



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 75

Pág. 1

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

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

Sesión núm. 8 (extraordinaria)

celebrada el martes 24 de julio de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

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

- Del señor Torroba Aylagas (técnico de mantenimiento aéreo), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001315) 2**
- Del señor Rodríguez Gil (director de seguridad de aeronaves, DGAC-AESA, en 2008), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001316) 22**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

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

— DEL SEÑOR TORROBA AYLAGAS (TÉCNICO DE MANTENIMIENTO AÉREO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001315).

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, señor Torroba, buenas tardes.

Comenzamos la sesión de hoy con la comparecencia de don Jesús Torroba Aylagas, técnico de mantenimiento aéreo. Como siempre, seguiremos el mismo modelo de comparecencia por el que los grupos pueden agrupar las intervenciones y el compareciente contestar al final, o bien el modelo pregunta-respuesta.

Esta comparecencia, como todas, está sujeta a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984, por tanto, se ha trasladado al compareciente la posibilidad de poder asistir acompañado de persona que designe —en este caso, el compareciente ha venido con un acompañante—, y le hago saber que es la voluntad de esta Presidencia salvaguardar los derechos referidos en el artículo 1.2 de la Ley 5/1984. Asimismo, se le advierte al compareciente la obligación contenida en el artículo 502.3 del Código Penal de no faltar a la verdad en su testimonio. Cuando usted quiera.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Buenas tardes, señora presidenta, señores diputados. En primer lugar, quiero trasladar mi más sentido pésame a los familiares de los fallecidos en el vuelo de Spanair del día 20 de agosto.

Mi profesión es técnico de mantenimiento certificador desde 1977. He trabajado como técnico de mantenimiento en varias compañías aéreas. La formación de técnico de mantenimiento es un grado de formación profesional. En marzo de 1994 ingresé en Spanair, en la base de Palma de Mallorca, como técnico de mantenimiento certificador. En noviembre de 1999 me incorporé como adjunto al jefe de mantenimiento en la base de Madrid. La estructura del departamento de mantenimiento el 20 de agosto era: un director técnico con base en Palma de Mallorca, un subdirector técnico con base en Palma de Mallorca, un jefe de división de mantenimiento en línea con base en Palma de Mallorca y un jefe de estaciones con base en Palma de Mallorca. Desde marzo de 2006 ocupé el cargo de jefe de mantenimiento. Mi horario de trabajo era de lunes a viernes de 7:00 de la mañana a 15:00 de la tarde. Mi trabajo consistía en la organización, planificación, gestión de recursos humanos y mantener las condiciones de trabajo de los equipos, nunca en intervenciones técnicas en los aviones. Los trabajos técnicos eran realizados y desarrollados por los TMA jefes de turno y por los TMA certificadores y, en caso necesario, apoyados desde Palma de Mallorca por el departamento de ingeniería y por el departamento de MCC. El departamento de MCC, Maintenance Control Center, era un departamento soporte y apoyo de veinticuatro horas a las estaciones y las bases de mantenimiento, al departamento de operaciones y tripulaciones técnicas, pilotos. El MCC tenía información y conocimiento sobre cualquier anomalía o problema de los aviones en cualquiera de las bases o estaciones o en los aeropuertos de destino.

En cuanto a la plantilla, la estructura de mantenimiento en Madrid el 20 de agosto de 2008 estaba formada por un jefe de mantenimiento, nueve jefes de turno, veintiocho TMA certificadores, veinticinco TMA no certificadores y una administrativa, distribuidos en turno de trabajo mañana, tarde y noche, días libres, vacaciones, día de compensación, etcétera. La información detallada de la estructura de mantenimiento en línea está en el informe de la Ciaiac. Quiero decir también que el 20 de agosto todos los TMA jefes de turno, TMA certificadores, tenían sus licencias, habilitaciones y cursos de formación continuada en vigor. El control y seguimiento de los cursos y habilitaciones se realizaba desde Palma de Mallorca por la división de calidad. Como he comentado con anterioridad, mi responsabilidad como jefe de mantenimiento se limitaba a labores de organización, administración de recursos humanos, gestión de la base de Madrid, lo cual incluía coordinar trabajos con el jefe de división de producción, jefe de estaciones de línea, control de turnos de trabajo, control de vacaciones, control de horas extras, control de horas nocturnas, control de días festivos, control de días libres, control de cambios de turno y revisión de trabajos programados.

El trabajo diario de la base de Madrid se dividía en dos líneas de trabajo: trabajo programado y trabajo no programado. El trabajo programado se recibía de Palma de Mallorca en un documento llamado *daily work program*, fruto de una reunión entre los distintos departamentos en Palma. Ahí estaban incluidos el jefe de división, jefe de estaciones, almacén, ingeniería, planificación, MCC y otros departamentos. Los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 3

trabajos programados para ese día, para esa tarde o para esa noche, como podían ser revisiones diarias, *daily check*, *weekly check*, *work order*, ítem diferidos. Una vez recibido este documento en Madrid, era revisado nuevamente por mí, junto con el responsable de almacén. Comprobábamos horas y hombres disponibles, material disponible, material necesario, material pendiente de llegar y si se necesitaban herramientas especiales para la cumplimentación de cualquiera de los trabajos programados. Valorado todo lo anterior, el *daily work program* se entregaba al TMA jefe de turno para planificarlo y tomar acciones en los siguientes turnos de trabajo. El TMA jefe de turno de noche más o menos a las 06:00 de la mañana reenviaba el *daily work program* cumplimentado con los trabajos realizados o las causas por las cuales no se había podido realizar algunos de ellos. Esto se enviaba a todos los departamentos que habían estado en la reunión del día anterior. Si alguna vez la tripulación técnica —pilotos, comandantes— reportaba una incidencia o defecto, quedaba registrada en el cupón del *technical logbook*, en la parte llamada *complaint*, la parte izquierda del libro, donde se reporta cualquier incidencia por parte de los pilotos y toma de acción de la parte de mantenimiento. Cuando el TMA actúa sobre esa incidencia o reporte, la acción queda registrada en el mismo cupón y en la misma secuencia en la parte *action*. Este cupón se retira, se envía por fax a la base de Palma de Mallorca. El departamento de MCC colgaba todos los cupones procesados en un sistema informático para poder seguir la trazabilidad de cada uno de los aviones.

Las semanas previas al accidente estuve de vacaciones. Me incorporé a mi puesto de trabajo el día 18 de agosto de 2008. El día 20 de agosto empecé mi turno de trabajo a las 06:45. Estuve de manera presencial en el relevo de los jefes de turno de noche y mañana. Aproximadamente a las 14:30 recibí una llamada del jefe de *handling* comunicándome que había habido un accidente de un avión de Spanair. De forma inmediata, salimos hacia la pista 36 izquierda. Comunicué lo sucedido al subdirector de mantenimiento en Palma. Ese día, el 20 de agosto, estuve en el aeropuerto hasta las 23:00 de la noche. Como todos ustedes saben, Spanair ese día continuó con los vuelos programados para, en la medida de lo posible, volver a una normalidad muy complicada para todos. Solo me queda reiterar nuevamente mis condolencias a las familias de las víctimas.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Empezamos el turno de los grupos. Por el Grupo Mixto, señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señora presidenta; gracias, don Jesús Torroba. Quiero preguntarle en qué trabaja actualmente.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Actualmente trabajo en una compañía, pero no directamente certificando aviones.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿No trabaja directamente certificando aviones?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Exactamente. Desde que cerró Spanair y dejé de ejercer de jefe de mantenimiento no he certificado ningún avión, es decir, no he dado ningún *release to service*.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿En qué empresa trabaja actualmente?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Actualmente trabajo en una empresa que trabaja para el sector aeronáutico, pero no trabajo directamente ni certifico ningún trabajo. No quería decir el nombre de la empresa.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿No lo quiere decir?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No, no lo quiero decir, si es posible.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Lo que usted considere oportuno.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Considero que no.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Permaneció en la compañía Spanair hasta su cierre en el año 2012?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 4

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Afirmativo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Ya nos ha explicado dónde se encontraba el día del accidente y cómo se enteró del mismo. ¿Hizo usted alguna reparación en el avión?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No. Como he comentado, desde que ejercía las funciones de jefe de mantenimiento mi función era únicamente de organización y gestión de los recursos de la base.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: O sea, sus funciones consistían nada más que en organizar el trabajo.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Afirmativo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿De quién dependía usted?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Yo dependía del jefe de estaciones, que estaba en Palma. Le reportaba directamente a él.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿En Madrid no tenía ningún superior?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Alguna vez durante su periodo de trabajo en Spanair recibió algún tipo de inspección por parte de las autoridades aeronáuticas, la Dirección General de Aviación Civil u otras?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): En la base de Madrid nosotros teníamos auditorías de la Dirección General de Aviación Civil de Palma, que es donde estaba la base de Spanair, y teníamos auditorías internas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Puede explicar qué es la MEL y cómo se actúa ante averías detectadas en tránsito?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí. La MEL es un documento. Se lo voy a leer literalmente, de esta manera tengo menos posibilidades de equivocarme y así digo lo que dice literalmente el manual de la compañía. Dice: La MEL —el listado de equipos mínimos— está aprobado para cada equipo de flota. Es una ayuda para la tripulación y mantenimiento en sus esfuerzos de despachar el avión a tiempo desde cualquier estación. Específica para cada tipo de avión sistemas o componentes que tienen que estar totalmente operativos o que pueden estar completamente o parcialmente inoperativos, sin sacrificar la seguridad en vuelo o reducir seriamente el confort de los pasajeros. El personal certificador —los técnicos de mantenimiento— debe estar familiarizado con el MEL para asegurar una eficiente comunicación con la tripulación y en caso de que se difiera la rectificación de un defecto. El MEL de Spanair estaba basado en regulaciones oficiales requeridas por la DGAC, EASA y de acuerdo al correspondiente *master minimum equipment list* del fabricante.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Entonces la avería la puede detectar un mecánico o un piloto.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): La avería en este caso la detectó el comandante.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Qué es una avería diferida? ¿Cómo se señala? ¿Cuándo se arregla?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Dentro del *technical logbook*, el libro en el cual escriben los pilotos y los técnicos de mantenimiento, en la parte de la izquierda —son cupones que están numerados— pone *complaint* y el piloto escribe lo que ha detectado, en la parte de la derecha, cuando los técnicos de mantenimiento llegan a la conclusión sobre qué es la avería, se lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 5

comentan al comandante, se reporta en la parte de la derecha y el comandante acepta o no acepta el avión.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: O sea que quedan registrados en un documento.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Afirmativo.

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

El órgano pericial colegiado llegó a la conclusión de que el personal de mantenimiento no identificó la avería y despachó el avión usando la MEL incorrectamente. ¿Quién daba instrucciones a los técnicos de mantenimiento de la aplicación de la lista de equipamiento mínimo o MEL?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No sé lo que dice el órgano pericial judicial, pero en el informe de la Ciaiac se dice que sí se detectó la avería. La avería se detectó porque el comandante reportó que había una alta temperatura; entonces la avería se detectó. Se comentó al comandante cuál era la avería y se despachó de acuerdo al MEL.

No sé cuál era la segunda parte que me ha comentado.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Quién daba instrucciones a los técnicos de mantenimiento de la aplicación de la lista de equipamiento mínimo o MEL?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Es una parte de la instrucción de los técnicos de mantenimiento: conocer los manuales con los que se trabaja, y en este caso el MEL es una parte de ellos.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Por último, le hago dos preguntas. ¿Sabe dónde están los registros de programación de Spanair?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No, no lo sé.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿No sabe si se entregaron a los compradores de los aviones cuando quebró?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No tengo ni idea. Como le he comentado, mis funciones únicamente eran organizativas de la parte de Madrid. Esto se gestionaba por parte de la dirección, así que no tengo ni idea.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y quién los podría tener?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No tengo ni idea.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muchas gracias, señora presidenta. No tengo más preguntas.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Gracias a usted.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Oramas.
Por Esquerra Republicana, señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Buenas tardes, don Jesús Torroba.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Buenas tardes.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Usted recordará perfectamente lo que pasó ese día y los posteriores, ¿no?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Estuvo imputado en la fase de instrucción...

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Así es.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 6

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ... y, por tanto, fueron unos momentos muy difíciles, no lo dudo. Nuestra intención es buscar aquellos elementos que se nos pueden haber pasado por alto en la medida en que los familiares han insistido una y otra vez durante mucho tiempo aportando documentación y elementos muy importantes que han hecho que este Congreso haya decidido abrir una Comisión de investigación. La mayor parte de nosotros no tiene conocimientos técnicos y, por tanto, nos perdonará si decimos alguna incorrección, a pesar de que nos esforzamos en que pueda aparecer el máximo de elementos que nos permitan contrastar las fuentes de información.

Usted ha dicho que estuvo trabajando en Spanair. En concreto, ¿cuántos años estuvo trabajando en Spanair?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Estuve desde 1996 hasta que cerró.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Hasta enero de 2012.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Cuánto tiempo tenía un TMA, que usted recuerde, para inspeccionar un avión con reporte de avería? ¿Cuánto tiempo tenía?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): El tiempo necesario. En aviación los tiempos no existen. Un señor tiene un problema, se detecta la avería y hasta que no está detectada, solucionada o se ha tomado una acción no hay nadie que presione absolutamente para nada.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Nunca se presionaba si había algún TMA que estaba demasiado tiempo y esto podía perjudicar a la organización...?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No. En absoluto.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Nunca.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Nunca.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Esto no cambió durante todo el periodo en que usted estuvo? ¿Nunca?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Nunca.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Los peritos judiciales —salió incluso en la prensa— revelaron que los técnicos despacharon incorrectamente el avión. Algunos de sus compañeros decían que el comandante del avión puede decidir no volar a pesar de que haya despachado una avería de acuerdo con la MEL, en opinión del TMA. ¿Considera que esta afirmación es real?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Esta afirmación viene reflejada en los procedimientos de la empresa. El comandante siempre tiene la última palabra para decidir, con independencia de lo que diga el MEL —lo que diga mantenimiento—, si sale o no sale. Viene reflejado en la documentación de la empresa.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Conoce el caso del comandante de Spanair Michel Gordillo que fue despedido de la compañía cuando reportó una avería *no go* que posteriormente pudo comprobarse que era verdad, a pesar de que el TMA no puso reparo?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No, no lo conocía. Yo conocía detalles de mantenimiento y, concretamente, de la base de Madrid, pero únicamente de mantenimiento.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Pero un caso como este, es decir, que se despida un comandante, forma parte a veces de la información no oficial pero real en una compañía de este tipo. ¿Nunca oyó nada?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Jamás. Spanair podía tener en 2008 cincuenta aviones y un montón de tripulaciones y de técnicos de mantenimiento. Es muy complicado conocer en una empresa tan grande todos los departamentos y todos los casos que hay.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 7

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Por tanto, ¿no conocía este caso?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Pero tampoco conoció ningún caso parecido?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No. Ya le digo que mi labor era de mantenimiento en tierra, únicamente.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿En su vida profesional como TMA había visto anteriormente una avería, reporte, como el de la aeronave? Es decir, ¿había visto alguna vez la sonda RAT, una sonda de este tipo calefactando en tierra?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No recuerdo, pero lo que sí sé es que antes del accidente había reportes —todo esto ha sido posterior— sobre la sonda, pero en mi vida profesional yo nunca he tenido este problema.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Pero usted estaba a cargo de un equipo.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí, estaba a cargo de un equipo en la parte administrativa; en la parte técnica, estaban los jefes de turno, los propios certificadores, un equipo de ingeniería en Palma y el MCC para soportar cualquier tipo de incidencia de este tipo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: O sea, los reportes que hacían los equipos usted no los leía, no los veía.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No, esto se enviaba directamente a Palma y en Palma de Mallorca se colgaba en un sistema informático para poder seguir la trazabilidad de los problemas de los aviones.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Y quién era la persona que controlaba estos hechos? Alguien en la compañía tendría los *reports* y tendría que controlar.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No, la compañía tenía procedimientos por los cuales había departamentos que ponían esos cupones dentro de un sistema y entonces cualquier persona de la compañía podía acceder a los reportes para poder tener información de ellos por si había que tomar algún tipo de acción.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Que estaban, por tanto, archivados y a disposición de los TMA que se encontrasen con una situación de este tipo.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿De este archivo no se sabe nada?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No se sabe nada, yo no sé nada.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Usted no sabe, de acuerdo, pero ¿no sabe dónde se puede haber extraviado?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Hace diez años de esto... Desde luego, no lo sé.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Claro, lo entiendo.

Usted tenía unos treinta años de experiencia como TMA, si no me equivoco, ¿no?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí, así es.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Recuerda usted si esta misma avería se repitió días antes en el avión?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Viene en el informe de la Ciaiac. Sí, se repitió.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 8

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Pero lo que es extraño es que se tuviesen dos procedimientos distintos.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Esto también viene en el informe de la Ciaiac. Si usted se refiere concretamente al reporte del día anterior...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sí, 19 y 20.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Exactamente.

... en Barcelona, no es el mismo reporte. El análisis y la información no es el mismo reporte. El día 20 el problema que reportó el piloto, el comandante, es que había un alta de temperatura en la sonda, y el día anterior el reporte era totalmente distinto, con lo cual las acciones son distintas.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Conocía usted el incidente de Lanzarote de la compañía aérea Mapjet de junio de 2007?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Al cabo del tiempo, de tanto comentarlo por todos los sitios también lo conozco yo, pero en su momento, no.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Respecto al proceso de investigación oficial de la Ciaiac, ¿recuerda usted con quién habló, si habló con alguien de este organismo?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): ¿Yo?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sí.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No, nunca.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Con nadie?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Absolutamente con nadie.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Ni una sola vez?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Ni una sola vez.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿No le extrañó que ...?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No, no me extrañó porque, como le he comentado, mis funciones eran muy limitadas. Aunque parezca que el jefe de mantenimiento es algo grande, no, es un técnico de mantenimiento que organiza las funciones de una base.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Si el juez pensó que usted podía estar imputado, hay alguna razón para pensar que había una estructura jerárquica en mantenimiento de la que usted fuese responsable.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Seguramente sí. Por eso fui imputado.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Pero no era el caso en Spanair.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No, y de hecho yo he sido desimputado porque no tengo ninguna relación directa ni indirecta, absolutamente ninguna responsabilidad, con lo ocurrido, ni mis responsabilidades tampoco.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Usted ninguna vez ha pensado que podía haber hecho algo más, que el sistema de mantenimiento de la compañía era manifiestamente mejorable, ya que usted estuvo hasta 2012 en la compañía? ¿No consideró que había algún tipo de lección a aprender en esta circunstancia tan terrible?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Como le comento, mi puesto era insignificante. Había una plantilla, un ingeniero y absolutamente de todo que se encargaban de estas cosas, pero no yo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 9

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Y usted no nos puede decir quién era la persona que realmente podía conocer en la compañía todas estas preguntas que yo le he hecho?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No lo sé.

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

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): De nada.

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

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

Usted nos ha dicho que era jefe de mantenimiento en Madrid y que de usted dependían los CMA que actuaban aquí. ¿Cómo funcionaba ante la detección de una avería? ¿Se ponían en contacto con Palma de Mallorca, con usted? ¿Cómo era el circuito?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Como le he comentado, diariamente se hacía una programación. Esa programación la distribuían los jefes de turno de mantenimiento. Cualquier problema que se detectaba se analizaba por un técnico de mantenimiento. Si este consideraba que tenía que comentarlo con el jefe de turno lo hacía. Si el problema se solucionaba de forma inmediata o se tomaba algún tipo de decisión, eso se reflejaba, como le he comentado, en los cupones del *technical logbook*. Una vez el reporte estuviera cumplimentado y las acciones tomadas, se enviaba a Palma de Mallorca vía fax. En Palma de Mallorca no sé qué departamento recogía los fax. Como he comentado, por otro departamento, el MCC, se procesaban todos los cupones dentro de un sistema y accedían a ellos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Entiendo que para decidir el modo de actuar se guiaban por el manual de mantenimiento del aparato.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Por supuesto.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Estos manuales vienen directos del fabricante o la compañía puede modificarlos o alterarlos desde el momento en que es propietaria del avión?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Los manuales vienen del fabricante. La documentación de los aviones viene del fabricante. Luego hay modificaciones puntuales que puede requerir la compañía, pero todos los manuales son del fabricante.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En el informe de la Ciaiac se menciona que ante incidentes previos que afectaban a la sonda RAT se habían dado diferentes soluciones en distintos momentos. ¿Usted cree que estaba claro en el manual cómo actuar ante la avería de la sonda RAT?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Veo que usted comenta algo que está en el informe de la Ciaiac. Hay dudas sobre eso, pero yo no lo sé. No puedo contestarle a eso.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: También sobre el informe de la Ciaiac estuvo aquí el presidente y nos dijo que el relé R2-5 famoso había sido siempre sospechoso del no funcionamiento del TOWS. ¿Cuál es su opinión sobre esto?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Mi opinión es poco significativa, puesto que ha habido comisiones por todos lados y queda reflejado en la Ciaiac. Yo no tengo ninguna experiencia en inspecciones de este tipo. Lo que ellos dicen es lo que es.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: No queda claro, por tanto, si al desactivar el disyuntor Z-29, que era el que afectaba a la sonda RAT, eso pudo haber afectado al TOWS, bien directamente o bien a través del relé.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No, eso está claro que no. Sacando el disyuntor Z-29 no afecta absolutamente nada al *take off warning system*, al TOWS.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 10

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En octubre de 2008 EASA emitió una directiva de aeronavegabilidad, la 2008/0197, en la que se instaba a realizar una modificación del manual de vuelo del avión para que se incluyera la comprobación por parte de la tripulación del vuelo del sistema TOWS antes de la puesta en marcha de los motores. Esto no se hacía hasta ese momento, entiendo.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Como usted comenta, era el manual de procedimiento de operaciones. Nuestra función era mantenimiento. No sé exactamente cuáles eran los manuales ni las cartas de chequeo de la parte de pilotos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Tras el accidente de Detroit de 1987, el equivalente americano de Cialiac emitió una recomendación en la que establecía que, para no despegar con una falsa seguridad de que el TOWS estuviera funcionando y en caso de que hubiera una avería, o bien se encendiera una luz en cabina o al menos se hiciera una comprobación antes de cada vuelo. ¿Esta comprobación correspondería a los pilotos o a los técnicos?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): A los pilotos. Como he comentado anteriormente, esto es parte del prevuelo, de los chequeos de la parte de pilotos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Si el fabricante, Boeing, emitió —porque estuvo aquí el presidente y dijo que se había emitido— una recomendación o instrucción —no sé cuál era la palabra— a todos los propietarios de sus aparatos para que incluyeran, recogiendo esa recomendación de la NTSB, la verificación del TOWS en sus manuales de vuelo, ¿usted sabe si esto fue incorporado por Spanair?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No tengo ni idea. Supongo que cualquier recomendación de una autoridad americana o europea estaría incorporada. Pero esto lo supongo, porque ya le digo que esto es parte de operaciones y no le puedo decir.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: La situación de Spanair en las semanas previas al accidente era complicada, había reestructuraciones... ¿En su opinión se trabajaba bajo presión?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): En la parte de mantenimiento, la parte que yo controlaba, no. En mantenimiento había un convenio colectivo que se respetaba al cien por cien en todos los aspectos, y en el tema de trabajo también.

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

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): A usted.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Navarro.
Por el Grupo Confederal, la señora Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, presidenta.
Buenas tardes, señor Torroba.

¿Nos puede explicar si en Spanair había un procedimiento interno que tratara las averías repetitivas, como fue el caso de Spanair?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí. Como le he comentado, los cupones que se escriben en los *technical logbook* se enviaban por fax a un departamento, el MCC. Este departamento los colgaba en un sistema informático para tener acceso a ellos. Cuando una avería —no le puedo decir ahora mismo si eran tres o cinco veces— se repetía, automáticamente saltaba un *caution*, de tal manera que alertaba a los distintos departamentos de que una avería se había repetido tres veces, y sobre eso los departamentos correspondientes miraban qué acciones había que tomar.

La señora **VALIDO PÉREZ**: O sea, que se analizaban las averías.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí, claro.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Y se realizaba el *trouble shooting*?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 11

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Por supuesto.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Entonces cuáles eran los procedimientos de mantenimiento ante una de estas averías repetitivas?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Como le comento, en esas reuniones que le he dicho inicialmente en el trabajo programado, cuando había una avería repetitiva de dos o tres veces —no sé las veces exactas—, esto se estudiaba por parte de ingeniería, por parte del MCC, se llegaba a una conclusión y en estos informes diarios que le digo del *daily work program* nos lo enviaban a nosotros, a la base que correspondiese —no a Madrid, me refiero a cualquiera de las bases donde paraba el avión—, y se tomaba la acción que ingeniería creía que era conveniente hacer: un cambio, un chequeo, lo que fuese.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿La MEL establece que se quitara el *circuit breaker*, el disyuntor?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): La MEL... Estas son interpretaciones. Sobre el *circuit breaker*, sobre esto, lo que dice es que un sistema se considera inoperativo cuando no cumple alguna de las funciones para las cuales ha sido diseñado. Entonces, en el caso de la RAT una de las funciones para las que estaba diseñada no la cumplía, puesto que calentaba en tierra. La MEL no dice eso, con la MEL se aplican puntos y es lo que se hace.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es decir, lo que hemos dicho hasta ahora, lo que dicen los informes de los órganos periciales, que la MEL no estaba clara, inducía a error y tampoco...

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Yo sobre esto no puedo pronunciarme porque no lo sé. Nosotros trabajábamos con la MEL y hay distintos departamentos que controlan estas cosas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Ya, pero si hay una MEL que es para consultar cuando hay una avería, un error o algún problema y resulta que los técnicos no entienden la MEL...

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No, no, el técnico sí que entiende la MEL, el técnico interpreta la MEL.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Interpreta la MEL.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Claro, se lee literalmente lo que pone y esa interpretación se comenta con el comandante, que es lo que dice la MEL. No sé si ustedes han visto un MEL.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Pues un MEL te dice la avería, el número de días que puede estar o el tipo de categoría que tiene y la solución que da.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale, entonces, ¿por qué ante esta avería que se repitió el 19 y el 20 los técnicos dieron distintas soluciones?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Porque la avería no era la misma, los síntomas eran totalmente distintos. El día 20 el síntoma era de alta temperatura en la RAT y el día 19 —si usted se refiere a ello— era un problema del *Thrust Rating System*. No era lo mismo y en Barcelona se chequeó el sistema del RAT de acuerdo al *maintenance manual* en todos los puntos y en ese momento no falló nada.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Por tanto, los técnicos recibían la formación correcta como para interpretar la MEL y solucionar este tipo de problemas.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 12

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bien. Es decir, que se podía haber despachado el avión sin desconectar el *circuit breaker*, tal y como decía la MEL.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Lo que he comentado anteriormente es que un sistema se considera operativo o inoperativo dependiendo de si falla una de las funciones para las que está diseñado. En este caso, la MEL contemplaba la posibilidad de que la RAT no calentase en el aire. El problema es que el sistema estaba inoperativo porque calentaba en tierra.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Exactamente.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Una vez que se analizó el problema y se comentó al comandante cuál era el problema, se despachó de acuerdo a la MEL, capítulo 30.8.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Pero, ¿quién decidió desconectar el disyuntor?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Supongo, porque yo no estaba, que fue un acuerdo; o sea, al comandante se le propuso una acción y el comandante la aceptó.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Queda dicho.

En el momento del accidente, ¿quién ocupaba el puesto de la base de Madrid?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): ¿De jefe de mantenimiento?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Yo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Según tengo entendido por la información que hemos podido recopilar, el jefe de base es el encargado de controlar el listado de elementos inoperativos con los que puede salir o no un avión.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Una puntualización, en Madrid no había ningún jefe de base. Sí estaba un jefe de mantenimiento, no un jefe de base, porque las funciones de jefe de base vienen en el MOE —si es que usted ha sacado esa información del MOE—, por eso lo digo que esas no eran mis funciones. En Madrid no existía la figura de jefe de base, en otras partes de España sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sin embargo, en el documento organizativo de la empresa sí estaba.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Bien, pero no estaba creada esa plaza.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, sí estaba la plaza.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No estaba ocupada por nadie.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale, entonces, ¿no había en Madrid?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Jefe de base no.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Durante el proceso de instrucción el juez imputó a tres directivos de la compañía, ¿nos puede decir quiénes eran y el cargo que tenían?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No lo recuerdo. Le puedo decir que yo estuve imputado pero del resto de la gente no lo sé.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Tenía Spanair capacidad para el análisis de todos los datos de la flota?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 13

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que en una de sus declaraciones, que quedó reflejada también en prensa, usted informó que el ordenador de Spanair, el que recibía los datos y que estaba en Mallorca...

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No, no era yo. No sé quién era.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No he terminado de hablar.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Ya, pero es que ha dicho que... Bueno, perdóneme, disculpe.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Decía que durante sus declaraciones en la fase de instrucción dijo que el ordenador que se supone que recibía todas esas incidencias, que estaba en Barcelona y que era el que tenía que recibir y avisar de las averías repetitivas, tenía un virus.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Por eso le he dicho que no he sido yo el que ha hecho esas declaraciones. No sé quién las hizo pero puede estar segura de que yo no he sido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bueno, pero usted sabía...

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No, no, yo lo desconocía.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Desconocía que tuviera un virus?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Entonces, ¿por qué afirma que tuviera capacidad para el análisis de todos los datos?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): ¿Quién?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Usted lo acaba de decir. Le he preguntado: ¿Spanair tenía capacidad para el análisis de todos los datos de la flota? Y me ha dicho que sí.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí, así es. Pero si el sistema funciona, está colgado o tiene un virus yo lo desconozco.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Ya, pero si el sistema está colgado y da problemas no puede dar el aviso de las averías y, sin embargo, usted ha dicho que dio el aviso de las averías.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Vamos a ver. Creo que no nos hemos entendido muy bien. Lo que digo es que Spanair tenía un sistema en el cual se colgaban los cupones y en ese sistema se accedía a distintos departamentos para poder seguir la trazabilidad. Si puntualmente un día ese sistema no ha funcionado, yo no lo sabía. Mi obligación en la base de Madrid como jefe de mantenimiento era que, una vez realizados todos los trabajos e inspeccionados, se enviasen por fax a Palma de Mallorca y en Palma de Mallorca se procesaba todo eso. Y ahí estaba el ordenador, supongo, y donde debería estar el problema. Pero le aseguro que mi declaración no ha sido esa.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Cree que este accidente y sus investigaciones cambiaron en algo las labores de mantenimiento de los técnicos de Spanair o de alguna otra compañía?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Hombre, yo creo que sí, porque fue de una gran gravedad e importancia. Lógicamente, esto sensibiliza a todo el mundo y hace que tengan que cambiar las cosas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Teniendo en cuenta las circunstancias actuales, el tiempo transcurrido y la información que vamos conociendo, ¿considera que, efectivamente, los procedimientos que seguía la compañía aérea en aquellos momentos eran los adecuados desde el punto de vista de la seguridad operacional?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 14

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Yo considero que sí porque había auditorías de las autoridades y si hubiese habido algún problema, anomalía o incidente las auditorías lo hubiesen detectado y tendrían que haber sido corregidas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Está claro que hubo un problema; de hecho, hubo varios incidentes que terminaron con este accidente. Ha habido problemas porque lo han dicho todos los informes que se han hecho, desde la Ciaiac, que es un poco más suave, hasta incluso los órganos periciales. Usted, ahora mismo, me ha dicho que sí, que se tuvieron que cambiar los procedimientos...

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No, no, yo no he dicho eso. Usted me ha preguntado si se cambiaron los procedimientos.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Y yo he dicho que posiblemente sí. Lo que digo es que, ante un problema tan grave, un accidente tan grave como este, lógicamente las compañías y todo el mundo deben reaccionar. Eso es lo que he dicho.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Ya. En aquel momento Spanair estaba en un proceso de ERE, de hecho cerró súbitamente en enero de 2012. ¿Podría decirnos si el ERE afectó de alguna manera el que se realizaran o no los cambios necesarios para que se pudiera tratar esta avería del MD-82?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Lo que le he comentado, la parte que yo conozco, es que en la parte de mantenimiento, en lo que yo puedo responder de la base de Madrid —y en el resto de estaciones o bases igual—, los técnicos de mantenimiento, con independencia de si había o no un ERE, trabajaban con todas las garantías y aplicando los medios que tenían disponibles, el *maintenance manual* y otros manuales.

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

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

El señor **FRANQUIS VERA**: Muchas gracias, presidenta.
Bienvenido, señor Torroba, y gracias por sus explicaciones.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Gracias.

El señor **FRANQUIS VERA**: Hemos hablado mucho del manual y yo no voy a insistir tanto porque creo que ya ha estado respondiendo a las preguntas que sobre eso han hecho los diferentes portavoces.

Según la página web de la compañía, en el año 2008 Spanair tenía 36 unidades de la serie MD-80 de un total de 63 aviones que tenía en su flota. ¿Es cierto este dato?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Lo desconozco, no tengo información tan detallada de eso.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Usted, como jefe de mantenimiento, no sabía el tipo de avión que tenía Spanair?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí; sí sé el tipo de avión que tenía, lo que no sé es la cantidad de aviones que tenía.

El señor **FRANQUIS VERA**: Si este dato es cierto, y debe de serlo porque está publicado en la página web de la compañía en ese año...

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Si lo pone ahí será cierto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 15

El señor **FRANQUIS VERA**: ..., el 57 % de la flota de Spanair era de este modelo. Le digo esto porque el 57 % de la flota de la compañía era así. ¿Era usted conocedor de que este modelo había tenido dificultades o problemas técnicos en los últimos años?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Conocedor, no. La compañía operaba conjuntamente el avión MD y Airbus. Pero por qué la compañía operaba MD yo no lo sé. O sea la dirección de la compañía tenía este tipo de avión y sobre ese tipo de avión trabajábamos y sobre ese tipo de avión es donde desarrollábamos las funciones de mantenimiento.

El señor **FRANQUIS VERA**: Boeing informó de que tenía conocimiento de trece casos que le habían sido notificados por operadores en el periodo comprendido entre los años 2000 y 2008 en los que se había producido el fallo del TOWS durante su prueba en las tareas prevuelo y que fueron resueltos de distintas maneras; en los años 2000 a 2008. Usted, como jefe de mantenimiento de Spanair, ¿tenía conocimiento de estos antecedentes sobre los TOWS?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No. Como le he comentado, había unos departamentos de ingeniería de calidad que recibían la información de Boeing o de los fabricantes de incidencias que podían llegar. Estos departamentos, si había que tomar algún tipo de acción, se la hacían llegar a los grupos de mantenimiento, como le he comentado.

El señor **FRANQUIS VERA**: Eso respecto a los TOWS.

Respecto a los antecedentes de alta temperatura, Boeing comunica que había un total de 103 incidencias procedentes de los operadores en los que se habían detectado estos fallos, justo en el periodo 2000 al 2008; usted, como jefe de mantenimiento de Spanair, ¿tampoco tenía conocimiento de estos datos?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Tampoco. Esta información, como le he comentado, les llega a los departamentos de ingeniería y ellos son los que procesan los datos.

El señor **FRANQUIS VERA**: En los casos registrados por Spanair, existe el dato de que en la compañía habían existido tres sucesos con alta temperatura de la RAT. ¿Usted tenía conocimiento de que antes del accidente se habían producido estos tres incidentes?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No.

El señor **FRANQUIS VERA**: Como antecedentes e incidentes previos con configuración inapropiada en el despegue sabe que se produjeron dos accidentes muy importantes, el de Detroit en 1987 y el de Lanzarote en 2007. Usted, como jefe de mantenimiento de Spanair, ¿tuvo conocimiento de estos accidentes?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Le he comentado antes a su compañero que no. Bueno, me he enterado lógicamente, como todo el mundo, por la prensa; pero no.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted, como jefe de mantenimiento de Spanair, en sus reuniones con sus técnicos, ¿no hablaban, no comentaban, no discutían sobre los antecedentes que habían tenido, sobre incidentes que habían tenido aviones que en su compañía representaban el 57 % de la flota? ¿No hubo en ningún momento comunicación entre ustedes expresando lo que había ocurrido en diferentes operadores?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Los procedimientos de la compañía no funcionaban así. Nosotros teníamos un trabajo que hacer, a los técnicos se les programaban unas revisiones y como le he comentado, y no es que quisiera repetirme en ello, había distintos departamentos que analizaban esto, que eran los departamentos de ingeniería. Si esos departamentos de ingeniería tenían que comunicar con Boeing o con el fabricante del avión que correspondiese, eran los que comunicaban. Si ellos consideraban que sobre eso había que hacer algún trabajo o cambiar algún elemento, nos lo comunicaban en el *daily work program* y mantenimiento tomaba acción sobre ello.

El señor **FRANQUIS VERA**: Pero digo que, además de los directivos y de los técnicos de Spanair, usted, en su función de responsabilidad como jefe de mantenimiento, en las reuniones de trabajo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 16

podían tener usted y sus compañeros, ¿nunca se comentó que el modelo más importante que tenía la flota de Spanair estaba teniendo en los últimos años incidentes o accidentes de esta naturaleza tanto en el TOWS como en alta temperatura o lo que le había comentado antes? ¿En ningún momento se produce ese tipo de comentarios?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No; porque nosotros no teníamos reunión con los técnicos de mantenimiento.

El señor **FRANQUIS VERA**: El órgano pericial colegiado, en el análisis que hace de la actuación de mantenimiento afirma algo que me parece importante; al final, concluye: En las actuaciones de mantenimiento prevaleció el criterio de reducir el perjuicio operativo —evitar retrasos— sobre el resolver la avería. ¿Usted comparte este criterio?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Como le he comentado anteriormente, eso queda reflejado en lo que es el MEL y en este caso no sé por qué se aceptó ni por qué no se aceptó, yo no estaba. O sea, simplemente se llegó a una conclusión entre el piloto y el TMA que estaban en el avión y consideraron que era la mejor opción.

El señor **FRANQUIS VERA**: Pero usted, como conocedor y técnico de la materia, una vez analizados los hechos, ¿cree que el equipo de mantenimiento actuó como tenía que actuar? Lo digo porque insiste el informe del órgano pericial colegiado...

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): En aviación, el creer o el pensar no es una forma de hacer. En aviación hay que seguir procedimientos.

El señor **FRANQUIS VERA**: Insisto porque dice el informe que la forma en que mantenimiento afronta el tratamiento de la avería que notifica a la tripulación el día del accidente no está respaldada por los manuales de mantenimiento.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Si lo dice el órgano... Si lo dicen la Ciaiac o las investigaciones, yo no puedo decir nada de lo contrario.

El señor **FRANQUIS VERA**: En las conclusiones del órgano pericial colegiado, en una de ellas se dice que el personal de mantenimiento no llegó a identificar la causa de la avería y despachó el avión incorrectamente acogiéndose al punto 30.8 de la MEL.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Le comento lo anterior: si está dicho en el informe, está dicho en el informe. Pero mantenimiento sí detectó el problema. El problema es que la sonda de temperatura calentaba en tierra.

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha relatado varias veces y se ha referido al informe de la Ciaiac. Hay varias recomendaciones que señalan precisamente a mantenimiento.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí, sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: Una de ellas recomienda a Spanair que revise sus procedimientos de mantenimiento y elabore instrucciones para el personal afectado con el propósito de que las tareas de mantenimiento se describan adecuadamente y con el detalle suficiente de los registros técnicos de las aeronaves. Con lo cual está indicando que el trabajo no se hizo, no digo en base al manual, que ya todo el mundo coincide en que sin duda hay que corregirlo y hay que modificarlo, y esta es una recomendación que va en esa dirección. ¿Pero usted comparte este criterio, el que recomienda a Spanair que revise sus procedimientos de mantenimiento?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Pues no lo sé. Si lo dice el informe de la Ciaiac y la compañía consideró que había que hacerlo, se hizo. Pero de todas maneras le voy a comentar que Spanair sí hizo una *maintenance information note*, no sé si el mismo día o a la semana siguiente, para, en caso de tener problemas, que se actuase de una manera muy directa para evitar justamente este problema que hubo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 17

El señor **FRANQUIS VERA**: Una de las conclusiones del informe dice que se aplicaron prácticas de mantenimiento distintas en el tratamiento de las dos averías anotadas por la calefacción de la sonda de temperatura RAT en tierra. Usted dice que fue porque las averías fueron por distinta causa.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí, sí. Lo digo yo y lo dice lo dice el informe, y los reportes de los pilotos son distintos.

El señor **FRANQUIS VERA**: El aeropuerto de Madrid-Barajas es una de las bases de mantenimiento, en aquella ocasión, de la compañía Spanair. ¿Tenía en ese momento suficiente número de técnicos certificadores, instalaciones, repuestos y equipamientos?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí.

El señor **FRANQUIS VERA**: Tenía suficientes.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí, sí. Eso sí, porque eso dependía de mí.

El señor **FRANQUIS VERA**: En el informe de la Ciaiac, de un total de 75 conclusiones hay un número importante de ellas que se dedican especialmente al mantenimiento.

A mí, lo que me resulta... permítame que se lo diga, es que siendo jefe del servicio de mantenimiento, con la flota que tenía de este modelo la compañía Spanair y ocurriendo además una serie de incidentes y accidentes en los últimos ocho años, que no se hubiera comentado este asunto. Porque en cualquier actividad profesional en la que estemos trabajando cualquiera, si ocurren en nuestro entorno este tipo de cuestiones, lo lógico es que se comenten y que se hable porque al final es nuestra responsabilidad, ¿no? Y me extraña que usted insista en que en ningún momento ni tuvieron conocimiento de los antecedentes sobre los TOWS ni tuvieron conocimiento sobre la alta temperatura, ni tuvieron conocimiento de los antecedentes por mala configuración del avión; en ninguno de esos casos el servicio de mantenimiento de Spanair, con una flota del 57 % de este modelo, tuvo conocimiento de lo que se estaba produciendo en otras compañías con este avión.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Yo no he dicho eso. Yo lo que he dicho es que el departamento de Madrid, y yo en particular, no teníamos conocimiento de eso. No sé si, como le he comentado anteriormente, departamentos de ingeniería, a los que les mandan información de distintos fabricantes de los aviones, la tenían. Lo que he dicho es que yo no tenía conocimiento de eso.

El señor **FRANQUIS VERA**: Sabe usted que esta es una Comisión que al final tiene que elevar conclusiones para intentar mejorar lógicamente nuestra seguridad aérea. Desde el punto de vista de su responsabilidad como jefe de mantenimiento de una compañía aérea y de sus conocimientos, ¿qué cree usted, después de la experiencia desgraciada que se ha tenido con este accidente, desde su experiencia, insisto, y sus conocimientos, qué es lo que se podría aportar para mejorar el tipo de mantenimiento y cómo se lleva a cabo el mantenimiento precisamente en nuestra aviación aérea respecto a las compañías, la reacción de las compañías, los manuales, la labor de mantenimiento que se lleva a cabo? ¿Usted cree que hay que mejorar mucho en este sentido?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Siempre se puede mejorar en todos los trabajos y en este seguramente también. Después del accidente por parte de las autoridades europeas y americanas ha habido directivas de aeronavegabilidad que se tenían que cumplir y ha habido también recomendaciones por parte de las autoridades y de Boeing, y las compañías lógicamente aplicarán esas recomendaciones para evitar desgracias como la que hubo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Muy bien, muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Echániz.

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

Muchas gracias, señor Torroba, por su comparecencia en su condición de jefe de mantenimiento en esta Comisión de investigación sobre el accidente del avión de Spanair del 20 de agosto de 2008 en Barajas, en el que fallecieron 154 personas. Como hemos hecho en todas las comparecencias hasta este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 18

momento y seguiremos haciendo en el futuro, en nombre del Grupo Parlamentario Popular quiero reiterar nuestro máximo respeto a las víctimas, a sus familiares, como usted ha hecho al principio de su intervención, y a la Asociación de Afectados del Vuelo JK 5022 que las agrupa. Esperamos que con su contribución y la de otros comparecientes se puedan abordar aspectos que puedan ser relevantes para la investigación en esta Comisión. Somos conscientes de los duros años que ha supuesto para los supervivientes y sus familiares toda esta cuestión y, por tanto, queremos reiterar que siempre estaremos a su lado. Como han dicho el resto de miembros de la Comisión, deseamos que en los trabajos resultantes de las misma se establezcan unas conclusiones que contribuyan a evitar que vuelvan a producirse actuaciones como las que causaron este accidente analizado y que además seamos capaces de analizar las necesidades y los retos de cara al futuro inmediato de la Aviación Civil española y para proponer mejoras. En nuestro grupo entendemos que este trabajo ha de estar orientado a establecer unas conclusiones que nos pongan siempre del lado de la seguridad aérea y que debemos incorporar todo aquello que ayude a maximizar la seguridad aérea y minimizar el riesgo, así como a reconocer los avances y mejoras que se han desarrollado a lo largo de estos años en torno a los protocolos, normativas de Aviación Civil y programas de asistencia, sobre todo a las víctimas de accidentes aéreos.

Antes que nada, quisiera poner de manifiesto que, como el resto de diputados de esta Comisión, somos profanos en la materia desde el punto de vista técnico y, por tanto, las preguntas que le voy a plantear surgen de lo manifestado en otras comparecencias, de dudas no aclaradas, así como de cuestiones contempladas en algunos informes. Ha puesto de manifiesto usted que sigue en activo a pesar de no estar involucrado en nuevas certificaciones y nos gustaría conocer si ha seguido, si ha vivido cambios o mejoras que se hayan introducido en todos estos elementos protocolarios de la seguridad aérea en los últimos años o al menos desde el accidente hasta hoy.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Como le he comentado, desde que estuve de jefe de mantenimiento y hasta el día de hoy no he trabajado directamente con los aviones. Por lo tanto, no tengo la posibilidad de saber si se ha incrementado o en qué ha cambiado, porque el trabajo que hago ahora no tiene nada que ver con todo esto.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: En cuanto a la formación del personal de mantenimiento de las compañías, entendemos que lógicamente el personal de los equipos de mantenimiento recibe cursos de formación continuada. ¿Nos podría informar sobre qué tipo de formación reciben, especialmente en relación con el mantenimiento de las aeronaves?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí. Como le he comentado inicialmente, técnico de mantenimiento es un grado de formación profesional, aunque no con eso se es ya certificador. Primero se entra en una compañía, en la que se está un periodo como técnico de mantenimiento no certificador; pasados aproximadamente dos años, tras pasar unos exámenes y unas pruebas, la compañía normalmente les envía a un curso de familiarización con el tipo de flota que tiene, y si en este curso de familiarización dicha persona tiene capacidades para poder seguir, se da un curso tipo de avión. Estos cursos pueden durar un mes, dos meses o tres meses, dependiendo del avión que sea. Posteriormente tienen que hacer un *on the job training*, tienen que hacer trabajos en el avión antes de hacer un *release*. Y una vez cumplimentado esto, que pueden ser tres años, se autoriza a firmar reportes en un avión.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Entiendo entonces que reciben información sobre el manual de gestión y organización del sistema de calidad del mantenimiento del operador?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Reciben información de los cursos de sistemas y luego hay otros cursos de formación continuada en los cuales entra la parte de los procedimientos de la empresa y procedimientos de formación continuada, sí.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Reciben información impartida por los fabricantes de las aeronaves?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): La información de los cursos tiene que ser impartida bien por los fabricantes, bien por centros de formación autorizados por las autoridades.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 19

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Tiene constancia de que desde entonces haya sido modificada o incrementada la formación del personal de mantenimiento de las compañías?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No tengo información.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Considera que este tipo de formación era suficiente para el cometido que desarrollaban los técnicos de mantenimiento de esas aeronaves?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: En el caso de que observaran en el ejercicio de sus tareas de mantenimiento alguna laguna, alguna carencia en el manual acerca de un problema no especificado, ¿qué protocolo tienen que seguir para que se adopten medidas que lo contemplen? ¿Y a quién tienen que informar, al fabricante, al operador, a los dos?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No le he entendido muy bien.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Le decía que en el caso de que en el ejercicio de sus tareas de mantenimiento detectaran alguna carencia en el manual acerca de un problema no especificado en el mismo, ¿qué protocolo existe para que se pudieran adoptar medidas y que se contemplaran en el nuevo manual o en la modificación del manual esos problemas no especificados y a quién tenían ustedes que informar, solo al operador o también al fabricante?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Eso está reglamentado. Un chequeo, un test o una operación de un sistema están muy detallados; o sea, no vienen generalidades, viene exactamente punto por punto. Así pues, si en uno de los puntos, por ejemplo el punto 8, resulta que se tiene que encender una luz y esa luz no se enciende, ahí existe una discrepancia; eso se comunica al departamento de ingeniería, que lo comunica al fabricante y en la siguiente revisión del manual tiene que venir corregido. Y si la revisión general no es de forma inmediata, se manda una *temporary revision* para que quede claro que en el procedimiento hay una laguna.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Cuando por algún motivo se produce un retardo, un retraso en la salida —aunque usted ha hecho referencia en su primera intervención sobre la materia—, ¿tiene conocimiento de si las aerolíneas ejercen algún tipo de apremio sobre los técnicos de mantenimiento para que tengan que resolver las averías con mayor rapidez y dar el visto bueno a un avión que los técnicos creyesen que necesitaba más mantenimiento?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No, los técnicos de mantenimiento no reciben ninguna presión por parte de nadie, los técnicos de mantenimiento hacen su trabajo, lo desarrollan, y cuando consideran que está terminado, está terminado.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: El pasado martes compareció el presidente de la Ciaiac, el señor Hita, y realizó interesantes aportaciones con respecto a las recomendaciones que vienen recogidas en el informe técnico emitido por la Ciaiac. Confirmó con rotundidad que hoy siguen vigentes y no considera que hayan de ser modificadas, sobre todo las dirigidas a la Agencia Europea de Seguridad Aérea, la EASA, y la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos. Y partiendo de su experiencia durante todos estos años, me gustaría plantearle algunas cuestiones para que nos expresase su opinión al respecto.

En primer lugar me refiero a la recomendación 08/09 de la Ciaiac, que recomienda a las administraciones citadas, a la EASA y a la FAA, que requieran a The Boeing Company que evalúe las condiciones de funcionamiento, la vida del servicio, la fiabilidad y los modos de fallo de los relés en la posición R2-5 del sistema de sensación de tierra de los aviones de las series DC-9, MD-80, MD-90 y B 717 y que defina un programa de mantenimiento para ese componente basado en los resultados de la evaluación. En opinión de la Ciaiac esta es una función que ha demostrado ser suficientemente relevante desde el punto de vista de la seguridad como para que el componente que la desempeña merezca estar en la categoría de componentes monitorizados. ¿Comparte usted esa recomendación? ¿Considera usted la relevancia de esa función? ¿Por qué?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 20

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Es que no puedo contestarle a esa pregunta porque esto está fuera de mi alcance como jefe de mantenimiento e incluso como técnico de mantenimiento.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Pero su experiencia a lo largo de estos años sí que le permite hacer algún tipo de reflexión sobre estas recomendaciones de carácter técnico.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Lo único que puedo comentarle es que todas las recomendaciones hay que tenerlas en cuenta y hay que aplicarlas. Es lo que puedo decirle.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: En cuanto a la recomendación 31/11, también pone de manifiesto recomendaciones a los mismos organismos para que clarifiquen la definición de elemento inoperativo contenida en el preámbulo de todas las listas maestras de equipamiento mínimo, la MMEL, con el fin de evitar errores en la interpretación de su aplicación. ¿Está usted de acuerdo en que esa clarificación es necesaria? ¿Entiende usted que esa clarificación ha sido introducida desde entonces?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Es lo que comentaba con anterioridad. Desde hace diez años no he visto ningún MEL ni he visto ningún tipo de aplicación. El trabajo que realizo desde entonces no es directamente con los aviones ni tengo ninguna responsabilidad sobre ello.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: ¿Alguna reflexión sobre la recomendación 32/11, en la que expresa que se incluyan en las instrucciones de mantenimiento y operaciones para la comprobación del TOWS todo aquello que pueda tener relación con el calentamiento de la sonda RAT en tierra de las aeronaves de las mismas series que antes he puesto de manifiesto?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Lógicamente, esa recomendación es importante porque se ha visto que ha habido un accidente, y en este trabajo y en todos lo que hay que intentar es que ocurran las menores desgracias posibles en cualquier parte y, por supuesto, en aviación también.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: En la comparecencia del señor Hita, el presidente de la Ciaiac, quedó clara la necesidad —o la conveniencia, al menos; y así se hizo constar en el informe de la Ciaiac— de que el manual de mantenimiento de los fabricantes se modificara para incluir el denominado *trouble shooting*, específico para el TOWS, es decir, una respuesta a incidencias del mantenimiento. ¿Tiene usted conocimiento de que, desde entonces hasta hoy, se hayan modificado los manuales de mantenimiento en este sentido o en otro para facilitar la realización de los trabajos de mantenimiento? ¿Se han introducido mejoras? ¿Se ha producido algún tipo de avance?

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No le puedo contestar por lo que le he dicho, no trabajo directamente con los aviones y, por tanto, no tengo ningún acceso a manuales de aviones.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Para terminar, escuchadas ya algunas opiniones de expertos y de profesionales a lo largo de las distintas comparecencias, le preguntaría, en la línea en que lo han hecho los portavoces de otros grupos, qué recomendaciones haría usted como técnico, desde el punto de vista profesional y con la experiencia de más de treinta años en el ejercicio de sus funciones como técnico de mantenimiento de distintas compañías, si es que se pueden añadir a las ya hechas, que pudieran ayudar a que un accidente de esta naturaleza nunca se volviese a repetir.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Cualquier información, cualquier recomendación es importante y para esto, más. Es lo que puedo decirle.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Por mi parte, nada más.
Muchas gracias, señor Torroba. Muchas gracias, señora presidenta.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 21

Excepcionalmente, hemos terminado veinticinco minutos antes de lo previsto. La parquedad del compareciente permite, si los grupos lo desean, que se formule alguna pregunta más porque tenemos tiempo hasta el próximo compareciente. **(Pausa)**. Señora Valido, tiene la palabra.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Lo que quiero es que lo que voy a decir conste en el *Diario de Sesiones*, en relación con la pregunta que le hice antes al señor Torroba sobre por qué se habían dado distintas soluciones; si la MEL era completamente clara y definía bien los problemas y las interpretaciones sobre la solución que se les daba, por qué había averías que habían ocurrido en dos días —el 19 y el 20— y se les había dado distintas soluciones, él me dijo que la del 19 no tenía nada que ver con la avería del día 20. Bien, tengo aquí el informe de la Ciaiac y en su conclusión número 8 dice lo siguiente: En los días previos al accidente, según los datos grabados en el registrador de datos —en el DFDR— hubo cinco casos de sobrecalentamiento en tierra de la sonda RAT. Tres de estos casos no se anotaron en la ATLB —que es el libro de vuelo de la aeronave— porque no se detectaron, y los otros dos fueron advertidos y registrados por las tripulaciones. No se detectarían por las tripulaciones, pero sí suponemos que se detectaría por el sistema de registro porque, si no, no lo sabríamos. Y la conclusión 9 dice: Se aplicaron prácticas de mantenimiento distintas en el tratamiento de las dos averías anotadas por la calefacción de la sonda de temperatura RAT en tierra.

Quiero que conste en el *Diario de Sesiones* que la información que ha dado el señor Torroba antes no se corresponde ni con lo que dice la Ciaiac ni tampoco con lo que dice el peritaje de los órganos colegiados.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Olòriz.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Usted es una persona —lo ha reconocido— con mucha experiencia, más de treinta años, y ha hecho una afirmación que me parece que difícilmente se puede corresponder con la verdad, y es que no se ejerce por parte de las compañías ninguna presión a los TMA...

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Ninguna.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Es decir, si en estos momentos nos escuchan TMA —y sé que nos escuchan— oirán que nunca han recibido ninguna presión, nunca.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Le puedo asegurar que cuando yo he estado de técnico de mantenimiento nunca he recibido presión por parte de mis jefes.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Usted.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Yo, y también le puedo asegurar que en el tiempo que yo he ejercido como jefe de mantenimiento de Madrid no se ha ejercido presión absolutamente nunca a ningún técnico de mantenimiento. Los técnicos de mantenimiento y los pilotos somos, digamos, la parte sensible de las compañías. En la parte de mantenimiento que yo conozco, le puedo decir que nunca se han recibido, y en la base en la que yo estaba como jefe de mantenimiento tampoco lo hubiese permitido.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Si usted no lo sabía, no conoció a un comandante que fue despedido —pero fue despedido y su caso existe objetivamente— ni conocía ningún caso. Esto es lo que difícilmente se puede aguantar. Es decir, no sé en qué empresa trabaja —no lo sé; usted ha dicho que no lo quería decir—...

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): No.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ... pero ningún jefe presiona a ningún trabajador nunca para que cumpla unos plazos prefijados, nunca.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Yo no he dicho que ningún jefe presione o no presione...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Es que es inaudito.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 22

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): ... yo lo que he dicho —y me reitero en ello— es que mantenimiento no está presionado para tomar ningún tipo de acción. Eso es lo que le he dicho, y lo sigo reiterando.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sí, pero usted tenía tareas administrativas por lo que parece, es decir, no tenía contacto con los TMA técnicos, que tenían otro canal. Perdóneme, pero la única afirmación categórica que ha hecho tras todas las preguntas que hemos hecho —a la mayor parte usted ha dicho que no sabía— es esta.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Sí, porque es a la única que puedo responder categóricamente porque dependía de mi persona.

Y en lo referente a lo que ha comentado la compañera, en el informe de la Ciaiac lo que se dice es que ha habido cinco casos de calentamiento de sonda, y no todos ellos han sido reportados... **(La señora Valido Pérez: En tierra)**. Sí, en tierra. Y que no han sido reportados por los pilotos. **(La señora Valido Pérez: En tres, pero en dos sí)**. Sí, y en los casos de calentamiento en sonda, los pilotos que no han reportado han reaccionado de distintas maneras. **(La señora Valido Pérez: Está todo escrito)**.

La señora **PRESIDENTA**: Consta en acta.
Señor Echániz.

El señor **ECHÁNIZ SALGADO**: Me gustaría saber qué decía el MEL que había que hacer cuando se calentaba la RAT y si era suficientemente claro.

El señor **TORROBA AYLAGAS** (Técnico de mantenimiento aéreo): Lo he comentado con anterioridad. El MEL recoge la posibilidad de que la RAT no funcione y, como he dicho previamente, un sistema se considera inoperativo cuando no cumple con las funciones para las cuales se ha diseñado. Y en ese caso había un problema, porque calentaba en tierra; ese era el problema.

La señora **PRESIDENTA**: Cerramos esta primera comparecencia. Como no ha llegado el siguiente compareciente, esperamos, señorías. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR RODRÍGUEZ GIL (DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AERONAVES, DGAC-AESA, EN 2008), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001316).

La señora **PRESIDENTA**: Seguimos con el segundo compareciente de la tarde, don Luis Rodríguez Gil. Tendrá diez minutos de exposición y, como siempre, las mismas intervenciones de los grupos agrupadas o pregunta respuesta.

Le hago saber al compareciente, como a todos, que está sujeto a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984 y, por tanto, le trasladamos la posibilidad de que compareciera acompañado de alguien. En este acto también le hago saber, conforme al artículo 1 de la citada norma, que esta presidenta va a salvaguardar los derechos que se refieren al compareciente en este artículo. También le advierto de la obligación contenida en el artículo 502.3 del Código Penal de no faltar a la verdad en su testimonio.

Cuando quiera, don Luis.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Buenas tardes.

Comparezco ante esta Comisión porque he sido citado a la misma con la intención de resolver, en la medida que pueda, cualquier duda o contestar a cualquier pregunta que pudieran hacerme y, por supuesto, que yo sepa.

Antes de todo, me gustaría iniciar con un recuerdo a las víctimas de aquel accidente, un recuerdo emocionado y trasladar una vez más a sus familiares mis condolencias. Les puedo garantizar que, aparte de los familiares y los allegados, las personas y los profesionales que estábamos en el sector aquel día en muchos casos, como es el mío, compartimos unas cuantas horas con los familiares de los afectados, que pasaban de la zozobra a la angustia a un dolor imposible, y yo estaba allí y es algo que jamás voy a olvidar porque en el fondo es una sensación de fracaso. No sabes por qué. Te preguntas cien veces por qué ha ocurrido esto y qué es lo que ha pasado. Esa sensación de fracaso y ese recuerdo de personas a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 23

las que no conoces, pero que se quedan grabadas en tu memoria para siempre, les puedo decir que es uno de los días más duros de mi vida.

Desde ese recuerdo, inicio, si les parece, una comparecencia dándoles un poco la trayectoria de dónde venimos tanto a nivel personal como a nivel de institución. Ingresé en la administración con un contrato laboral como ingeniero laboral de un grupo de personas que reclutaron realmente para dar apoyo a las tareas de certificación de los productos de construcciones aeronáuticas. Éramos aproximadamente diez personas, cinco o seis ingenieros y cinco o cuatro ingenieros técnicos y estuvimos participando en ella con una cosa fundamental. Lo recuerdo con gran cariño porque creo que fue fundamental tanto a nivel personal como a nivel institucional. La dirección general tuvo un convenio con la FAA de Estados Unidos y estuvimos un año y medio, aparte de estar colaborando en las tareas de certificación, de una formación a tope a todo. Eran cursos aquí y diplomas allá. Personalmente también tuve la suerte de participar en lo que se llamaban *workshop*, que no es ni más ni menos que inspecciones compartidas con el personal de la FAA en Estados Unidos. Estuvimos viendo los entresijos de en aquel momento quizá la autoridad aeronáutica más potente, la autoridad aeronáutica que tenía más recursos y la autoridad aeronáutica que tenía todo normado. Como saben ustedes, la aeronáutica quizá con el tema nuclear es de lo más normado que hay en este mundo en este tema. Aquello fue, insisto, a nivel tanto personal y profesional como institucional estupendo.

Pasaron los años ochenta y yo inicié a principísimos de los ochenta con aviación civil... Bueno, hubo unas oposiciones a los dos o tres años libres para el cuerpo de ingenieros aeronáuticos que saqué y desde entonces estuve como funcionario en el Ministerio de Fomento, Dirección General de Aviación Civil. Los años noventa suponen un cambio enorme en el tema aeronáutico. Los años noventa son los años del resurgir y de ver una luz distinta en la aeronáutica. ¿Qué ocurre? Dos cosas. En el año 1992, creo recordar —perdónenme si hay alguna cifra que bailo porque ya empiezo a oxidarme, aunque procuraré acordarme de los temas—, se crea AENA. AENA supone un drenaje de recursos enormes de la Dirección General de Aviación Civil hacia la nueva institución creada, pero, como siempre con un mal viene un bien, se crea la JAA —supongo que habrán oído hablar de la JAA, Autoridades Conjuntas de Aviación Civil— y sin tener personalidad jurídica Europa se da cuenta de que, una de dos, o se avanza en tener una institución unida europea y homogénea o tenemos que seguir siendo —perdón por la expresión, que no lo digo en tono peyorativo— vasallos de la normativa de Estados Unidos. Se crean en Chipre, España lo firma y es un acuerdo, podíamos decir, de caballeros. Se empiezan a crear normas que son las JAR, las *joint aviation regulations*, y se empiezan a introducir en el ordenamiento jurídico nacional porque, si no, no tendrían un vigor legal, pero incluso las no incluidas nosotros empezábamos a aplicarlas.

Los noventa acaban ahí —perdonen, voy muy rápido— y viene el año 2000 y el año 2000 es la consolidación de todo eso. En el año 2002, creo recordar, se crea EASA. Quiero hacer mención de que en aquel momento había una comisaria en Transportes española que, de alguna forma, dio un impulso extraordinario a la creación de EASA. EASA es la Agencia Europea de Seguridad Aérea y de alguna forma hace suya toda la normativa que tenía la JAA, pero con una diferencia, la publica en reglamentos europeos o directivas. El reglamento ya saben ustedes que, una vez que se publica en el BOE europeo, todo el mundo lo tiene que cumplir. La directiva hay que publicarla, pero obligadamente. La directiva te dejaba un pequeño margen por si había una singularidad que se podía aceptar, pero, insisto, había que publicarla. Reglamentos y directivas, se ha acabado. Además, te decía textualmente —perdón por lo del inglés— que toda esa normativa se debía aplicar y decía: *No more, no less*, ni más ni menos. Usted debe aplicar lo que dice este reglamento.

Ahí empieza una auténtica carrera de personas participando en grupos de trabajo, personas participando en tareas conjuntas con la aviación europea, con la Unión Europea y efectuando actuaciones en nombre de EASA. A partir de entonces, todo aquello que la Dirección General de Aviación Civil, EASA o quien fuere aprobaban, si lo hacían con el mandato y en nombre de la Unión Europea, quedaba aprobado para la Unión Europea. Recuerdo algún caso: se aprobó que se pudieran mantener aviones europeos fuera de España, fuera de las fronteras. Yo fui el representante español en el Flight Safety Committee, el Comité de Seguridad Aérea europea, durante diez o doce años —no recuerdo con exactitud el tiempo— y, además, lo fui por delegación, porque eso quedaba para el director o directora, en el consejo de administración de EASA, pero no de administración dineraria, sino de gestión técnica. Participamos, fundamentalmente, en el programa SAFA, que creo que ha sido estupendo para el devenir de toda la seguridad en Europa e, incluso, nacional. Este programa, que tiene un nombre en inglés, está dirigido a la vigilancia o supervisión de aeronaves extranjeras. Alguien viene aquí y sin avisar, sin decir

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 24

nada, se presenta un equipo inspector, con un formato, con unos protocolos, con unas guías, con unas listas de chequeo, que eran todas de la Unión Europea, efectúa una inspección y, de ahí, sacan sus conclusiones, que, cuando no iban bien, empezaban a nutrir lo que luego se llamaron listas negras y, por aquello de que el nombre podía tener alguna connotación peyorativa, ahora se llaman *operating ban*. Se participó en todo eso. Es más, se implantaron en España lo que se llamaban los planes de vigilancia continuada. No nos vamos a engañar, nosotros éramos pocos, en primer lugar, y, en segundo lugar, no estábamos acostumbrados a una dinámica ni a una sistemática, como se tenía en todos lados. Costó trabajo, pero también les he de decir que había gente, y la hay, extraordinaria.

Como ustedes saben —quizá no lo he dicho—, la Dirección General de Aviación Civil tiene unos servicios centrales y ocho delegaciones en los distintos lugares de España, que son los que controlan *in situ* flotas, compañías, en fin, todo lo que se mueve en su entorno. Hay dos en Madrid, la delegación 1 Barajas y la número 6 Cuatro Vientos, la 3 Valencia, la 4 Sabadell (Barcelona), la 5 Bilbao, la 7 Palma de Mallorca y la 8 Canarias. Recuerdo que, en los comienzos, en los servicios centrales había cuatro personas y muchas veces no sabíamos si llegábamos, si subíamos o si bajábamos, porque era una labor muy estresante, aunque también muy reconfortante. Se crearon los planes de vigilancia, como les he dicho, se hacía una inspección preventiva —luego me pueden preguntar sobre ello— y se creó un comité de expertos externo, en el que participaban, si no recuerdo mal, gente de Copac, pilotos, gente del Colegio de Ingenieros, gente del Colegio de Ingenieros Técnicos, gente del Sindicato de Mecánicos y alguien más. Allí estudiábamos, hablábamos, comentábamos qué nos parecía o cómo podíamos afrontar determinadas situaciones. Creo que aquello fue estupendo, porque empezó a cerrarse esa grieta que había entre el operador y la dirección general. Creo que fue francamente importante. Estoy hablándoles muy deprisa porque supongo que lo que quieren ustedes es preguntar. Con el tiempo, además, se iniciaron unos modelos de control de seguridad, que hoy están en expansión en todo el mundo. Ese modelo de control de seguridad era el preventivo, y siempre lo había: después de que ocurriera algo, se supervisaba qué había ocurrido y qué no había ocurrido. Ese modelo tuvo mucho éxito, pero empezaba a quedarse corto. Se creó un modelo preventivo de supervisión de la seguridad operacional, que era complementario y que, fundamentalmente, se basaba en lo que se llama el SMS, la gestión del riesgo. Esto empezó en la Universidad de Montreal, en Canadá, y les diré que yo, personalmente, participé en la trinacional americana, con Estados Unidos, Canadá y México. Allí empezó el desarrollo y la exposición del SMS.

Por otra parte, hay un tema predictivo —voy terminando, señorías—, pero estamos en los primeros pasos. Solo la Dirección General de Aviación Civil ha creado algo muy importante, que fue ACSA, la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica, y, como se dice, gratis et amore —nosotros fuimos porque teníamos que ir—. No les digo más porque parece que me estoy pasando. Para cualquier cosa que quieran preguntarme estoy a su entera disposición.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, don Luis.

Ahora le preguntan los portavoces. Empezamos por el Grupo Mixto. Señora Oramas, tiene la palabra.

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

Estamos en la Comisión de investigación relativa al accidente del JK 5022 de Spanair y su intervención me ha dejado impactada. Después de oírle dan ganas de decir lo que a veces se dice a los sobrinos: ¡Qué guay, qué bien lo hemos pasado! Ese no es el ánimo de la Comisión.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdón, la escucho mal.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Decía que después de oírle dan ganas de decir eso que dicen a veces los niños: ¡Qué guay todo lo que has hecho, qué bien lo has pasado! Esta Comisión es otra cosa. Por tanto, voy a empezar por preguntarle dónde estaba usted el día 20 de agosto de 2008, cuando se produjo el siniestro del vuelo JK 5022.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Me va a perdonar. No era mi intención decir lo guay ni lo no guay, mi intención era exponer la trayectoria que ha tenido la Dirección General de Aviación Civil. Quizá me haya expresado de esa forma para hacerles llegar lo que nosotros sentíamos y teníamos. Le voy a contestar a su pregunta con un nudo en la garganta. El día 20 de agosto no estaba en Madrid, tenía el cumpleaños de mi padre, centenario, y me entero por la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 25

radio del accidente. Cuando llegué, me llamaron inmediatamente y me fui a Barajas. En Barajas estuve a expensas de lo que me decían, hasta las tres, las cuatro o las cinco de la mañana.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿A expensas de lo que le dijera quién?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Había un comité de coordinación, donde estaban los directores y hasta la ministra y varios ministros. Yo estaba allí para lo que me pidieran. Me preguntaban si había contactado con no sé quién, y yo contactaba; me preguntaban si había ocurrido tal cosa, si sabía esto o lo otro. Ahí estaba yo. Señoría, la opinión de cada uno es la de cada uno, pero yo le puedo garantizar que cuando hubo que informar a las víctimas, que no era mi misión, me quedé con el director del aeropuerto, Miguel Ángel Oleaga, y con el secretario de Estado, Fernando Palao, para atenderlas, y nos tragamos una situación muy complicada. Por eso, le he dicho, y me puede creer, que es algo que no voy a olvidar nunca. De guay nada. Lo que le he dicho es que hicimos una tarea con mucha ilusión. De una aviación civil nonata, de una aviación civil sin nada, intentamos integrarnos en Europa. Me interesaría dejarle claro eso, señoría.

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

Cuando pasó a AESA, ¿qué funciones y responsabilidades se le ampliaron?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): En Aviación Civil yo fui jefe de sección de Mantenimiento, jefe de servicio de Mantenimiento, luego pasé a ser jefe de área de Aeronavegabilidad y subdirector general de Control. Automáticamente se crea AESA y toda la unidad pasa a AESA. Mi unidad pasa a AESA con el nombre de Dirección de Seguridad de Aeronaves. Prácticamente, en principio, es la misma, lo que ocurre es que, luego, siendo lo mismo, va desarrollando más cosas; por ejemplo, se forma un núcleo de medicina aeronáutica importante, o por lo menos digno, pero la responsabilidad prácticamente era la misma: mantenimiento, aeronavegabilidad, certificación.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: La Oficina de Seguridad número 7 de Palma de Mallorca emitió el certificado de aeronavegabilidad del MD-82 siniestrado el 20 de agosto de 2008.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: El informe de la Ciaiac dice que el certificado había vencido el 5 de febrero de 2008 y que se fue ampliando mes a mes hasta el 22 de julio, fecha en la que se prorrogó hasta el 22 de agosto de 2008. ¿Era usual emitir esos certificados sin inspeccionar previamente el aparato aunque hubiera sobrepasado las ampliaciones del mismo, como en este caso?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Supongo que sabe que los certificados de aeronavegabilidad se regían por un procedimiento y unas guías que ahora les explicaré y por la Instrucción Circular 1119-1120.

La instrucción circular era el complemento de un real decreto, el 660...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Esa circular estuvo publicada alguna vez?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdón, yo le voy a contestar a todo eso. Dicha instrucción era complemento del Real Decreto 660/1991 y además se apoyaba en la Ley 30/1991, que dice que Aviación Civil puede jerárquicamente desarrollar y organizar las tareas que correspondan. La instrucción circular no es una norma, es un acto administrativo y, como tal, no se tiene que publicar.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Entonces, ¿cómo se enteran las personas de los requerimientos que tienen que cumplir para obtener la prórroga?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Yo se lo digo. La instrucción circular —insisto— es una instrucción que da el director a las personas que tenían que efectuar esa tarea. Por tanto —insisto—, no es norma, sino procedimiento administrativo, por lo que no se tiene que publicar y tiene la eficacia de acto administrativo.

Entonces, ¿cómo se hacía? La Dirección General de Aviación Civil, por supuesto, se lo comunicaba a las delegaciones. Todo el mundo conocía esa instrucción circular porque se remitía a las delegaciones. Es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 26

decir, los delegados, los inspectores, la gente que tenía que saberlo, lo sabía. ¿Y qué dice? Fundamentalmente, que el certificado se puede ampliar de uno a tres meses con unas circunstancias determinadas. Creo recordar, porque estoy hablando de memoria, que dice que a petición del operador o porque así lo decida la delegación correspondiente. Y verá por qué.

Por ejemplo, hoy a las 11:59 este avión está aeronavegable y a las 12:01 no está aeronavegable porque ha cumplido el certificado de aeronavegabilidad. Como comprenderán, en una cosa tan dinámica como la aviación eso es muy complicado de mantener. ¿Qué ocurre? Que cualquier avión tiene una trayectoria. Esos aviones tienen una trazabilidad que los señores de la delegación o el inspector encargado más o menos conocen, pero, señoría, si usted me permite, le voy a decir —si no, espero a otra pregunta— cómo ha evolucionado ese aspecto en la Unión Europea.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, no quiero saber nada de la Unión Europea. Lo que me sigue sorprendiendo es cómo se enteran los afectados por la instrucción de los requerimientos que tenían que cumplir para obtener la prórroga si esta no se publica.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Cuando dice los afectados, ¿a quién se refiere?

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: A los que tienen que pedir la prórroga. Si la circular no se publica, ¿cómo se hace?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): La prórroga la puede dar la propia delegación en virtud de que estima, por las causas que correspondan, que la va a prorrogar. No hace falta que se lo pidan, aunque se lo pueden pedir. Señoría, todos los operadores conocían la instrucción circular y cómo se renovaba un certificado de aeronavegabilidad.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Ya, pero nunca se publicó.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, no había por qué.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Le pidieron a usted en el Juzgado número 11 de Madrid la documentación relativa a la emisión/renovación del AOC hecho según el informe de la Ciaiac de 15 de julio de 2008?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No sé si lo pidieron, pero le puedo decir cómo se hizo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Se lo pidieron a usted?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Yo, personalmente, no lo recuerdo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Se lo pidió la Ciaiac a usted?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): A mí no. Se lo pudo pedir a EASA o a la dirección general y se lo mandaríamos. Yo ahora mismo eso no lo recuerdo, desde luego...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Usted no lo recuerda.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): ..., pero puede que nos lo pidieran. Y si nos lo pidieron, se lo mandamos, se lo aseguro.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Como obligado concededor de los niveles de seguridad de las distintas compañías aéreas que operaban en nuestro país, ¿Spanair y sus filiales operaban, a su entender, dentro de unos niveles de seguridad aceptables?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Una de las cosas que no he dicho es que dentro de las cosas que se crearon estaban las *top*, que eran compañías

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 27

que teníamos que mirar porque siempre había algún informe que nos hacía mirarlas. Pues bien, Spanair nunca estuvo entre ellas hasta que alguien dice: Spanair tiene problemas económicos. En esas *top* no solo estaban seguridad, aeronavegabilidad y mantenimiento, sino que había muchísima más gente implicada. Como digo, cuando eso ocurre, se la mete en las *top*. No hubo ninguna información negativa al respecto. El AOC que usted ha mencionado se renovó sin una sola discrepancia, de acuerdo con las notas que yo tengo. Dese cuenta de que hace diez años de esto y yo llevo seis sin estar en la Dirección General de Seguridad de Aeronaves y hay algo que me podría fallar, pero, con los datos que me dan, el AOC se renovó sin ninguna discrepancia abierta en el día en que se dio el AOC.

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

Recordará usted el accidente de Torallola. ¿Qué puede decirnos respecto a las recomendaciones que hizo la Ciaiacc en su informe final, publicado en 2006, a la Dirección General de Aviación Civil para que modificara sus procedimientos sobre los certificados de aeronavegabilidad? ¿Por qué la Dirección General de Aviación Civil no cumplió esa recomendación?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdón, vamos a ver si yo no la entiendo mal. Después de Torallola —un accidente, por cierto... bueno, ustedes lo conocen— la Ciaiacc hizo la recomendación de que la Dirección General de Aviación Civil hiciera verificaciones precisas para otorgar extensiones de la validez de los certificados de aeronavegabilidad en tanto no entrara en vigor el certificado de aeronavegabilidad indefinido. Esto se contemplaba en el Reglamento 2042.

El Reglamento 2042 tiene muchos apartados y, concretamente, los certificados de aeronavegabilidad están en la subparte I, que no había sido publicada, y el Estado dejaba que entrara en vigor hasta 2008, que es cuando empezó a entrar. Y le voy a explicar una cosa, señoría. El certificado de aeronavegabilidad como tal se hace indefinido y se instaura una revisión del certificado de aeronavegabilidad, que era como las ampliaciones. ¿Qué dice la subparte I del Reglamento 2042? Que todo operador que tenga una organización CAMO —perdónenme las expresiones, CAMO es organización de mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada—, que tiene que pasar un proceso para ser autorizado, puede dar la primera revisión del certificado de aeronavegabilidad y renovarla durante dos años seguidos sin que lo esté viendo la autoridad. Pero hay más. Si además de ser CAMO, usted cumple un incremento más —entonces se llamaba CAMO Plus y ahora se llama CAMO Plus—, el tercer año también va a poder hacer la revisión del certificado de aeronavegabilidad, con una salvedad: que tiene que hacer una inspección documental y una inspección física de la aeronave. Si usted no es CAMO Plus, lo podrá hacer otra CAMO Plus, pero eso tiene que pasar a la dirección general —o AESA en este caso— que será la que firme la revisión del certificado de aeronavegabilidad. Dice: La recomendación no la han cumplido. ¿Cómo? Se cumplió cuando entró en vigor esto. En principio, hasta que esto ocurrió, evidentemente se seguía —así lo decía— con la normativa nacional. Perdóneme, lo digo con toda humildad, pero yo creo que no hay incumplimiento, es decir...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Claro, es una recomendación. La única pena es que seguramente si se hubiera cumplido esa recomendación, tal vez se hubiera evitado...

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Señoría, perdóneme, ¿cómo se iba a cumplir? No sé cómo explicarme. Dice: Oiga, dígalo hasta que entre en vigor la autorización indefinida para los CDA. No había otra normativa, no sé cómo explicarlo. Usted sabe que los certificados —si no lo sabe, yo se lo comento— de aeronavegabilidad se hacían de distinta forma. El primer año era documental y se veía lo típico: si tenía el programa de mantenimiento cumplido, si había alguna directiva cumplida, si había alguna modificación; El segundo año, además de eso, una inspección física interior y exterior de la aeronave; y el tercer año, además de eso, una prueba de vuelo. Eso se hacía con esas extensiones que se podían dar de acuerdo con esto.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Esa recomendación era de 2006.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Ya, ya; si lo sé.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y no se cumplió.

¿Usted era también inspector de vuelo? ¿Le dieron el carné de inspector de vuelo?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 28

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Vamos a ver si aclaro ese tema. No sé si lo sabe; yo se lo digo.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No, yo le he hecho una pregunta. Yo solamente le pregunto.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Se la voy a contestar.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Dígame sí o no. ¿Usted tenía el carné de inspector de vuelo?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Yo tenía el carné; un carné, que era una credencial...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿De inspector de vuelo?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): De inspector de mantenimiento y de inspector de vuelo, sí, señora.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Bien. Y para ser inspector de vuelo, ¿no es necesario haber sido piloto comercial?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Pues mire, la voy a contestar si me deja, porque...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No; yo solamente quiero saber sí o no.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Ya, pero es que el sí o el no conlleva historia. No. La respuesta es no.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Que no hace falta ser...

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, y se lo voy a contar, porque las inspecciones en vuelo no solo consisten en hacer inspecciones en ruta de aptitud de vuelo, sino que en vuelo, por ejemplo, los despachos de vuelo —un montón que tengo ahí y si quiere se lo cuento—, los pueden hacer mil personas; de hecho, en el servicio de operaciones no solo hay pilotos, también hay ingenieros, y en los servicios de mantenimiento no solo hay ingenieros, también hay pilotos. Esto es multimodal. Nadie se subía —ni yo ni nadie, porque yo no era el único que lo tenía— a un avión a hacer una inspección a un piloto sin ser piloto, ¡por Dios! Nadie, nadie. Insisto, no había cuerpo de inspectores del Estado.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: O sea que usted tenía el carné de inspector de vuelo pero no era piloto, no fue piloto comercial.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Ya se lo he dicho. Si quiere se lo repito, pero ya se lo he dicho.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: La Sociedad Aeronáutica Española, SAE, ¿qué es lo que hace?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdóneme que se lo diga —me va a decir luego que es guay o no—, pero es un grupo de amantes de la profesión —no solo ingenieros— que lo único que hacen es difundir la cultura aeronáutica. Por ejemplo...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Es cierto que pertenecen muchos miembros del Ministerio de Fomento, de la Dirección General de Aviación Civil, de la Ciaiac, incluso que su presidente actual es el presidente de la Ciaiac?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Sí, y pilotos que han sido presidentes de Sepla...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 29

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Y usted también es miembro, ¿verdad?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): ¿Cómo?

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Usted también es miembro?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Por supuesto, y otros que han sido y que son...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y con qué recursos se financia?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Casi con ninguno; con los que pusimos ocho personas para hacer estatutos y con algún tipo de cursos: ha participado en Italia, en unos estudios que se hicieron... Pueden auditar las cuentas de la SAE. En la SAE han participado abogados que han hecho los estatutos, participan pilotos, participan periodistas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Yo sé quiénes participan. También las actividades de esa sociedad aeronáutica las financian en parte las compañías aéreas.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, no.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sí, hasta que doña Ana Pastor...

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ... cortó el asunto en determinado momento.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No. Perdóneme, señoría, tengo que ser tajante. ¡No!

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

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): ¡No es cierto! Absolutamente; no es cierto. Jamás la SAE ha recibido... ¡Si no tenemos un duro! ¿Sabe lo que hacemos? Ir al Hospital del Niño Jesús a hacer volar drones para los niños que están enfermos. ¿Sabe lo que hacemos? Contar cosas a los niños que quieren ver cómo vuela un avión los sábados por la mañana. ¡Por Dios! ¡Por Dios!

La señora **PRESIDENTA**: Señora Oramas.

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

La señora **PRESIDENTA**: Veinte minutos lleva.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Veinte minutos yo? No; porque he tenido que repetir alguna de las preguntas al compareciente.

¿Usted cree que mientras ejerció como uno de los máximos responsables de la seguridad aérea de nuestro país en el momento del accidente los sistemas de control e inspección, de los que usted era responsable, fueron eficaces?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Yo creo que hay tres formas de contestar: una, con la sensación que tú tienes; dos, con la sensación que tienen los demás y, tres, con lo que se puede demostrar. Yo, honestamente, creo que, dentro de la cortedad de medios que tuvimos en algún momento, fueron razonablemente eficaces.

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

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Oramas.
Señor Olóriz, cuando quiera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 30

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias, presidenta. Gracias por su comparecencia, don Luis Rodríguez. Cuando el día 20 de agosto de hace unos diez años subían al avión los pasajeros seguro que estaban tranquilos.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Seguro.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Seguro que pensaban que había garantías para que el vuelo fuese eficaz, normal, seguro. Ustedes, en la Dirección General de Aviación Civil, tenían una enorme responsabilidad: asegurar que esto fuese así. Estamos hablando de unos aviones —la mayor parte de la flota aérea de Spanair— que habían tenido muchos problemas. Habían tenido accidentes, habían tenido muchos casos que, como mínimo, a su dirección general tenían que haberle preocupado.

Segundo, era una compañía con problemas económicos. A pesar de que he oído pasmado que la compañía no ponía ni a pilotos ni a TMA ningún margen en el control, ninguno —podían estar el tiempo que hiciese falta para asegurar la seguridad del aparato—, a pesar de que tenemos casos de despidos de pilotos por no hacer volar el avión porque creían que no se daban las normas de seguridad, a pesar de todo esto, yo supongo que tenemos responsabilidades que nos cuesta mucho poder perfilar: faltas de memoria, estructuras organizativas... Hace muy poco los responsables de mantenimiento de la compañía no se dedicaban al mantenimiento sino a la administración... Hay enormes dificultades para saber la responsabilidad de cada cual. Evidentemente, todos sentimos mucho lo que pasó, pero no todos tenemos la misma responsabilidad. Por tanto, es muy importante no solo para los familiares de las víctimas sino también para esta Comisión esclarecer estas responsabilidades.

Usted es obligado conocedor, por su responsabilidad en la Dirección General de Aviación Civil, luego en AESA, de los niveles de seguridad de las distintas compañías aéreas que operaban en aquel momento en nuestro país. A su entender, ¿Spanair y las filiales que tenía operaban dentro de unos niveles de seguridad aceptables?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Es la pregunta, ¿no?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Por eso he acabado. Cuando ha acabado en signo interrogante, es una pregunta.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Como al hacerme la pregunta, cuando ha hecho la exposición, me decía cosas, no entendía muy bien a lo que iba —incluso se lo he preguntado a la presidenta—, pero no se preocupe.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Ha habido introducción, nudo y desenlace.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Pues voy a contestarle. Refiriéndome a Spanair —creo que a la señora Oramas se lo he contestado y a usted se lo voy a contestar—, todas las compañías —si me diera tiempo, al final se lo contaba, si ustedes quisieran— tenían unos controles de seguridad absolutamente reglados, con procedimientos, con protocolos, con listas de chequeo, y eso iba al dossier de la autorización, renovación o llámese como se quiera. Spanair no era menos. Spanair, como le estaba diciendo también a la señora Oramas, entra en esas *top* —un grupo de empresas que siempre mirabas un poco porque andaban ahí— cuando las personas que llevan el tema económico dicen que Spanair anda justita en cuestión económica. En el *top* estuvo lo que no está escrito. Tengo datos por aquí —por eso he intentado buscarlos— de que en aquel año se le hicieron más de 300 inspecciones a la compañía Spanair. Se le hicieron 36 SANA, que son inspecciones en las que tú llegas al aeropuerto —de la Unión Europea—, como les he dicho, en el tiempo de escala, te metes y haces un chequeo; 26 fuera del territorio español y más de 300 inspecciones en temas de rampas, de base, etcétera. Tengo aquí una nota. Las inspecciones se hicieron el 3, el 13, el 16, el 17 y el 19 de junio, 38 inspecciones en ruta, 32 despachos en vuelo, 12 de TCP. Y pone una nota: Cuando se renueva el AOC, ninguna discrepancia estaba abierta. Es lo que me pasan en tiempos del accidente, cuando se renueva la AOC.

Usted me hecho la pregunta de si creo que cumplían los niveles. Obviamente. Le puedo garantizar, con errores —porque los cometíamos por mil razones—, con todos los errores y las dudas que algunas veces nos podría plantear, que el equipo que había allí, que era una gente entregada completamente, no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 31

habría dudado ni un segundo en haber aplicado lo que hubiera que haber aplicado, a Spanair o a quien fuere. Por tanto, la sensación desde el punto de vista de *safety* —en el económico no me puedo meter— es que Spanair cumplía con los estándares de seguridad europeos.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Conoce usted el caso del comandante Michel Gordillo, de Spanair?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): ¿Michel Gordillo, de Spanair?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Sí.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Que fue despedido...

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdón, señoría, no era de Spanair.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Lo digo porque es un caso interesante.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Pero no es de Spanair.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Ni de ninguna compañía que trabajase para Spanair?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muy bien.

El caso de la compañía AeBal sí que lo conoce, Aerolíneas de Baleares, que operaba para Spanair en régimen de *wet lease*. ¿Lo conoce?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Sí, conozco que había una compañía AeBal y estoy intentando ver si no fue una compañía que incluso fue revocada. No se lo aseguro. Lo tendría por ahí, pero para buscarlo estoy yo ahora. Si quiere, intento ver las compañías revocadas y lo puedo mirar.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Mientras hace memoria, hablaré un poco de AeBal a ver si esto le agiliza. ¿Recuerda usted el incidente del 17 de septiembre de 2001 de esta compañía, AeBal, filial de Spanair, en la que operó un avión Boeing entre Madrid y Palma de Mallorca que había incumplido normas de navegación aérea por haber despachado dicho vuelo sin la provisión de oxígeno suplementaria requerida en la MEL? Este incidente de la exfilial de Spanair fue llevado a los tribunales por lo que calificó el sindicato de pilotos de Sepla de inacción de las autoridades aeronáuticas. ¿Sabe algo de este caso?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Concretamente, de eso que me pregunta lo sé casi todo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Me alegro.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Si usted me deja, se lo cuento. Efectivamente, hay una denuncia de Sepla contra un comandante por haber despachado un vuelo, aparentemente, sin una botella de oxígeno en cabina, creo que era. Hay un juicio y un juez pide a la Dirección General de Aviación Civil que se remita un listado para hacer un peritaje sobre el tema. La Dirección General de Aviación Civil manda once personas. El director estima que debía ser del subdirector, que era yo, para abajo. Recibimos una citación en la que decían que, por insaculación, había salido mi nombre. Me insacularon, no sé cómo, no sé por qué ni lo que era aquello.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Es un procedimiento medieval que se usaba en los ayuntamientos.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Pues seguramente, pero eso era lo que me decían. Era un procedimiento medieval y me tocó. Yo tuve que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 32

hacer un peritaje sobre el tema. Evidentemente, yo no hice solo ese peritaje, tuve dos pilotos de altísima experiencia y dos ingenieros de altísima experiencia. Le voy a decir lo que se sacó en conclusión. Punto uno, que fue imposible determinar qué cantidad de oxígeno llevaba la botella. Posiblemente no llevara la cantidad debida, pero fue imposible saber si llevaba mucho, poco o regular. Punto dos, que aquel vuelo, como usted bien ha dicho, operaba de Madrid a Palma. Usted sabe que se lleva una botella de oxígeno auxiliar por sí hay una descompresión rápida en una aeronave, para que al menos el piloto tenga la capacidad de tener oxígeno suficiente para poder llegar al aeropuerto que corresponda. Pues bien, de Madrid a Palma solo estaba el avión a 10 000 metros entre 8 y 12 minutos —me parece; no me tomen la cifra como tal—, y entre Madrid y Palma tenía dos aeropuertos alternativos, como eran Valencia y Alicante. Hubo un sobreseimiento de ese caso y, después de ver el informe pericial que había hecho un señor por insaculación —que era yo—, textualmente el auto del juez dice: Fundamentos de derecho. El perito emitió un extenso y documentado dictamen sobre la *questio litis*. Textual; no lo digo yo, lo dice el juez. Conclusión: Se despachó el vuelo incumpliendo las normas. Con ese informe, se pasa de un sobreseimiento a una falta apoyada en el peritaje. Se revoca el sobreseimiento y se califica como falta lo que otro juzgado había sobreseído. Señoría, fíjese si me lo sé.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: En concreto el Juzgado de Instrucción número 7 de Palma de Mallorca, en el fallo, dice: Y condeno a Joaquín Garriga Marrodán, como autor de una falta contra la seguridad de la navegación aérea, a la pena de arresto de diez días. Este señor fue director de operaciones y exinspector de Aviación Civil, si no me equivoco.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Yo no sé si este señor fue director de operaciones o no, la verdad es que no lo sé. He dicho antes, en la presentación, que se reclutó a diez o doce ingenieros en una primera medida —luego más—, pero con anterioridad parece ser que hicieron un contrato laboral a varios pilotos, entre los que estaba este señor. Creo que eso fue así. Lo de director de operaciones no recuerdo si lo fue o no lo fue.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Usted conocía personalmente a este señor?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Claro, estuvo en el ministerio un tiempo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Fue compañero suyo, ¿no?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Bueno, si compañero es alguien que trabaja en el mismo edificio, sí; si compañero es alguien con el que tú estás trabajando, no.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: ¿Sabe que la tripulación que denunció a esta persona fue despedida de la compañía?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, no lo sabía.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Lo decimos porque es un tema de confianza, como decía al empezar mi intervención, de confianza de los pasajeros en que la Administración vela por ellos y asegura que se cumplen todas las normas. Este proceso de confianza pienso que se rompió en ese momento, y por eso estamos aquí. Si no, no estaríamos aquí. Se están dando muchos datos para que estemos aquí e intentemos no solo encontrar la verdad, sino la responsabilidad que nos permita evitar situaciones como esta. En eso estamos, y me parece que en su intervención continúa habiendo enormes interrogantes sobre qué ha de hacer una administración a partir de los datos que tiene para asegurar, más allá de la letra de un decreto, pero no menos, su responsabilidad. En eso estamos.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Señoría, si me permite, diré que estoy completamente de acuerdo con usted en que la Administración lo que debe dar es confianza de que hace lo que debe, aunque un accidente en muchos momentos no sea posible evitarlo. Pero estoy absolutamente de acuerdo en que hay que dar confianza.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 33

Lo único, permítame, que puedo decirle es algo a nivel personal; dice usted que después de mi intervención le han quedado todavía interrogantes. Usted me ha preguntado por un tema que precisamente conocía, porque desgraciadamente me había tocado hacerlo a mí, pero luego lo que le he dicho de la AOC es algo demostrable, constatable, es lo que dice el informe, yo no me estoy inventando nada. Se lo puedo garantizar.

La señora **PRESIDENTA**: Bien, ya quedó dicho.
Señor Olòriz, ¿tiene alguna pregunta más?

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Me parece que ha quedado claro.

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

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

Buenas tardes al compareciente. Señor Rodríguez, el problema que tiene usted en esta Comisión es que al menos hay siete diputados de Canarias, y todos, de forma directa o indirecta, en primer o segundo nivel, conocemos a familiares de las 154 víctimas de ese terrible accidente. Aunque usted ha trasladado el pésame —estoy seguro de que los familiares de las víctimas se lo agradecerán—, le debo decir que cierto discurso triunfalista de las cosas que estuvieron haciendo después no creo que ayude mucho. Ha dicho usted que se instaló el modo preventivo de supervisión de seguridad operacional. Está claro que algo falló ese 20 de agosto, y vamos a ver si en esta Comisión conseguimos saber qué falló para que no se vuelva a repetir principalmente.

Voy a insistir sobre todo en la responsabilidad que tenía usted, porque los conoce, en los AOC. Déjeme que le haga primero una pregunta muy sencilla. Usted acaba de decir que se hicieron más de trescientas inspecciones a las aeronaves, ¿a todas las de Spanair o al vuelo JK 5022?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdón, antes de nada, perdóneme. Pido absolutamente perdón si mi discurso anterior puede haber sido triunfalista, porque para nada era mi intención. Lo único que quería trasladarles —y les doy mi palabra de que es cierto; perdón, insisto, si parecía triunfalismo, para nada— es que sí que, a través de la ilusión y el compromiso, logramos engancharnos a un tren. Si eso es triunfalismo, lo retiro y les pido perdón. Triunfalismo para nada.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: A mí no se preocupe que no me tiene que pedir perdón, en todo caso será a los familiares de las víctimas y a los supervivientes. Algunos discursos como cuando dice que nos enganamos a un tren... Yo creo que ese tren sigue teniendo deficiencias.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Claro.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Y lo que vamos a intentar es que no vuelva a ocurrir lo que ocurrió el 20 de agosto de 2008.

En cualquier caso, supongo que las trescientas inspecciones a las que usted hacía referencia no eran a esa aeronave obviamente. Por tanto le quiero preguntar, ¿cuántas inspecciones se le hicieron al JK 5022?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Así de memoria me pone en un aprieto, porque evidentemente no lo sé. No sé si entre los papeles que he podido traer, porque ahora ya no me hacen un dossier ya que llevo tres años jubilado y me lo he tenido que currar como he podido, puede que tenga alguna cosa.

La señora **PRESIDENTA**: Siga, señor diputado.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Permítame que le insista, porque va a colación. Insistiré en el hecho del certificado de aeronavegabilidad, que como ha puesto encima de la mesa una de las portavoces que me ha precedido en el uso de la palabra existía una segunda prórroga por un mes, que expiraba dos días después del accidente. Y usted nos ha hablado de la instrucción circular, la 11-19, la 11-20, que todo el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 34

mundo conocía, aunque yo personalmente no la conozco y sigo sin conocerla, le digo la verdad. Perdernos en nomenclaturas y en legislación no es para entenderlo.

Lo que sí quiero saber, y esto seguro que usted lo sabe, es con qué criterios y en qué condiciones se concedían estas segundas extensiones en 2008.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Lo he intentado explicar, seguramente estoy espeso y no lo consigo.

Como le he dicho es la propia dinámica, porque no hay nada más dinámico que la aviación. Cuando tú tienes un control a través del centro de mantenimiento y a través de las inspecciones que se hacen de SAFA resulta que tú sabes que ese avión, como le he dicho, a las 11:59 es aeronavegable a las 12:01 no deja de serlo. Como resulta que ese avión puede estar de *backup* de uno que está en Buenos Aires u otro que se ha estropeado, como yo tengo un seguimiento realmente de la flota —respecto a esa instrucción circular en la que no intervino—, el director general estimó —posiblemente porque en los comités de dirección se decía que nos ponéis entre la espada y la pared con esto— hacer una instrucción circular de acuerdo al Real Decreto 660, en la cual el delegado, porque esto era en las delegaciones de seguridad en vuelo, en función de ese conocimiento, tenía la capacidad de ampliarla.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Pero, ¿ese delegado hacía una inspección física, interior y exterior, hacía una prueba de vuelo, hacía una prueba documental? ¿Qué hacía?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Se lo digo. Lo he explicado antes, me parece.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Nos estaba diciendo que en el primer año se hacía una inspección documental, en el segundo...

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Se lo digo. Este avión mañana cumple, qué tenemos que hacer: renovarle. ¿Qué hemos hecho en la última renovación? Imagínese que se había hecho el ciclo completo, pues en esta renovación lo único que hago es documentar. ¿Qué es esa renovación documental? Simplemente coger la documentación de mantenimiento y mirar si tiene las revisiones hechas —que es condición *sine qua non*—, si hay alguna directiva publicada de obligado cumplimiento que no la tiene o sí la tiene, si hay alguna reparación, cómo se ha hecho, si se ha empleado el *structural repair manual*, las órdenes de trabajo si las ha firmado un certificador... Es decir, documental, primer año. Segundo año, además de eso que lo vuelvo a mirar, hago una inspección física. ¿Esa inspección física en qué se traduce? Se traduce en hacer lo que llaman los pilotos el *go and run*, dar una vuelta...

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Perdona que le interrumpa, para ir al grano, en el caso del JK 5022, ¿cuáles fueron las inspecciones que se hicieron para hacerle ese segundo certificado? En esa ampliación de la AOC qué fue lo que se hizo.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Se amplió. Cuando le toca se amplía un mes y la anterior se había hecho documental y física.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Por tanto, ¿le tocaba prueba de vuelo?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Le tocaban las tres.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: ¿Y las hizo?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Pero cómo las va a hacer si se le prorrogó y tuvo la desgracia de tener el accidente.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Perfecto.

¿Se sigue haciendo así? ¿Son los requisitos que se siguen en la inspección en la actualidad?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, porque ya ha entrado la subparte I. Me parece que lo he explicado, pero lo vuelvo a explicar...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 35

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: ¿Lo de CAMO y CAMO Plus?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Sí, CAMO y CAMO Plus. Se lo vuelvo a decir.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: No se preocupe, ya le he entendido la primera vez.

Con lo cual, ahora se hace a través de las famosas AOC indefinidas, si tienen CAMO o CAMO Plus.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Se hace a través de las organizaciones de mantenimiento para la aeronavegabilidad continuada. Si tienen aprobación le dan —ojo— no el certificado de aeronavegabilidad que es indefinido. El certificado de aeronavegabilidad se consigue inicialmente cuando el tipo de avión se certifica. Certificado de aeronavegabilidad. Ese es indefinido. Luego se hace la revisión del certificado de aeronavegabilidad. Esa revisión por primera vez la da la CAMO y la extiende durante dos años. Al tercero la tiene que hacer una CAMO Plus o la propia dirección general, a través de documentación y revisión física de la nave.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Y en su opinión, ¿tiene recursos la dirección general para hacer esas inspecciones?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): ¿Que si tiene recursos?

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Sí tiene recursos.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): ¿Tenía o tiene?

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: No, no. Si tenía, tengo claro que no: si no, no tendríamos este accidente. Le digo si tiene ahora, a día de hoy.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Pues me va a perdonar, pero en el 2008 tenía ya mucha gente y ahora la tiene también. Sí, sí, ahora tiene recursos. Los tiene porque sabe usted —no debía decir esto, porque me van a preguntar algo de ello, pero bueno, se lo voy a decir— que con la Ley de Seguridad Aérea, la adicional cuarta, tiene la capacidad de utilizar a cualquier organización al servicio del Estado, instrumental, etcétera, etcétera, etcétera. Entonces, sí los tiene. Mi respuesta es sí.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Bueno.
¿Sabe usted por qué falló el TOWS?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Si lo supiera... No lo sabe nadie; por lo que yo he leído, tanto en el informe del órgano pericial como en el informe de la Ciaiac, creo que alguna vez he oído que era, no sé cómo explicarlo, que era como decir: ¡pero cómo contra no hemos podido conseguir que falle el TOWS! No, no lo sé.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: En octubre de 2008 la Autoridad Aeronáutica Europea, EASA —de la que usted además se ha sentido muy orgulloso—, emite una directiva de aeronavegabilidad, la AD 2008/0197, en la que se obligaba a realizar una modificación del manual de vuelo del avión para incluir la comprobación por parte de la tripulación de vuelo del sistema TOWS, precisamente antes de la puesta en marcha de los motores previamente a cada vuelo. Sin embargo cuando el mecánico en servicio el día del accidente del MD-82 acude al manual de mantenimiento, en este no aparecía reflejado que al utilizar el relé 25 de la sonda de temperatura se inutilizara a su vez el TOWS. ¿Comprobó la autoridad aeronáutica que se había revisado a conciencia el manual de mantenimiento operativo, es decir, el de la compañía Spanair, para la flota MD-82, antes de aprobarlo?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdón, me he hecho un lío con esto.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Le repito la pregunta, no se preocupe.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 36

Quería saber si la autoridad aeronáutica había revisado a conciencia el manual de mantenimiento del operador —en este caso el de la compañía Spanair— para la flota MD-82 antes de comprobarlo; si 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 25 y su relación con el TOWS.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Me ha hecho muchas preguntas. Sobre la primera...

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Si quiere se las repito todas. No hay ningún problema.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No. Verá: el manual de mantenimiento no lo aprueba la autoridad aeronáutica. El manual de mantenimiento está en base a la certificación que tiene la autoridad de diseño, y se desarrolla un manual en el MRB, que son las siglas de *Maintenance Review Board*, que es el comité de revisión de mantenimiento, y éste hace un programa de mantenimiento. ¡Ese sí aprueba la dirección general! Bueno, la dirección general o la autoridad aeronáutica. Pero ahí no viene lo que usted me está preguntando. El manual de mantenimiento no lo aprueba la autoridad aeronáutica, ni EASA ni ninguno. No lo aprueba. Por lo tanto es algo que no se ve. Se ve en lo que tú estás exigiendo que se cumpla.

Y me ha dicho algo más, perdón, es que se me ha ido...

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Bueno, ya me ha contestado, no se preocupe.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdón, sí. Me ha dicho: ¿sabe usted que eso significaba que inhibiera al TOWS?

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Bueno, que lógicamente si se ponía en ese manual que al dejar inoperativo el relé 25 dejaba de tener relación con el TOWS si se dejaba en funcionamiento...

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdóneme y corríjanme si no es así. Lo que yo he podido ver es que el mecánico lo que hace es que abre el disyuntor, abre el Z29, un disyuntor.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Desactiva el disyuntor.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Que no da corriente al TOWS, que solo le da el empuje automático y al RAT.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Desactiva el disyuntor.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): O sea, no hacen nada para el célebre R-25, que pudiera fallar. Otra cosa es cómo lo hacen. Pero quiero decir que lo que tocan no inhibe el TOWS.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Supongo que sabrá que tras el accidente de Detroit de 1987, el NTSB —que es el equivalente norteamericano, como usted sabe, de nuestra Ciaiac— emitió la recomendación A8865, que establecía que en caso de que el TOWS estuviera desactivado se encendiera una luz en cabina; pero aceptó que en su lugar el fabricante incluyera en el manual del avión el procedimiento de verificación antes de cada vuelo. Mi pregunta es: ¿comprobó la Dirección General de Aviación Civil, al dar el certificado de aeronavegabilidad, el AOC, que el manual del avión incluía efectivamente esa recomendación? Ya me ha contestado y me ha dicho que no.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdóneme, porque es reiterado: eso va en la lista de chequeos que viene en el manual que no se mira. Pero es más, yo estoy con usted: no sé por qué eso, si no estaba puesto —que no lo sé, porque yo no lo he visto—, no sé por qué.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: No, no estaba.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 37

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Las cosas como son.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: El modelo de aeronave, como ha dicho otro de los portavoces que me ha precedido, ya era conocido por accidentado. Había tenido un accidente en Detroit, el accidente de Mali y sufrió un incidente grave, casi idéntico, en Lanzarote. Mi pregunta a este respecto es: ¿existe algún mecanismo de supervisión específico para garantizar que estos modelos de aeronaves, que son considerados antiguos, que tienen ciertas deficiencias con respecto a los modelos nuevos, están en condiciones óptimas para operar con seguridad?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Le voy a contestar. Verá: me retrotraigo un poquito. Este avión, los DC9 MD, como todo avión, se certifica con una base, ¿vale? En Estados Unidos las bases de certificación son la FAR 25 —*federal aviation requirements*—, en la cual se explicita todo lo que debe cumplir una aeronave para poder ser certificado de tipo, y por tanto poder tener un certificado de aeronavegabilidad. Y creo que se certifica por la enmienda 40, no me tomen las cifras al pie de la letra. Bien. Entonces no se contempla que lleve TOWS. No se contempla. Se contempla en la enmienda 42. No viene a cuento, ¿no? Pero yo tengo aquí que en Estados Unidos se hacía lo que llamaban ellos una audiencia —creo que esa es la traducción—, en la cual se expone lo que se quiere hacer, los pros, los contras, y una vez que se aprueba hay comentarios. Y es curioso los comentarios que hay en contra del TOWS. Yo estoy completamente a favor de cualquier cosa que facilite, que avise a una tripulación, que minimice los riesgos de un accidente, vamos, uno o veintiuno. Pero lo que le quiero decir es lo siguiente: enmienda 42, pone al TOWS como elemento que debe ir en el avión. Pero, fíjese, no lo califica como elemento esencial. Entonces, usted la pregunta que me ha hecho me parece que es, cómo me ha dicho, cree usted que estos aviones que se consideran viejos son... Algo así me ha preguntado, ¿verdad?

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Bueno, si hay algún mecanismo de supervisión específico.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Sí, vamos a ver. Con las aeronaves viejas —como usted dice— las aeronaves viejas tienen solo, por los estudios hechos, un programa específico para eso. Perdóne que se lo diga en inglés, se llama *ageing aircraft*, es decir aeronaves viejas, envejecientes; no sé cómo decirlo. Y es estructural.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Envejecidas; la traducción sería envejecidas, aeronaves envejecidas.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Pues aeronaves envejecidas; gracias. Lo que le quiero decir es que este avión es aeronavegable. Este avión, si tiene la planta de potencia, si tiene tal, es aeronavegable. Lo que pasa es que evidentemente es viejo. Ahora mismo vas un coche de última generación y te arrimas mucho al de al lado y te pita, y te dice dónde vas y descansa usted. ¡Claro que es mucho más seguro que un Seat Córdoba! ¡Yo qué sé! Pero el Seat Córdoba funciona. Yo estoy con usted: debía haber vida límite para determinadas aeronaves. O si no, hacer un *retrofit* para que los pusieran un poco al día. Pues estoy de acuerdo. Pero lo que yo piense no tiene...

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: ¿No existe, entonces?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): ¿No existe qué?

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: No existe ningún mecanismo actual de supervisión específico para este nivel de aeronaves, más allá del *ageing aircraft* que me estaba comentando.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Existe el que debe, sí o sí, cumplir con todas las normas de aeronavegabilidad aplicables, sí o sí, y con todos los reglamentos. Luego, está metido en el saco de las aeronaves que tienen que cumplir algo para poder volar.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Salvo que se les den aumentos o prórrogas de los AOC durante dos meses, que entonces no llegan a cubrir ese número de inspección completa, con prueba de vuelo...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 38

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdón, de verdad, de verdad...

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Yo le entiendo cuando usted dice eso de que una nave que es navegable a las doce de la mañana no deja de ser navegable a las doce cero uno.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, pero le he dicho por qué...

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Pero le debo decir que en el caso del JK 5022 sí, dejó de ser navegable, trágicamente.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdón, pero le he dicho por qué, no quiero entrar en esa diatriba.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Entiendo que usted no quiera entrar, pero permítame que yo sí entre.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Sí, ¿pero sabe lo que ocurre? Que a mí me cuesta mucho trabajo no decir lo que sé o lo que pienso, y a usted se lo voy a decir. Seguramente no es políticamente correcto, pero una cosa es el fallo del TOWS, que es un elemento avisador, y otra cosa es que el avión sea aeronavegable, y me explico. Si a ese avión se le dice que el TOWS no funciona —primer tiempo del saludo—, se va sin TOWS, no pasa nada. No sé si me explico.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Perfectamente.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No es una planta motriz. A ver si me explico. Lo que quiero decir es que si la planta motor dice adiós, ese avión no puede volar. Y si hay una inversión del flap tampoco puede volar, pero sin TOWS puede volar, no sé si me explico. Lo que ocurre es que hay un elemento de seguridad que no existe.

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

Sí, lo entiendo perfectamente, sé lo que es el TOWS y para qué sirve, básicamente para avisar, es un sistema de alarma, no es que falle el motor, es un sistema de alarma que avisa de que falla el motor.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): A eso quería llegar, a eso me refería.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Pero claro, el sistema de alarma está para algo, se diseña para algo, para evitar precisamente que falle eso. En cualquier caso, déjeme que le haga la última pregunta, señora presidenta. Tanto la propia Ciaiacc como EASA realizan una recopilación de las recomendaciones surgidas, como usted sabe, a consecuencia de los informes finales en las investigaciones de accidentes. En este caso —como en otros— se realizó ese tipo de informe de investigación y se llegó a una serie de conclusiones. La pregunta que le hago, viendo que la práctica totalidad de las recomendaciones a causa del accidente de Spanair no se han implementado, que es precisamente por lo que estamos preocupados y por lo que se realiza esta Comisión, es la siguiente: ¿quién es el órgano responsable del seguimiento de la implantación de las recomendaciones de los informes de la Ciaiacc en España?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Vamos a ver, no es que haya un órgano, al menos hasta donde yo sé, pues lo mismo ahora en estos tiempos hay algo. Yo le quiero decir lo que yo sé. La Ciaiacc que corresponda emite unas recomendaciones, y desgraciadamente —y esto es de mi cosecha— las recomendaciones no son de obligado cumplimiento. ¿Sabe solamente cuándo son obligatorias? Cuando emiten una directiva o emiten la obligación de hacer una modificación en el diseño. Repito, cuando emiten una directiva, aquí está: EASA. Hubo una recomendación y EASA dijo directiva al canto. Entonces me pregunta usted quién es el encargado de que las recomendaciones... Lo que hace la Ciaiacc es mandar la recomendación, y la organización, la institución que la recibe tiene que contestar a la Ciaiacc, haciendo constar: cumplimentada y de acuerdo, cumplimentada en desacuerdo, a medias, respuesta no satisfactoria o satisfactoria, lo que sea. Por tanto, ¿hay alguien encargado? No, es la propia Ciaiacc la que le dice a usted cómo están las recomendaciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 39

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Déjeme la última pregunta, señora presidenta, muy rápidamente. En su opinión, sí o no, para que sea breve.

La señora **PRESIDENTA**: Un sí o un no, para que sea breve.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: La dejo cerrada. ¿Considera que nuestra Ciaiac es independiente?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdónenme, no me digan triunfalista, pero absolutamente.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Muchas gracias.

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

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

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

Buenas tardes, señor Rodríguez. Voy a empezar por el final con referencia al TOWS. Ha dicho usted una cosa que me ha dejado sinceramente preocupado, sobre todo teniendo en cuenta el cargo que ha ocupado usted dentro de la Dirección General de Aviación Civil, y dentro de AESA y de la estructura que controla la seguridad aérea en España. Ha dicho usted que el TOWS no es un elemento necesario para volar, sin embargo hay una cosa en la que están de acuerdo todos los expertos, y es que es un sistema de seguridad crítico y que si no funciona, es un *no go*, o sea que el avión no puede volar.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Eso es verdad.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Por qué? Porque existe el riesgo de que si no funciona el avión se estrelle, que es lo que paso en el JK 5022. Quiero decir que esto es una cosa que ha certificado hasta la NASA, que ha hecho pruebas que le han dado como resultado que el cien por cien de las veces en las cuales se ha configurado mal el avión para el despegue y el TOWS ha sonado, la tripulación ha abortado el vuelo. Esto lo ha confirmado la NASA con un estudio que ha hecho. Por tanto hay una relación directa entre que el TOWS no sonara y que el avión se estrellara. Esto es lo que determina que el TOWS es un sistema crítico, y que por tanto debería haber estado duplicado para asegurar que no fallara. Ya sabemos que no es un motor o no es un ala, pero es un sistema crítico de seguridad que tiene que estar operativo para que el avión pueda funcionar.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Le contesto. Estoy con usted, pero con un trocito de discrepancia. Fíjese, no era esencial; lo tuvieron que poner. Ahí había una cosa curiosísima, no es esencial y es *no go*. ¿Eso cómo se come?

El señor **VILA GÓMEZ**: Bueno, se sabe desde 1987, que se estrelló en Detroit el MD con el mismo problema, mala configuración de despegue, no sonó el TOWS y se estrelló el avión, y el incidente en 2007 en Lanzarote igual. Hay otros, pero estos son los de referencia. Y lo peor de este caso es que la Ciaiac sabía desde 1987, y luego en 2007, que si el TOWS no funcionaba había mucho riesgo de que el avión se estrellara, y no se hizo nada desde la autoridad española para garantizar que los MD tenían un sistema TOWS suficientemente garantista para que no funcionara.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Pero es que yo creo que lo he contestado. La autoridad española puede y tiene capacidad. Eso es una modificación de diseño, y para la modificación de diseño solo tiene capacidad la autoridad de certificación, que en su día era la FAA y hoy EASA. Es decir, no lo tiene. No lo hizo España, no lo hizo Francia, no lo hizo el Reino Unido...

El señor **VILA GÓMEZ**: Que no lo hayan hecho en otros países no es consuelo para que no lo haya hecho España.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Es verdad, pero lo que le quiero decir es lo siguiente: ¿de quién era la competencia? Autoridad de certificación, que no era España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 40

El señor **VILA GÓMEZ**: Lo que yo quería decir es que el TOWS es un sistema crítico, y si no funciona es un *no go*, que usted ha dicho antes lo contrario.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, no, no, perdón, puede que no me haya expresado bien. Le voy a decir lo que he dicho antes. Le he dicho que el sistema TOWS es un sistema de aviso importante, fundamental, porque te advierte de que algo has hecho mal y puedes tener peligro, es fundamental. Lo que he dicho es que sin ese sistema *per se* un avión puede volar.

El señor **VILA GÓMEZ**: Y yo le digo que no, un *no go* es que un avión ni puede volar.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Vamos a ver, voy a explicarme.

El señor **VILA GÓMEZ**: No ya está, si ha quedado claro, lo ha vuelto usted a decir.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, verá, pero yo creo que lo ha entendido mal. Cuando digo que puede volar sin él, no me refiero a un avión que lleve pasajeros, me estoy refiriendo a que ese avión *per se*, sin TOWS, tiene capacidad de vuelo, por supuesto. ¿Cómo va a volar un avión sin TOWS con pasajeros? No, claro que es *no go*; no. Si esto es lo que decía, completamente de acuerdo.

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Y el JK 5022 llevaba pasajeros?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Claro.

El señor **VILA GÓMEZ**: Bien, entonces no podía volar sin el TOWS.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Por supuesto. No podía volar sin el TOWS activo, lo que pasa es que nadie sabía que no lo estaba. ¿Pero me permite una cosita?

El señor **VILA GÓMEZ**: No, porque ha quedado clara ya. Voy a pasar a la siguiente pregunta.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Es una cosa curiosa que ha dicho usted y que no es completa, no es exacta. A la señora Rosa Arnaldo en una comparecencia celebrada aquí —y que curiosamente tengo— le hicieron exactamente la misma pregunta, y ella contestó que efectivamente identifica 51 casos en que los pilotos han informado sobre el TOWS, que afortunadamente no ha determinado accidentes, etcétera; era un informe que hacía el Copac. Dice: en los casos en que el avión afectado fue un 737 también se dio la circunstancia de ejecución incorrecta de los procedimientos por diversos motivos. Adicionalmente hay uno de estos casos en los que, a pesar del aviso del sistema TOWS, los pilotos no solamente no abortaron el despegue, sino que no corrigieron la configuración del avión, que llegó a despegar sin flaps. Esto lo tiene usted en la comparecencia ante esta Cámara de doña Rosa Arnaldo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Ya, lo que pasa es que Rosa Arnaldo era la investigadora del accidente en 2008, y tuvo una reunión con el capitán de la compañía Madjet del incidente de 2007 en Lanzarote, en la cual el capitán de la compañía Madjet le explicó qué había pasado y por qué había fallado el TOWS y que era muy peligroso, y la Ciaiac no hizo nada. Rosa Arnaldo era la investigadora y estuvo presente en aquella reunión, tenía conocimiento de qué consecuencias podía arrastrar el hecho de que el TOWS no funcionase y no hizo nada. Por tanto el testimonio de la señora Rosa Arnaldo vamos a cogerlo con pinzas. Y ya está, vamos a seguir con la siguiente pregunta.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Venga, seguimos.

El señor **VILA GÓMEZ**: Siguiendo pregunta. Usted en 2008 —lo ha dicho ya— en el momento del accidente y desde antes era Subdirector General de Control de Transporte Aéreo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 41

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Sí, es verdad, que no estaba la agencia aún. Sí, así es.

El señor **VILA GÓMEZ**: Sí, porque no existía hasta octubre.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Eso es.

El señor **VILA GÓMEZ**: Es decir, que tenía usted responsabilidad directa, según el Real Decreto 690/2000, en la ordenación e inspección de la seguridad del transporte aéreo, en lo referente, entre otras cosas, a operaciones de vuelo y a la regulación e inspección de las enseñanzas aeronáuticas y la expedición de títulos y certificados como, por ejemplo, el AOC o la aprobación de la MEL, la lista de equipamiento mínimo de las compañías que llevan los aviones. La MEL de Spanair, el listado de equipamiento mínimo de Spanair, tenía la aprobación de la Dirección General de Aviación Civil. ¿Es correcto?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Sí, la aprobaba la Delegación de Seguridad en Vuelo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Sin embargo, pese a que usted ha dicho que eran estrictos en el cumplimiento de las normativas, esta MEL tenía bastantes carencias que se han detectado, no se ajustaba a lo exigido por la normativa; me estoy refiriendo a la normativa concreta TGL 26, de la JAA, de la que usted ha hablado muy bien, y al Real Decreto-ley 1762/2007, que es el que aplica la TGL 26 en España. Las deficiencias encontradas en la MEL, dicho por el cuerpo de peritos del juzgado y por otros informes, pueden inducir a error...

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Es verdad.

El señor **VILA GÓMEZ**: ... porque no indica que el fallo en la sonda RAT puede afectar a otros elementos como el TOWS, y esto es porque comparten un componente, que es el relé. No voy entrar en lo que hicieron los técnicos, pero el hecho cierto es que el TOWS y la sonda RAT comparten el componente, el relé R2-5. Esto es un hecho cierto. Otra cosa que está mal en la MEL es que limita, digamos, la capacidad del comandante para decidir si el avión está en AOG, es decir, si el avión se queda en tierra, y esto lo limita en función de las características de vuelo. **(El señor Rodríguez Gil hace gestos negativos)**. Sí, si en las características de vuelo, como en este caso de la sonda RAT, no había condiciones de engelamiento, se podía volar, según la MEL, sin la sonda RAT operativa, por decirlo de alguna manera, y esto incumple la normativa que le he dicho antes. Mi pregunta es: ¿cómo es posible que la autoridad española certifique, apruebe y valore positivamente la MEL de una compañía que tiene carencias significativas?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Vamos a ver, la MEL, como usted conoce, es una lista de equipos mínimos que la aeronave tiene que llevar operativos, o si los lleva inoperativos, los tiene que llevar diferidos, de acuerdo precisamente con la MEL. Esa MEL la aprobaba la Oficina de Seguridad en Vuelo.

El señor **VILA GÓMEZ**: La Dirección General de Aviación Civil.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Es cierto, así lo dice el órgano pericial y así lo dice la Ciaiac, que el manual de mantenimiento no era claro. Dice usted que cómo se puede aprobar la MEL. Le vuelvo a repetir lo mismo, la MEL es un documento hecho por el operador, que tiene que ser superior, siempre más restrictivo, que la MMEL, que es la Master Minimum Equipment List.

El señor **VILA GÓMEZ**: Sí, sí, la conozco.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Tiene que ser más restrictivo, y este lo era. ¿Qué ocurre? Perdona, estoy pensando tanto en lo que me ha dicho antes que se me está yendo el hilo de la historia.

El señor **VILA GÓMEZ**: Tómese el tiempo que necesite, con permiso de la presidenta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 42

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Ya sé dónde iba. Ha dicho una cosa que no es completamente exacta. Ha dicho que no le dejaba al comandante poder tomar una decisión porque como no había...

El señor **VILA GÓMEZ**: No una decisión, sino revertir el acto por el servicio del TMA según las condiciones de vuelo, según la MEL de Spanair.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Pues no es así.

El señor **VILA GÓMEZ**: Pues esto es lo que declararon los técnicos.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Pues no es así. Se lo voy a decir de memoria porque lo sé. El comandante no solo puede no aceptar un avión despachado con algún elemento inoperativo de la MEL, sino que, además, puede exigir el funcionamiento de algún otro elemento, aunque no estuviera en la MEL, siempre que el vuelo, las condiciones meteorológicas, el aeropuerto donde va o la carga de trabajo que se puede producir en cabina le indique que debe hacerlo. Entonces, el comandante perfectamente podía haber dicho: No lo tengo claro. ¿El empuje automático funciona o no funciona? ¿Qué tengo que hacer, tengo que calcular el EPR? Lo podía haber hecho perfectamente. Quitando eso, efectivamente, en el 99% de los casos llega el mecánico y le dice: Oye, esto se calienta mucho, lo he desenchufado y ya está. Y como no pasa más, pues hala. Y, normalmente, el piloto, que confía en la gente que lo está haciendo, se va. Pero, ojo, puede revertir absolutamente, aunque le despache el mecánico; es más, puede pedir algún otro elemento que esté operativo por las condiciones del vuelo, del aeropuerto...

El señor **VILA GÓMEZ**: Según el órgano pericial colegiado no, pero bueno, ahí queda la discrepancia.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Voy a buscarlo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Usted decía que la MEL tiene que ser mucho más restrictiva que la MMEL, efectivamente, pero es mucho más que eso. Según lo que se desprende de la documentación y a lo que hacen referencia todo el rato los técnicos, estos dicen que operaron bien en tanto que en todo momento consultaron la MEL, que es el documento de referencia para los técnicos de mantenimiento. ¿Usted cree que un documento de referencia que usan los técnicos de mantenimiento, que no especifica ni cómo se debe tratar la avería que estaba teniendo ese avión, que la había tenido cinco veces antes, de sobrecalentamiento de la sonda RAT en tierra, que no relaciona que el TOWS comparte un elemento con la sonda de calefacción en tierra que puede inducir a error y que limita las capacidades del comandante es un documento digno de aprobación por la autoridad española?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdón, me insiste, pero yo no quiero ninguna controversia.

El señor **VILA GÓMEZ**: Pues quite lo de la limitación de capacidades del comandante. ¿Le parecen suficientes las otras cuestiones?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): De alguna forma quiero colegir que está apuntando el tema de que no hubiera procedimientos de *trouble shooting*, por ejemplo. Usted me habla de los mecánicos y yo le cuento. Un mecánico tiene que aplicar la MEL, sin duda; perdón, puede aplicar la MEL. ¿Cómo se aplicó la MEL? El señor llega y dice: La sonda RAT, que tiene que calentar en vuelo, está calentando en el suelo; esto no puede ser. ¿Pero funciona la sonda? Sí, funciona mal. ¿Funciona la sonda? Sí. ¿Y cómo voy a despachar el vuelo con 90 grados en la sonda? Y el mecánico, con toda su mejor intención y voluntad entra aquí y dice: Hombre, mira, el 30.8 puede estar inoperativo siempre que el vuelo se haga en condiciones conocidas de no engelamiento. Y dice: Pues ya está; esto me lo cargo. ¿Y cómo me lo cargo? Mira, ve la Z29 y la desenchufa. La Z29 solo...

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Usted cree que con la descripción que está haciendo, hablando del accidente de avión, es normal que una MEL, que es el documento de referencia de los técnicos mecánicos...?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 43

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, es que hay más.

El señor **VILA GÓMEZ**: Un momento. Esto que ha dicho de la MEL enlaza con otro de los problemas, y es que días antes hubo cinco incidencias exactamente iguales: sobrecalentamiento de la sonda RAT en tierra. El día antes, el día 19, la tratan en Barcelona de manera diferente a como se trata en Madrid.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Es verdad, es verdad.

El señor **VILA GÓMEZ**: Insisto, eso no era un documento para estar aprobado por la autoridad española.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, vamos a ver. Perdona que matice. No es eso, sino que eso nos lleva a lo que apuntaba antes. Ese documento podía inducir a error, es verdad, podía inducir a error.

El señor **VILA GÓMEZ**: Es muy grave que usted, como alto responsable de la Dirección General de Aviación Civil, me esté diciendo que el documento podía inducir a error y fueron ustedes los que lo aprobaron.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, no. A lo mejor debo cambiar la forma de expresarme porque solo os quedáis con lo primero que digo. ¿Podía inducir a error? Sí. ¿El mecánico, con esa MEL, podía haber llegado a una conclusión a la que no llegó? Sí. Por lo que no llegara es otro tema. Es decir, si él se da cuenta de que con la Z29, quitando el CB, además deja inoperativa la potencia automática y el piloto tiene que ir y calcular directamente el EPR, la relación de presión del motor y tal, se da cuenta de que con eso no lo puede hacer, no lo puede hacer y se va a la 34.9, que tiene dos acciones; la acción una es de operación, decirle al señor que esto está inoperativo y que, por tanto, no puede despegar directamente; y dos, transmitirlo a mantenimiento y ponerlo en los *books* para que se hiciera la corrección que fuera. Pero voy a más, no había un *trouble shooting*. Bueno, no voy a más.

El señor **VILA GÓMEZ**: No, porque le va a cortar. Ha quedado más o menos claro.

La señora **PRESIDENTA**: Acaba su tiempo, señor Vila.

El señor **VILA GÓMEZ**: Otra pregunta. La desconexión de la sonda RAT implica, siempre que no se hiciera como se hizo, un procedimiento que es complejo o ciertamente largo para llevarlo a cabo en una pista con un avión con 172 pasajeros a bordo. El TMA debió clasificar el avión como no apto para el vuelo y motivar un cambio de avión. ¿Por qué cree usted que no lo hizo?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Pues fíjese, por lo que he leído —hay otras cosas que se las puedo asegurar, incluso estando equivocado se lo puedo asegurar, pero esto no—, según parece, había un avión de *backup* para cambiarlo, lo que ocurre es que el mecánico lo debió ver fácil y dijo: Si es la sonda RAT, si no hay condiciones de hielo —ojo, esto es una especulación absoluta—; entonces, lo quito y le digo al piloto que no lleva la RAT, pero como no va a tener hielo, parece que no tiene importancia. Digo yo, porque no encuentro otra explicación porque, es más, si hubiera seguido, no el *trouble shutting*, que no lo tenía, el manual de mantenimiento solo en el cual le dice cómo hacer las cosas, a lo mejor había conseguido llegar a algo.

El señor **VILA GÓMEZ**: Con referencia al accidente de Torallola, sobre el que ya le ha preguntado la compañera Oramas de Coalición Canarias y el certificado de aeronavegabilidad, yo me pregunto cómo es posible que un avión que requería una inspección completa, es decir...

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): ¿Torallola?

El señor **VILA GÓMEZ**: No, no, perdón.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): ¡Ah!

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 44

El señor **VILA GÓMEZ**: En el accidente de Torallola, la recomendación de la Ciaiac, que es de 2006, le dice a la Dirección General de Aviación Civil que especifique cuáles son los procedimientos para conceder las prórrogas en los certificados de aeronavegabilidad.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): La recomendación de aquello, ¿no?

El señor **VILA GÓMEZ**: Eso se hace en 2006 y el accidente es en 2008.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Sí, sí. Yo creo...

El señor **VILA GÓMEZ**: Yo me pregunto que con este antecedente de un helicóptero denominado por el juez chatarra volante porque tenía un certificado de aeronavegabilidad que no debía tener, esto pasa en 2006, ¿cómo es posible que en 2008 un avión que requiere de una inspección completa, documental, física y en vuelo tenga una prórroga del certificado de aeronavegabilidad concedida, por cierto, por la Dirección General de Aviación Civil y, en concreto, por su departamento, que ha dicho usted antes que se encargaba de las inspecciones?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Sí, lo he dicho, la Delegación de Seguridad en Vuelo, que es la que se encargaba de esto, que dependía de la Dirección General de Aviación Civil. Yo puedo repetirle más veces los argumentos, pero es complicado que...

El señor **VILA GÓMEZ**: Es complicado de entender, por lo menos para una persona que, aparte de ser diputado, es un ciudadano que está intentando entender el sistema de seguridad aérea. No me cabe en la cabeza cómo habiendo este antecedente en 2006, suponiendo que el sistema de seguridad aérea...

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Es que de verdad...

El señor **VILA GÓMEZ**: Déjeme terminar.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Sí, sí, perdón.

El señor **VILA GÓMEZ**: ... evoluciona día a día para que sea cada vez sea más seguro, no me explico cómo este avión tenía concedida una prórroga que acababa dos días después del accidente cuando necesitaba una inspección completa. Dice el informe de la Ciaiac literalmente: No fue posible llevar a cabo la inspección. No me cabe en la cabeza.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Perdone, pero está mezclando dos cosas. No vale ese silogismo. Está intentando ligar Torallola con esto, y no tiene nada que ver.

El señor **VILA GÓMEZ**: Hombre, si tiene un certificado de aeronavegabilidad que no debía tener porque se le han concedido prórrogas y, de repente, la cola del helicóptero se parte...

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, no.

El señor **VILA GÓMEZ**: Eso es lo que pasó en Torallola. Y en 2008...

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, no, perdón, yo...

El señor **VILA GÓMEZ**: Perdóneme un momento. En 2008 tenemos un accidente de un avión con un certificado de aeronavegabilidad también prorrogado sin que haya pasado la inspección y el organismo encargado oficial de hacer la investigación dice que no fue posible llevar a cabo la inspección antes de que finalizara la validez del certificado. ¿Cómo que no fue posible? ¿Por qué? Si no fue posible ¿por qué se le concedió esa prórroga?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 45

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Yo se lo explico.

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

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Se lo intento explicar rápido.

Primero, de verdad, cuando quiera le cuento lo de Torallola, pero no tiene absolutamente nada que ver. Punto, uno. Dicho eso, vamos al otro lado. Tengo que repetir lo mismo, señoría, un funcionario no tiene más remedio que regirse por las normas que tiene y había una norma que permitía eso y había una norma de que a esa aeronave la podía... **(La señora Oramas González-Moro pronuncia palabras que no se perciben)**. ¿Perdón?

La señora **PRESIDENTA**: Señora Oramas, no tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, pero la puedo contestar.

La señora **PRESIDENTA**: Don Luis, termine de contestar.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): A esa aeronave se la podía hacer esa prórroga, porque si a esa aeronave le pasa lo mismo solamente con una documental...

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Usted está de acuerdo con este proceder?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Vamos a ver, ahora estoy totalmente de acuerdo con el proceder que tiene EASA, es decir, hagan una...

El señor **VILA GÓMEZ**: Entiendo que usted, como responsable en ese momento del departamento que concedía los certificados de aeronavegabilidad, está de acuerdo con este proceder porque no hizo nada.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Era una instrucción de la dirección general no consensuada pero discutida en todos los comités de dirección con unos argumentos que parecían lógicos y razonables, y así se hizo.

Le voy a decir una cosa, una inspección, hágala como quiera —no sé dónde decía que al R2-5 lo estuvieron haciendo de todo en las cámaras hiperbáricas, en esto, en lo otro y no dio...—, eso seguramente no lo hubiera...

La señora **PRESIDENTA**: Compareciente y diputado, concreten la última pregunta o les quito la palabra a los dos. La última y concreta con un sí o un no, por favor.

El señor **VILA GÓMEZ**: Última pregunta. La circular 1119-B, en función de la cual se le concedió esa prórroga al MD accidentado, no fue publicada, ha dicho usted, era un acto administrativo, pero a mí, que la he visto, me sorprende muchísimo que en un acto administrativo no aparezca la firma, porque sale sin firmar. Yo le pregunto quién firmó esa circular.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Creo que el director general Enrique Sanmartí Aulet. Me dice usted que no está firmado y me deja de piedra pómez.

El señor **VILA GÓMEZ**: Imagínese cómo me quedo yo.

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

El señor **VILA GÓMEZ**: ¿Puede repetir el nombre?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Enrique Sanmartí Aulet, que era el director entonces, y si no fue él, pudo ser... Quiero decir que el director general era el que firmaba las instrucciones circulares. Eso está clarísimo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 46

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

El señor **FRANQUIS VERA**: Muchas gracias, presidenta.
Buenas tardes, señor Rodríguez, bienvenido a la Comisión.

Voy a hacer preguntas bastante concretas y me gustaría saber si usted tiene respuesta a las mismas. Refiriéndonos a lo sucedido tras el accidente de Detroit en el año 1987 se nos ha explicado en esta Comisión más de una vez que los organismos de Estados Unidos responsables de investigar las causas del accidente, el NTSB, hizo varias recomendaciones para evitar que se volviera a repetir un accidente de estas características. Pregunto: ¿Algunas de esas recomendaciones implicaban añadir a este tipo de avión MD-82 un sistema que avisase cuando el TOWS no funcionaba?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Le voy a hablar un poco de memoria; como recomendación creo que no. ¿Qué es lo que ocurre? La NTSB lo que hace, efectivamente, es una recomendación a la FAA diciendo: modifíquese el diseño para que exista un avisador de fallo. La FAA —también es una suposición, estoy especulando un poco, pero el hecho es el que le voy a contar— o no lo estima o da unas contraargumentaciones y esa recomendación decae y queda en una recomendación diciendo que se verifique el TOWS antes de cada vuelo.

El señor **FRANQUIS VERA**: Justo lo que le iba a preguntar después. Si se hizo esta recomendación, ¿por qué no se aplicó por la Autoridad Aeronáutica de Estados Unidos, la FAA, esta recomendación? ¿Por qué no la aplicó?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Vuelvo a especular, señoría, pero el que tiene la capacidad de hacer modificaciones al certificado de tipo es la autoridad aeronáutica del país de diseño.

El señor **FRANQUIS VERA**: Por eso le pregunto ¿por qué cree usted, con su experiencia y conociendo bien la FAA, que no lo aplicó?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Es que especular... Supongo que pensaban que haciéndolo la primera... Mire, no quiero pensarlo, o sea, no lo hizo. La recomendación quedó en que se inspeccionara el sistema antes de cada vuelo.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Es normal que una recomendación de esta entidad no sea aplicada por la autoridad aeronáutica del país correspondiente? ¿Usted, que ha formado parte de la autoridad aeronáutica española, piensa que eso es normal?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Le voy a contestar. Tendríamos que estar en la intrahistoria. Tendríamos que conocer cuáles son los contraargumentos de la FAA.

El señor **FRANQUIS VERA**: Porque usted considera conmigo que si este hecho se hubiera producido de forma obligatoria hoy quizá no estaríamos aquí.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Por supuesto, estoy seguro. Estoy de acuerdo con usted. El problema es quién controla al avisador de fallo. Como decía Santo Tomás, hay que negar el proceso al infinito.

El señor **FRANQUIS VERA**: Se lo digo porque al inicio de su comparecencia hacia referencia a la autoridad aeronáutica de Estados Unidos, la FAA. Usted nos decía que ir a Estados Unidos y conocer sus avances y sus desarrollos era hablar de seguridad aérea con mayúsculas. Cuando usted habla así y la propia autoridad de Estados Unidos no lo hace obligatorio en un asunto de esta naturaleza, alguna especulación habrá que hacer respecto a por qué no se hizo.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No me cabe duda. Yo también me lo pregunto.

El señor **FRANQUIS VERA**: Pero no se atreve a hacer esa especulación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 47

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No me atrevo a hacer esa especulación. A usted, personalmente, le podría decir lo que especulo, no lo que sé.

El señor **FRANQUIS VERA**: Si la comisión de investigación de la Ciaiac hubiera hecho una recomendación de este tipo, ¿la Agencia de Seguridad Europea la hubiera rechazado?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Le voy a decir, con toda sinceridad, lo que yo, si hubiera sido el responsable, hubiera hecho. Con esa recomendación, que significaba una modificación muy importante del diseño, no nos engañemos...

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Importante en lo técnico o en lo económico?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): En ambos. En lo técnico todo se puede hacer, pero significaba una modificación importante. Yo nunca he sido director general, afortunadamente, pero si hubiera sido mi responsabilidad directa, lo primero que hubiera hecho habría sido reunirme con el fabricante, siendo yo la autoridad de diseño, pedirle la solución que podía aportar y, en función de cómo fuera esa solución, obligarle a hacerlo, no le quepa la menor duda.

El señor **FRANQUIS VERA**: Del fabricante quería hablar ahora. Se nos ha explicado en esta Comisión que el fabricante del avión envió un comunicado a todas las compañías aéreas que operaban con aviones MD-82 para que revisaran y comprobaran antes de cada vuelo que los TOWS funcionaban. Mi pregunta es si también se hizo llegar este comunicado a las autoridades aeronáuticas.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No. A las autoridades no, porque van al operador.

El señor **FRANQUIS VERA**: Lo sé. Sé que fueron al operador. ¿Nunca se le envió a la autoridad aeronáutica?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Que yo conozca, no, pero tampoco lo puedo afirmar porque luego puede salir un papel por ahí...

El señor **FRANQUIS VERA**: Vamos, que usted no tiene constancia de que se le haya comunicado a la Dirección General de Aviación Civil en España.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No tengo constancia y, además, por lo que son los procedimientos y la dinámica, no se suele hacer. Las recomendaciones se las mandan —se lo puede preguntar a la Ciaiac— a EASA, a la DGAC, a Boeing... Eso va a Boeing, pero no suele ir a las autoridades.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿No se le comunicó oficialmente a la Dirección General de Aviación Civil?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Yo no tengo constancia de que se nos comunicara.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Y cómo se enteraban ustedes de que esa comunicación existía?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Porque hay una especie de sistema en el cual tú puedes conocer las recomendaciones. Hay una cosa en la que quizá no hayamos incidido, y es que el responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad y la seguridad es el operador. Nosotros somos los responsables de hacer bien la declaración de Hacienda, y luego nos dan, pero tú eres el responsable de hacerla. En este caso, el responsable es el operador y, por tanto, es el que tiene que cumplir eso. Sé que puede parecer muy lioso, pero el operador es el obligado, lo tiene que meter en su lista de chequeo, y la lista de chequeo no figura en ningún documento que la DGAC tenga que mirar, porque es el operador.

El señor **FRANQUIS VERA**: Eso ha quedado claro. Solo se quedó en carácter obligatorio para las compañías. Mi pregunta es quién tendría que haber dado la orden para que se hubiera obligado a todas las autoridades aeronáuticas de España a aplicarlo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 48

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Muy fácil. Una directiva de aeronavegabilidad tal como esta —**muestra un documento**—, que es la que publicó EASA. Esto es de obligado cumplimiento, y ya no es el operador, es la autoridad la que va a mirar que se cumpla, porque, si no, le va a suspender el certificado de aeronavegabilidad o lo que corresponda. Esto es lo que tiene que emitir, una directiva de aeronavegabilidad, o bien obligar al operador a hacer una modificación en el diseño. Cualquiera de las dos, por derecho.

El señor **FRANQUIS VERA**: Tras el accidente de Spanair, la comisión de investigación ha hecho alguna recomendación para que este tipo de avión MD-82 incorpore un sistema de aviso del mal funcionamiento del TOWS. ¿Se ha traducido esa recomendación en una orden de obligado cumplimiento para que se implante este tipo de sistema?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Vuelvo a repetir que esa recomendación se la ha tenido que hacer directamente al Estado del diseño, a la FAA, para que esta obligue al fabricante a hacerlo. Es una recomendación como la hizo NTSB. ¿Lo va a hacer la FAA? Pues me temo que, a estas alturas, no.

El señor **FRANQUIS VERA**: El informe de la comisión de investigación, entre las páginas 245 y 247, relata prácticamente todas las revisiones que se le hicieron a la compañía Spanair. No voy a hacer referencia a todas porque a muchas de ellas se han referido otros portavoces y, además, usted ha señalado que esa empresa estaba siendo, entre comillas, investigada porque había problemas económicos. Ese apartado relata el número de inspecciones que se hicieron, qué tipo de inspecciones, de auditorías, y al final acaba este punto, que lo define como la supervisión de las autoridades aeronáuticas, con una reflexión que me parece sumamente interesante. No le voy a repetir lo que dice respecto a inspecciones y auditorías a Spanair, pero sí la reflexión: Todo lo dicho hasta ahora trata de indicar la necesidad de generar una cultura de la inspección, que en lo posible debe estar más basada en la calidad que en la cantidad. Además, producto de esto, hace una recomendación a la Agencia Europea de Seguridad para que elabore textos de orientación, guías e instrucciones con objeto de que las autoridades nacionales puedan valorar la situación en la que se encuentra cada operador de transporte aéreo comercial cuando experimente cambios significativos, como puedan ser expansiones muy rápidas de actividad, crecimiento importante de sus recursos o, por el contrario, contracciones de la actividad y de los recursos, procesos de regulación de empleo y una serie de auditorías internas... Describe un poco la situación de Spanair. Hemos hablado mucho del número de inspecciones, pero la reflexión crítica es que lo importante es la calidad de estas inspecciones y, además, lo eleva a una recomendación. Como usted ha sido responsable también de esta área de Aviación Civil, ¿comparte esta recomendación?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Absolutamente. Es importante hacer inspecciones por una cuestión, no nos engañemos, porque cuando alguien piensa que pueden inspeccionarle y que le pueden sancionar está atento, pero lo que usted dice es así, lo importante es la calidad en la inspección.

Yo le voy a contar brevemente, porque si no la señora presidenta me va a regañar...

La señora **PRESIDENTA**: Seguro que sí.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Cuando empezaron los SAFA, las inspecciones en ruta —por ejemplo, cuando llega un avión de British o de otra compañía y durante una hora tú tienes que hacer cosas—, recibíamos quejas continuas, que decían: es que hemos hecho 1500 inspecciones. ¿Qué hubo que hacer? Unos seminarios de estandarización y armonización. No queremos que haga 1500; queremos que haga 150, pero lo que tiene que mirar es A, B y C, porque ese es el core de donde pueden venir problemas. Yo estoy completamente de acuerdo con usted; es decir, ¿inspecciones? Sí. ¿Inspecciones de calidad? Sobre todo. Eso está claro.

El señor **FRANQUIS VERA**: Para acabar, presidenta, solo quiero hacer una última pregunta o reflexión. Al fin y al cabo, intento acabar siempre haciendo una misma pregunta a los comparecientes. Esta Comisión tiene que aportar conclusiones al final de su trabajo, con la idea de que las mismas sirvan para mejorar la seguridad aérea española. En el caso de su comparecencia estamos hablando de recomendaciones y de si se aplican o no. En este sentido, hemos visto cómo con relación a una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 49

recomendación tan importante como de la que hemos estado hablando, la autoridad aeronáutica americana no fue capaz de obligar a que se aplicara. ¿Qué recomendación haría usted a esta Comisión, que tiene la capacidad de proponer al Pleno y al Gobierno en esta dirección para que aquellas recomendaciones que salgan de una comisión de investigación no queden en veremos si las acepta o no la autoridad aeronáutica de turno o si la asume o no la agencia de seguridad de un país en concreto? Yo creo que habría que profundizar en esa dirección para que este tipo de recomendaciones fueran de obligado cumplimiento en todos los países que han firmado los acuerdos de seguridad aérea. ¿Qué le recomendaría usted como conclusión a esta Comisión?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Entiendo lo que me pregunta, pero quiero pensar cómo se lo digo.

Yo creo que es fundamental la actuación política, la actuación del Parlamento, en este caso del Congreso, del Parlamento Europeo o de quien corresponda y, por supuesto, las recomendaciones que emita la comisión de investigación de accidentes, más que recomendaciones deberían ser obligaciones, pero deberán ser obligatorias —y perdone, porque parece una obviedad—, las que deban ser obligatorias. En este sentido, yo le puedo hablar de recomendaciones que después de una contraargumentación han decaído. Respecto a las recomendaciones que emite no solo nuestra comisión de investigación de accidentes, sino que hablo en general —el NTSB, etcétera—, estoy convencido de que esta opera con una independencia absoluta, queriendo lo mejor, intentando aclarar lo que ocurrió. En este sentido, hay veces que las recomendaciones tendrían que ser oficiales, sobre todo las que implican una acción fuerte, después de que se produjera un estudio-consenso respecto a la recomendación, qué significa y qué bienestar produce. No sé si me he explicado. Por tanto, ¿recomendaciones? Obligatorias, pero vamos a pulirlas.

La señora **PRESIDENTA**: El diputado le ha preguntado si tiene alguna recomendación específica que hacer en el caso que nos ocupa.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Sí. Esa recomendación es, primero, reforzar, sin duda, con *know-how*, con gente que sepa y con independencia, y tal vez que esa independencia no se vea perjudicada porque comenten o porque discutan con otras fuerzas las recomendaciones que deban existir. Por tanto, recomendación: fortalecer la comisión y darles los suficientes recursos y las suficientes posibilidades para tener una discusión respecto a las recomendaciones importantes, decir qué es esto, adónde va y qué hacemos. Esa es mi recomendación.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Fole tiene la palabra.

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

Muchas gracias, señor Rodríguez Gil, por acudir a esta Comisión. En nombre de nuestro grupo también quiero agradecerle lo extenso de su exposición, que creo que a muchos nos vale para ir enriqueciéndonos y cada vez ser un poquito más expertos, lo que no sé si es bueno o si será malo, pero también es nuestra obligación.

A mí me gustaría empezar diciéndole que, por lo que he escuchado cuando usted contestaba a mis compañeros, he notado un cierto grado de insatisfacción al no poder decir más o explicarse mejor, o quizás agobio a la hora de hacerlo. Entiendo esa sensación, pero también quiero que entienda la nuestra.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): También lo entiendo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Es decir, nosotros también escuchamos a veces comparencias contradictorias de personas a las que consideramos expertas en esta materia, por lo que nos surgen preguntas que incluso podemos ir repitiendo a diferentes comparecientes o entre nosotros, porque, a mayor grado de explicación —aunque parezca una paradoja—, mayor grado de duda.

Me gustaría empezar por una frase que ha dicho usted cuando se emocionó aludiendo a los familiares de las víctimas del accidente, y es que le queda sensación de fracaso, y esa es la sensación que tenemos todos. Esa sensación de fracaso es la que creo que impera y por la que se crea esta Comisión, que tiene el objetivo de esclarecer cosas que unos dicen ocultas, otros dicen tergiversadas y otros dicen falsas, para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 50

saber qué ha pasado realmente, pero sobre todo qué podemos aportar entre todos para que no vuelva a suceder algo así. Ese es el objetivo y el fin de esta Comisión, objetivo que espero alcanzar con comparecencias como la suya, porque otras —y mis compañeros lo corroborarán— son de más corta duración porque no nos dicen nada, lo cual nos produce más perplejidad. Yo creo que a usted le ha faltado tiempo, por eso le agradezco su voluntad de querer explicarse, otra cosa es que nosotros podamos compartirlo o no en base a otras comparecencias, o entenderlo o no en base a que usted es experto y nosotros no. Por tanto, voy a intentar hacer una serie de preguntas, y permítame si me repito en alguna de ellas, yendo de lo general a cosas más concretas o específicas.

A casi todos los comparecientes les hago la siguiente pregunta. Hay varios informes, dos de ellos muy importantes, el de la Ciaiacc y el de la Copac, hechos los dos por expertos. El primero quizás focaliza más el accidente hacia fallos humanos, mientras que el de la Copac hace referencia a un fallo sistémico o a un fallo organizacional. Usted ha hecho una exposición de muchas de las cosas que han pasado y que se podrían llevar al infinito, como decía Santo Tomás, pero es cierto que quizás pone el ojo más en el fallo humano. ¿Es esto así? ¿Quizás usted a partir de su experiencia, de lo que ha leído, de lo que se ha informado sobre aportaciones de otros expertos, piensa que al final el origen del accidente esté más en un fallo humano que en un fallo sistémico?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Le voy a contestar como llevo contestando durante toda la comparecencia, con lo que pienso realmente, pero antes quiero hacer una aclaración. Si no le contesto directamente es porque hay algo que no quiero dejar en el aire. La señora Oramas me ha dicho que parecía que yo había venido aquí en plan triunfalista. Nada de eso, porque le puedo garantizar, primero, que no estoy pasando un rato agradable —se lo puedo asegurar—, y segundo, nada más lejos de mí que el triunfalismo. Por tanto, si me pregunta que si creo que hubo fallo humano, la respuesta es que efectivamente hubo un fallo humano grave, pero le voy a decir una cosa, y es que quiero dejar muy, muy claro, que siempre falla el eslabón cúspide, y me explico. El ingeniero falla en el diseño, el mecánico falla en arreglar lo que corresponda y el piloto falla en un momento de operación. Antes de ampliar la contestación, quiero expresar, porque los conozco y conozco su formación, mi altísima estima hacia los pilotos españoles por la preparación y por la aptitud —con pe—, mi alta estima y mi gran consideración por su aptitud. Dicho lo dicho, evidentemente no lo digo yo, está el informe del órgano pericial, está el informe de la Ciaiacc. Desgraciadamente, por esas cosas que ocurren —porque la cabina no es estéril y se está hablando, porque estoy hasta las narices que llevo dos horas, porque el mecánico me dice: venga, que ya lo he enfriado— nos pasamos tres barreras de seguridad en las listas de chequeo, algo que no debería haber ocurrido. ¿Eso es un fallo humano? Sí. ¿Que en ese fallo humano hay fallos concurrentes que hacen que ocurriera? Pues claro: que no suene el TOWS. Pues claro, pero resulta que si no hubiera sonado el TOWS, si el TOWS hubiera estado roto y no hubiera sonado y el avión no hubiera estado bien configurado, da igual. ¿Me explico? Eso es concurrente. ¿Hubo un fallo humano? Por desgracia, sí, y nadie peor que ellos, que se llevaron sus vidas. Y quiero insistir en mi alta consideración, porque conozco su preparación y su buen hacer, a los pilotos de este país.

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

Pasamos entonces, enlazada con esta pregunta sobre los pilotos —había otro apartado referido a ellos en el que no voy a entrar porque ya me ha contestado—, a la inspección. Según otras comparecencias, había una plantilla muy escasa de inspectores en la Dirección General de Aviación Civil. ¿Es cierto que solo contaban con dos? ¿Usted creía que era la adecuada en ese sentido? ¿Se externalizaban inspecciones a Senasa? ¿Es cierto que la Dirección General de Aviación Civil utilizó, como dijo algún compareciente, técnicos expertos o algún informe para hacer funciones de inspección de vuelos a pilotos, algunos sin título profesional, que estaban contratados de forma temporal? Gracias.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Le doy mi palabra, debe de ser la décima, undécima o centésima vez que oigo que hay dos inspectores. No es cierto, no es cierto en absoluto. Primero, quiero decir que —lo he dicho muchas veces, y yo creo que lo ha dicho mucha gente—, quizá por desgracia, no hay cuerpo de inspectores en Aviación Civil, no ha habido nunca cuerpo de inspectores en Aviación Civil. ¿De acuerdo? Lo que sí hay son unidades que tienen asignada la inspección, la supervisión, la auditoría dentro de las compañías españolas, eso sí, y dentro de esas unidades existen personas con la formación adecuada para poder desarrollar esas tareas. Usted me pregunta: ¿Había dos inspectores? Yo me imagino lo que me quiere preguntar, pero yo le voy a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 51

contestar a la pregunta. En el año 2008 había 169 inspectores funcionarios, más 103 inspectores o técnicos expertos de Senasa; de esos 169 —perdone si me bailan un poco las cifras—, todos los jefes de servicio de operaciones eran pilotos; jefe del servicio de trabajos aéreos, piloto; jefe del servicio de formación aeronáutica, piloto; doce oficiales de tráfico, pilotos —bien es verdad que desarrollando cada uno las tareas que les correspondían—. Además, de acuerdo con la ley de acompañamiento —puede que del año 2000, no me hagan mucho caso—, se declaran sociedades instrumentales al servicio de la Administración una serie de sociedades que son prácticamente estatales, como podía ser Senasa, porque había determinados cuerpos, concretamente el de pilotos, cuya competencia económica era muy complicada con respecto a la calle. Un inciso: me comentan que el año pasado se ofertaron dieciséis plazas de piloto para pilotos funcionarios, para hacerse funcionarios. De los dieciséis, se presentaron diez; de los diez, aprobó uno que no cumplía los requisitos. Este año se han sacado diez plazas de pilotos; se han presentado dos y ha aprobado uno. Cuando yo estaba, se intentó hacer una unidad solo de operaciones bajo la dirección de un piloto. Se hicieron entrevistas y quedaron dos personas, a las cuales se les hizo el ofrecimiento con el máximo emolumento que se podía de acuerdo al nivel. No quiero decir quién era uno de ellos —era un representante del Sepla— porque lo van a localizar y tampoco es cuestión. A los dos se les ofreció el puesto y, en contra de lo que querían —a uno de ellos le encantó porque había empezado allí—, tuvieron que declinar la propuesta por una cuestión económica. Engancho con las sociedades instrumentales. Concretamente, Senasa tenía la posibilidad de contratar a personal con muchísima experiencia —recuerdo que se pedían diez o doce mil horas de vuelo, un disparate—, a personas que tenían al menos sesenta años que entonces ya no podían efectuar tareas de vuelo —luego pudieron y entonces paso a ser más la edad—, para hacer tareas propias de la inspección, de acuerdo con la Ley de Seguridad Aérea, que en su adicional cuarta dice: Se podrán utilizar las sociedades instrumentales al servicio de la Administración para hacer tareas propias de la inspección. Eso está reconocido en el real decreto del año 2005 —creo que es de julio o agosto—, en el cual ya directamente se dice lo que puede hacer el personal de Senasa y qué valor probatorio tiene, y está incluido en el RIA, el Reglamento de Inspección Aeronáutica. Usted me dice: Tres inspectores. No es así, había muchísimos inspectores. ¿Y había inspectores —perdón, personal que efectuaba tareas propias de la inspección— de Senasa? Claro que los había, de acuerdo con la Ley de Seguridad Aérea. Claro que los había.

El señor **FOLE DÍAZ**: Solo es por ratificar, señor Rodríguez Gil: ¿Eran 169 inspectores funcionarios?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Lo tengo por ahí.

El señor **FOLE DÍAZ**: La cantidad es igual. ¿Funcionarios?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Eran 169 funcionarios. Cuando digo inspectores me estoy refiriendo a personas que estaban en unidades que tenían las tareas de supervisión e inspección y que su preparación no les permitía, sino que efectuaban esas tareas.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Funcionarios con oposición?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Sí. Sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Al cuerpo?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Al cuerpo de inspectores, no, porque inspectores no ha habido nunca. El cuerpo de inspectores no existe, cuerpo de inspectores de Aviación Civil...

El señor **FOLE DÍAZ**: Por eso le hacía especial hincapié.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Por eso les digo que el personal funcionario ubicado en las unidades que tenían labores de inspección era 169, y efectuaban tareas propias de inspección. No vamos a cogerlo ahora con papel de fumar, hacían inspecciones, pero no tienen carnet de inspector porque no existe. Tienen, eso sí, una credencial que dice:

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 52

don Pepito Pi va a hacer una inspección a tal sitio con una comisión de servicio. Tienen una credencial y una comisión de servicio: usted va a hacer una inspección en la CAMO de Spanair, por ejemplo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Queda claro, señor Rodríguez Gil. Me parecía llamativo cuando otros comparecientes decían que no había, efectivamente, cuerpo de inspección.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Claro.

El señor **FOLE DÍAZ**: Me lo ha aclarado.

Respecto a este control, en el año 2008, cuando sucedió el accidente, ¿cómo se controlaban o supervisaban o cuál era el control o la supervisión, llámelo como quiera, de las compañías aéreas por parte de la dirección general?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Voy a intentar ser breve, porque no es tan breve. Controlar a las compañías aéreas no es tan fácil. Yo lo había preparado en relación con el AOC, porque no sabía lo que me iban a preguntar. Las actuaciones de inspección se hacían sobre todo para el tema del AOC, que es dar el certificado de operador a una compañía, en distintos ámbitos y distintas áreas con personal cualificado en ellas. Es decir, volvemos a lo mismo, señores que estaban en unidades de inspección y que estaban cualificados adecuadamente. Existía *a priori* lo que se llama el diseño. Si yo voy a formar una compañía y quiero un AOC, lo primero que tengo que presentar es un manual básico de operaciones, un manual de procedimientos, un manual de calidad, una estructura, unas aeronaves, etcétera. Eso se llama diseño, es antes de que usted empiece a operar. Si usted cumple con todos los requisitos que la norma dice, documentales de momento, a usted se le da el AOC y automáticamente empieza lo que se llama un plan de vigilancia continuado, que es tener que ver todas las áreas que usted se compromete a cumplir. Eso se hacía a través de auditorías y de inspecciones. Se auditaban procesos y sistemas que establece el operador para desarrollar sus actividades. Hemos dicho que tenía que tener —por no extenderme— gestión y organización del operador, un sistema de calidad, un programa de prevención de accidentes y seguridad en vuelo, entrenamiento y verificación de tripulaciones, operaciones en vuelo, en tierra, mercancías peligrosas... Todo eso se revisaba en esas áreas. Además, se hacía lo que se llamaba una inspección en base. Le puedo decir que normalmente iban dos o tres personas a efectuar esas inspecciones —que no eran inspectores, efectuaban las tareas propias de la inspección— y dependiendo de en qué áreas, eran pilotos, ingenieros o mixtos. Duraban varios días. Las inspecciones en base, que era dónde estaba, se efectuaban a las instalaciones, se miraban los despachos en vuelo, algo que es fundamental, aunque no calaba la cultura del despacho en vuelo entre la gente, pero se empezaron los despachos en vuelo, lo que se llamaba FTL, del inglés *flight time limitations*, que eran los tiempos y las limitaciones de vuelo que tenían que tener los pilotos; entrenamientos que hacían; se hacían inspecciones en ruta —no está la señora Oramas, que me lo ha preguntado— en cabina de pilotos de la aptitud de vuelo, y ahí siempre iba un piloto, siempre lo hacía un piloto, siempre; chequeo, cómo se prepara, cómo se realiza el vuelo; se hacía también el equipamiento para pasajeros, mercancías peligrosas, que tenían que tener autorizaciones especiales... Todo eso en cuanto a lo que hemos hablado del AOC del operador.

Luego venía la otra, que era la aeronavegabilidad. ¿Qué se hacía en aeronavegabilidad? Todo eso se hacía sobre la CAMO, que, como he dicho, era la Organización del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad Continuada. También había los planes de vigilancia continuados, y de acuerdo a los requisitos de la Unión Europea, no nuestros, cada veinticuatro meses, cada dos años, se tenía que dar una vuelta a todas las áreas de la CAMO, hecha su inspección, hecho su informe, lo que correspondiera. ¿Qué se revisaba? Gestión y estructura de la organización, de la CAMO; memoria y organización de gestión del mantenimiento —lo que se llama CAME, *continuing airworthiness management exposition*—; gestión de aeronavegabilidad; control de los programas de mantenimiento, de las directivas, de las modificaciones, de las reparaciones; registro de la documentación; sistema de calidad; y además se les obliga a tener un programa ACAM. Como les hemos dicho, cuando tienen un CAMO o un CAMO Plus resulta que prácticamente son ellos los que controlan la aeronavegabilidad. Ellos están obligados a tener un programa ACAM. ¿Qué es un programa ACAM? Es el control del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, de su flota. Tienen que tener un sistema con el cual controlan aeronave por aeronave. Eso es lo que se mira cuando se va a hacer el control: ¿esta aeronave cómo está funcionando?, ¿qué es lo que has hecho?, ¿dónde está el programa de mantenimiento?, ¿qué desmontajes no programados tienes?, ¿qué modificaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 53

has hecho? Y todo firmado por el responsable correspondiente. Todo eso se hace para controlar esas aeronaves que ahora directamente AESA no controla como hacía antes: programa ACAM.

Además —acabo ya, se lo prometo—, hay dos cosas fundamentales, una herramienta poderosísima, que son la SAFA y la SANA. La SAFA —ya se lo he comentado— es la supervisión de aeronaves extranjeras. Esa supervisión se hace en los tránsitos, sin saberlo; llegan normalmente un piloto y un ingeniero o mecánico o lo que fuera y con un protocolo de la Unión Europea hacen una inspección completa sobre esa aeronave, sea de la Unión Europea o no, pero no española. Y además, como a nosotros nos faltaba esa pata, introdujimos la SANA, que es lo mismo pero a las aeronaves nacionales. De ahí —acabo, se lo juro— vienen las famosas listas negras. Eso lleva unas discrepancias de categoría uno, dos o tres, con un ratio que cuando pasan de dos o dos y pico se les llama la atención y se les dice: me dice cómo ha solucionado la causa raíz o si no usted va a la lista negra. Eso es más o menos lo que se hace, y perdón por la extensión.

El señor **FOLE DÍAZ**: Gracias.

Yo me atrevería a pedir, para nuestro trabajo al leer el *Diario de Sesiones* y sobre todo para el trabajo de las taquígrafas, un glosario de nomenclaturas y abreviaturas que nos está desarrollando, porque efectivamente con algunas ya nos vamos perdiendo.

Intentaré hacerle una pregunta que no le obligue a usted, señor Rodríguez Gil, a tanta explicación, aunque es difícil. Después de lo que acaba de explicarnos sobre supervisión y control y respecto a la compañía que ha sufrido el accidente, ¿antes o después del accidente tuvo Spanair algún tipo de seguimiento por parte de la Dirección General de Aviación Civil especial, diferente o más incisivo?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Pues es lo que le comentaba.

El señor **FOLE DÍAZ**: Si ya lo ha comentado antes, ya me ha contestado.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No, por una cuestión técnica, pero se empieza a controlar al saber que tiene dificultades económicas. Spanair era como cualquier otra, tenía sus revisiones, pero cuando hablan de que hay un problema económico automáticamente se incrementan fundamental y ampliamente las revisiones que tiene.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Antes del accidente o después del accidente?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Antes, porque dese cuenta de que los problemas económicos surgen antes. Si me permite, y si no me lío mucho, creo que tengo por aquí un informe...

La señora **PRESIDENTA**: No se preocupe, don Luis.
Siga, diputado.

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

Señor Rodríguez Gil, ¿puede la autoridad europea, EASA, obligar a implementar requisitos en aeronaves aunque su diseño o construcción no sea efectuado por una empresa europea?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Sí. El 28 de mayo de 2018 hay un informe sobre la supervisión económica de las compañías aéreas y ahí es donde se hablaba de Spanair.

La señora **PRESIDENTA**: ¿De 2018?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Este es el que tengo yo, me lo dan de 2018, pero es antes del accidente. Por eso, entra en las *top*, porque como económicamente parece que iban mal, por eso entra en las *top*.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Fole, perdone. Formule su pregunta.

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿Le repito la pregunta?, porque como estaba buscando el informe.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 54

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de seguridad de aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No hace falta. La respuesta es sí, no quiero extenderme, aunque siempre lo tiene que hacer el estado de diseño; si puede existir lo que llaman los americanos una condición de inseguridad —*unsafe condition*—, se puede emitir una directiva o algo para hacer alguna modificación.

El señor **FOLE DÍAZ**: Tenía una pregunta relacionada con las listas de verificación, con el accidente de Detroit pero creo que ya ha sido contestada a otros compañeros. Sí me gustaría comentarle —quizás no tenga conocimiento— que en su declaración un compareciente, un ingeniero superviviente, Rafael Vidal, manifiesta que se hicieron unas pruebas al relé, que hay unos datos en una tabla —que figuran en un informe previo de la Ciaiac pero que no figuran esas tablas en un informe final— que demostraban que ese relé había fallado en todas sus formas y fórmulas que podía operar. ¿Conocía usted este dato? ¿Podría aclararnos algo?

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): No. Es más, la sentencia del juez —creo recordar; no quiero decirles algo que no sea así, no quiero meter la pata— dice que el órgano pericial, creo que en el INTA, hizo no sé cuántas pruebas y no salió. Y dice textualmente —en la sentencia— que este instructor estaba presente. Por lo que he leído, no sé si tuvo en algún momento algún comportamiento errático y daba fallo, pero en lo que se le hicieron... Es más, en base a alguna petición específica creo que se le hizo en una cámara. No me hagan caso porque eso me lo sé peor, pero hasta dónde yo sé fueron incapaces de determinar qué había fallado. No lo puedo contestar a su pregunta, no lo sé.

El señor **FOLE DÍAZ**: Una última pregunta, presidenta, que va al hilo de las recomendaciones, de por qué no se cumplen. El propio presidente de la Ciaiac nos decía que muchas de las recomendaciones no se daban por respondidas. Usted antes ha hecho mención a que algunas recomendaciones sí son de obligado cumplimiento; por ejemplo, si afectan al diseño, o algo así he entendido.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Ahora se lo aclaro.

El señor **FOLE DÍAZ**: Tampoco es esa la pregunta. La pregunta es: ¿cree realmente que lo que ha recomendado la Ciaiac se ha llegado a ejecutar, a cumplir, ha sido efectivo o ha quedado en un cajón de sastre y no lo hace nadie? Relacionado con esto, en las de obligado cumplimiento, habrá unos niveles; es decir, si afecta a este ratio o a este ratio —1, 2, 3— es de obligado cumplimiento. Un poco en relación con las recomendaciones que decía el señor Franquis —esa era mi última pregunta siempre; estar el último es lo que tiene—, ¿cree usted que hay algún tipo de nivelación, que diga si cumple dos o tres requisitos tiene que ser de obligado cumplimiento o eso estaría por hacer?

Con esto acabo, gracias, presidenta.

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de seguridad de aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Le voy a contestar en la línea que le contesté a él. Hay recomendaciones que se cumplen porque al que van dirigidas, en su ánimo, dice: esto hay que cumplirlo. Y EASA saca su directiva por derecho. Pero hay recomendaciones que, desgraciadamente —y no sé el estado de las recomendaciones de la Ciaiac porque no las conozco—, no soy tan optimista de que Boeing o yo qué sé las cumpla. No soy tan optimista. Por eso le decía al señor Franquis que, además de la Ciaiac, que tiene que tener su independencia, después de las recomendaciones debería haber de alguna forma —no sé cuál, para eso están ustedes, que son legisladores— algo que, verificado que si no se cumple que esa recomendación hay una condición de inseguridad, alguien —supongo que el Poder Legislativo o yo qué sé— dijera: si no la cumple usted, dejo el avión en el suelo. No lo sé, pero estoy convencido de que eso debería ocurrir.

El señor **FOLE DÍAZ**: La última pregunta, presidenta, que va en relación; hoy no se preguntó pero se ha preguntado a otros comparecientes y creo que sería conveniente oír la opinión del señor Rodríguez Gil. Se pretende por esta Comisión y por la asociación de víctimas la posibilidad o conveniencia de crear un órgano multimodal que pudiera tener más independencia y otro tipo —a lo mejor en esta línea de las recomendaciones— de obligatoriedad que fuese más efectivo. ¿Usted está de acuerdo con eso o tiene alguna información o versión de que en otros países de Europa existan y sean beneficiosos?

Gracias y esta era la última pregunta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 75

24 de julio de 2018

Pág. 55

El señor **RODRÍGUEZ GIL** (Director de Seguridad de Aeronaves, DGAC-AESA, en 2008): Le voy a contestar muy rápidamente. Fíjese, en Estados Unidos hay una cosa que no suena bien pero que es muy efectiva, se llama FOIA, *freedom of information act*, en la cual se exigen sí o sí una serie de requisitos y de historias. Como ustedes saben, es el país que le coge a uno la ley y tal. Vale, pues con todo y con eso, el NTSB, esa organización multimodal por encima de tirios y troyanos, no fue capaz de que la FAA impusiera lo que dijo de modificación del diseño. ¿Tiene más independencia el NTSB que, por ejemplo, la DGAC española o la francesa o la del Reino Unido? Yo, personal y honestamente, no lo creo. Lo que hay que hacer es dotar a las comisiones de investigación de accidentes de recursos y de personal y tener unos filtros técnicos exigiendo ese *know-how*, esos conocimientos para que luego, si los tienen que aplicar, que sepan perfectamente cómo hacerlo.

Sé que le he contestado así a medias, pero...

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

Gracias, señor Rodríguez.

Terminamos la comparecencia. Mañana a las ocho; hemos consultado a la directora de comisiones y no nos permiten empezar a las ocho y media. Por tanto, a las ocho, como estaba. Así que hasta mañana a las ocho, señorías. Descansen.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cincuenta minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CI-75