



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 63

Pág. 1

**RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK5022  
DE SPANAIR**

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

**Sesión núm. 3 (extraordinaria)\***

**celebrada el jueves 5 de julio de 2018**

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión de Investigación relativa al accidente del vuelo JK5022 de Spanair:**

- De la señora directora de gerencia de estándares de vuelo y directora de formación de controladores aéreos, Senasa, abril 2005-mayo 2008; directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA (Maestre Moreno), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 212/001660) ..... 2**
- De la señora directora de Navegación Aérea (2008), secretaria general de Transportes (Librero Pintado), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 212/001661) ..... 38**

\* El diario correspondiente a la sesión número 2 de esta Comisión de Investigación no se publica en aplicación del artículo 64.4 del Reglamento de la Cámara.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 2

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

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, buenos días a todos y a todas. Teníamos un problema técnico y es que estaba sin gafas, y eso es como estar sin ojos.

**COMPARECENCIAS. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN RELATIVA AL ACCIDENTE DEL VUELO JK5022 DE SPANAIR:**

— **DE LA SEÑORA DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA (MAESTRE MORENO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 212/001660).**

La señora **PRESIDENTA**: Después de la incidencia de los Plenos que hemos tenido y la suspensión del primer día de comparecencias, empezamos hoy con la señora Maestre Moreno, que es la primera compareciente del día de hoy —tenemos dos—. Si les parece las intervenciones serán de menor a mayor y el formato será preguntas y respuestas, después de la exposición que va a realizar la señora Maestre. Como es una comparecencia conforme a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984, le hemos trasladado a la compareciente la posibilidad de comparecer acompañada de la persona que designe para asistir y para salvaguardar los derechos de la propia compareciente, y también conforme a esta ley orgánica se le hace saber que no puede faltar a la verdad, etcétera.

Les he comentado a los portavoces que nos reuniremos después de la sesión cinco minutos para poder adelantar trabajo sobre las incidencias que hemos tenido, y es probable que la semana que viene podamos volver a tener las mismas circunstancias.

Empezamos con la intervención de la señora Maestre y después pasaremos a las intervenciones de los grupos, de menor a mayor. El formato para la comparecencia de hoy como les he dicho anteriormente será preguntas y respuestas. Adelante, señora Maestre.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA (Maestre Moreno)**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, comparezco ante esta Comisión de investigación en calidad de directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por sus siglas AESA, responsabilidad que vengo desempeñando desde el 20 de octubre de 2008, coincidiendo con la puesta en marcha efectiva y el inicio de las funciones de esta agencia hace ahora casi diez años. Siguiendo el formato de la convocatoria inicio mi intervención haciendo una breve exposición sobre AESA —ciñéndome a los tiempos establecidos—, previa a su posterior turno de preguntas, que atenderé gustosamente.

Quisiera comenzar mi intervención teniendo presentes a las víctimas de este accidente, sus familiares y allegados. Quiero reiterar el compromiso de todos los profesionales que integramos AESA en el objetivo irrenunciable por la seguridad aérea, un esfuerzo que es compartido por todos los integrantes del sector aéreo, cada uno desde su propio ámbito de responsabilidad. Como he tenido ocasión de indicarles la agencia que dirijo no existía cuando ocurrió el accidente del vuelo JK5022 de Spanair. Efectivamente la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias en su disposición adicional tercera autorizó al Gobierno para crear la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. El Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, que aprueba el estatuto de AESA se publicó en el BOE el 14 de febrero de 2008, y en virtud del mismo se establecía que la constitución efectiva se produciría con el primer consejo rector y el nombramiento del director de la agencia. Este primer consejo rector se celebró el 20 de octubre de 2008, acordando mi nombramiento como directora de AESA, funciones que he desempeñado desde aquella época.

Para enmarcar mi intervención me voy a referir a continuación a dos aspectos básicos: primero, cómo la agencia ha evolucionado en estos diez años, y segundo, qué mejoras en el ámbito de la seguridad aérea se han implementado en el periodo 2008-2018. De forma interna, desde su creación, AESA ha tenido como uno de sus objetivos estratégicos llevar a cabo un reingeniería de procesos, lo que ha supuesto una disminución directa de cargas administrativas con el objetivo de hacer más con menos, mejorar la eficacia y eficiencia de los procesos, y facilitar en suma su tramitación a los interesados. No en vano conviene destacar que el nacimiento de la Ley de Agencias en 2006 tuvo, entre otros objetivos, el de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 3

avanzar en la mejora de la gestión de la Administración pública, dotando a las agencias de mayor autonomía y flexibilidad, al mismo tiempo que se encuentra sujeta al control de eficacia y a la responsabilidad por el cumplimiento de resultados.

Desde la creación de la agencia, el 20 de octubre de 2008, el enfoque preventivo está presente en nuestra organización. AESA se dota de un órgano operativo que no existía en ninguna otra autoridad aeronáutica europea, una materia en la que AESA ha sido pionera y se ha situado en la vanguardia. Se trata de la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica interna, por sus siglas Desati, cuyas competencias se recogen en el estatuto de la agencia, artículo 9.1,f), contemplando, y cito textualmente, 'la gestión de los riesgos en materia de seguridad de la aviación civil'.

Llamo su atención acerca de que este nuevo modelo organizacional ha sido seguido por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, EASA, que en 2013 se reestructuró, desarrollando una nueva área denominada Safety Intelligence, con las atribuciones de nuestra dirección Desati. Y quiero destacar que este mismo modelo ha sido posteriormente repetido por la autoridad británica, que como conocen constituye un referente en su operatividad para el resto de autoridades nacionales aeronáuticas.

La cultura de este enfoque preventivo trata de reorientar las políticas encaminadas a la supervisión de la seguridad operacional en el sector aéreo hacia un modelo de gestión integral y preventiva. Dicho enfoque está basado en la gestión continua de la información aportada por todos los agentes implicados en la operación aérea para la toma de decisiones de la mejora de la seguridad operacional. Así lo recoge el anexo 19 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el llamado Convenio de Chicago, y en nuestro ordenamiento lo introduce la Ley 1/2011, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación, por sus siglas PESO, aprobado por el Consejo de Ministros en enero de 2015. Es un nuevo modelo que establece la obligación de implantar un sistema de gestión de seguridad en cada una de las organizaciones vinculadas al programa, es decir, compañías aéreas, gestores aeroportuarios y de navegación aérea, entidades de formación y mantenimiento, etcétera, y concretado por AESA mediante la aprobación del Plan de Acción de Seguridad Operacional, PASO, destinado a alcanzar el máximo desarrollo de este modelo y los objetivos fijados en él.

Este enfoque preventivo diseña una arquitectura del sistema de la seguridad por el que los integrantes del sector aéreo asumen la responsabilidad del control de sus propios sistemas de seguridad, y la implantación de sistemas de calidad internos gestionados por equipos dotados de autonomía funcional dentro de las propias organizaciones, integrados por profesionales adecuadamente formados. Y en ese esquema el papel de la autoridad aeronáutica es el de llevar a cabo las actuaciones de supervisión, inspección y auditoría de los productos y los procesos desarrollados por la industria, un enfoque de la seguridad que permite ir por delante, focalizar los recursos del sistema sobre las debilidades detectadas y orientar el control hacia sus puntos débiles.

Otro de los aspectos a reseñar es el ámbito de la supervisión desarrollada por la agencia. Como conocen AESA asume las funciones de inspección aeronáutica atribuidas por la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Aviación Civil en el año 2003. En este marco normativo hemos llevado a cabo un sustancial aumento del número y de la calidad de las inspecciones, lo que ha permitido superar las 12000 actuaciones inspectoras en 2017. Quisiera destacar que la supervisión aeronáutica se configura como un conjunto de actuaciones que, debido a la multiplicidad de materias sobre las que puede recaer y el diverso perfil técnico de sus actuarios, no se atribuye por la ley a unidades administrativas o cuerpos funcionariales concretos. En este sentido la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, afirma el carácter eminentemente funcional de la organización de la inspección aeronáutica, y reconoce la posibilidad de encomendar tareas de apoyo a otros funcionarios o empleados públicos, y actuaciones materiales técnicas o especializadas a organismos públicos y sociedades mercantiles estatales que sean medio propio instrumental de la Administración General del Estado. Y la relación entre las distintas personas que intervienen en las actividades de supervisión, de acuerdo con el Reglamento de Inspección Aeronáutica, Real Decreto 98/2009, se ordena a través de la figura del equipo de inspección, integrado por profesionales de perfil multidisciplinar y elevada cualificación profesional, coordinados por funcionarios que son los responsables del equipo. Esta configuración en equipos multidisciplinarios no hubiera sido posible sin un esfuerzo paralelo en la cualificación del personal. Efectivamente AESA realiza un importante esfuerzo para contar con los mejores profesionales. Muestra de ello es que en el pasado año 2017 se han llevado a cabo más de 260 acciones formativas entre el personal de la agencia. Estos avances han venido acompañados de mejoras en la gestión administrativa electrónica que AESA desarrolló desde su misma creación, con el objetivo de facilitar y agilizar las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 4

gestiones de los agentes participantes en el sector aéreo, así como la puesta a disposición de los ciudadanos de cartas de servicios en los ámbitos de derechos de los pasajeros, licencias del personal aeronáutico de vuelo o en servidumbres aeronáuticas, así como una apuesta por la obtención de la certificación ISO 9001 en la práctica totalidad de los procesos desarrollados por esta agencia.

A partir de estas transformaciones internas ha sido posible pasar desde la antigua Dirección General de Aviación Civil a la actual AESA, y se han podido llevar a cabo las acciones para la mejora de la seguridad aérea en estos últimos diez años, que de manera muy sucinta paso a detallar. Lo primero, el ya referido Programa Estatal de Seguridad Operacional, PESO, que constituye un completo sistema de gestión de los riesgos de seguridad asociados a las actividades de la aviación, y supone la implantación de un nuevo enfoque preventivo de la seguridad operacional en nuestro país, basado en la gestión continua de información y la participación de todos los agentes relevantes del sector.

Segundo, con el fin de alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos en este programa para la aviación civil AESA elaboró, en colaboración con los proveedores y el resto de organismos públicos, el Plan de Acción de Seguridad Operacional, PASO, donde se incluyen las tareas concretas a desarrollar, sus metas y sus indicadores. Los objetivos de seguridad operacional acordados por el Consejo de Ministros tienen doble naturaleza: por un lado, refuerzan el tradicional enfoque prescriptivo de la gestión de la seguridad operacional, basado en la verificación del cumplimiento de las disposiciones normativas mediante la realización de inspecciones y auditorías, cumplimiento, y por otro lado, complementan dicho enfoque con el actual enfoque preventivo de la gestión de la seguridad operacional, lo que llamamos rendimiento.

Tercera mejora. El Reglamento de la Unión Europea 376/2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de los sucesos en la aviación civil, a fin de garantizar la notificación, recopilación, almacenamiento, protección, análisis, intercambio y difusión de la información pertinente sobre seguridad de la aviación civil.

Cuarto. La normativa europea sobre operaciones aéreas, Reglamento 965/2012, que establece disposiciones de aplicación para las operaciones aéreas y las normas detalladas sobre los certificados de operadores de las aeronaves de transporte aéreo comercial, las atribuciones y responsabilidades de los titulares de los certificados.

Quinto. El Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas. Todo operador aéreo que desee realizar este tipo de operaciones debe adaptarse a los requisitos establecidos, y disponer de un certificado de operador aéreo especial, COE.

Sexto. El marco normativo comunitario regulador de la aeronavegabilidad, tanto en sus aspectos de aeronavegabilidad inicial como continuada, constituido por los Reglamentos 748/2012, 640/2015 y 1321/2014 que garantizan un marco común de exigencia de seguridad para las aeronaves y productos aeronáuticos, partes y componentes, así como la aprobación de organizaciones y personal implicados en estas actividades.

Séptimo. Los requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil. Se trata del Reglamento 1178/2011, que establece entre otros temas normas detalladas sobre las diferentes habilitaciones de las licencias de pilotos, miembros de la tripulación de cabina, mecánicos de a bordo, los responsables de impartir formación de vuelo y evaluar aptitud de pilotos, así como los certificados médicos y la certificación de los médicos examinadores aéreos.

Octavo, la certificación de aeródromos. AESA finalizó el pasado mes de diciembre de 2017 las labores de certificación europea de seguridad operacional en los aeropuertos españoles dedicados al transporte comercial de pasajeros y carga, incluidos en el ámbito de la aplicación del Reglamento Europeo sobre Aeródromos. En todos los Estados miembros de la Unión Europea desde el pasado 1 de enero de 2018 los aeropuertos abiertos al uso público que superen unos valores mínimos de transporte de pasajeros o carga, y que dispongan de procedimientos instrumentales, deben disponer de un certificado de aeródromo conforme a lo establecido en el Reglamento 139/2014, cuya base es el anexo 14 de la OACI. El resto de aeródromos españoles de uso público que no están en el ámbito europeo son objeto de verificación, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 862/2009, basado también en el anexo 14 de la OACI. Por tanto los procesos de certificación y verificación sitúan a las instalaciones aeroportuarias españolas en el primer nivel de los estándares internacionales de seguridad.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 5

Noveno, la implementación del marco reglamentario de cielo único europeo, en particular el Reglamento de Ejecución 1034/2011 de la Comisión, de 17 de octubre, relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea, y el Reglamento de Ejecución 1035/2011, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea. Y por último, dentro de cielo único europeo, el Reglamento 340/2015 de la Comisión, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo.

Décimo, el Real Decreto 1070/2015, por el que se aprueban normas técnicas de seguridad operacional en aeródromos de uso restringido, regulando las condiciones de los aeródromos destinados a usos distintos del transporte aéreo comercial.

Undécimo, el Real Decreto 1036/2017, por el que se regula la utilización de las aeronaves pilotadas por control remoto, los famosos drones, que viene a establecer el marco normativo adecuado para permitir el desarrollo de un sector de aviación pujante y con un amplio campo de posibilidades de actuación, garantizando la seguridad operacional de todos los usuarios del espacio aéreo.

Duodécimo, las normas relativas a las conocidas como reglas del aire, integradas por el Reglamento de Ejecución 923/2012 de la Comisión, por el que se establece el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de la navegación aérea. Y el Real Decreto 552/2014, por el que se desarrolla el reglamento del aire en los ámbitos todavía no cubiertos por la normativa europea antes citada.

Todas estas medidas normativas se han implantado en nuestro país siguiendo un mecanismo de colaboración y cooperación con los destinatarios de las mismas. Así, desde AESA, tan pronto como se lleva a cabo la aprobación de la correspondiente normativa, y antes de su entrada en vigor, se ponen en marcha grupos de trabajo y seminarios impartidos a los destinatarios de las normas para facilitar su conocimiento y familiarización con las mismas, y además AESA lleva a cabo la elaboración de abundante material guía que ayude a los destinatarios de la nueva normativa a llevar a cabo su adaptación a los nuevos requerimientos de mayor complejidad técnica. Y todo ello a juicio de Patrick Ky, director ejecutivo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, que en octubre de 2017 destacó que AESA trabaja sin problemas generales de estandarización, y que es una autoridad fuerte, con una industria aeronáutica madura.

Para concluir quisiera destacar que las acciones y medidas detalladas han podido llevarse a cabo en un contexto de plena autonomía financiera de AESA, en virtud de la recaudación de la tasa de seguridad aérea creada por la Ley 9/2013, que es satisfecha por los pasajeros de salida de los aeropuertos españoles. Señorías, tras una década de funcionamiento AESA se ha consolidado como el organismo de supervisión, inspección y ordenación de la aviación civil, facilitando unas condiciones para las operaciones aéreas civiles, en un marco de fortalecimiento de la seguridad aérea como prioridad estratégica, que nos permite afirmar que las condiciones en las que se desenvuelven estas operaciones y los riesgos asumidos con ellas se reducen y mantienen en un nivel asumible, mediante un proceso continuo de identificación de riesgos y de gestión de la seguridad operacional, como les he detallado anteriormente.

Muchas gracias.

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

Empezamos con la intervención de los portavoces de los grupos, de menor a mayor, tal y como hemos acordado. La comparecencia, mientras no se diga otra cosa, consistirá en preguntas y respuestas. Comenzamos por el Grupo Mixto y tiene la palabra la señora Oramas.

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

Gracias, señora Maestre. Tengo cierta dificultad porque me habían dicho que era otro formato, así que voy a intentar adaptarme haciendo una combinación de intervención y preguntas.

Yo viví el accidente como diputada —estuve en la terminal 4— y estuve presente en las comisiones de los años 2008, 2009 y 2012, y quiero empezar leyendo unas palabras mías de fecha 23 de septiembre de 2009, como encaje general y principio de esta portavoz para toda la Comisión. En aquel momento yo decía que el segundo informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación civil que se había publicado hacía pocas semanas no era definitivo, pero sí la primera explicación oficial sobre el accidente, que ofreció una hipótesis sobre los fallos técnicos y humanos que lo provocaron. El informe indicaba que el accidente de Spanair se produjo porque antes del despegue se saltaron tres barreras de seguridad, como se había dicho, y lo alarmante es que los defectos en las alarmas de los modelos habían

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 6

venido detectándose desde hacía doce años. Ni Boeing ni los distintos organismos nacionales e internacionales habían tomado medidas, a pesar de que el fallo reiterado había provocado cuarenta y siete accidentes desde 1968, con numerosas pérdidas de vidas. En el informe se cita el accidente del avión McDonnell, en Detroit, en el que fallecieron 154 personas en 1987. El Gobierno norteamericano recomendó que los pilotos comprobasen las alarmas antes de iniciar cada vuelo, pero algunas compañías no lo hicieron. Nosotros teníamos un precedente cercano, el de Lanzarote, en el año 2007, en relación con el cual la Comisión de investigación sigue negando que fuera por las mismas causas. Sin embargo la Agencia de Seguridad en el Transporte de Estados Unidos sostiene que ese incidente se produjo por las mismas causas que produjeron el de Spanair hace un año.

En el informe digo otra serie de cosas que ahora no tengo tiempo para reproducir, pero al final digo que los afectados piden que se investigue el avión, el aeropuerto de Barajas y cómo se reaccionó tras producirse el accidente. Cuando ocurrió el accidente se iniciaron dos vías de investigación: la judicial, orientada a la búsqueda de responsabilidades y a la reparación de daños, y la técnica, encaminada a prevenir futuros accidentes, pero se ha cumplido un año desde la tragedia y ni una ni otra se han concluido. La causa en el juzgado se encuentra todavía en fase de instrucción y no existe un informe final. En este momento los familiares continúan esperando la resolución de sus demandas, la justicia sigue sin establecer las responsabilidades y la Comisión aún no tiene un informe final, y los familiares y los afectados, la sociedad canaria en general, se preguntan cómo es posible que sigamos así, cuando ya ha pasado más de un año. He querido leer esto porque después de diez años se acabó la vía judicial y al final se echó la culpa a dos pilotos que habían muerto. Se acabó la vía civil, y desgraciadamente se trató como si fuera un accidente de tráfico, cuando había familias, niños, que se quedaron sin nada. Hoy aquí nosotros no somos un juzgado, pero los familiares tienen al menos el derecho a que, a través de esta Comisión, se conozca públicamente no la verdad judicial, no la verdad económica, sino lo que pasó, si esas cosas se han corregido y si tenemos garantías de que no va a volver a pasar en el futuro. Y luego están los aspectos éticos y morales.

Empiezo con mis preguntas a la señora Maestre. Usted ha hecho una exposición de los temas de inspección, pero no ha detallado —y sería bueno para los trabajos de esta Comisión— cómo son las inspecciones de vuelo que realiza EASA, de forma sencilla y escueta, quién las hace, quién las firma y cómo se hacen. Esa es mi primera pregunta.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Gracias, señora Oramas.

El proceso de inspección es un proceso estructurado, porque la aviación en un sistema en el que los actuarios son distintas empresas y distintos profesionales. Desde que un avión despegue en un aeropuerto hasta que llega a su aeropuerto de destino intervienen varias empresas, varias organizaciones y varios profesionales. Nosotros el modelo de inspección lo hemos hecho siempre de forma fragmentada, con especialistas en mantenimiento, especialistas en diseño y producción, especialistas en operaciones, especialistas en aeropuertos, etcétera. Esas inspecciones se llevan a cabo de dos maneras. Una es la auditoría de procesos. Por ejemplo, en un proceso, en un vuelo, se analiza cómo la compañía prepara el despacho del vuelo y, de forma procedimental, se analizan los procedimientos de la empresa y se ve, con esa auditoría de proceso, si cumple perfectamente con la normativa vigente. Además, hacemos lo que llamamos inspecciones de producto, es decir, buscamos productos de manera muestral y analizamos si realmente el proceso que realiza la compañía se está cumpliendo, se está haciendo y tiene resultados efectivos. Ese es el sistema que llamamos enfoque prescriptivo, que es el enfoque que se le ha dado durante todas estas décadas en el sistema de aviación para poder inspeccionar. Inspeccionamos el proceso de manera general con los procedimientos —todo está muy procedimentado en las empresas— e inspeccionamos luego productos.

Pero a eso, desde hace diez años, hemos añadido lo que llamamos el enfoque preventivo de la aviación, al que me he referido en mi intervención, que es el último modelo que se ha dado en seguridad operacional. No esperamos a hacer una inspección de cada área y de cada actor que está en la cadena de seguridad, sino que tenemos una visión global, holística de todo el proceso. En esa visión holística de todo el proceso detectamos cuáles son las partes débiles de todo el conjunto, porque no funcionan de manera separada el controlador, el piloto, la compañía aérea o el aeropuerto, sino que todo es un conjunto. La fuerza de una cadena de seguridad es la de su eslabón más débil, y nosotros siempre buscamos en el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 7

enfoque preventivo ese eslabón débil y actuamos sobre él. Por tanto, coordinamos la inspección tradicional por la que usted me pregunta con ese enfoque preventivo de la seguridad.

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

Situémonos ahora en el año 2008. ¿Podría decirnos exactamente dónde desarrollaba su trabajo profesional en Senasa?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí. Yo era la gerente de estándares de vuelo. Era la persona que ponía a disposición de la Dirección General de Aviación Civil los profesionales especializados en la parte de estándares de vuelo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted realizaba inspecciones o las firmaba?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Le voy a plantear varias cuestiones. El 24 de marzo de 2006 usted da el visto bueno a la inspección realizada a la empresa Helicsa. A su vez, el 8 de junio de 2006 se produce el accidente en Roque Bermejo, Tenerife, en el que murieron varias personas. Se había renovado el certificado de aeronavegabilidad con inspección completa por parte de la Dirección General de Aviación Civil. ¿Era la inspección a la acabo de referirme, realizada escasamente cuatro meses antes, a la que usted dio el visto bueno? ¿Se contempló específicamente la renovación del certificado de aeronavegabilidad? Lo que le quiero preguntar es una cosa muy importante: ¿Se implementaron siempre las recomendaciones relacionadas con la seguridad después de todas estas inspecciones e informes?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sobre lo que me comenta del año 2006, yo no he hecho ninguna inspección a Helicsa. Perdona, pero no sé a qué se refiere.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Yo adjuntaré a la Comisión como documentación de investigación el documento firmado por la señora Maestre, no sé en calidad de qué, porque no lo pone exactamente. Lo documentaré.

Paso a otra pregunta. Planteo lo de si se implementaron las recomendaciones porque no se entiende muy bien que años más tarde un informe de la Ciaiac sea tan crítico con los procedimientos de la Dirección General de Aviación Civil y con AESA. Usted ha dicho en su intervención inicial que las medidas se han implementado. Se han implementado todas las de la Unión Europea, pero la duda que le queda a esta portavoz es si se han implementado todas las recomendaciones sobre la base de los incidentes habidos en nuestro país y de los informes, porque la Ciaiac ha sido muy crítica con los procedimientos de la Dirección General de Aviación Civil y con AESA.

Le pregunto ahora varias cuestiones para agilizar. ¿Por qué el presupuesto de AESA sigue presentando año tras año el mayor porcentaje de los recursos destinados a externalización de los inspectores? ¿Por qué no se ha creado un cuerpo de inspectores propio?

Una pregunta que tiene que ver con futuras comparecencias. ¿Conoció usted al inspector de vuelo, jubilado actualmente, don Javier Aguado del Moral? ¿Conoce usted las denuncias que ha hecho dicho inspector de vuelo sobre corrupción y los informes que ha hecho llegar a esta Comisión?

Después quiero hacerle otras preguntas que espero que también me conteste. ¿Quién tomó la decisión política de trasladar las oficinas de AESA a finales del año 2008 a un edificio propiedad de la Fundación Mapfre? ¿Asistió usted como invitada por Mapfre Global Risks al seminario sobre seguridad y presidió la mesa de seguridad aérea en 2017? ¿Es cierto que usted ha dicho que lo más seguro para que no haya accidentes es que los aviones no vuelen? En función de lo que me conteste con respecto a Mapfre, me quedarían dos preguntas cortas, si no, las hago ya.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 8

La señora **PRESIDENTA**: Señora Oramas, ha sobrepasado ya los diez minutos. Si se las hace todas juntas sería mejor.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Entonces es que no hay segundo turno de réplica.

La señora **PRESIDENTA**: Según como vayamos de tiempo. Si nos pasamos todos, no. Ahora mismo se ha pasado usted ya un minuto del tiempo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Entonces las tendré que hacer ahora por si no puedo replicar.

Señora Maestre, quiero plantearle que aquí no hay solo temas jurídicos de incompatibilidad, sino que hay temas éticos, morales y de sensibilidad. Mapfre dejó tiradas a las víctimas, y el hecho de que precisamente el departamento que sabía que todas esas víctimas estaban en una situación inadmisibles con la compañía aseguradora y los responsables que vivieron la época del accidente hayan tomado decisiones y hayan tenido presencia en unas jornadas como esas no sé si será incompatible o no, pero me parece una falta absoluta de sensibilidad.

Termino. ¿Qué hace falta para que España modifique su sistema de inspección, supervisión, certificación y licencia y adopte el modelo más seguro implantado en los países de su entorno que han aprendido de sus tragedias aéreas?

Muchas gracias, señora presidenta.

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

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Primero, quería trasladarles que tenemos una industria madura y que el sistema de seguridad y supervisión español es fuerte y maduro. No es porque lo diga yo, sino porque lo dicen organizaciones supranacionales que nos auditan y nos conocen; de hecho, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea está formando inspectores de otras autoridades.

Sobre las recomendaciones de la Ciaiac, no sé si me pregunta sobre las de accidente que nos compete o sobre cuáles.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Si quiere le vuelvo a repetir todo, pero le he mencionado varios accidentes y al final le dije: sobre todos. Es sorprendente que diga que se implanta lo que se implanta en la Unión Europea y haya una crítica importante con respecto a la implementación de determinadas materias por la experiencia de distintos accidentes. Además, da la casualidad de que en muchos de ellos usted firmó los informes.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Le voy a comentar sobre mi responsabilidad al frente de la agencia.

Durante estos diez años, efectivamente, hay recomendaciones que la Comisión de investigación de accidentes ha elevado a la agencia o eran recomendaciones dirigidas a la agencia. Durante estos diez años hemos recibido un total de 90 recomendaciones; de ellas, están abiertas, pendientes de respuesta, 32, y el resto están cerradas. Como sabe, hay accidentes e informes que están en vigor y tenemos un tiempo para implementarlas. Siempre son 90 días como máximo para contestar con la acción correctiva correspondiente que va a aplicar la agencia, pero esa acción correctiva muchas veces requiere una normativa o requiere una acción posterior. Por eso muchas de ellas están abiertas, pero la gran mayoría están cerradas. Eso en cuanto a recomendaciones de la Comisión de investigación de accidentes en estos diez años que dirijo la agencia.

En cuanto a la externalización, me habla de una fuerte externalización. En la agencia todas las personas que trabajamos lo hacemos para la seguridad todos los días; nos dedicamos a trabajar para la seguridad. La Ley de seguridad aérea, en la disposición adicional cuarta, estableció que podíamos apoyarnos en personal técnico o especializado que nos suministrasen las sociedades instrumentales, que



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 9

son empresas estatales. Nosotros tenemos claro, a todos los niveles de la agencia, que si no llegamos con el personal propio y necesitamos personal especializado reclutado por estas sociedades instrumentales lo vamos a hacer. Lo que no vamos a dejar de hacer nunca es nuestra obligación, que es la supervisión de la seguridad. ¿Que hay externalización? Sí. Nos gustaría no tenerla, pero lo que no vamos a hacer es no externalizar y no hacer nuestra labor y nuestra obligación.

Sobre el cuerpo de inspectores propios, la respuesta viene un poco derivada de la anterior. Yo no sé si tiene que tener un cuerpo de inspectores o no, lo que sí le digo es que no hay una sola materia en la que un cuerpo de inspectores tenga que trabajar. Los inspectores son inspectores de varias materias, están fragmentados: hay inspectores de actividad y descanso de tripulaciones; hay inspectores para la formación de controladores; hay inspectores para la formación de pilotos... Cuando se habla de un cuerpo de inspectores es una oposición, una formación única, y aquí es imposible que haya una formación única. Si queremos tener calidad en la inspección, tenemos que formar especialistas en cada área que supervisamos. Yo no sé si es un cuerpo de inspectores, porque el Poder Legislativo son ustedes. Lo que necesitamos y lo que tenemos ahora mismo —y en muchos casos externamente, porque la agencia no tiene capacidad de reclutar puestos de especialistas— son muchos pilotos, controladores, ingenieros, economistas, abogados que trabajan con nosotros. Trabajamos en estructuras piramidales con los funcionarios al frente, porque no dejamos nada sin hacer.

En relación con el señor Javier Aguado, le pregunto a la presidenta de la Comisión, dado que son datos de una persona, si puedo hablar o por la protección de datos...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Yo le he preguntado si lo conoce.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, sí; trabajó en la agencia.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y si conoce usted la denuncia que ha hecho don Javier Aguado y que nos han hecho llegar a los miembros de esta Comisión.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Ni las denuncias de don Javier Aguado.

La señora **PRESIDENTA**: No a esta Comisión, porque si es a esta Comisión, la compareciente no las conoce.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, pero como dependía de ella, por si conoce las denuncias que hizo en el juzgado y en otras materias el señor Aguado.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Se refiere a las denuncias? La portavoz se refiere a denuncias que este señor ha hecho.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Yo le puedo decir lo que consta en los archivos de la agencia.

Fue personal laboral del Ministerio de Fomento. Al ser personal laboral, no podía realizar inspecciones, como ustedes saben. El personal laboral solo puede hacer labores auxiliares, luego no podía realizar inspecciones. Actualmente ya está jubilado. Pasó varios años apartado del servicio hasta su jubilación; sancionado con separación del servicio, presentó notable litigiosidad contra los responsables del Ministerio de Fomento y de AESA. En su calidad de personal laboral, como digo, no pudo realizar labores de inspector y no consta que realizara otro tipo de actuaciones sobre la aeronave que sufrió el accidente. Eso es lo que nos consta en la agencia sobre esta persona.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 10

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí.

Me ha preguntado algo del alquiler de las oficinas de la agencia en el edificio de Mapfre. La decisión se tomó en función del mercado. Nosotros teníamos unas limitaciones de gasto en alquiler que nos había impuesto la Dirección General de Patrimonio, y cerca del Ministerio de Fomento, puesto que tenemos una vinculación importante, era el único espacio que podía disponer de esos precios. Nos dieron un precio competitivo, pero es otra empresa, es Mapfre Inmuebles; no entiendo muy bien qué relación puede tener.

Sobre el seminario de 2017, efectivamente, era un evento de seguridad. Se abordaban todos los tipos de seguridad en todos los modos de transporte y todos los regímenes de aseguramiento que lleva a cabo Mapfre y me invitaron a hablar del enfoque preventivo. Creo que es importante divulgar el enfoque preventivo en todos los ámbitos; de hecho, hay otras industrias que están utilizando este modelo, copiando y replicando a la aviación, como es el caso de la seguridad nuclear y de la gestión de hospitales en sanidad.

Sobre eso de que los aviones no vuelen, no recuerdo haber dicho nada así. Lo que sí le puedo decir es que en algo más de cien años la aviación ha pasado a ser el transporte más seguro que existe; es el más joven, pero es el más seguro. ¿Y por qué es el más seguro? Porque desde el principio toda la comunidad internacional que trabaja en transporte aéreo se ha preocupado de aprender y de incorporar los errores, de aprender de las equivocaciones. Eso ha generado que seamos el transporte más seguro. Adicionalmente, hace diez años, la agencia apostó —España apostó— por el enfoque preventivo, que es una vuelta más de tuerca en esa mejora de la seguridad permanente.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Seguimos con el siguiente grupo parlamentario, que es el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). ¿No tiene preguntas el señor Barandiaran? (**Denegación**). Bien. Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, el señor Olòriz.

Sé que estamos empezando hoy las comparecencias, pero vamos a ver si le metemos un poquito más de dinamismo, porque hemos usado cerca de veinte minutos en esta primera comparecencia.

Cuando quiera, señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias, presidenta. Señora Maestre, bienvenida.

El motivo de esta Comisión de investigación es por todos sabido: esclarecer qué pasó el día negro de agosto de 2008, en el que murieron 154 personas y hubo 18 heridos, heridos de por vida; qué falló en la prevención del accidente, qué falló en la gestión del accidente una vez se produjo y qué ha pasado desde entonces para que no haya sido posible depurar, esclarecer responsabilidades que garanticen de una manera clara que no se vuelva a producir un incidente tan trágico. La sociedad en general, pero sobre todo las víctimas y los familiares se merecen sinceridad y transparencia, y es un hecho lamentablemente constatable que en diez años esto no ha pasado, y hoy, 5 de julio de 2018, abrimos una carpeta que mucha gente ha querido cerrar en falso por miedo a la verdad.

El procedimiento es complejo y, a pesar de la benevolencia de la presidenta por ser la primera sesión, tenemos que encajar las cosas. Yo le pediría a la Mesa, a la presidenta y a usted misma que si no puede completar las doce preguntas que tenía pensadas, se las haga llegar por escrito y usted me las puede complementar para que formen parte de la documentación adjunta de esta comparecencia. Piense que para nosotros lo importante no es solo —y sí, es importante— su intervención inicial y sus respuestas, sino sobre todo cotejar las diferentes intervenciones y respuestas para esclarecer un poco qué ha pasado.

Por otro lado, mi grupo, Esquerra Republicana, considera que tenemos una especial deuda con el pueblo canario, que por sus condiciones insulares se ve obligado constantemente, mucho más que cualquier otro pueblo de este Estado, a usar el avión; algunos podemos optar, pero en este caso no es así, por lo que nos sentimos especialmente cerca de la gente que ha sufrido y de la gente que está permanentemente preocupada por si se ha llegado o no a esclarecer la verdad.

Entrando en materia, nos ocupamos hoy del antes de 2008, cuando usted intervenía en inspecciones, verificaciones y certificaciones. Es importante, porque los procedimientos que estaban en vigor por la DGAC, con el nacimiento de AESA, que usted ha explicado muy bien, debieron como mínimo adaptarse al funcionamiento de esta agencia. Los legisladores tenemos que saber de todo, pero hemos de confesar que no y que necesitamos corroborar, leer el *Diario de Sesiones* y buscar más información. Tras escucharla, no me ha quedado claro que AESA haya cambiado los procedimientos que dieron lugar al 20

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 11

de agosto de 2008. No me ha quedado claro en qué han cambiado estos procedimientos y cómo se ha actuado para así quedarme tranquilo. Primera pregunta.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Muchas gracias.

Sobre los procedimientos, tenemos un informe de investigación y tenemos varios autos. El informe de investigación establece claramente los hechos en sus conclusiones, establece qué ocurrió y qué fallo. Asimismo, tenemos los autos del juez, que establecen los hechos, incluso tenemos sentencias del Tribunal de Estrasburgo. Yo no soy investigadora, pero personalmente confío en las organizaciones nacionales y supranacionales que se dedican a esto, confío en la profesionalidad del Poder Judicial, confío en la profesionalidad de los investigadores. ¿Qué falló? Que las barreras de seguridad no funcionaron. ¿Qué se puede hacer para que eso no vuelva a ocurrir? Implementar las recomendaciones que emite la Ciaiac con este accidente.

Respecto de los procedimientos que condujeron al 20 de agosto, no entiendo muy bien la pregunta, porque el informe de la Ciaiac establece claramente lo que ocurrió, al igual que los autos de los jueces de la Audiencia Provincial de Madrid. Lo que sí le puedo decir es que la creación de la agencia supone un hito en el sentido de que dispone de personalidad jurídica propia y presupuesto propio, y esos elementos de gestión interna, junto con una evolución de la normativa europea en ese momento y a lo largo de estos diez años, nos llevan a concluir que hemos seguido evolucionando en seguridad aérea de manera importante gracias a toda la normativa europea y nacional —porque también he hablado de reales decretos— y gracias a dar ese salto de dirección general a agencia que nos permite tener una mayor autonomía financiera y una mayor autonomía en la gestión. No entiendo la vinculación que me plantea del 20 de agosto con la Dirección General de Aviación Civil. Yo me remito a los informes y a los autos del juez.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: No es fácil trasponer temas técnicos a temas políticos, que es mi obligación y no otra, pero para mí sí que es importante saber cómo se han concretado todas estas recomendaciones que ha citado en los procedimientos que afectan a la seguridad del avión y saber si, a diferencia de lo que pasó en ese momento, ahora podríamos tener la garantía de que no se volvería a producir algo parecido. Va por aquí. ¿Me explico?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Toda la comunidad internacional que trabaja por la seguridad trabaja todos los días sin descanso, como es su obligación. **(El señor Olòriz Serra: ¡Como todos los profesionales, sin duda!).** Sí, como en todas las profesiones. Para nosotros es un gran dolor tener accidentes. La pregunta que me ha formulado es si se pueden evitar.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: No si se puede, si se han puesto los medios para que se evite.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Le contesto que sí. Los informes de investigación consisten en determinar los hechos y, del estudio de estos hechos, ver qué es lo que ha ocurrido, qué barreras no han funcionado y hacer las recomendaciones necesarias para que esas barreras no vuelvan a fallar. Por eso es importante cumplir con las recomendaciones.

Ahora usted me pregunta: ¿Los aviones pueden volver a accidentarse? Por este hecho, cumpliendo esas recomendaciones, no. ¿Se podría evitar que haya más accidentes? No sé si esa es la pregunta que me está haciendo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: No, no entro en el destino. Ojalá tuviese algún control sobre esto, porque en otros temas me habría ido mejor. No controlo el destino, pero lo que sí se puede controlar —y luego hablaré de ellos— son los medios, es decir, la inspección que hace que lo que se pone en el papel —y aquí hacemos muchos papeles— se aplique realmente y que cuando yo entre en un avión sepa que el avión ya se ha inspeccionado y, por tanto, ha cumplido con todo lo necesario.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 12

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Voy a explicarle como funciona esto. Los inspectores de las autoridades de aviación en todo el mundo no están detrás de cada avión antes del despegue para inspeccionarlo. El sistema de seguridad reside en la garantía y en los sistemas de gestión y de calidad que tiene cada organización. Lo que hacemos nosotros es ser un paraguas que supervisa todo el sistema. Es decir, una compañía aérea tiene un sistema de autoinspección y de control en sí misma al que le obliga la norma y nosotros supervisamos que eso se hace y se hace bien, además de supervisar, como he contestado anteriormente, los procedimientos, los procesos y también los productos, lo que se fabrica en cada momento: el vuelo, la labor de mantenimiento, etcétera.

Además, tenemos a los profesionales. A los profesionales en aviación, a diferencia de una titulación académica, se les otorgan licencias, en nuestro caso europeas, que tienen vigor y funcionan en toda Europa, porque seguimos normativa europea. Esas licencias lo que determinan es que esa persona tiene las capacidades adecuadas, la formación y el entrenamiento adecuados en cada momento para llevar a cabo esa labor, porque el suyo no es un trabajo en el que una titulación académica puede ser suficiente. Es una labor que tiene vinculación con la seguridad. Por ello, como sabrán, tanto pilotos como controladores tienen formación recurrente y permanentemente están entrenándose. No existe un inspector de las autoridades en el mundo que esté detrás de cada despegue de un avión. Es un sistema. No sé si me he explicado bien.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sí, porque, si no, no pasaríamos de la primera.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Es un sistema. No hay un inspector detrás de cada cosa que se produce, de cada avión, de cada fabricación de un componente aeronáutico, no. Lo que hay es un sistema de control en sí mismo en las organizaciones y en los pilotos y además una supervisión completa basada en normas, como digo, con un enfoque prescriptivo, porque son normas que se cumplen. Pero ahora también nos vamos al enfoque preventivo, que es ver, dentro de esa cadena de seguridad, donde tenemos indicios de que se pueda estar debilitando para afianzarnos ahí e insistir con la inspección para reforzar ese eslabón débil.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muy bien.

Segunda pregunta. Hablando de eslabones y entendiendo que hay autorregulación por parte de las compañías a partir de unos estándares a los que están obligadas y entendiendo también que participan otros agentes, para mí hay uno fundamental, que es la propia inspección del Estado, es decir, la inspección a la que estamos obligados. Nuestra preocupación es que sea personal ajeno a la Administración pública. Se llaman, si no me equivoco, expertos técnicos en operaciones de vuelo, contratados por Senasa, la cual les da el visto bueno, y no tienen la potestad de los funcionarios de dar fe pública y valor probatorio a aquello que signan e inspeccionan. Por tanto, no entiendo que en esta estructura tan regulada no se dé cuenta de que una pieza clave, diría incluso que es la piedra de toque, es la inspección de la Administración del Estado, a la que hemos de dar todos los instrumentos posibles, y uno es el que les da el artículo 137.3 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas. ¿Por qué se hace esto? ¿Es que no hay técnicos suficientes? Es más, usted ha dicho que es difícil que haya un funcionario que abarque todo el producto, pero en muchos ámbitos hay dos o tres funcionarios especializados trabajando en cadena que aseguran que la inspección está en perfectas condiciones.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, efectivamente. En 2008, cuando se crea la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, se intenta crear una agencia que tenga autonomía en su gestión y recursos propios económicos pero también humanos. Los recursos económicos se consiguen con la tasa de seguridad aérea, a la que me he referido anteriormente, y, por tanto, hay autonomía financiera suficiente para poder financiar las labores de inspección. Pero la parte de gestión de los recursos humanos no se le otorga a la agencia; se queda pendiente de un contrato de gestión que no se ha llevado a cabo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 13

Ahora tenemos una oportunidad, porque la Ley 40/2015 ha derogado la Ley de Agencias. AESA va a dejar de ser agencia antes de octubre de 2019 y sería el momento para poder convertirnos en el modelo en el que nos debemos convertir. Y no hace falta inventar nada, porque podemos mirar cómo funciona la Agencia Europea de Seguridad Aérea o cómo funciona la autoridad británica, la CAA, la Civil Aviation Authority, por ejemplo, que son referentes en Europa. Estos modos de funcionamiento se basan en gestión propia de los recursos humanos mediante reclutamiento de personal por especialidades, de manera específica, que se integran en la plantilla de la autoridad, y con una retención del talento. Uno de los problemas que tenemos en la agencia es que no somos capaces de retener el talento: nuestros inspectores, tan bien formados, acaban marchándose a otras organizaciones, a veces extranjeras, al sector privado, etcétera. Este es un momento muy oportuno, porque, como digo, dentro de algo más de un año la agencia dejará de ser agencia y nos tendremos que convertir en algo, y ese algo tiene que ser por ley, según establece la Ley 40/2015. Creo que es el momento de pensar en dar esa evolución a la autoridad, porque no nos olvidemos de que el sector aéreo sigue creciendo en nuestro país —el año pasado tuvimos casi 250 millones de pasajeros transitando por nuestros aeropuertos— y que la complejidad es cada vez mayor —ahora vamos a tener drones volando también— en nuestro espacio aéreo. Necesitamos una autoridad que no solo tenga suficiente presupuesto de financiación, que hoy en España lo tiene, sino también una autoridad que pueda gestionar a sus personas.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Al hilo de lo que usted dice, ¿han tenido que pasar diez años? Usted dice muy claro que lo tienen en otras instituciones, como la británica. ¿Se ha tenido que perder tanto tiempo? Esta es una pregunta pertinente, porque hablamos de responsabilidades también políticas. No hace falta que la responda. A lo mejor la tendrán que responder las autoridades políticas.

En este sentido, a mí me preocupa algo. Desconozco cuántos pilotos de transporte de línea aérea, con experiencia en la industria, son personal propio de AESA, porque, en último lugar, todo lo que usted ha dicho acaba en el comandante de vuelo, en el experto, en aquel que ha estado comandando aeronaves y que sabe los problemas que ello significa. Será fácil que, muchas veces, sea la cabeza de turco. ¿Con cuántas personas cuentan ustedes que tengan esta experiencia?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA (Maestre Moreno)**: ¿Propias o externas? ¿Funcionarios?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sí, propios, es decir, que formen parte de la plantilla.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA (Maestre Moreno)**: Funcionarios, ahora mismo, uno.

Quería también hacerle un comentario sobre lo que ha dicho de los pilotos. Yo he trabajado en compañías aéreas del sector privado y la obligación de todos los responsables de la empresa es que el avión esté permanentemente en condiciones de vuelo. Es verdad que los pilotos al final son los que cogen el avión, pero nuestro trabajo es siempre en equipo y ayudar, y nunca debe ser cabeza de turco. Pero igual que digo que nunca debe ser cabeza de turco —y estoy pensando en las víctimas—, también pienso que nos haríamos un flaco favor si quitáramos de la investigación algo que no nos guste. Eso sería hacernos un flaco favor, porque no estaríamos emitiendo las recomendaciones adecuadas.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Si tiene experiencia en compañías aéreas, sabrá usted que también hay otros criterios. Uno de ellos es dar beneficios a los accionistas. A nadie se le escapa que no son organizaciones sin ánimo de lucro. El gran problema de las empresas aéreas o de cualquier otra empresa es esta lucha dialéctica entre la necesidad de la ética y los beneficios a compartir. En otras empresas a lo mejor no es tan peligroso. Por tanto, es extremadamente importante que haya medios para impedir cualquier mala gestión que pueda tener consecuencias terribles y, por tanto, es fundamental la experiencia de aquellos que se han encontrado en esta situación. No sé si se me ha acabado el tiempo.

La señora **PRESIDENTA**: Le quedan quince segundos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 14

El señor **OLÒRIZ SERRA**: He mirado el organigrama de AESA y he visto que, dependiendo de la directora, hay un director de seguridad de aeronaves, del cual depende un coordinador de inspección de seguridad, del que depende un jefe de división de control de seguridad operacional de vuelo. Y me quedo aquí. Se supone que este último debería ser del que dependa toda la inspección y certificación de operaciones de vuelo. ¿Podría confirmar qué cualificación y experiencia profesional tiene en la industria este jefe de división? ¿Posee la licencia de piloto de transporte de línea aérea y experiencia profesional adecuada, que, si no me equivoco, son cinco mil horas de vuelo?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Ahora mismo no tengo el currículum de esa persona, que es la responsable de la división de operaciones, pero sí le puedo decir que es una persona con muchísima experiencia, muy preparada, y no olvide que no es una persona que hace la inspección, sino que gestiona a todo el equipo de inspectores, que son personas multidisciplinares. En nuestras inspecciones no van pilotos por un lado e ingenieros por otro, van en conjunto y analizan todos los elementos de manera conjunta, de forma que evitamos cualquier posibilidad de discrecionalidad en las decisiones. Siempre van equipos y equipos multidisciplinares, porque la aviación y el vuelo se producen de forma multidisciplinar. Es verdad lo que usted dice acerca del piloto, pero para que llegue el avión preparado hasta el piloto han pasado muchas cosas antes. Por eso la inspección es un espejo de lo que ocurre realmente y no dejamos personas individuales. No tengo aquí el currículum de esta persona, pero le puedo garantizar que es de reconocido prestigio a nivel internacional.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Acabo. He hecho cuatro preguntas sobre doce. Por tanto, le haré llegar lo que queda. Pero hay un elemento claro: siempre la responsabilidad es de quien dirige, no nos engañemos. No se delega nunca la responsabilidad. Por tanto, es importante saber su cualificación.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Rivera. Cuando usted quiera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señora presidenta. Muchas gracias también a la compareciente, la señora Maestre.

Yo quiero empezar mi intervención en esta Comisión de investigación de Spanair haciendo mención a las víctimas, tanto a las 154 personas que fallecieron en ese trágico 20 de agosto de 2008 —va a hacer prácticamente dentro de nada los diez años— como a sus familiares, porque son víctimas los que se van, sin duda, pero también son víctimas los que se quedan. Creo que en cualquier accidente para las propias víctimas —pasa también con los accidentes de tráfico— lo más importante, aparte de esclarecer y saber exactamente qué pasó —en eso coincidimos en que ya hay una sentencia judicial y ha pasado incluso por los tribunales—, muchas veces es importante saber que se están tomando las medidas oportunas para que eso no vuelva a pasar. Yo creo que con esa conciencia es con la que quizá deberíamos afrontar esta Comisión de investigación aquí en el Congreso de los Diputados, porque esa es la cuestión. La cuestión es que evidentemente puede haber fallos mecánicos en una máquina, es cierto que los accidentes lo son y va a existir siempre el error humano, pero tenemos que ser conscientes de que no podemos caer en los mismos errores una y otra vez. Por eso es tan importante tener en cuenta si se han implementado las recomendaciones, si estamos haciendo caso y estamos aprendiendo de nuestros errores. Creo que eso es fundamental y es lo que les debemos a los familiares de las víctimas, a los heridos que han sobrevivido a este accidente. Creo que el espíritu de esta Comisión debe ser precisamente constructivo y buscando soluciones para que evitemos todos los accidentes que sean evitables, sobre todo desde las administraciones.

Pasando a las preguntas, voy a ir una por una porque creo que hay una serie de temas que son más específicos de lo que pasó en su momento, y me gustaría saber qué se está haciendo ahora para que eso no vuelva a pasar, como decía antes. La primera es sobre el certificado de aeronavegabilidad de la nave accidentada, que, como sabemos, tenía una extensión que caducaba el 22 de julio, y existía una segunda prórroga, curiosamente de un mes, cosa que es —corríjame después si me equivoco— bastante atípica, y que expiraba precisamente dos días después del accidente. Mi primera pregunta es si sabe con qué

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 15

criterio y en qué condiciones se concedió esa segunda extensión en el año 2008, porque es ciertamente un poco atípico.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Está recogido cómo se concedió esa extensión en el informe de investigación de la Ciaiac. Yo en ese momento no era la directora, pero sí he recopilado la información al respecto. La aeronave disponía de certificado de navegabilidad CDA emitido el 4 de febrero de 2005 con validez hasta el 22 de julio de 2008. Según el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes —leo literal—, de acuerdo con los procedimientos de la DGAC, ese año correspondía hacer una renovación completa del certificado —completa significa que hay una revisión documental, física y en vuelo—. No resultó posible llevar a cabo la inspección, habiéndose programado su realización para el día 22 de agosto de 2008 —eso es lo que dice el informe—, motivo por el que el certificado fue prorrogado hasta dicha fecha.

En 2008 los certificados de aeronavegabilidad se renovaban anualmente, y de conformidad con las normas válidas en aquel momento se podía conceder una prórroga de hasta tres meses. La aeronave tenía el certificado de aeronavegabilidad en vigor, tal y como explica el informe de la comisión. No se debe confundir certificado de aeronavegabilidad con el mantenimiento de la continuidad de la aeronavegabilidad de un avión, como comentaba antes a otro portavoz. La renovación del certificado de aeronavegabilidad es una labor periódica de comprobación del estado de aeronavegabilidad, realizando una revisión de distintos elementos, como es el mantenimiento realizado por la compañía responsable de la aeronave, y el seguimiento y tratamiento de las incidencias que en su caso se hayan detectado. La gestión y responsabilidad de la continuidad minuto a minuto de la aeronavegabilidad día a día corresponde a la compañía que opera el avión mediante el seguimiento de la situación de la aeronavegabilidad del aparato con anterioridad a cada vuelo. Es lo que yo decía, que no hay un inspector antes de cada vuelo, el inspector es la propia compañía.

Ahora les voy a decir cómo se lleva a cabo ahora mismo el tema de los certificados de aeronavegabilidad, porque yo creo que es ilustrativo. En septiembre de 2008, un mes después del accidente, entró en vigor la parte del Reglamento comunitario 2042/2003 referida al certificado de revisión de la aeronavegabilidad, que establecía que la renovación de este certificado —concretamente el documento que acompaña se denomina ahora certificado de revisión de aeronavegabilidad— se pueda realizar por la propia compañía aérea —es decir, no interviene actualmente la autoridad en renovaciones de la aeronavegabilidad—, y esta —la compañía aérea— puede extender el certificado en dos ocasiones sin pasar por la renovación. La normativa comunitaria actual, de acuerdo ya al Reglamento 1321/2014, mantiene este mismo procedimiento. Ya no interviene la autoridad. Por tanto, desde septiembre de 2008 una aeronave puede tener el mismo certificado en vigor durante un periodo de hasta tres años sin que se haya realizado una revisión de aeronavegabilidad, teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado. Así, el mantenimiento en vigor del certificado es un acto que actualmente puede emitir directamente la propia compañía aérea a través de la correspondiente organización de gestión de aeronavegabilidad. La normativa establece que se puede realizar una extensión de dicho certificado con averías diferidas siempre y cuando se encuentre dentro de los límites temporales establecidos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Con esta información me ahorra mi siguiente pregunta, que era precisamente saber con qué criterio y en qué condiciones se conceden hoy en día esas extensiones o esas segundas extensiones. ¿No le parece paradójico que, precisamente justo después del accidente, en septiembre de 2008, cambie la norma para que no intervenga en este caso la autoridad para hacer esa supervisión? ¿No debería ser al contrario? Que después de un accidente de este tipo, en que se ha dado un certificado de aeronavegabilidad extendido por segunda vez, en lugar de controlarse más por ley se controle menos, eso sí me resulta preocupante.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Eso es un reglamento de la Comisión Europea y se basa en normativa internacional. No es paradójico, porque igual que evoluciona el sector evolucionan los sistemas de control. Ya desde hace muchos años, varias décadas, la aviación civil internacional y también la europea, que hereda la normativa de aviación civil y la hace incluso más estricta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 16

—la internacional la hace más estricta—, han llegado a la conclusión de que la intervención de las autoridades puntualmente cada año, cada dos años o cada tres años no es un valor añadido en ese proceso. Es más importante que exista en las compañías aéreas o empresas externas, que sí llevan ese control y que hacen esas renovaciones de la aeronavegabilidad. Insisto, un avión tiene que ser aeronavegable cada día, no solo cuando el inspector va. Eso es lo importante. Por eso se ha eliminado, es una conclusión de esa evolución, de esa cultura de seguridad, de cómo va evolucionando y siendo más complejo el sector, no en España, hablo de nivel internacional. Esto es una normativa europea.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Paso a la siguiente pregunta que es sobre mantenimiento. Cuando el mecánico en servicio el día del accidente del MD-82 acude al manual de mantenimiento, en este no aparecía reflejado que al inutilizar el relé R2-5 de la sonda de temperatura se inutilizara a su vez el TOWS, el *take off warning system*. La pregunta es ¿la autoridad aeronáutica había revisado a conciencia el manual de mantenimiento del operador, es decir, de la compañía Spanair para la flota MD-82 antes de aprobarlo?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Yo no tengo esa información aquí ahora mismo porque, en aquel momento, era la Dirección General de Aviación Civil y yo me incorporo a la dirección y a la responsabilidad de la agencia en octubre. No le puedo decir ahora mismo eso porque esos datos no dispongo de ellos, pero entiendo que se cumplía perfectamente toda la normativa.

De todas formas, no sé si eso lo especifica el informe de la Ciaiac. ¿Era sobre el manual de mantenimiento?

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Sí.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No sé si ha visto usted el informe de la Ciaiac, por si lo especifica en algún sitio.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, el informe de la Ciaiac lo tienen todas sus señorías porque se les pasó por formato electrónico.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Creo que el informe de la Ciaiac lo comenta.

La señora **PRESIDENTA**: Pido concreción a la compareciente también porque la documentación la tenemos, los diputados tienen esa documentación; es decir, no hay que incidir, sino concretar la pregunta que se le hace en la medida de lo posible para, primero, agilizar y, segundo, para...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Creo que era una pregunta muy concreta en este caso. Es una cuestión que va, precisamente, sobre el problema y sobre el fallo que hubo el día del accidente. En ese sentido, sí es algo que debería recoger el informe y que me gustaría que saliera a lo largo de la Comisión.

Otra pregunta que pongo sobre la mesa que, como decía antes mi compañero de...

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Perdona, si me permite, sobre la pregunta anterior lo único que le puedo decir es que me remito al informe de la comisión de investigación de accidentes que, si mal no recuerdo, sí que valora este aspecto. Esto es lo que le puedo decir, es el informe que he estado analizando.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: La siguiente pregunta va también en relación con lo mismo y es ¿coincidía la redacción del manual de mantenimiento del operador con el contenido del manual del fabricante del MD-82 respecto a las consecuencias de dejar inoperativo el relé R2-5 y su relación con



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 17

el TOWS? Esto es a nivel técnico; son cosas muy importantes y que, sobre todo, en este modelo MD-82, que sigue volando, son temas que tenemos que saber porque, si realmente coincide o no, también puede haber una responsabilidad del fabricante. Creo que deberíamos de alguna forma extraerlo del informe o saberlo. En esta Comisión estos son datos muy importantes, por eso se lo pregunto. Quizás a este nivel no sé si puede contestar, pero son temas relevantes y muy importantes porque desactivar el TOWS fue lo que hizo que los pilotos no recibieran el aviso de que no estaban en la configuración correcta. Como ustedes saben, en cualquier accidente aéreo siempre es una cadena de errores, nunca es por un único factor. Desde luego, que estuviera desactivado el TOWS hizo que no les advirtieran que ese *warning* no funcionara y, por tanto, que en el momento del despegue esa alarma no sonara. Para los que no lo conozcáis, es una alarma que suena muchísimo. Cualquier piloto cuando recibe la alarma del TOWS no despega, aborta el despegue porque le está diciendo que su configuración de flaps no va a funcionar y, por tanto, no va a tener sustentación, con lo cual el avión se va a caer. Es algo evidente y fundamental saber si tanto la compañía como el fabricante en sus manuales recogían este dato.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Según reza en el informe de la comisión de investigación de accidentes y también el auto de la Audiencia Provincial de Madrid, los mecánicos no desactivaron el TOWS. Es lo que leo en el informe. En cualquier caso...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: En realidad desactivaron la sonda de temperatura, que es la que daba error, y el manual recogía que, efectivamente, con la sonda de temperatura inoperativa se podía realizar el vuelo porque era verano y era muy difícil que hubiera condiciones de engelamiento. Pero lo que no decía es que afectaba también a un relé que desactivaba el TOWS y eso fue lo que se investigó porque el mecánico había actuado de forma correcta, porque el propio manual no recogía que al desactivar la sonda de temperatura el relé estuviera asociado a su vez al TOWS. Esa era la circunstancia.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Yo le leo la conclusión 48 del informe de la comisión: «No se ha podido determinar fehacientemente en este caso la relación de la avería por calentamiento de la sonda RAT en tierra con el fallo del sistema TOWS». Ya le he dicho, no he participado en la investigación, pero me remito a los informes y, también, a los autos del Poder Judicial.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Lo sé, pero quiero dejarlo sobre la mesa en esta Comisión porque creo que esta Comisión está, precisamente, para eso, para que en ciertas cuestiones en las que puedan quedar dudas que las víctimas sepan que, al menos, estamos preguntando por ellas. Quizás algún día podamos profundizar más en todo esto.

Es muy sencillo en muchas investigaciones... Sin, por supuesto, eximir de la responsabilidad a los pilotos que, efectivamente, incurrieron en esa mala configuración de los flaps. Es cierto que si la ayuda, en este caso el *warning*, no funcionó también lo quiero dejar patente. Muchas veces la responsabilidad es del piloto de la aeronave como último responsable —porque así es y así funciona—, pero es cierto que en este caso lo quería dejar ahí porque ellos no tuvieron la culpa de que ese *warning* no funcionara y, efectivamente, no funcionó. Con ese *warning* no hubieran despegado, sin duda.

Paso a la siguiente pregunta porque se pasa el tiempo y hay muchas cosas que preguntar. Esta pregunta es sobre la propia aeronave. El modelo de aeronave accidentada era ya, en el momento del accidente, considerado un modelo antiguo. De hecho este modelo se siniestró en los accidentes previos de Detroit, caso muy similar al de Spanair; en Mali también y sufrió un incidente grave, casi idéntico, en Lanzarote. Mi pregunta es para el presente porque, pese a que hay pocas aeronaves MD-82 en vuelo, sigue habiendo alguna en las flotas que vuelan en España. Mi pregunta es ¿existe algún mecanismo de supervisión específico para garantizar que estos modelos de aeronave considerados antiguos están en condiciones óptimas para operar con seguridad? ¿Hay algún procedimiento específico para que en casos de aeronaves que sabemos que son antiguas se haga una inspección más exhaustiva?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): La antigüedad de las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 18

aeronaves no significa que no sean aeronavegables, las aeronaves tienen que ser aeronavegables sean modernas o antiguas. Tenemos aviones en la Fundación Infante de Orleans que vuelan todos los meses y son muy antiguos y vuelan. Las aeronaves tienen que ser aeronavegables y todas las normas están hechas para todos los tipos de aeronaves que vuelan en el mundo y se cumplen. Lo que hay que hacer es seguir las recomendaciones de la Ciaiic y todas las recomendaciones de la Ciaiic sobre este accidente las tiene cerradas porque las ha cumplido y seguir adelante y seguir cumpliendo con toda la normativa. Pero un avión por ser más antiguo no quiere decir que no sea aeronavegable. Debe serlo siempre, si se cumple la normativa y si se cumplen los procedimientos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Lo entiendo perfectamente. Efectivamente, en la Fundación Infante de Orleans hay aviones muy antiguos, que hacen una exhibición el primer domingo de cada mes que es muy bonita. Para los miembros de la Comisión que no la conozcan es absolutamente recomendable, se realiza en Cuatro Vientos.

No me refería a eso, me refiero a que cuando específicamente un modelo, como el MD-82, que ya se ha visto envuelto en varios accidentes con víctimas, fallecidos, mi pregunta es ¿no sería relevante que se hiciera algún tipo de seguimiento específico de estos modelos? A esto quizás no tiene que contestarme ahora, lo dejo ahí porque, como Agencia de Seguridad Aérea, no sé si se hacen en organismos supranacionales, pero lo dejó ahí porque, quizás, no sea una mala práctica que se haga. De hecho, en este caso ya había precedentes.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Rivera, se han pasado ya los diez minutos. Concrete.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Voy a ser rápida.

Mi siguiente pregunta tiene relación, precisamente, con las recomendaciones. Tanto la propia Ciaiic como EASA realizan una recopilación de las recomendaciones surgidas como consecuencia de los informes finales en las investigaciones de accidentes, como sabemos. En ambos informes, tanto en el Europeo —confeccionado por EASA— como en el nacional —a cargo de la Ciaiic— se observa que la práctica totalidad de las recomendaciones a causa del accidente de Spanair no se han implementado, ahí difiere un poco de lo que usted está comentando. Mi pregunta es: ¿Quién es el órgano responsable del seguimiento de la implementación de las recomendaciones de los informes de la Ciaiic en España? La segunda pregunta es: ¿Existe un procedimiento de supervisión e implementación de estas recomendaciones? ¿Existe un plazo estipulado para que esa implementación se considere realizada? Antes he tomado nota —porque usted lo ha comentado respondiendo a otro ponente— de que había noventa días para iniciar y que de las 90 recibidas por AESA —también me gustaría que nos dijera si es AESA la que recibe todas esas recomendaciones o no— había abiertas 52. Querría saber cuántas de ellas corresponden al accidente de Spanair y por qué diez años después hay recomendaciones que no se están cumpliendo, porque creo que eso sí es importante. Estamos hablando de evitar que se produzcan accidentes a futuro. Esa es la clave. Insisto, en el *review* de EASA de 2017 de recomendaciones incumplidas me gustaría saber cuáles corresponden al MD-82 y si es posible saber por qué están abiertas, porque es un factor clave para la seguridad.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA (Maestre Moreno)**: Me voy a referir al informe de Spanair. La Comisión de investigación de accidentes realizó 43 recomendaciones de seguridad. Cuando digo 43 me refiero a que muchas veces es la misma recomendación pero a dos organismos, la FAA estadounidense y EASA, por ejemplo. Por tanto, el binomio recomendación y a quién va dirigido suma 43 en total, de las cuales en la actualidad 41 están cerradas, quedando dos pendientes de implementarse a cargo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, EASA. De esas 43 recomendaciones, AESA recibió 4 solamente y actualmente todas están cerradas. La primera era relativa a recomendar a EASA y a las autoridades nacionales de aviación civil que en los programas de entrenamiento de los operadores se destaque el concepto de cabina estéril, las consecuencias que pueden tener las puntuales desviaciones de atención y el cumplimiento de las normas relativas al ambiente de cabina. La terminología 'cabina estéril' se refiere que a no haya nadie, ni dispositivos electrónicos cuando se está preparando el avión para el vuelo. La otra recomendación se refería a recomendar a AESA supervisar que en los procedimientos operacionales y de instrucción de los aviones de la serie MD-80 se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 19

especifique la metodología y la distribución de tareas entre los miembros de la tripulación al ejecutar y comprobar acciones críticas. Esto ya lo hemos hecho. Luego había dos recomendaciones más referidas al control de procedimientos de Spanair, que también se han anulado al desaparecer la compañía. Las 4 recomendaciones de las 43 destinadas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, están cerradas.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Tengo una última pregunta, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Está muy pasada de tiempo, señoría. Si es muy concreta se la permitimos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muy concreta, señora presidenta.

Mi pregunta —y me preocupa mucho— es quién es responsable de las otras 39.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Si quiere se lo digo pero está en el informe de la Ciaiac. Son OACI, FAA —que es la Autoridad aeronáutica estadounidense de certificación de tipo del avión—, la Agencia Europea de Seguridad Aérea, EASA, a Spanair también había alguna... Creo que lo mejor es que puedan verlo en el informe porque están todas las recomendaciones, empieza en la página 257 hasta la página 268. Ahí pueden ver todas las recomendaciones y a quién van dirigidas. Está en el informe.

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

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señora Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Buenos días, presidenta.

Muchas gracias, señora Isabel Maestre por estar hoy aquí en la Comisión. No me voy a extender mucho porque tengo en cuenta lo que ya ha dicho a los demás compañeros. Por supuesto, quiero recordar a las víctimas, que son la razón primera que nos ha traído a esta Comisión y la razón última es cómo está y cómo se puede mejorar el sistema de seguridad aéreo español.

Dijo usted al principio en las primeras preguntas que le hicieron los compañeros que el 20 de agosto estaba en estándares de vuelo.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): En Senasa.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Pero estaba en estándares de vuelo?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, gerente de estándares de vuelo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Exactamente a qué se dedicaba, de forma concisa, si puede ser?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): En ese momento Senasa era una de las sociedades instrumentales que daban apoyo a la antigua Dirección General de Aviación Civil...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Le he preguntado exactamente a qué se dedicaba en los estándares de vuelo.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Yo gestionaba a los expertos técnicos, los profesionales que daban servicio a la subdirección de control de transporte aéreo de la Dirección General de Aviación Civil.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 20

La señora **VALIDO PÉREZ**: Quisiera saber cuál es su opinión o valoración de la inspección dentro del sistema operativo de seguridad que realizan todas las autoridades aeroportuarias de los países. ¿Qué validez le da usted a la inspección dentro del sistema de seguridad del uno al diez, siendo uno el menos influyente en la seguridad y el diez el más influyente?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): La inspección, como le digo, es el paraguas que cubre todos los procesos. La importancia de la seguridad aérea está y radica en cada empresa, en cada organización y en cada profesional que trabaja en el sector de aviación.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Pero para usted es importante, es muy importante, no lo es, es fundamental dentro de la seguridad?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): La supervisión es importante...

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, la inspección.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): La inspección es una parte de la supervisión. La supervisión es la auditoría, la inspección...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, pero concretamente la inspección.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): La inspección tiene la relevancia de ser un elemento externo que supervisa el sistema.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿La inspección?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, la inspección y la supervisión.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Dijo usted al principio en su exposición que en España se realizaban al año miles de inspecciones. ¿Cuántas son documentales y cuántas son de vuelo?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No sé si voy a tener ese dato aquí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bueno, ¿pero sabe más o menos la relación, si son más las documentales o son menos?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Creo que sí lo tengo, espere.

La señora **VALIDO PÉREZ**: También es un dato que nos puede hacer llegar a la Comisión.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 21

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Ese dato creo que lo tengo, un momento.

La señora **PRESIDENTA**: Porcentualmente aunque sea, señora Maestre. ¿Tiene alguna aproximación para que la señora diputada pueda seguir preguntando?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, aquí lo tengo. Discúlpenme.

La distribución del personal que lleva a cabo labores de supervisión y control, incluyendo las labores técnicas o especializadas por sociedades medio propio instrumental de la Administración General del Estado, son, por áreas funcionales, en aeropuertos el 28,4 %...

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, no le estoy preguntando la distribución de personal en el sistema de seguridad. Lo que estoy preguntando es que en el dato numérico sobre el número de inspecciones que se hacen al año en el sistema de seguridad español, cuántas son documentales y cuántas son inspecciones de vuelo. Le pregunto si sabe ese número y si no, por favor, nos lo hace llegar a la Comisión.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Esa distribución no, la tengo por ámbitos pero todo junto.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No se especifica entre inspecciones documentales e inspecciones de vuelo?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Puedo darle ese dato pero lo tengo en la oficina, aquí no lo tengo. Eso sí se lo puedo dar.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Eso le digo, que nos lo haga llegar a la Comisión.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, por supuesto.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Muchas gracias.

No me quedó antes claro, tal vez porque no llegué a la conclusión yo misma, pero ¿nos puede explicar exactamente qué es un certificado de aeronavegabilidad? ¿Quién lo expide? ¿Bajo qué normativa se ampara? ¿Cómo es su proceso de regulación?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, le he comentado anteriormente que a partir de septiembre de 2008 las autoridades no expiden esos certificados, los expiden las propias compañías aéreas con unas organizaciones. No he querido aburrirles...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Eso actualmente, pero ¿antes de 2008?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Lo he comentado.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 22

La señora **VALIDO PÉREZ**: Lo que quiero saber es quién tiene las competencias para decir si un avión puede volar o no. Es decir, ¿el trámite que decide si puede volar o no un avión es un certificado de aeronavegabilidad?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No? Entonces por eso le pregunto: ¿Qué es un certificado de aeronavegabilidad? No quién lo hace, sino, primero, qué es.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Un certificado de aeronavegabilidad es una revisión que se hace anualmente o ahora cada tres años y lo hacen las propias empresas, donde analizan todos los aspectos de la normativa, pero lo que decide que un avión es aeronavegable o no es lo que llamamos el *release to service*, que es preparado para dar el servicio. Eso se hace antes de cada vuelo y lo realizan los técnicos de la compañía aérea correspondiente y eso se firma en el *logbook*, en el libro de abordó. Perdón que use esta terminología.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No se preocupe.

Y el certificado de aeronavegabilidad en realidad en qué consiste. ¿Qué es lo que decide el certificado de aeronavegabilidad?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Es una revisión en un momento determinado por la propia compañía de todos los ámbitos del avión, donde se hacen inspecciones, incluso se puede hacer una prueba en vuelo, etcétera.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Y tiene supervisión de la Administración?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Ahora mismo no. Desde septiembre de 2008 lo que supervisamos son las organizaciones que hacen eso, pero no se hace en propio, no lo hace la autoridad ya.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No se comprueba que efectivamente lo que dice la empresa es lo que está escrito?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Comprobamos que los procedimientos que utiliza la empresa para hacer esa renovación de la aeronavegabilidad son correctos, comprobamos que el personal que lo hace de esa empresa es un personal cualificado para hacerlo y luego muestralmente extraemos formas de cómo lo han hecho y comprobamos que funciona.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Y qué pasaría si un certificado de aeronavegabilidad no corresponde con la realidad? ¿Quién vigila eso?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Pues nosotros tenemos, como tienen todas las administraciones, el poder sancionador y la revocación y suspensión de los certificados de esa organización. Es decir, si nosotros detectamos que hay anomalías que no se cumplen, cosas que no se están haciendo bien, tenemos los procedimientos sancionadores o incluso los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 23

procedimientos de suspensión de que esa organización o esa compañía aérea que está haciendo eso no va a poder hacerlo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Y si hay un accidente, como el que pasó el 20 de agosto de 2008, quién es el responsable?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Pues depende de los hechos. Hay que hacer una investigación por una comisión independiente, analizar esos hechos y ver cómo se ha hecho.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Si los hechos concluyen que lo que dice el certificado de aeronavegabilidad no correspondía con la realidad del avión, ¿quién es el responsable?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Normalmente un avión no se cae por un papel de un certificado de aeronavegabilidad.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Le he dicho que no por el certificado, sino por las condiciones...

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Tiene que ser por unas condiciones físicas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Si las condiciones que vienen plasmadas en ese certificado de aeronavegabilidad no se corresponden con la realidad después de pasar una inspección por la Ciaiac o por cualquier organismo que haga esa investigación, ¿quién sería el responsable?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No sería el certificado, sería quien hubiera dado el avión para el servicio, lo que llamamos el *release to service*, no el certificado, sino el *release to service*.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bien. Le pregunto quién sería el responsable en ese caso.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): ¿De quien ha dado el *release to service* y lo ha dado mal?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Si alguien ha dado un *release to service* inadecuadamente, sería responsable.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Ese alguien quién es? ¿La Administración?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No.

La señora **VALIDO PÉREZ**: La empresa.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 24

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Claro, lo que le estoy diciendo es que la aeronavegabilidad continuada reside en las empresas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: O sea que la vigilancia está en manos de las empresas, no de la Administración.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, hay una autoinspección. Hay un sistema de control y de autoinspección, porque no hay un inspector cada vez que despegue un avión, en ningún aeropuerto del mundo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Perfecto.

Volvamos al caso del accidente de aviación. ¿Conoce usted la Circular 1119-B? Esta circular fue la que propició la prórroga en el certificado de aeronavegabilidad del avión que se estrelló. ¿Conoce usted esta circular?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Nosotros es que ya no la utilizamos.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Ya no utilizan la circular?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No, porque, como le digo, desde septiembre de 2008 los certificados de aeronavegabilidad no los emiten las autoridades.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Aunque no se utilice esta circular, ¿usted tenía conocimiento de que existía, como AESA?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): En su momento sí. Como AESA no, antes, en mi vida anterior sabía que se utilizaba esa circular.

La señora **VALIDO PÉREZ**: De acuerdo. Entonces, ¿nos puede decir cuándo se publicó, quién la publicó y qué director general de Aviación Civil la publicó? ¿No tiene ningún acceso a ella?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Esa información aquí no la tengo. No sé si fue Enrique Sanmartín.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Nos la podría hacer llegar?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, podemos mandársela.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Muchas gracias.

Usted seguramente conoce el informe de la Ciaiacc sobre este accidente, el A-032/2008, y quería saber porque el informe de la Ciaiacc dice que el certificado de aeronavegabilidad —que en aquella época no se hacía como ahora, lo hacía la Administración— se había emitido el 4 de febrero de 2005 y, sin embargo, AESA entregó al Juzgado número 11 de Madrid que investigó las responsabilidades penales de



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 25

este accidente una documentación que decía que no, que el certificado se había emitido entre el 2003 y el 2004. ¿Usted podría explicar este desfase?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Creo que he comentado antes el tema del certificado de aeronavegabilidad.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No le pregunto por el certificado, sino que, según el informe de la Ciaiac, el certificado se emitió el 4 de febrero de 2005, pero, según la documentación que AESA —usted era directora también en aquella época de AESA— entregó al juzgado, el informe se había emitido entre 2003 y 2004. Pregunto: ¿Usted podría explicar por qué hay ese desfase?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No sé lo segundo que me comenta, pero según los datos que yo tengo es 2005. Lo voy a comprobar. No sé si hay algún error en la transcripción del juzgado. Estoy mirando el informe de la Ciaiac, aquí lo tengo, y la aeronave disponía de certificado de aeronavegabilidad emitido el 4 de febrero de 2005.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Eso es lo que dice el informe de la Ciaiac.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Bueno, es lo que me han preparado a mí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Lo que yo pregunto es por la documentación que AESA entregó al juzgado.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No sé si puede ser una errata, pero es lo que me ha trasladado a mí mi equipo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: De acuerdo.

En relación con las instrucciones circulares que se expedían desde la Dirección General de Aviación Civil ¿podría usted informarnos quién hacía esta normativa, por qué y qué proceso sigue para su publicación y divulgación?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Yo es que no le puedo comentar de esa época porque no estaba trabajando en la dirección general.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿AESa no emite circulares?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No, no tenemos esa competencia.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bien.

Atendiendo a los formularios que tienen que rellenar y están recogidos en la normativa actual, ¿podría explicar qué cualificación profesional deberían tener las personas que hacen las verificaciones necesarias, las que rellenan el formulario y las que lo firman?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 26

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Perdone, ¿qué formularios?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Los formularios que se tienen que rellenar y están recogidos en la normativa actual. Todos los formularios de inspección de vuelo, los formularios de inspección de aparatos...

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, efectivamente, una de las cuestiones importantes es que cada personal inspector dentro de la agencia tiene una formación académica, tiene una formación dentro de la propia agencia y lo que llamamos un *on the job training*, que es entrenamiento en ese modelo de inspecciones con *seniors*. Dependiendo del tipo de inspección, porque *safety* abarca todo, abarca aeropuertos, navegación aérea, diseño de aeronaves, fabricación de aeronaves, operación de aeronaves y mantenimiento de aeronaves, pues dependiendo de cada ámbito y de cada inspección se cualifica y se forma al personal para ese tipo de inspección. Pero es muy variado, no le puedo decir que haya uno ni dos, hay muchos tipos.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Usted compareció el 28 de octubre de 2009 en la Comisión de Fomento y habló largo y tendido del contrato de gestión que tanto utiliza AESA. ¿Cree realmente que es adecuado este convenio para garantizar una actuación eficiente, segura y eficaz en las labores de supervisión e inspección de seguridad operacional?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): El contrato de gestión no se ha aprobado.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Y entonces cómo lo hacen, con personal propio?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No, seguimos el planteamiento del estatuto de la agencia. El contrato de gestión es un contrato por el cual, dentro de un marco establecido por el Ministerio de Hacienda y por nosotros, la agencia es capaz de gestionar recursos humanos. Ese contrato de gestión no se llegó nunca a aprobar y ahora se deroga la Ley de agencias, que es donde estaba incorporado el mismo. ¿Cómo funcionamos? Con el plan inicial, con el funcionamiento de nuestro estatuto, de nuestras ofertas de empleo público, de la formación, con el presupuesto propio y la tasa de seguridad aérea que financia las actividades de la agencia.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Perdone que vuelva a incidir en ello, pero ¿las inspecciones las hacen las mismas compañías?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Tienen un sistema de autoinspección.

La señora **VALIDO PÉREZ**: De autoinspección, con su mismo personal.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿El personal de AESA no hace inspecciones?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 27

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, hace inspecciones también.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿De aparatos? ¿En vuelo?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, sí, también hacemos inspecciones.

La señora **VALIDO PÉREZ**: De acuerdo. El personal de AESA hace inspecciones en vuelo.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que en la documentación que presentó en la Comisión don Javier Aguado del Moral había un escrito dirigido a usted en el que se hablaba claramente de unas declaraciones que usted hizo en el Juzgado número 34 el 2 de febrero de 2011. Leo textualmente lo que usted dijo: Los pilotos de Senasa no son funcionarios, pero no realizan inspecciones. No pueden firmar actas de inspección, sino actuaciones materiales propias de la inspección, conforme refiere la ley citada, que es la Ley de Seguridad Aérea de 2003. No es cierto que las actas las esté firmando el personal de Senasa, lo que me consta. Si alguien lo hiciera, tendría que tomar medidas. ¿Podría decirnos si mantiene esta declaración actualmente?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí. La Ley de Seguridad Aérea establece en su disposición adicional cuarta que la autoridad —eso fue para la Dirección General de Aviación Civil, que ya funcionaba, pero ahora es para la agencia— podrá contratar a las sociedades instrumentales que estén designadas como sociedades instrumentales del Estado y utilizar sus servicios para tener personal técnico especializado. Estas personas no son funcionarios y, al no serlo, no pueden hacer labores de inspección, pero sí actuaciones materiales propias de la inspección. Posteriormente, en el año 2009, se publicó el Real Decreto de Inspección Aeronáutica, el RIA —si quiere luego le doy el número del reglamento—, en el que se establece cómo trabaja ese personal externo que no es funcionario con el funcionario actuario, con los funcionarios responsables, cómo se imbrican todos los equipos de inspección para llevar a cabo todas las actuaciones que tenemos que realizar en la agencia.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Si, como usted dijo antes a la señora Oramas, en España solo hay un inspector de vuelo y hay que hacer inspecciones y firmar actas, ¿quién las está firmando?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Lo que me han preguntado es cuántos pilotos funcionarios hay, pero personal que supervisa las operaciones en vuelo hay muchísimo más.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Cuántos funcionarios que sean inspectores de vuelo o de operaciones hay ahora en España?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Ahora mismo no tengo aquí el dato, pero son bastantes. A ver si me lo pueden pasar y si no luego se lo doy. Ahora bien, que conste que me preguntaron por los pilotos, pero hay más personal que trabaja en las operaciones.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 28

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Funcionarios que son...

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Funcionarios, efectivamente.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, no, yo me refiero de vuelo.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, sí, sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Son funcionarios de vuelo y operaciones.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Pero la operación de vuelo no solo se supervisa por pilotos, sino también por otras disciplinas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Yo hablo de la categoría que da la Función pública al aprobarse la oposición. Le pregunto también cuántos hay

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Señora presidenta, lo buscaré y luego pasaré la información, si le parece.

La señora **PRESIDENTA**: Sí. Dejamos pendiente la pregunta.  
Siga, por favor.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Quiero hablarle de una cosa que me ha llamado antes la atención. En la documentación que presentó el inspector de vuelo, don Javier Aguado, no se hace referencia a que él inspeccionó en el año 2007 el avión que se estrelló el 20 de agosto de 2008. ¿En Senasa está esa inspección?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No puedo decírselo ahora. Lo que sí le puedo decir es que el señor Aguado no es inspector, sino personal laboral.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que eso también me llama la atención. Él ganó su plaza en 1985 mediante concurso oposición restringido para inspectores de vuelo y operaciones. Es verdad que con la legislación posterior esa plaza se extinguía, pero, claro, con el servicio del funcionario. Él denunció en juzgado y hay dos o tres sentencias que obligan a Fomento a que le restituya en sus funciones de inspector de vuelo y operaciones, porque Recursos Humanos le había asignado otros trabajos auxiliares. El juzgado por dos veces le dio la razón y obligó a Fomento a que le restituyera en sus labores de inspector. Quisiera saber si se conoce en Senasa y si nos puede hacer llegar esta inspección al avión siniestrado en el año 2008.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Tendré que buscar en los archivos de la antigua Dirección General de Aviación Civil, pero, como le digo, lo que consta en la agencia es que este señor no es inspector. Nunca lo fue porque nunca fue funcionario.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pues hay dos o tres sentencias que obligan a Fomento a que le restituya en sus labores de inspector, ya que tiene esa plaza por oposición.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 29

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Lo desconozco. En la época en la que trabajó en la agencia era personal laboral.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bueno, se jubiló en el año 2011 y estuvo tres años en EASA.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, estuvo tres años en la agencia, pero ya le digo que no le podíamos encargar inspecciones porque no podía hacerlas. El personal laboral hace actuaciones auxiliares.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pues él aporta documentación remitida a usted.

Le hago una última pregunta. En relación con la auditoría de la OACI, de julio de 2010, en el apéndice donde habla del personal dice claramente que uno de los fallos que encuentra en el sistema de seguridad español es que para el personal técnico de AESA —son funcionarios del Gobierno que forman parte del cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos y del cuerpo de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos— se exige título universitario, pero no experiencia profesional en la industria relacionada con este campo. Además, no tienen relación con las actividades que deben certificar e inspeccionar y el programa de instrucción técnica de AESA no contempla la necesidad de compensar la falta de experiencia. ¿Podría decirnos si esta constatación de la auditoría de la OACI, de julio de 2010, se mantiene o si por el contrario se ha tomado alguna medida correctora?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Ya llevamos varios años en que las oposiciones al cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos e Ingenieros Técnicos Aeronáuticos exigen tres años de experiencia previa en el sector.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Quisiera hacer otra pregunta.

La señora **PRESIDENTA**: Una última pregunta, si es muy corta, señora portavoz.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, es corta.

¿Por parte de AESA se ha abierto algún procedimiento de selección de personal para inspectores de vuelo?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, se han abierto en los últimos años. ¿Para personal de vuelos, se refiere a pilotos?

La señora **VALIDO PÉREZ**: A inspectores de vuelo y operaciones.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No existe esa figura; existe piloto. Para pilotos sí se han abierto varias convocatorias en los últimos años.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿No existe ya la categoría de inspectores de vuelo y operaciones?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No. Hay inspectores de operaciones y vuelo dentro de la agencia que son ingenieros y son pilotos.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero como inspectores para dar fe...

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 30

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No existe la categoría de cuerpo de inspectores. No sé si me pregunta por esto. Según el RIA, el Reglamento de Inspección Aeronáutica, hay una resolución por la que hay puestos de inspección dentro de la agencia —no personas, sino puestos de inspección— y las personas que ocupan esos puestos tienen la formación y la cualificación para ocuparlos y para realizar esas labores de inspección, pero la categoría de inspectores de operaciones y vuelo, como tal, no existe. No me consta. Si quiere que le detalle más esto de las categorías...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Las preguntas que quedan en el aire, como el portavoz de Esquerra, se las haré llegar por escrito.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Una curiosidad de la Presidencia. ¿Quién designa que esos puestos de inspectores se ocupen?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Yo, mediante resolución.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias. Era una duda que tenía.

Muchas gracias, señora Valido.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, señor Franquis, cuando quiera.

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

Bienvenida, señora Maestre. Muchas gracias por sus explicaciones a esta Comisión.

Me gustaría hacer una consideración general por ser el primer día en que empiezan los trabajos de la Comisión de investigación. Quisiera que mis primeras palabras fueran para reiterar nuestro sentimiento de solidaridad con los familiares y amigos de las víctimas y heridos, con los que hemos compartido desde los primeros momentos su dolor y a los que nuestro nuevamente nuestro respeto y ofrezco, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, todo el apoyo que podamos prestar. Con ellos nos comprometimos a que el Parlamento profundizara en la investigación y llevara a cabo con la más absoluta transparencia ese proceso de investigación, no para modificar ninguna verdad judicial ni para modificar ninguna verdad de la comisión técnica, sino para que el Parlamento construyera su propia verdad. El objetivo, coincidente con el de la asociación de afectados, es contribuir decididamente a la mejora de la seguridad aérea mediante la promoción y la divulgación de todo lo que persiga la implantación de una nueva cultura preventiva en todos los segmentos del transporte aéreo, tanto privados como públicos, así como fomentar una mejor comprensión de la situación en la que quedan los supervivientes y familias de las víctimas de accidentes aéreos. Pretendemos trabajar en esta Comisión con el máximo respeto a las víctimas, a sus familiares y amigos, a los profesionales de la aeronáutica y la navegación, a las autoridades aeroportuarias y, por supuesto, a las autoridades judiciales.

El sector aéreo español es de enorme importancia para la economía de nuestro país y creo que es conveniente subrayar, como mensaje de esta Comisión a la sociedad española, que España y su transporte aéreo cuenta con unos patrones de seguridad razonables, homologables a los países más avanzados de Europa y comparables con los países más desarrollados del mundo. Pero somos conscientes de que la seguridad total no existe y, por tanto, debemos aportar, si podemos, todas las medidas potenciales para intentar que la seguridad sea la máxima posible, de ahí la importancia del trabajo de esta Comisión, sin limitar la transparencia y sin limitar la búsqueda de la verdad parlamentaria que al final nos permita arbitrar las medidas necesarias para evitar, en la medida de lo posible, que la tragedia del 20 de agosto de 2008 se vuelva a producir. Se lo debemos especialmente a las 154 personas fallecidas y a los 18 supervivientes. Por ellos, el trabajo de esta Comisión debe encaminarse fundamentalmente en sus conclusiones a que esto no se vuelva a repetir en nuestro país, pero también es nuestra obligación analizar con objetividad nuestro sistema de seguridad para mejorar los niveles de seguridad operacional en el sector aéreo español.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 31

Después de esta consideración general, quiero formular una serie de preguntas a la compareciente, a la que, como decía al principio, agradezco sus palabras y su información. Muchas de ellas ya han sido planteadas por otros portavoces; hemos hablado del famoso certificado sobre el que usted ha respondido reiteradamente, de las recomendaciones que se habían planteado, de las que se habían concretado y se habían cerrado en estos diez años y, por tanto, no me voy a referir a ello. La compareciente es responsable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea desde octubre de 2008 hasta la fecha y, por tanto, entiendo que la comparecencia y las preguntas tienen que estar dirigidas fundamentalmente a su etapa al frente de esa agencia. Además de su responsabilidad en la agencia, le formularé algunas cuestiones sobre las que quisiera conocer su opinión como técnica en la materia. Actualmente es miembro del consejo de administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea; lidera y desarrolla proyectos compatibles con el crecimiento de la aviación sostenible y participa activamente en foros internacionales de aviación civil como la OACI o la IATA; es ingeniera aeronáutica por la Universidad Politécnica de Madrid; fue directora de formación con responsabilidades en la formación inicial de controladores en Senasa; ha tenido una formación profesional en la aviación comercial, donde desempeñó cargos de responsabilidad de calidad y fue jefa de ingeniería técnica de mantenimiento de diferentes compañías aéreas nacionales; trabajó en la dirección de proyectos aeroportuarios de Ineco para AENA y, como se ha dicho antes, dirigió la Agencia de estándares de vuelo de Senasa. Tiene una solvencia técnica que quería hacer pública, entre otras cosas, porque querría plantearle algunas cuestiones sobre las que me gustaría conocer su opinión.

Por concretar las preguntas, si ahora toda la normativa, como bien ha dicho usted a lo largo de la sesión, en materia de seguridad se hace en Europa, ¿qué aportamos desde España a esa normativa y cómo se aporta?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Efectivamente, los Estados miembros de la Unión Europea ya no pueden elaborar la normativa, la tiene que elaborar la Comisión Europea, que se apoya en un organismo técnico, que es la Agencia Europea de Seguridad Aérea, EASA. Dado que España tiene excelentes profesionales en la autoridad y una industria potente y madura, es muy importante la aportación desde España de la experiencia que tenemos en nuestro trabajo diario. Por ello, la agencia, desde el principio, está presente en todos los grupos de decisión, de elaboración de la normativa y de desarrollo de la misma haciendo aportaciones. Es más, la agencia europea nos llama directamente para formar parte de los grupos técnicos de alto nivel, no solo del consejo de administración en el que estoy yo, sino de todos los grupos técnicos. Así es cómo trabajamos. Estamos directamente en la cocina trabajando en la elaboración de esas normas para que incorporen todo nuestro *expertise*.

El señor **FRANQUIS VERA**: Ha hablado mucho en su intervención del enfoque preventivo de la seguridad aérea. Me gustaría que explicara en qué consiste ese enfoque preventivo de la seguridad al que usted se ha referido en casi todas las respuestas a las preguntas que le han formulado.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Desde hace algo más de cien años que el hombre empieza a volar, la preocupación de la comunidad internacional en el uso de este medio como transporte ha sido que los accidentes fueran disminuyendo cada vez más. Tanto es así que, como dije al principio, en algo más de cien años hemos conseguido que el transporte aéreo sea el medio más seguro que hay. ¿Cómo se ha hecho todo esto? Primero, por la constitución en 1944 de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, que depende de Naciones Unidas —cuando se firmó el famoso Convenio de Chicago, España estaba allí presente— y que desde entonces empezó a elaborar normativa internacional. Después, la agencia europea ha continuado para conseguir que Europa sea una de las regiones del mundo más seguras para la aviación. Ese enfoque es lo que llamamos enfoque prescriptivo: hay normas, las normas se cumplen, luego es seguro. Pero nosotros —y cuando digo nosotros hablo de la comunidad internacional que trabajamos en seguridad— hemos dado una vuelta más y hemos ido al modelo preventivo —porque la mejor manera de evitar accidentes es prevenirlos— y en ese modelo preventivo vemos toda la organización, todas las empresas de manera holística, de manera global. El vuelo es seguro si es seguro el aeropuerto, si es segura la navegación aérea y si es seguro el aeropuerto de destino, si es seguro el mantenimiento que se hace de ese avión, si se ha hecho el diseño

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 32

y la fabricación del avión correctamente y, en definitiva, si los profesionales que trabajan —técnicos de mantenimiento de aeronaves, pilotos y controladores— tienen la cualificación, la formación y el entrenamiento periódico adecuado.

En esa forma holística de ver toda la seguridad, que es una cadena enlazada entre sí, tenemos que analizar los eslabones más débiles porque el eslabón más débil es lo que nos da la clave de la fortaleza de la cadena. Esos eslabones más débiles los conseguimos analizar no necesariamente yendo a la inspección, sino antes con lo que llamamos —ahora está de moda— el Big Data. Todo lo que es notificación de sucesos, sucesos que ocurren, incidentes..., todos los datos que tenemos sobre compañías, en este caso sobre aeropuertos, sobre navegación aérea, todos esos datos los procesamos para analizar dónde puede empezar a haber una debilidad y ahí es donde orientamos de manera más urgente, hacemos la inspección, como es razonable y como nos especifica la materia prescriptiva o la norma, pero también, con ese modelo preventivo, nos adelantamos a esa debilidad para actuar rápidamente en ello. Les tengo que decir que 2017 ha sido a nivel internacional año récord, ha sido el año en la historia de la aviación que menos accidentes ha habido a nivel mundial.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Esa figura crea una nueva normativa que se implante en un sector y que se haga un informe como sector aéreo?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí. En mi intervención inicial he hablado de muchas normativas, principalmente europeas, pero en algunos ámbitos nacionales, como el de la lucha contra incendios, porque es un ámbito en el que Europa no ha asumido esa competencia. Esas son las normas, pero lo importante es llevarlas a la práctica y ahí es donde trabaja la agencia con toda la industria. ¿Cómo trabajamos? Desde antes de que entre en vigor la norma, lógicamente, cuando ya estamos en la cocina —permítanme que utilice ese término— trabajando en la elaboración de las normas, nosotros ya estamos trabajando con la industria mediante seminarios, guías, *workshop*, reuniones *ad hoc*, grupos de trabajo, para que la industria se vaya acomodando a los nuevos requisitos, de forma que cuando entre en vigor esa norma todas las empresas y todos los profesionales tengan claro cómo tienen que implementarla.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Cómo se supervisa la seguridad en un sector tan complejo como el sector aéreo?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Nosotros lo que hacemos en la supervisión son auditorías de los procesos; vemos cómo un proceso se realiza, por ejemplo cómo se hace la preparación del vuelo, el despacho de vuelos; vemos los procedimientos que tienen contempladas las empresas en sus manuales de cómo se hace; vemos que esos procedimientos se acomodan perfectamente a la normativa y que cumplen todos los requisitos para que ese procedimiento si se hace así va perfecto, no hay ningún problema y cumple la norma, luego es seguro. Pero luego hacemos análisis muestrales y decimos: vale, este es el procedimiento, pero vamos a ver cómo lo haces. Si ahí detectamos que no funciona bien y ese despacho no se ha hecho bien, o bien se ha hecho mal ese día, o el procedimiento no funciona, o no se ha implementado bien, empezamos a actuar mediante la sanción, la suspensión, etcétera, con medidas de *enforcement*, medidas de fuerza que tenemos las administraciones.

El señor **FRANQUIS VERA**: En esta Comisión se han mostrado dudas sobre el número de inspectores y en algunas de sus respuestas incluso usted ha reconocido que parece que solo había un inspector en la agencia. La información que tenemos es que solamente hay dos personas que se dedican a hacer las inspecciones en la propia agencia. Me gustaría que la responsable de la agencia dijese con claridad el número aproximado que la agencia destina a la supervisión, a la inspección y a la ordenación, que son las tres misiones fundamentales que tiene la Agencia de Seguridad.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 33

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Por resolución de la directora de la agencia se establece el número de puestos que realizan inspecciones; en la agencia son 354. Es decir, hay 354 funcionarios que desempeñan puestos de trabajo en órganos con competencias inspectoras.

El señor **FRANQUIS VERA**: Efectivamente, la agencia se autofinancia a través de la famosa tasa de seguridad, pero me imagino que todo lo que se ingresa por la tasa de seguridad no va a la agencia, que la agencia tendrá un presupuesto que no es todo lo que se ingresa a través de esa tasa. Me imagino que irá a las arcas del ministerio, que luego destinará unos recursos a la agencia. ¿Se han producido recortes económicos en los últimos años en la agencia?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): No. Esa tasa de seguridad es tasa finalista, es decir, esa financiación solo puede ir para labores de seguridad, no puede ir a otro sitio, y no, no se han producido recortes presupuestarios en los últimos años.

El señor **FRANQUIS VERA**: Hay una pregunta en la que se ha estado insistiendo mucho —no se lo digo como responsable de la agencia porque no estaba en ese momento—, que es la siguiente: ¿Si se hubiera producido la inspección del avión en julio, como estaba previsto, se hubieran detectado los fallos de ese avión que produjo el accidente?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Los fallos de ese avión que produjo el accidente fue la falta de preparación por parte de los pilos de preparar el avión para el vuelo, según especifica el informe de la comisión de investigación de accidentes y el auto del juez. Si se hubiera hecho la renovación del certificado de aeronavegabilidad —le digo textualmente lo que dice el auto del juez— no está en la renovación de los certificados de aeronavegabilidad que un requisito que no es esencial se supervise en ese momento. Luego el auto establece —le leo el auto, yo no entro...— que no se hubiera determinado el fallo del TOWS —del famoso TOWS— en la renovación del certificado de aeronavegabilidad por no ser un requisito esencial. Me limito a lo que dice el informe y los autos porque yo, como le digo, no participé directamente.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Cuál es el nivel o la media de inspecciones que se realizan durante el año en la agencia?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Alrededor de 12 000 inspecciones.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Al año?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: Hay una cosa que me preocupa, que no es de su responsabilidad pero que sí ha estado presente en el debate y seguro que estará en el debate de la Comisión, que es el tiempo que se tarda en elaborar un informe. Sé que plantearle esto a usted es un poco contradictorio porque, lógicamente, cuando se hacen informes de esta naturaleza lo que se requiere es tiempo para no cometer errores. Una investigación requiere mucha información, mucha documentación y requiere tiempo, pero muchas veces creemos que el tiempo es excesivo. En el accidente que estamos tratando se han necesitado dos años para que se produjera el informe final, de agosto de 2008 a octubre del 2010, que es cuando se hace público. Lo digo porque algunos años antes se había producido un accidente en Lanzarote, no digo igual, pero sí parecido. El informe de ese accidente se produce, creo recordar, en 2009,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 34

dos años después del accidente de Lanzarote y un año después del accidente de Barajas. ¿Cómo se puede conjugar que los informes se puedan agilizar lo más posible sin que eso perjudique a la calidad y a las conclusiones que se puedan llevar a cabo en un informe de estas características?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Usted me está preguntando por actividades o actuaciones de la comisión de investigación de accidentes. Hay una completa independencia entre la CIAIAC y nosotros por anexo 13 de OACI y por un reglamento comunitario, tienen que estar totalmente separados. Lo siento, pero estas cuestiones no las conozco. Como directora de la agencia conozco las cosas de la agencia, pero de la comisión, precisamente por independencia, no conozco cómo funciona internamente.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted no tiene ninguna duda, por la respuesta que ha dado, de que la comisión de la CIAIAC es absolutamente independiente.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Sí, por supuesto. Así está establecido con los anexos de la OACI, pero también con los reglamentos comunitarios.

El señor **FRANQUIS VERA**: En su comparecencia ha anunciado usted algo que yo creo que es importante de cara al futuro; ha dicho: en octubre desaparece la agencia. No ha dicho lo que vendrá después. Ha dicho que será una ley la que tiene que decidir. En esa apuesta hacia el futuro, ¿cuál cree usted que debe ser la apuesta de la agencia en la tesis de mejorar nuestro sistema de seguridad aérea? Desde su experiencia, su conocimiento y su cualificación ¿por dónde tendría que ir en los próximos años el camino de la agencia o de lo que sea?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Eso será antes de octubre de 2019, no de este año. Mi opinión es que la agencia dispone de financiación suficiente para llevar a cabo sus actuaciones, pero tiene dificultad para poder contratar personal técnico especializado ya que no puede hacerlo directamente, por eso tiene que recurrir a sociedades instrumentales. Este modelo hacia el que tendría que dirigirse la agencia no hace falta inventarlo, ya está inventado y funciona. Desde los años setenta, la CAA británica existe. En aquel momento el Gobierno tomó esa decisión y creó ese órgano técnico. Yo creo que es el momento de analizar donde están las mejores autoridades, las que tienen un formato de gestión muy potente y replicarlas; la agencia europea es otro ejemplo.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted cree que está garantizado por la Agencia Estatal de Seguridad la protección de cualquier profesional del sector que plantee una denuncia?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Nosotros no tocamos el ámbito laboral, nuestras competencias están en el ámbito de la seguridad operacional y, dentro de este ámbito, con la aplicación de la reforma de la Ley de Seguridad Aérea de 2011, donde se establece el Programa Estatal de Seguridad, y luego los reglamentos comunitarios que he citado sobre la protección de quien notifica los sucesos, se está protegiendo a ese profesional. España está entre los países más vanguardistas en este aspecto; se protege a los profesionales que trasladan de forma anónima a la agencia una preocupación o algún elemento o suceso que, sin llegar a ser incidente, si se reitera, podría llegar a serlo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Puede profundizar, por favor, porque se ha cuestionado la posible preparación de los profesionales que están en la agencia. Usted ha dicho antes que se hace un esfuerzo considerable de formación con los profesionales y me gustaría que profundizara mucho más, si es posible, en esos procesos de formación y qué tipo de formación se realiza para, lógicamente, tener la seguridad

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 35

de que las personas que están al frente no solo son solventes sino que, además de la formación por parte de la agencia, se les da la formación requerida en cada momento.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): En la labor de supervisión que la agencia lleva a cabo son importantes las actividades de inspección que se hacen en número o, si me disculpa, casi más que en número en horas dedicadas por los profesionales a realizar esa inspección, pero es muy importante la calidad con que se hacen esas inspecciones, y esa calidad se da si tienes el personal perfectamente cualificado para ello. Por eso la agencia, desde el principio, ha intentado dar la formación adecuada a los inspectores. ¿Cómo? Mediante formación normativa, formación teórica, y formación práctica que llamamos *on the job training*, que es entrenamiento con personal senior. Además, tenemos *checklist*, listas de chequeo, y guías para que los inspectores sepan lo que tienen que comprobar y cómo tienen que hacerlo. Damos muchísima importancia a la cualificación porque, como digo, la calidad de las inspecciones es fundamental.

El señor **FRANQUIS VERA**: La agencia tiene lógicamente la posibilidad, a través de las empresas instrumentales de la Administración General del Estado, de tener profesionales no directamente de la agencia. En esa nueva visión futura de la agencia o como instrumento final, ¿tendrá la agencia la posibilidad de poder contratar a las personas que se sabe que están mejor cualificadas actualmente en materias que tiene que llevar a cabo la propia agencia? Porque se puede dar el caso, y se está dando, de que el sector privado se está llevando profesionales que previamente han sido formados por la propia agencia, sin embargo, la agencia no puede acudir a esos sectores para intentar captar a los más prestigiosos en cada una de las materias para incorporarlos a la agencia. ¿Sería posible hacer eso en el futuro?

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Depende de ese modelo, de esa ley que permita a la agencia hacerlo. Me refiero a los modelos que he citado, como el modelo británico o el de Portugal, que también tiene ese modelo, el modelo europeo de la agencia europea que sí puede hacer eso. Nosotros ahora mismo tenemos esa dificultad y no podemos retener el talento, y como dedicamos muchísimo esfuerzo a la cualificación del personal, son personas muy atractivas para el sector una vez que las formamos.

El señor **FRANQUIS VERA**: Muy bien. Gracias.

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

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

Buenos días, señora Maestre. En nombre de mi grupo, el Grupo Parlamentario Popular, le doy la bienvenida a esta sede parlamentaria. Le agradecemos muy sinceramente su disposición a acudir aquí para aportarnos conocimientos y experiencia en este primer día de comparecencias en el ámbito de los trabajos de esta Comisión de investigación. Estamos convencidos de que la información que nos está proporcionando, y también sus opiniones, nos pueden ser muy útiles para conformar la elaboración del informe de conclusiones de esta Comisión que nos lleve a cumplir con el mandato de la misma.

Tristemente, como ya han comentado otros intervinientes que me han precedido en el uso de la palabra, nos encontramos hoy aquí, diez años después de la tragedia del vuelo JK5022 que costó la vida a 154 personas y que provocó lesiones a otros 18 supervivientes, a los que desde este momento el Grupo Parlamentario Popular queremos dedicar todo el respaldo y todo el respeto que merecen. Entendemos que el hecho de que estemos hoy aquí es una demanda esencial para la asociación de afectados de este vuelo, que tanto ha luchado para que se llegue a este momento, así como para el conjunto de los ciudadanos de nuestro país y para que a lo largo de las distintas comparecencias y del trabajo que se desarrolle en esta Comisión se puedan tratar todos aquellos aspectos que pueden ser importantes, puesto que son ellos los que nos importan y los que han de ser el elemento esencial de los trabajos de la misma.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 36

Desde el Grupo Parlamentario Popular entendemos que el trabajo de esta Comisión ha de estar orientado a obtener unas conclusiones que sirvan para situarnos siempre del lado de la seguridad aérea, a aprender todo lo que se pueda sobre los errores, si los hubiese, que forman parte de los antecedentes de esta tragedia y, desde luego, para sacar el máximo partido de las enseñanzas que estas nos puedan proporcionar en aras de incorporar todo aquello que favorezca siempre maximizar la seguridad aérea y minimizar el riesgo de que se produzcan accidentes aéreos en nuestro territorio; todo ello con el reconocimiento de los avances, con el reconocimiento de las mejoras que se han desarrollado a lo largo de estos años en relación con los protocolos, con la normativa en materia de aviación civil y con los programas de actuación de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos.

Antes de proceder a formularle algunas preguntas, quisiera introducir algunas consideraciones iniciales. La primera, que el artículo 19 de la Constitución española consagra el derecho de los españoles a elegir libremente su residencia y a circular por todo el territorio nacional, así como a entrar y salir libremente de España en los términos que la ley establece. Asimismo, establece que son competencias exclusivas del Estado el control del espacio aéreo, los aeropuertos de interés general, el tránsito y el transporte aéreo, que es un recurso ampliamente utilizado de forma cotidiana por los ciudadanos de nuestro país, que está muy ligado al desarrollo tecnológico y a los actuales hábitos de consumo y por supuesto al turismo, por lo que su seguridad y su protección es una obligación de los poderes públicos.

Esta Comisión de investigación ha estructurado su objeto en tres partes: antes, durante y después del accidente. Antes del accidente, de 2000 a 2008, la Dirección General de Aviación Civil era quién tenía las competencias en materia de aviación civil, incluida la inspección y la auditoría de los operadores en el transporte aéreo comercial ya que todavía no se había constituido AESA, que se crea el 20 octubre de ese ejercicio. La Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, tuvo como objetivo precisamente la modernización de la autoridad aeronáutica, autorizando la creación de esta Agencia Estatal de Seguridad Aérea para la ejecución de las funciones de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria, así como para las funciones de detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en este modo de transporte, exigiendo una administración que preste servicios con un alto nivel de calidad con la garantía de competitividad y seguridad necesaria en el sector.

Antes de pasar a formularle unas preguntas, que lógicamente van muy ligadas al desempeño de sus distintas responsabilidades, permítame que destaque algunos aspectos de su carrera profesional relacionados con la dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea desde su constitución, pero también como miembro del consejo de administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, liderando proyectos compatibles con el crecimiento sostenible y participando activamente en los foros de OACI o de IATA. Fue directora de formación, con responsabilidad sobre la formación inicial de los controladores aéreos, en Senasa. Dirigió la Gerencia de Estándares de Vuelo de Senasa. También fue responsable de los servicios de inspección delegados por la antigua Dirección General de Aviación Civil para el control de la seguridad operacional y la aeronavegabilidad continuada.

Señora Maestre, después de toda esta vastísima experiencia a lo largo de los años me gustaría formularle algunas preguntas. Se las voy a formular en conjunto, porque sobre algunas ya ha hecho alguna consideración y también porque llevamos más de una hora de retraso —la siguiente compareciente está esperando desde hace una hora—, y el resto de los diputados tenemos otras responsabilidades y obligaciones parlamentarias que nos obligan a hacerlo de una forma más operativa.

Primero, ¿considera adecuada la organización administrativa en España en materia de aviación civil en aquellos momentos en los que se produjo el accidente? ¿Puede hacer una valoración de los medios y recursos con los que contaba en el momento del accidente para realizar las funciones de inspección y auditoría de los operadores en el transporte aéreo comercial? ¿Se han modificado los procedimientos con relación a los certificados de aeronavegabilidad? ¿Qué medidas de organización administrativa se han adoptado desde entonces en relación con todo lo anterior? En el mismo sentido, ¿qué refuerzo de medios se ha adoptado desde entonces por parte de la Administración, se ha actualizado la normativa? En cuanto a la seguridad operacional, ¿en qué situación se encuentra en estos momentos nuestro país? ¿Qué grado de implantación tienen en España los requisitos asociados al Programa Estatal de Seguridad Operacional? ¿Cumple España con la normativa internacional en materia de seguridad en todos sus términos? ¿Qué opinión le merece el trabajo que realiza la Ciaiac en nuestro país? ¿Cómo valoraría la creación de un órgano multimodal independiente de la Administración que sustituyera a la Ciaiac? ¿Cree oportuna la creación de un cuerpo de inspectores de vuelo? En último lugar, ¿considera usted que, después de los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 37

años transcurridos y ante un nuevo potencial accidente, todos los órganos con competencias en materia aeronáutica actuarían coordinadamente, y podrían evitar alguno de los elementos que configuraron aquel desafortunado accidente?

Por mi parte, nada más y muchas gracias.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Muchas gracias.

No le puedo comentar nada sobre la organización en el momento del accidente de toda la Administración aeronáutica. Estoy aquí como directora de la agencia y no puedo entrar a valorar este aspecto, por no conocer en profundidad en aquel momento la Administración.

Sobre el refuerzo de medios, como he comentado, la Ley de Seguridad Aérea establece la posibilidad de tener primero la financiación. El tema de la autofinanciación ha sido fundamental para que ese presupuesto anual que tenemos se mantenga o crezca, según las necesidades. Como además es una tasa finalista, por ley, es una tasa dedicada solo a la seguridad.

En cuanto a los medios se han venido reforzando utilizando, como digo, la disposición adicional cuarta de la Ley de Seguridad Aérea, que establece el uso de las sociedades instrumentales para hacer actuaciones materiales propias de la inspección. A través de esas sociedades instrumentales llegamos a esos expertos, a esas personas especializadas, que con el formato de agencia, con funcionarios, no llegamos.

Le puedo decir que cumplimos perfectamente los objetivos del Programa Estatal de Seguridad Operacional, PESO. Ahí no está solo la agencia, sino que intervienen todos los actores. En el PESO se contemplan los objetivos del Estado en materia de seguridad, y ahí contribuyen la Ciaiac, todas las administraciones, incluso la autoridad meteorológica, porque interviene en la navegación aérea, y todas las empresas del sector, que tienen que orientar sus objetivos en seguridad operacional a ese objetivo del PESO, del programa estatal global, que le puedo decir que año tras año, porque nosotros somos los que coordinamos ese programa, vemos que se va cumpliendo. Con lo cual tenemos que seguir. Cada año se renuevan las actividades y las actuaciones que hay que hacer, y se cumplen.

La implantación de toda la normativa europea y nacional efectivamente se aborda y se cumple, como he dicho. Empezamos antes de que entre en vigor a trabajar con los destinatarios de la industria que van a tener que cumplir con esa normativa para que vayan interiorizando esos nuevos requisitos y adaptándose rápidamente, y por supuesto se cumplen; si no se cumplen tenemos medidas coercitivas, *enforcement*, en inglés, como la sanción y la suspensión o revocación de los certificados que tienen esas empresas.

En cuanto al cuerpo de inspectores ya he comentado anteriormente que ahora mismo es el momento de pensar en una autoridad, replicando las mejores autoridades que hay en el mundo. ¿Cuerpo de inspectores o no? Sería obsoleto ahora mismo hacer un planteamiento de cuerpo de inspectores, por lo que he comentado anteriormente. Tenemos que mirar hacia el futuro en un escenario en el que el crecimiento del sector aéreo es brutal. Hace unos días salió un artículo de un experto diciendo que España es uno de los países que más va a crecer en transporte aéreo en los próximos años. Por tanto, aunque nuestra autoridad es bastante potente, necesitamos dar esa otra vuelta de tuerca para alinearnos con lo que ha de venir.

No sé si me dejó alguna pregunta sin responder.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: La de un órgano multimodal.

La señora **DIRECTORA DE GERENCIA DE ESTÁNDARES DE VUELO Y DIRECTORA DE FORMACIÓN DE CONTROLADORES AÉREOS, SENASA, ABRIL 2005-MAYO 2008; DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, AESA** (Maestre Moreno): Como directora de la agencia no tengo todo el conocimiento de la organización de la Administración. Me limito más a la agencia, soy más técnico.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Echániz, y muchas gracias, señora Maestre. Le agradecemos su presencia y sus explicaciones.

Vamos a pasar a la segunda comparecencia, porque efectivamente llevamos más de una hora de retraso. **(Pausa)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 38

— **DE LA SEÑORA DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES (LIBRERO PINTADO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 212/001661).**

La señora **PRESIDENTA**: La segunda comparecencia es de doña Carmen Librero Pintado. Le agradecemos la espera y le pedimos disculpas.

He de decirle, al igual que a la anterior compareciente, que al tratarse de una comparecencia sujeta a lo dispuesto en la ley orgánica, se le ha puesto en conocimiento la posibilidad de asistir o no acompañada de las personas que designe para asistir. La Presidencia expresamente manifiesta su voluntad de salvaguardar los derechos de la compareciente, así como la obligación que tiene la misma, conforme al artículo 502.3 de la Ley Orgánica 5/1984, de no faltar a la verdad en su testimonio.

Va a hacer una exposición previa, por lo que cuando usted quiera tiene la palabra.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, buenos días a todos. Me han convocado aquí hoy a comparecer en esta Comisión de investigación relativa al accidente del vuelo JK5022 de la compañía Spanair, el 20 de agosto de 2008. Antes de iniciar mi intervención quisiera dejar constancia de mi respeto a la memoria de los fallecidos en el accidente, así como a sus familiares y allegados. Aunque va a hacer diez años en el próximo agosto de esta tragedia, el dolor por el accidente sigue estando presente en todos los que lo vivimos. No voy a entrar en mi exposición en detalles del accidente, ya que han sido analizados por los expertos técnicos, por un lado, con el informe de 26 de julio de 2011 de la Ciaiac, y por los jurídicos, por otro lado, con el sobreseimiento de la causa por la Audiencia Provincial de Madrid, en septiembre de 2012, y por otro, con el cierre por el Tribunal Europeo de Derechos Humanos de Estrasburgo el 16 de diciembre de 2015, definitivamente y de forma inapelable, de la causa penal abierta tras el accidente. Lo que sí voy a hacer antes de atender a sus preguntas es una breve intervención para enmarcar la actividad de la navegación aérea y mis responsabilidades en esa fecha como directora de Navegación Aérea, AENA, en lo que fue el accidente.

Aunque seguro que sus señorías son conscientes de ello, debo indicar que la actuación de Navegación Aérea no tuvo ninguna relación con las causas del accidente, y así quedó reflejado en el informe de la Ciaiac. Como todos ustedes saben las emergencias son situaciones complejas y difíciles de gestionar, y un accidente es el exponente máximo; complicadas y complejas no solo por la gravedad de los hechos, sino también por el componente emocional que tienen en todas las personas que participan. En Navegación Aérea la seguridad aérea es consustancial con su actividad, y no se entiende la una sin la otra. La consecución de la seguridad en el espacio aéreo español ha tenido, tiene y tendrá siempre absoluta prioridad sobre cualquier otro aspecto. De ahí que el cumplimiento de la normativa internacional, de la normativa comunitaria y de la propia nacional sea una constante en el quehacer diario de los profesionales. Así sucedió en aquel día de agosto de 2008. Tanto las ayudas a la navegación —que no fueron relevantes en la investigación, como así lo estableció la Ciaiac— como las comunicaciones tierra-aire se desarrollaron correctamente, cumpliendo lo establecido en las normas y en los procedimientos operativos vigentes en ese momento. En este sentido y de acuerdo con los procedimientos establecidos en la normativa de seguridad, inmediatamente después del accidente todos los registros de las comunicaciones de voz, datos radar y otras informaciones fueron custodiados.

Quisiera resaltar que todos los profesionales de la navegación aérea que trabajaban en ese momento, principalmente los controladores aéreos que proporcionaban el servicio de control en torre a esta aeronave, estaban cualificados y tenían las licencias de control en vigor, de acuerdo con las normativas vigentes, profesionales que tuvieron un comportamiento ejemplar. Puedo indicar también que toda la documentación relativa al accidente se encuentra registrada actualmente en Enaire, y fue aportada tanto a la Ciaiac como a los juzgados. Me estoy refiriendo a información radar de vuelo, a las transcripciones de todas las comunicaciones radio de las torres operativas en el momento del accidente, a los discos de las grabaciones, a la información de viento, al diario de novedades, al manual operativo y a la documentación de la AIP.

Considero importante resaltar que el informe de la Ciaiac señala literalmente que las actuaciones de Navegación Aérea se desarrollaron con normalidad y sin anomalías en su funcionamiento, e indicar que de todas las recomendaciones emitidas por la Ciaiac como resultado de la investigación de este accidente solamente una iba dirigida a Navegación Aérea, la Recomendación 39/2011, que se refería a las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 39

actuaciones posteriores al accidente, y en ningún caso a ningún aspecto que pudiera haber tenido ninguna influencia en el mismo. Concretamente la recomendación decía literalmente lo siguiente: Se recomienda a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, que se intensifiquen las labores a prestar por el personal de control de torre en el caso de accidentes que se produzcan en los aeropuertos, en lo referente a la asistencia a los servicios de salvamento y de extinción de incendios. En cumplimiento de esta recomendación Navegación Aérea publicó la guía de emergencias y situaciones especiales, y la Ciaiac consideró que esta recomendación estaba cerrada con respuesta satisfactoria.

Hasta aquí llega mi intervención como directora de Navegación Aérea de ese momento, si bien como ustedes seguramente sabrán hace unos días cesé como secretaria general de Transporte. Como profesional del sector del transporte aéreo y como ex secretaria general de Transporte quisiera recordar la importancia que tiene el sector aéreo en nuestro país, no solo por su aportación al empleo directo e indirecto, a la economía, al turismo, sino también por la aportación que tiene a esa actividad inducida que genera y además a la proyección internacional que supone. No voy a aburrirles con datos que seguramente conocen ustedes perfectamente. Solo quiero poner en contexto y recordar que el año pasado se movieron casi 250 millones de pasajeros. Más del 80% del turismo que llega a nuestro país lo hace a través de nuestros aeropuertos.

Sé que comparten conmigo la premisa de que la seguridad es un elemento esencial en el transporte aéreo, y también compartirán conmigo que es imprescindible tener la absoluta confianza en que esta seguridad está garantizada en nuestro sector. Como saben el sector del transporte aéreo es un sector tremendamente regulado, el más regulado de todos los transportes que tenemos, desde el punto de vista internacional a través del Convenio de Aviación Civil Internacional, Convenio de Chicago de 1944 y sus anexos, que están permanentemente siendo actualizados por la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, y que contienen las normas y los métodos recomendados que constituyen la base donde se enmarca el resto de las normativas; así como también en el ámbito europeo, con todos los reglamentos y directivas comunitarias vigentes, y que son de obligado cumplimiento por todos los Estados miembros, y sin olvidar la legislación y normativa nacional que completa y desarrolla ambas, la europea y la internacional.

Señorías, la seguridad aérea no es un concepto estático, es un concepto dinámico que ha ido evolucionando desde los inicios de la propia aviación. En los últimos años se ha dirigido hacia una nueva cultura de seguridad basada en la aplicación de unas nuevas normativas internacionales y comunitarias, y en la aplicación de nuevas tecnologías que permiten desarrollar y emplear mejores procedimientos y prácticas para maximizar los niveles de seguridad. A eso han estado y siguen estando encaminados los esfuerzos que desde la Secretaría General de Transporte se han tenido, y ahora mismo se continúa trabajando para que esta evolución dé los mejores frutos a los distintos ámbitos de la cadena de valor del transporte aéreo.

Si me permiten me referiré a continuación de forma breve a estos avances, empezando por cambios organizativos en el modelo, como fue en su momento la creación de la agencia, en octubre de 2008, como es el desarrollo y el fortalecimiento de la propia agencia mediante la creación y el establecimiento de unidades operativas que cumplimentan las competencias que tiene asignadas —como seguramente la directora de la Agencia de Seguridad Aérea les habrá comentado—, siguiendo en el ámbito de seguridad operacional con la implantación de la cultura de enfoque preventivo y de cultura justa, y en este sentido en 2011 la modificación de la Ley de Seguridad Aérea inició este proceso, con el establecimiento del marco jurídico aplicable al Programa Estatal de Seguridad Operacional, que seguramente hoy ya les suena, conocido como PESO, adelantándonos a la propia OACI, que hasta febrero de 2013 no adoptó su anexo 19 de gestión de seguridad operacional. En cuanto al enfoque preventivo quiero señalar dos hitos importantes en cuanto a la regulación. Primero, en diciembre de 2013 se aprobó el real decreto que desarrolla el PESO, y el segundo, el hito correspondiente a la aprobación por parte del Consejo de Ministros en enero de 2015 de la política y de los objetivos a cumplir por parte de todos los actores de la cadena del transporte aéreo. Respecto a la cultura justa, consustancial al PESO, la Ley de Seguridad Aérea ya incluyó la protección de la información y de los profesionales aeronáuticos que configuran el principio de cultura justa, anticipándose otra vez a lo establecido en el Reglamento Europeo 376/2014, sobre la notificación de sucesos. La cultura justa está definida en el citado reglamento como la que garantiza que puedan reportarse sucesos e incidencias detectadas con la seguridad de que la evaluación de los mismos será realizada de forma ecuánime, y sin dar lugar a sanciones improcedentes.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 40

Se ha trabajado también en avances en la investigación de accidentes desde el marco normativo comunitario, con el Reglamento 996/2010, pero también desde el ámbito nacional, a través de la Ley 1/2011 y la modificación del Real Decreto 389/1998, que regula la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil reforzando la composición de la Comisión de la Ciaiac y el control parlamentario en la designación del presidente, así como en el seguimiento de la actividad de este órgano de la Ciaiac, al establecer la obligación que tiene la Ciaiac de remitir a las comisiones competentes del Congreso y del Senado un informe anual sobre sus actividades.

Como seguramente todos conocen el compromiso con las víctimas de los accidentes aéreos por parte del ministerio ha llevado a importantes avances en su regulación, como fue la aprobación del Real Decreto 632/2013, de agosto, basado en los principios de la norma comunitaria del Reglamento Europeo 996/2010 y de las recomendaciones internacionales y las mejores prácticas del derecho comparado, y completado por el protocolo de coordinación para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares, adoptado por la resolución de la Subsecretaría del Ministerio del Interior, de 14 de mayo de 2014.

Quisiera destacar también en este ámbito el manual de asistencia a las víctimas que OACI desarrolló en 2013, y que se aprobó en su asamblea de septiembre. En dicha asamblea la delegación española tuvo un papel muy relevante, y dentro de esta delegación española participó la presidenta de la Asociación de Afectados por el Vuelo JK5022. Al hilo de esta normativa, el Ministerio del Interior estableció, dentro de la Ley 17/2015, un artículo que establece expresamente que los accidentes aéreos se consideran riesgos de emergencia que habrán de estar contemplados en los planes especiales de protección civil.

En cuanto a la regulación de los operadores aéreos se han hecho avances en la seguridad de las operaciones, componentes y equipos, con dos reglamentos comunitarios, la seguridad de las operaciones mediante la aplicación de otro reglamento comunitario relativo a los requisitos técnicos y procedimientos administrativos —no quiero ser muy pesada con todos estos términos y números de reglamentos—, y en el ámbito nacional la adopción del Real Decreto 750/2014, que regula las actividades aéreas en la lucha contra incendios y búsqueda de salvamento —área en la que la Unión Europea no tiene competencia para regular, y deja esa regulación a los Estados miembros—, y el Real Decreto 1036/2017, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto.

No quiero dejar de mencionar la normativa relacionada con el factor humano, como es el Reglamento Comunitario 1178/2011, que establece los requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo.

En el ámbito de las infraestructuras, y en concreto de las aeroportuarias, también se han consolidado importantes avances. Me estoy refiriendo en particular a la certificación de aeropuertos que emana del anexo 14 de la OACI y se aplica de acuerdo al Reglamento Comunitario 139/2014. Quisiera destacar que todos los aeropuertos de AENA están certificados por AESA de acuerdo a esta normativa, cumpliendo los plazos establecidos por la Unión Europea, que eran anteriores al 1 de enero de 2018.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Librero, tiene que ir terminando. Le puedo decir que los portavoces podemos disponer de una copia de su trabajo.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Perfecto. Me queda un minuto, ¿me lo conceden?

La señora **PRESIDENTA**: Si puede ser menos...

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Intento hacerlo en treinta segundos.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien, muchas gracias.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Por último no quiero dejarme en el tintero todos los avances realizados en materia de navegación aérea, que están enmarcados en el cielo único europeo. Otra idea importante, como he mencionado al principio, es que la evolución de la seguridad continúa y sigue trabajándose en el marco comunitario, como es el próximo hito importante de la aprobación y puesta en implantación del nuevo reglamento de EASA.

La seguridad está viva, avanzada cada día. Todos los profesionales de este sector estamos firmemente comprometidos con la seguridad aérea.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 41

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Vamos a empezar, señores portavoces, como hemos acordado, con el portavoz del PP, por premura de tiempo, ya que tiene otras obligaciones.

Señor Fole Díaz, cuando quiera.

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

Gracias, señora Librero Pintado, por comparecer en esta Comisión y aportarnos desde su experiencia todo lo que pueda dar luz para esclarecer este problema. Gracias también a mis compañeros por dejarme alterar el turno de intervención, debido a obligaciones varias.

Pasados ya diez años del trágico accidente se crea esta Comisión. ¿Por qué? Quizá porque siguen existiendo dudas sobre las causas, sobre los responsables, sobre las medidas correctoras adoptadas, sobre si podría volver a ocurrir. Conocemos la evolución de los hechos, todos hemos visto en su momento en otra Comisión el documento de cadena de errores, hemos leído informes técnicos y jurídicos, conocemos el proceso legal seguido y su fin, pero si se crea esta Comisión, señorías, es que algo queda por hacer. Ese algo que queda por hacer es y debe ser el objetivo de esta Comisión. ¿El qué? Lo determinaremos después de escuchar a los treinta y cinco comparecientes y sus versiones especializadas sobre lo que ha podido acontecer en este accidente.

Podríamos empezar —en ese qué queda por hacer— por los objetivos que marca la asociación de víctimas del accidente: descubrir si hubo ocultación de la verdad, analizar la labor de la Ciaiac, determinar la existencia de defectos en el sistema de seguridad aérea española, si es que existiesen, y extraer conocimientos que prevengan —sobre todo esto— e impidan futuras tragedias. Quisiera antes de plantearle las preguntas a la señora Librero agradecer el trabajo de todas aquellas personas y colectivos que a lo largo de estos diez años han luchado y participado para esclarecer todo lo acontecido en este accidente. En especial a la asociación de víctimas afectadas, por su coraje, empeño, esfuerzo y su voluntad innegable de búsqueda de los motivos, para que eviten un nuevo accidente de estas características. Muchísimas gracias a todos ellos.

Tras estos diez largos años —este es el motivo de esta Comisión— han ido dándose pasos para la mejora de la seguridad aérea española, asunto que seguro abordarán los treinta y cinco comparecientes, y que ya han hecho la anterior compareciente y la actual, la señora Librero, en sus intervenciones previas. Voy a saltarme una parte que tenía sobre esos avances para aprovechar el tiempo, ya que lo han explicado de una forma mucho más detallada y precisa que la que yo puedo hacer. ¿Qué resultado han dado esos avances? Es una de las preguntas que podríamos hacer. Hemos tenido acceso a muchos informes de mucho contenido: de la Ciaiac, de la Copac y de organismos especializados independientes. De estos informes me surgen las primeras preguntas. Del estudio no minucioso y al detalle que hemos podido hacer, ¿cómo es posible que haya discrepancias tan grandes en dos informes de organismos y colectivos tan importantes como la Ciaiac y la Copac sobre elementos importantes de las decisiones y conclusiones que han hecho? Querría saber su opinión. El informe de la Ciaiac contempla hasta cuarenta y tres recomendaciones. ¿Cree que se han puesto en marcha, cree que han sido efectivas a día de hoy, después de diez años?

Respecto también al resto de informes e información estudiada he intentado agrupar las preguntas —para facilitar la labor de la compareciente— en tres bloques. El primer bloque está relacionado con las víctimas, el segundo relacionado con seguridad y un tercero relacionado con normativa y coordinación. Perdone si son muy extensas, pero creo que es una forma más rápida de poder contemplar la comparecencia. Respecto a las víctimas. ¿Considera adecuada la asistencia a las víctimas y a sus familiares durante y después del accidente? ¿Nota algún avance en materia de protección respecto a las víctimas? ¿Ha cumplido la Oficina de Asistencia a las Víctimas los cometidos para los que se había creado?

Si la compareciente necesita que vaya un poco más despacio, lo haré.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Sí, para que me dé tiempo a apuntar las preguntas.

El señor **FOLE DÍAZ**: Perfecto.

Respecto a la seguridad. ¿Qué medidas se han adoptado desde la Administración en materia de seguridad para que no vuelva a ocurrir un accidente como este? ¿Cumple España la normativa europea e internacional en materia de seguridad? ¿Cuál es la situación actual de España en seguridad operacional y por qué creen que estamos en una posición tan baja en el ranking de la OACI? Y una pregunta que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 42

posiblemente no tenga respuesta: ¿Cree que podríamos asegurar que hoy en día no volvería a suceder un accidente como el que pasó hace diez años?

Respecto a normativa y coordinación. ¿Es eficaz el funcionamiento de la Ciaiact? Esto ya lo ha comentado con la anterior compareciente mi compañero, el señor Echániz. ¿Ve algún inconveniente en la creación de un organismo multimodal como el que se plantea como objetivo de esta Comisión? ¿Cree que los diferentes órganos con competencia en materia aeronáutica que existen actualmente funcionan coordinadamente y reaccionarían adecuadamente ante un nuevo accidente? Por último, ¿cree verdaderamente que exista baja formación y capacitación y duda sobre las titulaciones de los pilotos, como pone en el informe del Copac?

Como conclusión, señora presidenta y señora compareciente, como la asociación y esta Comisión desean —y trabajaremos muy duro por ello—, debemos buscar las conclusiones y las propuestas más efectivas para la mejora de la seguridad aérea española, pero creo que nunca debemos transmitir una imagen irreal y que cree incertidumbre sobre nuestra seguridad aérea. Somos muchos los millones de usuarios que utilizamos me incluyo— el avión a diario y también afecta a sectores estratégicos para nuestro país, como puede ser el turismo. Estoy convencido de que este será el objetivo fundamental de los grupos y los comparecientes.

Muchas gracias.

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

Señora Librero, tiene la palabra. Si puede sea lo más concreta posible con respecto a las preguntas.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Respecto a la primera pregunta, que habla sobre las discrepancias del informe de la Ciaiact y del Copac, siento decirles que no tengo el informe del Copac y no puedo saber exactamente cuáles son esas discrepancias. Lo único que puedo decir es que la Ciaiact es el órgano establecido por la normativa nacional, de acuerdo a un real decreto, y su competencia es la investigación de los accidentes. Por lo tanto, yo tengo respeto a los profesionales que hacen esa labor y respeto competencial a la institución que lo hace. No puedo contestarle porque no conozco el informe del Copac.

Respecto a las víctimas, lo primero que tengo que decir —y vuelvo a hacer hincapié—, aparte de agradecer a las personas que han trabajado y que trabajaron en ese mediodía y tarde del 20 de agosto y en un momento tan difícil —soy consciente de que se hizo con un enorme esfuerzo—, es que desde el Ministerio de Fomento, desde la Secretaría General de Transportes y a través de la Dirección General de Aviación Civil se ha tenido un papel muy activo. Como he dicho a modo de ejemplo, España presidió la *task force*, el trabajo de campo de la OACI, en el que se procedió a revisar la Circular 285 contando con la colaboración inestimable de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, y ese trabajo de esa *task force* llevó a la publicación del documento del Manual 9998 de la política de la OACI sobre asistencia a víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, y se publicó el 27 de septiembre; también en la regulación europea, ya en 2010 existía un Reglamento, el 996, que hablaba sobre la investigación y prevención de accidentes e incidentes en aviación civil y que en su artículo 21 dejaba un punto concreto al derecho de las víctimas y familiares. Sobre esa base, la normativa nacional se adelantó —como bien he dicho—, porque se publicó el Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares. Además, se desarrolló, de acuerdo a su artículo 8, el Protocolo de coordinación para la asistencia de víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares, en el que estaban claramente el comité estatal de apoyo, la persona de contacto o el centro de atención a víctimas y a familiares. Todas estas medidas han venido a hacer un esfuerzo continuado en mejorar el nivel de atención y protección a las víctimas. Creo que estos años, y con las duras experiencias que hemos vivido, hemos avanzado en la dirección correcta.

El avance en este ámbito ha sido reconocido ampliamente, y me gustaría aquí hacer mención a lo dicho por la senadora designada por el Parlamento de Canarias, de Coalición Canaria, doña María del Mar del Pino Julios Reyes, que en su intervención en la Comisión de Fomento del Senado, el 14 de marzo de 2017, manifestó —y lo digo literalmente—: Hoy España encabeza los países europeos en cuanto al trato de la asistencia a víctimas. Por otro lado, la propia Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 envió una carta a la Dirección General de Aviación Civil agradeciendo su actuación ante la OACI y el trabajo hecho en la *task force* que he mencionado antes. Por lo tanto, seguimos avanzando, se sigue trabajando en este momento y la Secretaría General de Transporte seguirá trabajando en las mejoras para introducir

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 43

en la normativa nacional. Además, hemos propuesto a través de EASA impulsar recomendaciones de seguridad que se eleven a la Comisión Europea para la introducción en su normativa.

En cuanto a las medias de seguridad, le puedo relatar todos los reales decretos y demás, pero no sé si conviene —ya que vamos con poco tiempo— volver a decir todo lo que hemos hecho en cambios organizativos, en seguridad operacional con los reglamentos europeos... No sé si compensa que lo vuelva a decir otra vez.

En cuanto a la normativa y coordinación, quiero dejar bien claro que España cumple perfectamente con la normativa en seguridad aérea que está establecida internacionalmente, y eso es porque España, desde la creación de esos grupos, de esas *task forces*, tiene dos representantes del Ministerio de Fomento permanentemente allí destinados, uno participa en la comisión de la OACI y otra en el comité, y además con todo el apoyo que viene por parte de la Dirección General de Aviación Civil, de AESA y de la propia Secretaría General de Transporte. En concreto y con relación a la normativa internacional, cada año la OACI adopta una serie de enmiendas en los distintos anexos de OACI. Quiero decir que OACI es una organización que consta de más de 190 países, es una organización muy grande con países con desarrollos en la seguridad operacional muy distintos. Cada vez que hay una enmienda a estos distintos anexos se remite a cada uno de los Estados miembros una carta de Estado, y esa carta de Estado que le llega al Estado miembro la tiene que contestar, y se establecen unas diferencias, si es que el Estado miembro las considera importantes, entre la normativa nacional y lo establecido en las normas de la enmienda adoptada. Para facilitar este trabajo, sobre todo en los Estados que pertenecen a la Unión Europea, EASA tiene arrogada la competencia de establecer una posición común para todos los Estados miembros en cuanto a esas diferencias. Cada Estado miembro, a través de sus direcciones generales de aviación civil, contesta a OACI con esa respuesta de su propio ámbito nacional y del contenido que ha recomendado EASA. De esa forma, España incorpora la regulación internacional elaborada por la OACI y nuestra involucración y participación en todos esos mecanismos es constante y continua.

En cuanto a coordinación, sé que hay distintos ámbitos; está la regulación, está la supervisión, están los organismos de investigación, están los actores, que son proveedores de servicios de navegación aérea, proveedores de servicios aeroportuarios, y la competencia de cada uno es diferente, pero la coordinación entre estos distintos órganos y unidades está siendo adecuada. Voy a poner un ejemplo, el reciente caso de una compañía rusa, la VIM Airlines, que suspendió sus operaciones dejando en tierra a un notable número de pasajeros españoles. Tanto AESA, como Aviación Civil y AENA, en un esfuerzo y siguiendo un protocolo de colaboración, consiguieron dar una respuesta adecuada en un tiempo récord.

En cuanto a la Usoap y la participación de España, la OACI establece un programa, en el año 1999, de vigilancia de la seguridad operacional que, como digo, tiene que ser aplicado a los 191 Estados miembros con distintas evaluaciones. Esta metodología ha sufrido dos cambios, uno en 2005 y otro en 2013. En 2005 la metodología era una aproximación sistémica a la vigilancia y a la supervisión de la seguridad, mientras que en 2013 era una vigilancia holística.

En julio de 2010 se realizó la auditoría, y es verdad que como todas las auditorías —no conozco todavía ninguna auditoría que no haya tenido *findings*, es decir, no conformidades— se presentaron unas no conformidades al Estado español, que no solamente era el Ministerio de Fomento, sino también el Ministerio de Defensa y otros actores —el Ministerio de Medio Ambiente— también incorporados.

En ese sentido, yo tuve una comparecencia, creo recordar el 27 de noviembre de 2012, en la que expliqué cuál había sido ese proceso y cuáles eran los resultados en ese momento. ¿Qué resultados habíamos sacado? Habíamos hecho un plan de acciones correctivas que fue validado y aprobado por OACI en 2011 y se fue implementando, y a finales de 2012 el 85 % de las actuaciones de ese plan operativo de acciones correctivas estaba implantado. Por supuesto, a día de hoy están implantadas el cien por cien de las actuaciones correctivas.

La señora **PRESIDENTA**: Más concreción, por favor, señora compareciente.

Esto que ha dicho lo último es la pregunta que le hizo el diputado. Si están todas al cien por cien, pues todas al cien por cien.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Vale. Bueno. Normativa de coordinación, ya lo he dicho.

La señora **PRESIDENTA**: Lleva ya más de diez minutos con respuesta.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 44

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Pues ya lo siento.

En cuanto al modelo, si la Ciaiac funciona o hay que mejorarla, yo solamente puedo utilizar un dato, que es el dato que se utiliza en Europa para ver cuál es la eficacia del funcionamiento de una comisión de investigación de accidentes e incidentes en aviación civil, y es la relación entre el número de accidentes e incidentes graves ocurridos y el número de informes y recomendaciones. En ese sentido, es interesante comprobar los datos extractados de otros países, como Alemania, Francia o Reino Unido: emiten informes y recomendaciones en cantidades muy inferiores a las que emite Ciaiac, teniendo un número mayor de accidentes. Esto es un dato; no quiero decir que sea ni bueno ni malo, es el dato y el indicador que mide.

En cuanto a la sustitución de la Ciaiac por un organismo multimodal, a mí me gustaría señalar que, dentro de mi permanente compromiso con la seguridad de todos los transportes y, en particular, del transporte aéreo, considero que cualquier alternativa de mejora es factible y viable, pero centrándonos en la seguridad y no tanto en la forma de organización de la unidad administrativa. Y si nos miramos en Europa, en Europa los grandes países, los países que tienen una gran actividad aérea, tienen organismos de investigación de accidentes específicos para el transporte aéreo, mientras que los países pequeños, en los que la actividad aeronáutica de transporte aéreo es reducida, tienen centros o comisiones de investigación de accidentes o unidades de investigación de accidentes que pueden ser de dos o más modos de transporte. No voy a decir cuál es el mejor modelo. Insisto, desde mi punto de vista de profesional, las alternativas de mejora de la seguridad son las que priman y la forma de organización es secundaria.

¿Dudas sobre la titulación de los pilotos? Creo que los pilotos son un colectivo profesional altamente formado, que tiene probados los reconocimientos a medida que van pasando las distintas fases y los distintos modelos de aviones. No tengo dudas sobre que los pilotos sean unos grandes profesionales y que trabajen de forma adecuada si cumplen los procedimientos estipulados por cada una de las compañías aéreas en las que trabajan.

La señora **PRESIDENTA**: Le hizo una última pregunta.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): No la he cogido.

La señora **PRESIDENTA**: Era si usted cree, sí o no, que se puede repetir ese accidente, si ese accidente es reproducible. Es la última pregunta que hizo, ¿verdad, señoría? (**Asentimiento**). Con un sí o no nos valdría.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Es muy difícil contestar a esa pregunta con un sí o un no, porque es una pregunta especulativa. Yo soy ingeniero, y más ahora, y solo uso procedimientos, procesos, datos y me baso en eso. Las especulaciones en mi mentalidad no caben.

La señora **PRESIDENTA**: Y sobre esos procesos, datos y demás, ¿creería usted que es posible?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Si los procesos están implantados, la formación es la adecuada y todo se cumple, la seguridad está garantizada.

La señora **PRESIDENTA**: No debería. Muchas gracias.

Pasamos al Grupo Mixto. Señora Oramas, cuando usted quiera. Pido más concreción, de verdad, porque si no al final... Vamos a pasar el texto que la compareciente ha traído, si a la compareciente no le importa, a sus señorías.

Adelante.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Señora presidenta, tengo diez minutos y puedo ser concreta o general.

La señora **PRESIDENTA**: Me refiero al nivel de preguntas. Si no somos generosos y nos repetimos, no podemos decir después que nos pasamos hora y media. Son sus diez minutos. Usted puede hacer lo que quiera, señora portavoz.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 45

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Estoy dispuesta a estar aquí las horas que haga falta. Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Librero, ¿dónde estaba usted el día 20 de agosto de 2008, el día del accidente?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): En mi despacho en la Dirección de Navegación Aérea de AENA.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Qué participación tuvo, en qué y en dónde, una vez declarada la emergencia?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Establecí los procedimientos e implanté los procedimientos de seguridad que están establecidos en Navegación Aérea, como ya he dicho en mi intervención, que es ponernos en contacto inmediatamente con la torre de control, custodiar todos los datos de radar, comunicaciones, tierra y aire, y ponernos a disposición de AENA, del aeropuerto y de cualquiera de los otros colectivos que estaban en ese momento participando.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Participó usted en el diseño del plan de Barajas 2000?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): No recuerdo. Si es de aeropuertos, no participé, si es de navegación... Es que con ese nombre no recuerdo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Sabía usted por qué se dejó el riachuelo existente entre las pistas 36L y 36R?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): No tengo información sobre eso.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Cuando sucedió el accidente, usted conoce las consecuencias que tuvo la existencia de ese arroyo. ¿Puede decirnos qué medidas correctoras que paliaran eventuales desastres en caso de nuevos siniestros, después de conocer vía emergencias y bomberos sus consecuencias, se tomaron? ¿Qué se hizo?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Señora Oramas, Navegación Aérea tiene las competencias que tiene. Le puedo decir, si quiere, las mejoras y lo que se hizo en Navegación Aérea.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No; le estoy preguntando con respecto a las consecuencias que tuvo la existencia del riachuelo.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Ya he contestado que yo no conozco la importancia que tenía ese riachuelo porque no es mi competencia. Le puedo decir y hablar sobre...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Estoy hablando de posteriormente. Cuando se supieron posteriormente las consecuencias, ¿usted tomó alguna medida?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Posteriormente Navegación Aérea tomó las medidas que se tomaron en ese momento, que fue una directriz de seguridad de AESA para evitar encuentros de estela turbulenta en aeronaves con carrera corta de despegue que despegan inmediatamente después de una toma de una aeronave media o pesada.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted sabe que en el informe final de la Ciaiac se hace referencia, y hasta 2012, cuatro años después, a pesar de que los servicios de emergencia que actuaron lo recomendaron, no se hizo el puente?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): No soy consciente de eso.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 46

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pues no fue consciente. Muy bien.

¿Sabe por qué desde las torres de control de Barajas no se divisaban las cabeceras de las pistas 36L y 36R del aeropuerto de Madrid?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): ¿Cómo que no se divisaban?

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted no ha oído la grabación y la declaración que hizo el controlador al que le avisó el comandante de vuelo del Iberia 664 al aterrizar cuando vio que se había estrellado el avión?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): En su momento la oí, pero ahora mismo no me acuerdo. Han pasado diez años.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Recuerda lo que le transmitió y si tomó medidas para mejorar la actividad de emergencias del aeropuerto desde la torre de control, tal y como en ese momento contemplaba el plan de emergencias de AENA en el aeropuerto de Madrid?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): ¿Que si tomé medidas?

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

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Las medidas de los procedimientos de seguridad establecidos. Esas son las medidas que tomamos.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Por qué no hizo nada para prevenir en un caso de siniestro aéreo los temas que se denunciaron en ese momento? Le estoy hablando de un tema en concreto y es que los controladores en la torre de control no podían ver la zona donde estaba el accidente.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): ¿Que no podían ver la zona en la que estaba siniestrado el avión?

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

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): ¿Y qué me quiere decir con eso?

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Lo sabe perfectamente, pero, bueno, seguimos. Lo que nos queda es la constancia de lo que usted sabe y de lo que asume de responsabilidad y lo que no.

El 3 de diciembre de 2012 el periódico *El Mundo* publicó documentos de AENA que acreditaban que usted, como directora de Navegación Aérea, sabía que España no tendría controladores aéreos suficientes para atender la demanda de tráfico de sus aeropuertos a finales de 2010. Entre esos documentos hay una carta dirigida por usted a la directora Isabel Maestre, justo siete días antes del cierre del espacio aéreo, en la que solicitaba modificar la norma que regulaba los tiempos de actividad y descanso de los controladores. ¿Podría explicar por qué a sabiendas de esa situación no se tomaron medidas como las que siguen reclamando los controladores a fecha de hoy, de aumentar la plantilla?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): No sé qué relación tienen los sucesos con los controladores aéreos del año 2010 con el examen del accidente de Spanair; no obstante, le contestaré.

Desde febrero de 2010 hubo cambios en la normativa. Un real decreto-ley pasó a ser ley en mayo y se aprobó un real decreto de tiempos de actividad y descanso en agosto. Con la aplicación de ese real decreto de tiempos de actividad y descanso, que no elaboró la Dirección de Navegación Aérea, sino la Dirección General de Aviación Civil en ese momento, teníamos que satisfacer la operación de navegación aérea. Las bajas de los controladores estaban siendo del 50 % en algunas dependencias. Con esas bajas tan enormes necesitábamos cubrir los recursos humanos y de ahí que yo emitiera esa carta, que me lo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 47

permitía el Real Decreto-ley de tiempos de actividad y descanso, para en momentos puntuales poder incrementar los tiempos de trabajo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: En 2010 Eurocontrol publica un informe en el que sitúa a España con cuarenta y siete cuasicolisiones, índice severo A, según su escala de peligrosidad, frente a Alemania y Reino Unido, por ejemplo. ¿Puede decirnos qué medidas se tomaron al respecto por España, y en concreto por AENA, oficiadas por supuestos responsables de Navegación Aérea?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): No tengo ese dato. Lo que sí le puedo decir es que en 2010, según los datos que nos proporcionó la Agencia Estatal de Seguridad Aérea española, los incidentes de aviación A y B eran menores que los sucedidos en 2009 y 2008. Ahora mismo no recuerdo si eran cuarenta y siete, veintidós o diez, pero ese es el dato que yo tengo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Seguimos. En julio de 2010 la OACI publicó la auditoría que hizo a España sobre su sistema de aviación civil. A fecha de hoy, ¿qué materias se han implementado? Por ejemplo, ¿se han subsanado las deficiencias de la Dirección General de Aviación Civil y AESA que dependían de su secretaría general?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Sí. Había cuatro...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sabe que la presidenta le ha hecho la advertencia de no emitir falso testimonio en una Comisión de investigación, ¿no? Le pregunto.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Por supuesto. Y yo le digo que con los datos que a mí me constan en este momento, que proceden de mis servicios técnicos o de los que eran mis servicios técnicos hasta el viernes 22, las no conformidades de la Usoap están cerradas por lo que afecta a la agencia y a Aviación Civil. No puedo darle otro dato. Y no estoy mintiendo, estoy reflejando lo que dicen unos informes que me han pasado los servicios técnicos.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Voy a ahorrar la parte de los certificados no firmados como era obligación con respecto a la circular y el certificado de navegabilidad del vuelo de 22 de julio de 2008.

¿Se responsabiliza la Dirección General de Aviación Civil, que dependía y sigue dependiendo de la secretaría general, de que se emitiera esa prórroga sin cumplir con la verificación de los requisitos y además sin inspeccionar?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Ese certificado y esa prórroga se hicieron en 2008, la estoy entendiendo. En ese momento yo era directora de Navegación Aérea y no era responsable de la Secretaría General de Transporte, por lo que no sé qué pasó con ese certificado de navegabilidad.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Le estoy preguntando por la responsabilidad de la Dirección General de Aviación Civil.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Ya, pero yo era directora de Navegación Aérea en ese momento.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Usted está muy contenta con el Real Decreto 2012, pero le tengo que decir una cosa: Usted no creía que saliera ese real decreto. La Asociación de Víctimas del JK no colaboró, lo llevó. Lo llevó, lo tramitó, lo peleó y al final salió. El mérito no es la colaboración; es la iniciativa en Europa, en OACI, ante los ministros y ante las fuerzas políticas en un tema en el que usted nunca creyó. Yo le pregunto: ¿Me podría decir qué iniciativas presentó, por ejemplo, la Dirección General de Aviación Civil en la última y pasada 39.<sup>a</sup> Asamblea General de la OACI? ¿Cuántas?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Con todos los respetos a su señoría, no sé cómo afirma que yo no me creo las cosas. Me tiene que demostrar que eso es así. Yo he creído firmemente en la asistencia a las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 48

víctimas y a los familiares. En Aviación Civil, en AESA y en la propia secretaría general hemos trabajado para que ese real decreto saliese. Desde luego que la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 ha tenido un papel relevante, nadie lo pone en duda, pero hacer un real decreto es competencia de la Administración, y en este caso de Aviación Civil, y eso es lo que se ha hecho, y yo lo he respaldado junto con la ministra de ese momento.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: La ministra, desde luego; la impresión y las manifestaciones de los miembros que estuvieron reunidos con usted no fue esa, pero bueno.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Eso son especulaciones.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Considera ético, desde su puesto como secretaria general de Transporte, que la Autoridad Aeronáutica forme parte de un congreso organizado por una aseguradora como Mapfre, que ha incumplido por completo los derechos de los pasajeros del vuelo JK5022?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Si se refiere a una reunión, a una asamblea o a un seminario —no recuerdo qué fue— en el que participó la directora de la agencia, porque fue invitada para explicar el modelo que estaba desarrollándose, preventivo, sobre la cultura de seguridad operacional para poderlo exportar a otros modos y a otras áreas de ámbito, sí lo conocía y sí sabía que había asistido.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Podría indicarme cuándo tuvo conocimiento de la denuncia formulada por la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 el señor Íñigo de la Serna, ministro de Fomento? ¿Y podría decirnos cuál fue la respuesta del señor ministro De la Serna?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): No recuerdo la fecha. Sé que hubo una reunión, porque estuve presente, con el ministro De la Serna —debió ser a finales del año 2017, aunque no le puedo decir la fecha en este momento— y sé que la Asociación de Afectados del Vuelo 5022 expuso sus puntos de vista y sus reclamaciones al ministro. Seguramente hubo una carta y se contestó, pero ahora mismo no tengo en la cabeza cuál es el texto de contestación de esa carta.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Tampoco lo sabe.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): No, no lo recuerdo, perdone.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No lo recuerda, vale. Pues me gustaría, señora presidenta, que solicitase a doña Carmen Librero que nos hiciera llegar esa información por escrito.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Si no le importa, señora Oramas, como acabo de decir, estoy cesada desde el día 22. Esa correspondencia consta en los archivos del Ministerio de Fomento. Yo no la tengo. Por favor, que la petición de la presidenta se haga a través del Ministerio de Fomento.

La señora **PRESIDENTA**: Así se hará.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Por cierto, la felicitación de la asociación de víctimas no fue a usted, fue a la OACI, para que quede constancia en el *Diario de Sesiones*.

Voy a terminar. Usted y yo tuvimos en aquel momento varias comparecencias. Al final la responsabilidad judicial es una cosa y la falta de empatía es otra. Cuando se tienen informes de Eurocontrol y de la auditoría, el hecho de que usted pueda decir que ha cumplido con su responsabilidad de implantar todas las medidas —todas— para garantizar la seguridad es fundamental para este país, especialmente para mi comunidad autónoma, y mí no me vale: yo no sé, yo no sabía, yo no soy abogado, yo no soy fiscal, el tema judicial está ahí... ¿De verdad usted cree que después del accidente todas las recomendaciones y todas las alegaciones que nos han hecho todos los especialistas y todas las instituciones se han implementado? ¿Usted me lo puede decir de verdad?



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 49

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Señora Oramas, yo lo que le puedo decir es que las recomendaciones establecidas en el informe que emitió la Ciaiac para AENA y AESA están cerradas satisfactoriamente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y todas las de Eurocontrol están implementadas?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Eurocontrol no hace auditorías.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, no. Le dije la auditoría por un lado. Usted está afirmando...

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Todas las que vienen en el informe de la Ciaiac que tienen que ver con AESA y con AENA están cerradas satisfactoriamente por la propia Ciaiac. Eso es lo que yo le puedo decir.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y el resto de las recomendaciones?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Del resto de las recomendaciones serán responsables los órganos a los cuales se les ha emitido esas recomendaciones.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Quiénes considera usted que son esos órganos?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Pues los que vienen en el informe, que son FAA, OACI... Se los puedo decir, pero seguramente usted los conocerá.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Tuvieron coordinación o interés en instar a que esas cosas se corrigieran?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Por supuesto, señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muy bien.

Termino. Quiero decir que la actual presidenta del Congreso —la ministra entonces— fue sensible e incluso así se tardaron varios años en sacar ese real decreto con una lucha en todas las instituciones mundiales. Somos un referente mundial en lo que son las asociaciones de víctimas. A ellas son a las que hay que dar las gracias de tener el sistema más avanzado, que ha sido ejemplo en Europa y en el mundo; y quiero que de eso quede constancia al final de mis palabras.

Muchas gracias, señora presidenta.

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

Por el Grupo Parlamentario Vasco, el señor Barandiaran. **(Denegación)**.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, señor Olòriz.

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

Gracias por su presencia en esta Comisión. El Pleno aprobó esta Comisión solo con la abstención del Grupo Popular. Eso quiere decir que con la documentación que tenían los parlamentarios había una profunda insatisfacción respecto a los resultados judiciales y a los informes. Si no, no estaríamos aquí. Por tanto, estamos en nuestro derecho y es nuestra obligación. Tenemos que elaborar una resolución que aprobará el Congreso, si lo tiene a bien, y que sin duda tiene que dar satisfacción a esta insatisfacción que tenemos al empezar estas comparecencias.

La documentación es amplia y prolija y muchas veces hay una tentación por parte de los comparecientes de repetir parte de esta documentación que en principio conocemos. Tampoco es fácil nuestra presencia. ¿Qué es lo que hemos de preguntar que sea relevante? Yo entiendo que usted es ingeniera, pero, al ser responsable de un servicio, es también responsable de los seres humanos que trabajan con usted. De la misma manera, no dudo de que un hecho de este tipo, una situación tan

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 50

dramática como la del 20 de agosto de 2008, marca una vida y no se puede olvidar. Por tanto, se le puede preguntar sobre qué pasaba en aquel momento, pero también, ya que ha sido alta responsable de Fomento, esto le habrá obligado a hacer cambios en muchos casos; a lo mejor no era competente en 2008, pero luego lo ha sido y aquí intentaré centrar lo que estoy diciendo.

Hay un tema que no es baladí, cuando se habla de las pistas 36L y 36R, de un terraplén, de un río afluente del Jarama, de una mina de sepiolita, es decir, se trata de una situación que dificultó enormemente aquel día concreto. Usted ha dicho que usted no era responsable. Entonces, ¿quién era el responsable? Supongo que luego usted habrá investigado y sabe quién era el responsable. Lo digo porque para esta Comisión puede ser muy importante saber quién era el responsable, porque le preguntaremos también qué es lo que ha hecho.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Me gustaría dejar clara una cosa, porque está pareciendo que yo soy absolutamente insensible y que no me afectan las desgracias humanas. Como decía el poeta romano Terencio, nada de lo que es humano me es ajeno. Por tanto, yo sí viví las tres menos cuarto de ese día. Desde mi despacho vi el humo. Yo sí viví esa tarde y esa noche. Yo sí la viví y sé lo que se sufrió. Claro que tengo mucha empatía con las víctimas. ¡Cómo no la voy a tener! Cuando alguien me dice que yo no he participado activamente en solucionar o en intentar mejorar determinadas cosas, claro que me afecta, pero cada uno tiene la opinión que tiene porque es libre de tenerla. Pero quiero dejar claro aquí que yo he vivido esa situación y, porque la he vivido, sé que las circunstancias geográficas u orográficas de ese campo de vuelos dependían de Aeropuertos y no de Navegación Aérea. Por tanto, en ese momento lo único que podía hacer como directora de Navegación Aérea era custodiar todas las informaciones para que fueran absolutamente sagradas para poderlas luego reportar y, si había habido algún fallo, poder aportar nuestra información como Navegación Aérea. Y eso lo hicimos, pero Navegación Aérea no fue relevante en el informe de la Ciaiacc y no apareció en los autos de los jueces, ni de la Audiencia Provincial ni del Tribunal de Estrasburgo, porque no tuvo competencia.

Usted me dice ahora que yo he sido secretaria general de Transportes y, por supuesto, que lo he sido y, por supuesto, que los cambios en aeropuertos se han hecho. Quizá no con la celeridad que hubiera sido deseable, pero claro que se han hecho esos cambios. Sé que es muy complicado porque somos humanos y tenemos emociones, pero vamos a intentar que se vea lo que se ha trabajado. Por supuesto que mi ministra, Ana Pastor, ha trabajado muchísimo a favor de las víctimas, y yo con ella. La que la acompañó a la asamblea de septiembre de ese año fui yo. La que trabajó y defendió frente al presidente de OACI y en los *task force* de OACI fui yo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Yo no juzgo esto. Está lejos de mi intención.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Es que quiero dejarlo claro, porque parece que yo no he hecho nada.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Yo diría que ha quedado claro, porque usted lo ha dicho; claro desde su posición. Otra gente, como usted puede entender, no lo ve igual.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Por supuesto y yo obviamente lo respeto.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Yo le he hecho una pregunta muy concreta.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Perdóneme si no le he contestado.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: La pregunta es quién era responsable el 20 de agosto de 2008 de las pistas y de su entorno. Alguien responsable habría.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): AENA, la parte de Aeropuertos.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Y qué persona era de AENA? ¿Usted no lo sabe? Lo tenemos que preguntar.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 51

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Ahora mismo no me puedo acordar, porque han pasado diez años y las estructuras y las personas cambian. No sé exactamente quién estaba en AENA; pero la configuración de los campos de vuelos es competencia de Aeropuertos.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En esa situación tan dramática, usted era responsable del control aéreo —usted lo ha dicho—, sin duda se debe acordar de la persona que en aquel momento se encontraba siguiendo desde control aéreo ese concreto vuelo: el controlador. Debe haber un controlador que en aquel momento vio y estuvo *in situ* en esa situación.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Más de uno en la torre de control. Sí, era una mujer la controladora.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Se le dio de baja del servicio?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Le dimos asistencia psicológica y le dimos por supuesto asistencia médica porque es verdad que esa mujer, y no voy a decir el nombre, tuvo unas consecuencias importantes en ese momento emocionales. Le dimos asistencia y por supuesto que se le dio la baja médica.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Tras el accidente de Los Rodeos en Tenerife, en 1977, se emitió una circular de la DGAC por la que en caso de accidente no se autorizaba a paralizar las operaciones de vuelo ni a desviar aviones a otros aeropuertos. Según la documentación que tengo, esta circular estaba en vigor el 20 de agosto de 2008 e impidió que las asistencias médicas llegaran con más prontitud al lugar donde se estrelló el avión. ¿Podría explicarnos qué proceso de revisión había de las circulares internas? ¿Cómo es posible que una documentación de 1977, con lo que había cambiado de 1977 a 2008 la situación de la aviación civil, aún estaba vigente?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Los procedimientos operativos en las configuraciones en campo de vuelo en despegues y aterrizajes, lo principal que miden es la seguridad de esas operaciones. Por lo tanto, cuando se determina que no se establezcan más operaciones en ese momento es por proteger. Esa es la razón fundamental: proteger las operaciones. No la que ya desgraciadamente ha sufrido el accidente, sino las posibles. Y se pusieron lo que en navegación aérea emitimos y llamamos como Notam, que son mensajes a toda la comunidad aeronáutica internacional diciendo que tenían que desviar sus aviones y no podían despegar sus aviones mientras que durara ese proceso.

Esa circular es verdad que seguía vigente, pero también fue importante proteger la situación de la aeronave siniestrada en ese momento. Después, como sabe, las configuraciones —porque la estructuración del espacio aéreo en la zona terminal —en lo que llaman TMA— se cambió y, por lo tanto, la estructuración del espacio aéreo era distinta y se pudo cambiar ese procedimiento. Los procedimientos van muy ligados a cómo son las estructuras.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Otra pregunta. ¿Conoce o conoció en su momento, al menos por la repercusión mediática que tuvo, el informe oficial de la autoridad de investigación de Irlanda que emitió sobre el accidente de un avión de matrícula española en el aeropuerto de Cork en 2011, donde se ponían de manifiesto graves deficiencias de las autoridades de supervisión e inspección españolas?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Sí, es una recomendación de la Air Accident Investigation Unit Ireland, dirigida a AESA y emitida en el año 2014 y que fue incluida en el informe final del accidente ocurrido a la aeronave Fairchild SA227-BC en el aeropuerto de Cork, como usted dice, el 10 de febrero del 2011. Y la recomendación fue valorada por esa propia unidad de investigación de accidentes —Air Accident Investigation Unit Ireland— y dada como cerrada con respuesta satisfactoria.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Nos podría proporcionar esta documentación?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Sí, sí. Insisto, le diré a AESA que se la pueda proporcionar.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 52

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muy bien.

Para acabar, y ligado un poco a lo que me está diciendo, a mí me ha sorprendido —las circunstancias son las que son— que poco antes de su comparecencia haya sido cesada. No sé si solo me ha sorprendido a mí o a más gente. Tengo una duda, que puede contestar o no: ¿Cree que puede haber alguna relación entre la celebración de esta Comisión y su cese?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Ninguna. Taxativamente ninguna.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Pues nada más.

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

Vamos al Grupo Parlamentario Ciudadanos, señora Rivera; cuando usted quiera.

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

Muchas gracias a la compareciente, la señora Librero, por acompañarnos hoy. Abro mi comparecencia, como hacía anteriormente cuando iniciamos la Comisión, haciendo un recuerdo de las víctimas porque al fin y al cabo creo que la misión de esta Comisión de investigación debe ir en el sentido de apoyarles, esclarecer dudas que puedan tener que no hayan quedado claras en la propia sentencia o en la propia investigación de la Ciaiac y ver si podemos arrojar alguna luz sobre qué pasó y, sobre todo, creo que lo más importante, lo decía antes, para las víctimas no es muchas veces tanto el qué pasó, sino que hagamos que no vuelva a pasar. Creo que esa es un poco la idea, que corrijamos errores que se hayan podido cometer tanto humanos como en este caso de la propia Administración y que por tanto sea constructiva, que podamos avanzar. Como bien decías antes, la seguridad aérea es dinámica y en ese tono y en esa perspectiva de que avancemos, esta Comisión debe servir también para eso, para resolver errores y que la aviación, que efectivamente es de por sí segura, lo sea mucho más y que no se repitan accidentes como este.

Una vez dicho esto, voy directamente a las preguntas porque creo que es lo más interesante y además no tenemos mucho tiempo.

Señora Librero, como usted sabe, algunas víctimas del accidente murieron por ahogamiento al existir un riachuelo en las proximidades de la pista y por el hecho de que la aeronave se partió en varias partes al colisionar con el terreno por el hecho de desniveles que existían y que quizás no deberían existir en una pista de aterrizaje y en su perímetro. La pregunta es: ¿Se hizo el estudio del planeamiento del aeropuerto para garantizar que el terreno colindante a las pistas del aeropuerto estaba libre de obstáculos y era terreno llano? Esa pregunta es, digamos, a pasado. A futuro, o a presente: Desde el accidente, ¿se ha procedido a allanar este terreno y a liberarlo de obstáculos? Estamos hablando de árboles, agua, desniveles, etcétera. ¿Hay alguna actuación, o se ha hecho alguna actuación en estos diez años? Yo creo que eso es lo que más podría preocupar porque podríamos tener otro accidente en el mismo punto.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Desde luego, la visión que tengo yo como profesional del transporte aéreo es que esta Comisión va a tener una importancia estratégica y además considero que muy válida; cualquier cosa, cualquier alternativa que vaya en beneficio de la seguridad aérea estoy totalmente alineada con ella. Por lo tanto, yo desearía que las conclusiones que salieran de esta Comisión fueran en beneficio del futuro del transporte aéreo y de su seguridad. Eso lo quiero dejar absolutamente claro.

En cuanto a la planificación de las pistas, si la memoria no me falla, la configuración que hay actualmente en Barajas fue implantada en el 2006; cuatro pistas. La planificación fue muy anterior. Yo no recuerdo exactamente los años. Pero sí sé que las planificaciones de los campos de vuelo se hacen, y se hacen por profesionales. Puede que a lo mejor los resultados no sean determinantes o que puedan ser mejorables. Pero la planificación de los campos de vuelo se hace por profesionales; y por profesionales que tienen todo mi respeto igual que lo tienen todos los profesionales que se dedican a esto.

En cuanto a si se han hecho mejoras y si se ha hecho un cambio, le diré que sí, se ha hecho un cambio y seguramente, si usted va y vuela, lo verá porque está justo entre las dos pistas y muy cerca del último radar que se puso entre las dos pistas para mejorar también la seguridad en ese momento. Sí se han hecho modificaciones, pero no le puedo especificar cuáles...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Quisiera saber cuáles porque esa sería la pregunta.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 53

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Es que no se lo puedo especificar. Seguramente, otros comparecientes que sean especialistas en aeropuertos se lo van a poder explicar mucho mejor.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Es decir, la respuesta es que sí se han hecho modificaciones en ese sentido en estos diez años desde el accidente.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Sí, en los primeros años; antes del cuarto año me parece que estaban hechas.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Eso me parece muy positivo y creo que es fundamental porque es lo que debemos recoger precisamente de los accidentes, mejorar y, sobre todo, en el caso de que se produzca un accidente en el mismo punto, no encontrarnos con los mismos fallos.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Por eso desde Navegación Aérea, y aunque no había ninguna recomendación, sí se instaló un radar de velocidad de giro por debajo de los dos segundos precisamente para poder identificar a cota baja aviones con separaciones al terreno.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Para que en caso de que se produzca un accidente se pueda detectar aunque no tenga la posibilidad de una recomendación.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Efectivamente, sin que hubiera ninguna recomendación porque la seguridad es fundamental en la navegación aérea.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: La siguiente pregunta está relacionada con el acceso. La dificultad del acceso de los equipos de emergencia al lugar del accidente retrasó considerablemente, como sabemos, la atención a las víctimas. ¿Qué medidas se han tomado a día de hoy para facilitar el acceso de los equipos de emergencia al perímetro del aeropuerto? ¿Se ha cambiado el diseño? ¿Se han mejorado sus accesos?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Yo sé que se han mejorado, pero no le puedo aclarar cosas porque ese detalle no lo conozco. Sé que se ha hecho y que se han tomado medidas desde hace tiempo.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿Recuerda la fecha en que se hicieron?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Creo que fue en los primeros cuatro años, pero le hablo de memoria y no se lo puedo aclarar porque ha pasado quizá demasiado tiempo y yo me voy haciendo mayor.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: La mayor preocupación quizá no sea la cuestión del tiempo, sino que efectivamente se acometan cuanto antes. Por tanto, si se hicieron en los primeros años, muchísimo mejor.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): No sé quiénes comparecerán posteriormente, pero seguramente habrá alguien que será experto en aeropuertos y le podrá resolver esto con muchísimo más detalle de lo que lo estoy haciendo yo.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: De acuerdo, se lo preguntaremos sin duda.

En otros países de nuestro entorno europeo como, por ejemplo, el caso de Francia, que usted conocerá bien, las comisiones de investigación se nutren de expertos del modelo accidentado. ¿Había algún piloto de línea aérea específicamente familiarizado con el MD-82 en la comisión de investigación del Spanair?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Piloto habría, pero no sé si estaría familiarizado con el MD. Yo sé que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 54

a partir del nuevo real decreto que se implantó en 2009 la composición de la Ciaiac cambió y se dotó y reforzó con muchos más profesionales, tanto de pilotos como de controladores, pero....

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿A raíz del accidente también?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): No, creo que quizá fue para darle más potenciación y reforzamiento a la independencia de la comisión de investigación de la Ciaiac. Por eso el presidente o la presidenta de esa comisión es determinado por el Congreso a través de una de las comisiones y todos los años la Ciaiac tiene que enviar su informe anual a la comisión del Congreso para su análisis.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ¿A la Comisión de Fomento del Congreso?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Sí.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: También en relación con la Ciaiac, ¿cómo se elige a los miembros de las comisiones de investigación en España? ¿Quién hace la selección? ¿Lo sabe?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Yo creo que se hacen propuestas por distintos ámbitos —la propia asociación de afectados del vuelo hizo unas propuestas—, que se trasladan a la subsecretaría del Ministerio de Fomento. Desde luego, la Secretaría General de Transportes es absolutamente opaca a cualquier proceso que tenga que ver con la Ciaiac, está fuera porque tiene que guardar una independencia respecto de las unidades administrativas que dependen de ella, que es la Dirección General de Aviación Civil y la Agencia de Seguridad Aérea.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Esto quizá sea una contradicción. Si se pasan a la subsecretaría del Ministerio de Fomento y sabemos que la Ciaiac depende del Ministerio de Fomento, ¿considera realmente que nuestra Ciaiac es independiente?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Yo creo que sí.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Permítame que lo dude...

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Por supuesto, tiene todo el derecho del mundo a tener una opinión distinta.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: ... siempre que jerárquicamente el organismo superior sea el propio ministerio.

Respecto de este tema, querría preguntarle su opinión personal sobre otros estilos de comisiones de investigación absolutamente independientes y multimodales como puede ser la NTSB.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Sí, claro que conozco a la NTSB. He tenido reuniones con ellos en la OACI en España y en Estados Unidos. Lo que he intentado aclarar antes cuando se me ha planteado esta pregunta es que a mí personalmente, como profesional del sector, lo que me preocupa es la seguridad y que se haga por profesionales cualificados que tengan los medios necesarios y sean serios, independientes y rigurosos con todos los procedimientos de seguridad. El cómo se organice esa unidad administrativa, a mí es algo que no me parece tan relevante. Nosotros somos un Estado miembro de la Unión Europea y si observamos cómo están los otros países de la Unión Europea, países grandes con una actividad en transporte muy potente, como es el caso de Alemania o la propia Francia...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Alemania no es un buen ejemplo en esto.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Bueno, pero es un país que tiene una gran actividad en transporte

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 55

aéreo y, al igual que Francia, Italia y Reino Unido, sus organizaciones de investigación de accidentes son específicas del transporte aéreo. Que sea la mejor forma de organización o no, no me voy a pronunciar porque no creo que sea tan determinante.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: A nivel internacional, varios manuales tanto de la OACI como de AESA, y de Ifalpa incluso, reconocen que el nivel de estrés, de fatiga y la precariedad laboral de los pilotos y tripulantes influyen claramente en los niveles de seguridad de las operaciones aéreas; digamos que es un factor contribuyente. De todos es sabido cuál era el nivel de inestabilidad con respecto a los factores anteriores que hemos citado dentro del colectivo de tripulantes de Spanair en el año 2008. La pregunta sería: ¿existía entonces algún método específico de supervisión de los factores anteriormente mencionados por la autoridad aeronáutica?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Yo creo que el reglamento comunitario es posterior a esa fecha, pero no se lo puedo asegurar ahora mismo.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Dado que este factor contribuyó al accidente, ¿existe en la actualidad alguna supervisión de estos factores de las compañías españolas, tal y como cita precisamente la recomendación 42 del informe de Spanair?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): No le puedo asegurar todas; seguramente, la directora de la agencia se lo diría con más detalle, pero lo que sí es cierto es que después del accidente de Germanwings, y aunque sea por causas diferentes, mantuve varias reuniones con el colegio, con el Copac, con las asociaciones y, sobre la base de todas las propuestas que se hicieron, elevamos algunas recomendaciones a EASA, estando una de ellas incluida para que de alguna manera se planteara, se midiera y se supervisara no solo el nivel de estrés sino otros factores, como los psicológicos, o lo relacionado con cierto tipo de sustancias.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Como bien sabe, cada año se hacen los reconocimientos médicos por parte del CIMA a los pilotos, así que por ese lado podemos estar tranquilos porque el CIMA lo está haciendo de forma exhaustiva.

Esto me preocupa especialmente, por eso lo pongo sobre la mesa, no solamente en cuanto a los pilotos —que parece que son siempre a los que se inspecciona, a los que se les hace las revisiones—, sino por las propias compañías. Insisto bastante porque la situación de precariedad muchas veces y el estrés que sufren los pilotos no es debido a ellos mismos, sino que también hay un porcentaje de factores externos, como la contratación atípica que existe hoy en día en la aviación, y que usted conocerá muy bien, así como una serie de factores que se derivan de la propia forma en que las compañías contratan hoy en día a sus pilotos y tripulantes. Lo pongo sobre la mesa porque, insisto, para nosotros, para Ciudadanos, la idea es que esta Comisión sea constructiva y sirva para que estas situaciones no se vuelvan a producir. Desafortunadamente, hoy en día, en otras compañías españolas —no voy a citar nombres, pero creo que todos las conocemos— se están reproduciendo las mismas situaciones de estrés laboral que tenía Spanair en 2008. Así pues, creo que es importante que de alguna manera por parte de las autoridades aeronáuticas se tomen medidas en este sentido y que lo tengamos muy en cuenta porque nos podríamos encontrar de nuevo con una situación dramática. Entiendo, por tanto, por lo que me ha dicho, que hay recomendaciones, pero ¿existe actualmente una supervisión de las condiciones de precariedad laboral de los pilotos contratados por determinadas compañías?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Lo que existe es la supervisión, como sabe, de la agencia a las compañías aéreas de acuerdo a sus procedimientos y a sus manuales. Pero también existe la denuncia de los propios profesionales a través de distintas modalidades. Como he dicho antes, existe la cultura justa y, por tanto, cualquier profesional —piloto, técnico de mantenimiento, etcétera— puede hacer una reclamación/denuncia si ve que algunos de los factores humanos puede poner en riesgo la seguridad. Le aseguro que cualquiera de esas denuncias es analizada y estudiada.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 56

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Está claro, señora Librero, que entiendo que este mecanismo funcione así, pero usted sabe como yo que, hoy por hoy, si un piloto denuncia a su compañía lo más fácil es que al día siguiente tenga una carta de despido. Así que le insisto en este tema y le pongo otro ejemplo en el que sí se podría actuar como autoridad aérea e incidir en estos temas: cuando se concede un certificado de operador aéreo —un AOC, como usted bien sabe— y la licencia de explotación a un nuevo operador, se solicitan a la vez garantías de solvencia financiera y económica o, supuestamente, se deberían solicitar. Lo que le quería preguntar es si se solicita, a su vez, algún tipo de garantía en los modelos de contratación de los tripulantes que asegure la estabilidad laboral de los mismos para mitigar riesgos que inciden directamente en la seguridad de las operaciones, tal y como se ha demostrado científicamente y también en la práctica.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): La reglamentación europea que obliga a llevar una supervisión económica de las compañías aéreas, como elemento que podría dar lugar a factores de riesgo para la seguridad aérea, se está aplicando. Como sabe, hay distintas metodologías, y la última, de 2013, es absolutamente amplia y compleja. Eso lo está haciendo la Agencia de Seguridad Aérea. Dentro de esos requisitos esenciales no está contemplado como requisito esencial el que usted ha hecho referencia. Pero insisto en la cultura justa, que un piloto o cualquier trabajador puede denunciar sin que la compañía aérea sea conocedora de esa denuncia.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Sí, pero, como decía antes, creo que no es suficiente y que se podría hacer más, en este caso, desde la Administración. Porque si, como decimos, tenemos que velar por la seguridad aérea, y ese es nuestro trabajo diario y es el que compete a esta Comisión, que se mejore cada día, esta sería una mejora sustancial para la seguridad porque eliminaría en gran medida el factor humano. Un piloto sometido a ese nivel de estrés, que no sabe si mañana puede ser despedido de la compañía, si le van a trasladar o si va a tener una situación de contratación realmente precaria, como está ocurriendo en el sector, no va a volar con la misma tranquilidad ni con la misma seguridad que un piloto que está seguro en su puesto de trabajo, se lo aseguro. Creo que es algo sobre lo que se podrían hacer muchas cosas. Las preguntas que le he puesto sobre la mesa dejan patente que la idea de esta Comisión es que al final sirva para que no se vuelvan a producir accidentes como este.

Muchas gracias.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Ya le he dicho que estaré totalmente alineada con cualquier cosa alternativa de mejora de la seguridad aérea.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señora Valido, cuando quiera.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, presidenta. Buenos días, señora Librero y gracias por comparecer hoy.

La primera pregunta que le voy a hacer es respecto a una pregunta que ha hecho la diputada Oramas que se ha quedado a medio contestar. Quisiera saber qué propuesta hizo España en la última asamblea de la OACI.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): ¿Respecto a qué? ¿A la investigación de accidentes?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Pues ahora mismo no me acuerdo, pero se lo puedo mirar y se lo puedo pasar.

La señora **VALIDO PÉREZ**: De acuerdo.

También salió durante su exposición el Convenio de Chicago, y este es un elemento crítico dentro de la auditoría que realizó la OACI en el año 2010, cuyo informe se publicó en julio de 2012. De hecho, con



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 57

respecto a esa auditoría, usted compareció ante la Comisión de Fomento en el Congreso, el 27 de noviembre de 2012, para explicar las medidas que se podían tomar al respecto. En cuanto a las resoluciones en cuestiones de seguridad, en relación con las recomendaciones de las investigaciones de accidentes, los procedimientos establecidos por AESA no garantizan —según esa recomendación de la auditoría de la OACI— que se informe dentro de un plazo aceptable al Estado que hubiera formulado la recomendación de seguridad o a la Ciaiac sobre las medidas preventivas que se han tomado o se proyectan tomar o razones por las cuales no se adoptará ninguna medida. La Ciaiac ha establecido procedimientos relacionados con el envío de informes preliminares y los informes de datos a los Estados afectados y a la OACI. Sin embargo, estos informes no han sido sistemáticamente enviados, tal y como dispone el anexo 13 del Convenio de Chicago. La pregunta es: ¿Para qué hace la Ciaiac recomendaciones si AESA no puede garantizar que se informe dentro de un plazo aceptable? ¿Por qué se incumplía sistemáticamente entonces —si es que se ha mejorado, y nos lo podrá decir ahora— el anexo 13 del convenio no enviándolos? ¿Había alguna razón que lo justificara o algún responsable?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Lo que le puedo decir es que ya el 27 de noviembre, cuando comparecí aquí, el 85 % de todas las actuaciones correctoras, que el plan que presentamos al OACI y que la propia OACI aceptó como válido para eliminar todas las no conformidades que se presentaron en la auditoría de 2010, estaban corregidas. A día de hoy están corregidas el cien por cien de todas las recomendaciones de las no conformidades que en ese momento había. Las medidas que se han adoptado, obviamente, eliminan la posibilidad de que las no conformidades existentes vuelvan a pasar.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Están todas, incluso la de cualificación e instrucción del personal técnico?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Sí, están todas. Las dos de LEG, las tres de organización, las cinco licencias de personal, las ocho de operaciones, las catorce de aeronavegabilidad, una de investigación, ocho de sistemas de navegación aérea y treinta y cinco de aeródromos y asistencia en tierra.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Respecto a la certificación de aeropuertos internacionales, el Real Decreto 862/2009 requiere la certificación de todos los aeropuertos internacionales. Sin embargo, en la fecha de la auditoría ningún aeropuerto había sido certificado en España. AESA emitió una resolución que establece que todos los aeropuertos internacionales deberán estar certificados a fecha de 2016. La Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea no había establecido un sistema de archivo apropiado para la certificación de aeropuertos y no había recibido los manuales de aeropuertos. ¿En qué situación se encuentra a fecha de hoy la certificación de los cuarenta y siete aeropuertos españoles?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Como sabe, la certificación viene regulada por un reglamento comunitario de certificación de aeropuertos que decía que a fecha 31 de diciembre de 2017 tenían que estar certificados todos los aeropuertos...

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Están certificados a día de hoy?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Están todos certificados, de acuerdo a esa normativa.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Según dijo usted antes, cuando le preguntaron sobre el informe de Eurocontrol y las cuarenta y siete cuasicolisiones que hubo de índice severo A, a fecha de diciembre de 2010, lo que contestó es que no sabía qué número era pero que, desde luego, habían sido menos que los años anteriores. ¿Me quiere usted decir que en el año 2008 hubo más de cuarenta y siete cuasicolisiones?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Yo lo que he dicho es que no recuerdo la cifra, no he dicho que la cifra que hayan dicho sea la correcta. No tengo el dato aquí y, por lo tanto, no puedo ni afirmar ni negar que ese dato sea correcto. Lo que sí le puedo decir, porque me acuerdo, es que en 2010 el número de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 58

incidentes A+B era inferior al que había en 2009 y en 2008. Lo único que le puedo decir es que AESA puede enviar los datos de esos tres años a la presidenta y lo comprueban.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Entonces no cree usted que esto fue producto de una improvisación respecto a las horas de descanso de los controladores aéreos o, simplemente, un error en la cadena de seguridad del control aéreo?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): No. Rotundamente, no.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Usted optó al puesto de directora general de Eurocontrol el año pasado y resultó eliminada entre los optantes a dicho puesto. Quería hacerle una pregunta, porque nos ha surgido una duda al hilo de lo que ha manifestado esta mañana la directora de AESA y de lo que ha dicho usted. Parece que tenemos un sistema de aviación puntero y de los mejores de Europa, sin embargo, ¿por qué cree que hay tan pocos españoles en puestos de relevancia dentro de los organismos europeos internacionales de la aviación comercial?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Pues no tengo clara esa respuesta. Lo que sí sé es que tenemos grandes profesionales en este país, grandes profesionales del transporte aéreo, grandes pilotos, grandes controladores aéreos, que hacen su trabajo muy bien. Lo que pasa es que quizá los españoles no seamos muy proclives a irnos de nuestro país, no lo sé, pero desde luego tenemos grandes profesionales. Es más, en la Comisión Europea hay algunos que están haciendo un gran papel y en OACI también hay personal español que está haciendo un gran papel.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Tras el accidente del vuelo JK5022 de Spanair, a la Ciaiac se le dotó de recursos extraordinarios. No voy a preguntar sobre el intríngulis interior de la Ciaiac porque usted ha dicho que es un organismo completamente independiente, pero al estar colgado de la Secretaría General del Transporte ¿dónde está la Ciaiac?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): La Ciaiac depende de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Sabe usted dónde figuran las partidas extras que se le dieron para la investigación del accidente de Spanair?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): ¿En 2008 o 2009? No lo sé, supongo que estarán en los presupuestos. No le puedo decir.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, en los presupuestos no están. Digamos que los presupuestos de la Ciaiac están parados desde el año 2012.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): El presupuesto de la Secretaría General de Transportes no tiene nada que ver con ese tema, luego no puedo decirle.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Recibió a lo largo de los años que han transcurrido en su mandato como secretaria general de Transportes petición de recursos por parte de la Ciaiac para atender sus obligaciones y objetivos?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Todas las recomendaciones emitidas por la Ciaiac, no a la secretaria general, porque no tiene competencias ejecutivas y operativas, pero sí a la agencia y a Aviación Civil, están satisfechas. Supongo que lo habrá comentado la directora de la agencia.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Me refería a recursos, no a recomendaciones.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 59

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): ¿Recursos humanos?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Recursos humanos o recursos económicos, partidas presupuestarias.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Recursos económicos, no, y humanos tampoco. Nadie de nuestra organización colabora, tienen que ser independientes.

La señora **VALIDO PÉREZ**: La mayoría de las preguntas eran las recomendaciones de la OACI y usted asegura y asevera que están todas implementadas.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Es lo que me dicen los informes técnicos que tengo y es lo que yo le digo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Si los informes técnicos no se adecuaban a la realidad de lo que está pasando, ¿quién sería el responsable, quien firma, quien autoriza?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Cuando se presentan las no conformidades en el plan de actuación de acciones correctoras a OACI, el programa Usoap es el que ve lo que se ha contestado, lo analiza y considera si está cerrado o no, si está satisfactorio o no. El propio Usoap es el que determina si esa no conformidad está cerrada o no.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero en base a una documentación que se le presenta...

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Claro, claro, en base a una documentación que se le presenta al Usoap. Si las no conformidades son procedentes de AESA, pues es AESA quien emite esos informes. Si es de Aviación Civil, es Aviación Civil. Si es del Ministerio de Defensa, pues del ministerio. Dependiendo de quién sea el competente.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Franquis.

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

Bienvenida, señora Librero, y muchas gracias por su aportación y sus palabras a la Comisión.

Usted tuvo una comparecencia el martes 27 de noviembre de 2012 precisamente para informar sobre el estado actual del Plan de acciones correctivas que fue aprobado por la OACI en 2011. Sería bueno que incluso este documento o el *Diario de Sesiones* de esa comparecencia se aportara a la documentación con la que tendría que trabajar la Comisión. En este momento creo que es importante porque ahí se manifiestan algunas cosas sobre la situación de nuestro sector aéreo y sobre su seguridad. Usted ha anunciado que prácticamente el 85% de las actuaciones estaban cumplidas en aquel momento y que ahora se ha producido un cumplimiento del cien por cien. Por tanto, no me voy a referir a esa comparecencia. Me gustaría preguntarle algunas cuestiones más concretas. A la hora de afrontar el trabajo de esta Comisión de investigación es imprescindible tener en cuenta la singularidad del sector de la aviación en nuestro país, porque es muy diferente a los distintos sectores de transporte en España. ¿Podría explicarnos con un poco más de detalle el marco regulatorio y las singularidades del sistema aéreo en España?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Sí. Como he comentado antes, el sector del transporte aéreo es un sector muy regulado, y está regulado en tres niveles. El nivel más alto, que es el nivel internacional, está regulado a través de la OACI, la Organización de Aviación Civil Internacional, compuesta por 191 países, que establece a través de sus anexos recomendaciones —que no son de obligado cumplimiento, son recomendaciones— en las distintas materias de cada uno: aeronavegabilidad, seguridad, aeropuertos, navegación, facilitación, todo lo que hay. Y esas recomendaciones son la base en la que se fundamenta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 60

el resto de la normativa. Ya he comentado antes cómo España cumplimenta las nuevas enmiendas e incorporaciones de mejora en esos anexos a través de las cartas que nos manda OACI. Nosotros las vemos con nuestra normativa nacional y europea —para la europea nos ayuda EASA para que tengan todos los países europeos una misma posición respecto a la reglamentación comunitaria— y Aviación Civil, que es el miembro representante en OACI, emite nuestras diferencias, si es que las tiene, y si no acatamos tal y como está la recomendación. El siguiente nivel es Europa. En Europa, como bien saben, se regula a través de dos organismos: el Consejo, que está formado por los Estados miembros, y el Parlamento Europeo, que está formado por los eurodiputados. Se hace por combinación entre los dos y hay un proceso de aprobación primero en el Consejo, luego en el Parlamento, y luego hay unos trílogos en los cuales se define cuál es el reglamento comunitario definitivo y que es de obligada implantación en todos los Estados miembros. Eso es una forma de regular. La otra forma de regular son las directivas, que te dicen qué es lo que se tiene que cumplir como objetivos en esa regulación, pero luego cada Estado miembro la traspone dependiendo de cómo sea la organización institucional o competencial de cada uno de los Estados miembros. Luego hay otro modelo, que es el que quizás está más relacionado con los aspectos más técnicos de todas las materias —da igual que sea transporte aéreo como cualquier otra—, que es la comitología. Es decir, a través de comités se van desarrollando las modificaciones que hay a esas normativas. Por último, está la nacional, que qué les voy a decir yo a sus señorías de cómo se hace la reglamentación de este país, pues lo saben muchísimo mejor que yo. Lo que hay que dejar bien claro es que los niveles competenciales tienen que ser respetados. Es decir, en transporte aéreo casi el 85 % o 90 % de la regulación es comunitaria, es europea, y hay un equis por ciento, un 10 % o un 15 %, que es nacional. Es el caso, por ejemplo, de la extinción de incendios, que no se regula porque no tiene competencia la Comisión Europea. No sé si le he respondido.

El señor **FRANQUIS VERA**: Creo que hay que dar el mérito a la asociación de afectados de lo que se ha producido en los últimos tiempos, porque creo que nadie tiene ninguna duda de que se ha ido ampliando el enfoque y la capacidad de actuación considerando a las víctimas como uno de los elementos principales a la hora de analizar los accidentes no solo desde el punto de vista de causalidad, sino también desde el papel que tienen que jugar las víctimas. Explíquenos, por favor, en qué se ha avanzado fundamentalmente durante estos últimos años y por qué estos avances. Yo creo que se producen por la constitución y la creación de esta asociación, que ha estado trabajando coordinadamente con las administraciones públicas, precisamente con el Ministerio de Fomento. Ahí me gustaría añadirle una pregunta más. La asociación diferencia mucho el papel que ha jugado, en cuanto a la sensibilidad, la Administración para que se recogieran las demandas y se trasladaran a ámbitos internacionales por parte del ministerio y sitúa que la ministra ha tenido una especial sensibilidad con este asunto y, sin embargo, a usted no la sitúan con sensibilidad a la hora de asumir, potenciar o trasladar no solamente en España, sino en el conjunto de los ámbitos internacionales, estos asuntos para que se pudieran llevar a cabo como se han llevado a cabo. Efectivamente, ha sido un mérito de la asociación situar a las víctimas en el lugar que les corresponde y también, lógicamente, porque ha habido un acompañamiento de la Administración Pública, a ambos niveles. De la conclusión de este debate, cuando se ha hablado de esta situación, se distingue claramente las diferentes responsabilidades, una cosa es la sensibilidad de la ministra y otra es su sensibilidad como secretaria General de Transportes en el Gobierno.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): ¿Cuál es la pregunta? ¿Qué avances se han hecho?

El señor **FRANQUIS VERA**: Aparte de los avances que se han producido, después del debate que se ha realizado en esta Comisión, parece que se traslada que usted no ha sido especialmente sensible con las demandas de la asociación de víctimas y, sin embargo, sí lo ha sido la ministra. Por tanto, me gustaría saber cuál ha sido su grado de responsabilidad en esta materia a la hora de trasladar todas estas peticiones no solo al ámbito de la Administración pública, sino también al ámbito internacional.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Le puedo decir los avances que se han hecho y en los cuales la Secretaría General de Transportes ha tenido mucho que ver, pero no puedo modificar las opiniones ni las percepciones de las personas o grupos, por lo tanto, no voy a perder mucho tiempo en eso. Lo que sí tengo absolutamente claro es que he trabajado durante estos últimos diez años para adoptar medidas en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 61

el ámbito internacional, con posicionamientos cuando he estado de consejera de Transportes en la representación permanente de Bruselas representando a España y en todos los foros europeos e internacionales, como en OACI defendiendo frente a los distintos presidentes de la OACI nuestra postura frente al avance en la protección y asistencia a las víctimas y familiares. De ahí que tras la *task force* que se hizo y que fue presidida por nuestro representante —que depende del Ministerio de Fomento y que fue el que, de alguna manera, lideró con la aportación, por supuesto que sí y lo reconozco, lo aprecio y valoro, de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022—, se publicase el manual de asistencia, el documento 9973 de 2013. Por parte de la Unión Europea ya había un reglamento de 2010, el 996, en el cual en su artículo 21 establecía los derechos de las víctimas y familiares. En base a este reglamento comunitario, la Secretaría General de Transporte con la Dirección General de Aviación Civil establecieron el real decreto. Sí que es cierto que la documentación aportada por la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 fue muy importante. Hubo un trabajo conjunto y una comunicación permanente y constante con ellos para que el real decreto fuera lo mejor posible. Eso es verdad, pero también es verdad que mis técnicos y las personas que han estado trabajando se han dejado la piel para sacar un real decreto, ya que ustedes lo saben seguramente igual que yo que se tardan muchos meses en sacar un real decreto. Por tanto, también han hecho un esfuerzo, por si ustedes consideran que yo no he hecho nada, toda mi gente, todo el equipo de aviación civil y todos los profesionales de aviación civil se han dejado muchas horas de trabajo y muchas preocupaciones para sacarlo adelante. Ese real decreto fue el que motivó también el protocolo que después el Ministerio del Interior planificó, estructurando de una manera más tangible y pragmática cuál debe ser el *modus operandi* a la hora de establecer esa asistencia a víctimas y familiares.

El señor **FRANQUIS VERA**: En el ámbito de las infraestructuras y considerando esencial contar con unas instalaciones aeroportuarias modernas y con los medios adecuados para garantizar la seguridad, ¿qué avances se han producido en los últimos años? ¿Están nuestros aeropuertos capacitados para afrontar situaciones de emergencia, respondiendo de forma eficaz y rápidamente?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Como he dicho, la certificación de aeropuertos se debió al reglamento comunitario, que establecía cuáles eran los procedimientos, los parámetros y las áreas de actuación para la certificación, encomendaba a las autoridades nacionales de supervisión, en nuestro caso la Agencia de Seguridad Aérea, que era la garante de que esa certificación se realizara. Ese proceso ha durado unos cuantos años y a mediados de diciembre del año pasado, antes de que finalizara la fecha límite establecida por la Unión Europea, que era diciembre de 2017, todos los aeropuertos de AENA están certificados. Con esa certificación se considera que todos los procedimientos de seguridad y de coordinación en cuanto a emergencias están contemplados y garantizan una respuesta adecuada.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Podría comentar cuál ha sido el compromiso y la participación de España en los últimos años a nivel internacional en los diferentes foros en el ámbito de la seguridad del transporte aéreo?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Como he dicho, la regulación comunitaria abarca entre el 85 y el 90 % de toda la regulación del transporte aéreo y está en todos los ámbitos: aeronave, aeropuertos, navegación, inspección, regulación... Absolutamente todos los ámbitos están regulados, hasta la propia *security*, por la Comisión Europea. En todos y cada uno de los grupos de trabajo —esos *task force*— que trabajan en los textos que después la Comisión Europea presenta al Consejo y al Parlamento, nuestra participación —bien sea a través de AESA o bien sea a través de Aviación Civil; hay veces que también van aeropuertos, va gente de navegación aérea, todos coordinados también con las compañías aéreas a través de las asociaciones, ALA, Aceta, AECA— es para posicionarnos en cuál es el mejor texto en esa regulación para que nosotros podamos garantizar la seguridad dentro de nuestras características como país.

El señor **FRANQUIS VERA**: Tras el fatídico accidente de hace casi diez años, ¿en qué se ha avanzado, desde el punto de vista de la Administración, en seguridad aérea en estos últimos años?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Voy a tardar un poquito, no sé si resumirlo.

La señora **PRESIDENTA**: Se lo agradecería.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 63

5 de julio de 2018

Pág. 62

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Como ya he dicho, se ha avanzado en distintas áreas como el fortalecimiento de la agencia de seguridad, que son cambios organizativos importantes. Se ha avanzado en la seguridad operacional, con distintos reglamentos y normas nacionales. Se ha avanzado en la investigación de accidentes. Se ha avanzado en la asistencia a víctimas y familiares. Se ha avanzado en la regulación de los operadores aéreos, tanto en la seguridad de las operaciones desde el punto de vista comunitario y nacional como en la seguridad de los componentes, equipos y demás. Se ha avanzado en la normativa sobre el factor humano. Se ha avanzado en las infraestructuras, no solamente las aeroportuarias, como he mencionado con la certificación de aeropuertos, sino también en navegación aérea, cumpliendo una certificación de los nuevos proveedores de navegación aérea, o bien el nuevo Reglamento del Aire, que se llama reglas del aire y comúnmente conocido como el SERA. Además de todo esto, el PESO, que no lo vuelvo a repetir porque creo que la directora de la agencia lo habrá explicado perfectamente.

El señor **FRANQUIS VERA**: Respecto al Aeropuerto de Barajas tengo unas preguntas. Hay alguna respuesta que ha dado a algún portavoz que no me ha quedado clara. ¿Se cambió finalmente la torre de control en el Aeropuerto de Barajas después del accidente?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): No. La nueva torre de control se puso en 2006, que está cercana a la T4S y no se ha cambiado, o sea, la infraestructura de la torre no se ha cambiado. Lo que sí se ha cambiado son distintas versiones del Sistema de Automatizado del Control de Tráfico Aéreo, el famoso Sacta; se han hecho distintas modificaciones de *software* intentando integrarse en el nuevo modelo de planes de vuelo europeo llamado iTEC, en el cual España tiene un papel protagonista junto con Reino Unido y Alemania; se han cambiado los sistemas de comunicaciones voz de datos utilizando más digitalización y menos analógico; se han cambiado receptores, emisores... Se han cambiado muchas cosas, pero la configuración y la situación de la torre, no.

El señor **FRANQUIS VERA**: O sea que sigue existiendo visibilidad nula respecto a las cabeceras.

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): No, porque lo que se ha cambiado es el terreno. Las modificaciones se han hecho en el terreno, no en la torre.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿El aeropuerto no se llegó a cerrar en ningún momento al tráfico aéreo después del accidente?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Navegación Aérea no cierra los aeropuertos, lo que hace cuando hay algún problema es que establece un ratio cero que significa que no admite tráfico, pero no lo cierra. El cierre de un aeropuerto solo lo puede hacer el Consejo de Ministros, no hay ninguna otra unidad que pueda cerrar un aeropuerto. En el momento del accidente se redujo la capacidad de operaciones tanto en despegue y aterrizaje porque es lo que puede hacer Navegación Aérea para proteger las labores cuando hay un accidente, y además tan cercano a las pistas.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿No hubo ninguna dificultad para el desarrollo de las labores de rescate y de los servicios de emergencia del aeropuerto?

La señora **DIRECTORA DE NAVEGACIÓN AÉREA (2008), SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Que afectara a la navegación aérea, no.

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

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

Muchas gracias, señora Librero, sobre todo por la paciencia que ha tenido con nosotros. Muchas gracias, portavoces y 'portavozas', el martes 10 nos vemos nuevamente en sesión extraordinaria a las cuatro de la tarde.

Se levanta la sesión.

**Era la una y treinta y cinco minutos de la tarde.**