de la CIAIAC, el informe de la COPAC habla de falsedades, ocultaciones, tergiversaciones, también se habló en otra compareciente sobre la falta de la comunicación, de la prueba de las voces de cabina, y hay quien pide un nuevo informe independiente. La COPAC dice y la CIAIAC manifiesta que es un contrainforme, o sea, que ha hecho un informe sobre lo que decía un informe, que no ha tenido información suficiente para poder tener otro tipo de conclusiones u otro tipo de recomendaciones. ¿cree usted que sería conveniente o que, efectivamente, se produjo esta falta de transparencia como para que haya tanta diferencia entre estos dos informes, en teoría expertos los dos?

El señor **MEDINA CABALLERO** (director general de Aviación Civil): Realmente yo desconozco cómo fue el procedimiento para la elaboración de la CIAIAC, sí que es cierto aquello en su momento hubo un informe del COPAC y hubo conclusiones que por lo visto no se tuvieron en cuenta, pero desconozco las razones por las que no se tuvieron en cuenta esos inputs del COPAC.

El señor **FOLE DÍAZ**: Agradeciéndole su asistencia, y como la última pregunta ya la ha formulado mi compañero Franquis, sobre las recomendaciones que nos podría hacer a esta Comisión, ya se ha hecho, no vamos a reiterarla.

Muchísimas gracias y gracias a mis compañeros.

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

Eran las ocho y quince minutos de la noche.