



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 109

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. 23

celebrada el martes 11 de diciembre 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 Palao Taboada (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001526) 2
- Del señor Sanmartí Aulet (exdirector general de Aviación Civil), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001527) 17
- Del señor Sánchez Marín (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001528) 27

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 2

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

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días, señorías.

Un punto previo, referido a los acuerdos del día 12 de noviembre, porque, por distintos motivos, algunos compañeros tuvieron que ausentarse. Al final, el acuerdo fue el de seis comparecencias, en vez de siete: tres en un día, este martes, y tres el próximo. Asimismo, el señor Sánchez Marín, con certificación médica, adujo que no podía comparecer por motivos de movilidad y cognitivos, y, habiendo consultado, dos grupos optaron por videoconferencia. También hablamos aquel día de que aceptábamos seis comparecencias, no siguiendo el ritmo normal —por eso son tres, en vez de dos—, en la medida en que tenemos los temas muy avanzados y pueden ser preguntas muy concretas. Finalmente, se nos había propuesto la comparecencia del presidente de Mapfre, señor Antonio Huertas, pero vamos a citar a su director general de asesoría jurídica, señor Claudio Ramos Rodríguez.

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

— **DEL SEÑOR PALAO TABOADA (SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES ABRIL 2004-OCTUBRE 2008 Y SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES OCTUBRE 2008-ABRIL 2009), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001526).**

La señora **PRESIDENTA**: Damos comienzo a las comparecencias de hoy, 10 de diciembre de 2018, con don Luis Fernando Palao Taboada, secretario general de Transportes desde 2004 a 2008 y secretario de Estado de Transportes desde octubre de 2008 a abril de 2009.

Como teníamos acordado previamente, el formato es el de diez minutos de exposición, y preguntas de los grupos, de menor a mayor.

El señor Palao ha sido informado de sus derechos y obligaciones. Sabe que la comparecencia está sujeta a lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1984. Se le ha dado la posibilidad de venir acompañado, y así lo ha hecho. En virtud también de esta norma, la presidenta manifiesta expresamente su voluntad de salvaguardar los derechos del compareciente, a la vez que le hace saber que, conforme al artículo 502.3 del Código Penal, su testimonio debe estar sujeto a la verdad.

Dispone usted de sus diez minutos de exposición, señor Palao.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2004): Buenos días. Quiero empezar por manifestar, a la vista del accidente tan horroroso que todos conocemos, mi empatía con los familiares y amigos de las víctimas, con quienes quiero compartir su sentimiento de dolor, y, desde luego, lamentar las víctimas, como es absolutamente obligatorio.

Voy a presentarme, por diligencia de la Presidencia. Mi nombre es Luis Fernando Palao Taboada. Soy ingeniero de Caminos desde el año 1966, por la entonces única escuela de la Politécnica de Madrid. Mi primer trabajo fue en la compañía Entrecanales y Távora, y a continuación estuve cinco años en Tenerife, contratado por el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Después, desde 1971 a 1976, fui ingeniero jefe de proyectos de Puertos y Costas en Intexa, una empresa de ingeniería, y desde el año 1982 con esa misma empresa estuve residiendo en Latinoamérica, primero en Venezuela y después en Perú, realizando proyectos de ingeniería relacionados con la materia de puertos.

En diciembre de 1982, en el primer Gobierno de Felipe González, fui llamado a ocupar el puesto de director general de Puertos y Costas del entonces Ministerio de Obras Públicas. A continuación, entre los años 1991 y 1992 fui director general de Puertos, del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente. Desde diciembre de 1992 hasta junio de 1996 fui presidente del ente público Puertos del Estado, organismo creado para la gestión de los puertos públicos, con motivo de una ley que se elaboró eliminando las entonces juntas de puertos y creando las autoridades portuarias. Desde julio de 1996 hasta 2003 trabajé como consultor en materia de transportes y desde 2003 a 2004 fui presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón. Desde abril 2004 hasta octubre de 2008 fui secretario general de Transportes del Ministerio de Fomento y desde octubre de 2008 hasta abril de 2009 fui nombrado secretario de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento, secretaria de Estado de nueva creación que ocupé después de abandonar la secretaria general, y cargo que tenía cuando se produjo el accidente. Desde 2009 hasta 2010 fui nombrado presidente de las empresas públicas de ingeniería de infraestructuras Ineco y Tifsa, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 3

después se fundieron, y ahora es Ineco, una empresa única propia del Estado que realiza trabajos de infraestructuras de transportes. En 2011 fui cesado de la presidencia de Ineco y me puse a trabajar en una empresa en la que participaba en trabajos de infraestructura y explotación de transportes en el ámbito internacional. Desde el 1 de enero de 2017 estoy jubilado y trabajo como voluntario con una ONG, revisando proyectos solidarios del tipo de centros de salud, centros educativos, abastecimiento de aguas, sistemas sanitarios, etcétera, en diferentes países del tercer mundo, proyectos que se financian a través de esa misma ONG. Como decía, el puesto que ocupaba en el momento del accidente era el de secretario general de Transportes, en el que todavía permanecí unos meses, hasta que fui nombrado secretario de Estado. Nada más, este es el currículum que puedo ofrecer.

Simplemente, añadiré que participé en la elaboración de los siguientes proyectos normativos: borradores de normativas sobre titulaciones de embarcaciones de recreo y de escuelas de formación; regularización e inscripción de embarcaciones pesqueras; Ley general de navegación, obligaciones de servicio público; un borrador de la Ley de puertos; subvenciones a residentes en territorios insulares, y cargas con origen o destino en Canarias; Comisión de Investigación de Incidentes; Parque Natural del Estrecho; separadores de tráfico marítimo, navegaciones de cabotaje de interés público, radiocomunicaciones marítimas...

La señora **PRESIDENTA**: Señor Palao, creo que su currículum ya ha sido expuesto de forma extensa. Lleva usted ocho minutos. Quizás pudiera concretar un poco más e ir a la cuestión de la comparecencia. ¿Tiene alguna cuestión previa más que plantear?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2004): No. Simplemente, resumir que no soy un experto en aviación civil y mucho menos en accidentes de aviación civil. Sin embargo, tengo una experiencia amplia en materia de transportes, en general.

La señora **PRESIDENTA**: Ha quedado clara su dilatada experiencia en este aspecto.

Empezamos con las preguntas de los portavoces. Por el Grupo Mixto, tiene la palabra la señora Oramas.

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

Estoy realmente impactada, porque precisamente esta es la Comisión de investigación del accidente de Spanair, que, como ha dicho don Fernando Palao, fue —en palabras suyas— horroroso, y en su intervención previa se ha referido a lo que nosotros sabemos y puede conocer cualquiera, a su currículum y que, efectivamente, es una persona especializada en puertos, costas y transporte marítimo, con publicaciones en el tema. Estamos en la Comisión de investigación del accidente de Spanair, y, como usted verá, aporta poco en ella su currículum en materia de puertos, que es amplio, porque además usted fue secretario general de Transportes en el momento del siniestro.

¿Podría decirnos a que se debió que se creara la Secretaría de Estado de Transportes, que casi fue inmediatamente después del accidente?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2004): Ya se puede usted imaginar que fui nombrado después de su creación —una decisión del Gobierno—, porque en ese momento y desde el principio existía una Secretaría de Estado de Infraestructuras de Transportes. Creo que la importancia que tiene la explotación de los diferentes sistemas de transportes justificaba tener una secretaría con el mismo rango que la de Infraestructuras, desde el punto de vista de su gestión. Creo que esas debieron ser las consideraciones del Gobierno cuando se creó esa Secretaría de Estado de gestión del transporte.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Cuáles eran sus funciones, en concreto, y su prioridad en el momento en que le nombran secretario?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2004): Las funciones eran semejantes a las que tenía en la secretaría general, solo que con mayor rango, porque los secretarios de Estado son miembros del Gobierno y participan en las comisiones de subsecretarios y...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 4

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Prácticamente, las mismas funciones que tenía como secretario general?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2004): Sí. De mí dependían en aquel momento la Dirección General de Aviación Civil, la Dirección General de Marina Mercante, Puertos del Estado, que, aunque era autónomo, tenía cierta dependencia del Ministerio de Fomento, AENA, y, en general, todos los órganos de la Dirección General de Transporte Terrestre...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Estamos en la Comisión de investigación de Spanair. A raíz de lo que sucedió en el accidente de Spanair, ¿recibió usted directivas relativas a priorizar en materia de seguridad aeroportuaria?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2004): Desde el momento en que fui nombrado secretario general, la prioridad que se me planteó por parte de la ministra, y yo a la gente que dependía de mí, fue, en materia de aviación civil, la seguridad.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No le estoy preguntando como secretario general. Le estoy preguntando si después de ser nombrado secretario de Estado y a raíz del accidente de Spanair tuvo alguna prioridad, bien porque se lo encargara la ministra, bien por su propia experiencia después del accidente, en materia de seguridad; insisto como secretario de Estado y a raíz del accidente.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2004): Como secretario de Estado, efectivamente, las prioridades que ya teníamos marcadas en materia de seguridad tuvieron un especial seguimiento, y se puso especial énfasis después del accidente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Por ejemplo, ¿en qué?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2004): Por ejemplo, en la puesta en marcha de la Agencia de Seguridad Aérea. Este fue un tema muy importante. Ustedes, que seguramente que conocen las dificultades que conlleva la creación de un órgano de este tipo en el ámbito de la Administración...

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Bien, esa fue una materia. ¿Y alguna otra a raíz del accidente de Spanair, como secretario de Estado?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2004): El desarrollo de la Ley de Seguridad Aérea, que en aquel momento ya estaba aprobada.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: No me refería a continuar. Le estaba preguntando por materias concretas.

Centrándonos en el accidente del 20 de agosto de 2008, ¿perteneció usted al gabinete de crisis que se creó tras el siniestro?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2004): No.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Tuvo algún contacto directo con los afectados, víctimas y supervivientes después del siniestro o durante la gestión del mismo?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2004): No. Desde el primer momento, desde el momento en que se me informó, estuve presente en Barajas. Pero, desde luego, no participé, porque no estaba previsto en el protocolo del plan de emergencia. Estuve allí por si hubiese sido necesaria cualquier decisión, participación o intervención, pero no fue así, y yo dejé operar a los órganos de gestión del plan de emergencias en el desarrollo de los acontecimientos que se siguieron a raíz del accidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 5

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Después de crearse la secretaría de Estado, que fue prácticamente a los dos meses, qué secretaría de Estado es la que tenía la responsabilidad directa de atender a los afectados, las víctimas y toda la materia referida al accidente. Es la última pregunta, señora presidenta.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): La única secretaría de Estado que se creó para la gestión en general de los diferentes sistemas de transportes era esta Secretaría de Estado de Transportes.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y usted ve lógico que siendo la secretaria de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento, después del segundo accidente más importante de la aviación civil en España y siendo usted el responsable político por debajo de la ministra, nunca se reuniera con los familiares de las víctimas o supervivientes? ¿Lo ve normal?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Posiblemente no lo sea, pero yo nunca tuve una petición de reunión por parte de la asociación de víctimas y, por lo tanto, no tuve una reunión a partir de mi nombramiento como secretario de Estado.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Pues no lo considero lógico, pero ya no tengo nada más que decir, señora presidenta.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Muy bien.

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

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

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

Bienvenido, don Fernando Palao. Haré dos bloques de preguntas para ser un poco más rápido. Ya llevamos muchas comparecencias y estas preguntas tienen que ver con algunos de los flecos o elementos que vale la pena corroborar. No hablaremos de temas técnicos, sino de elementos que por su responsabilidad podía saber y esclarecernos. En primer lugar, respecto a las filtraciones que se produjeron los primeros días y meses, ¿tiene conocimiento de quién las hizo? Por ejemplo, en el borrador del informe preliminar de la Ciaiac se concreta que salieron de un ordenador del Ministerio de Fomento, ¿sabe algo al respecto? Segunda pregunta, la ministra, doña Magdalena Álvarez, que se presentó ante esta Comisión, insistió en que las filtraciones —que nadie niega, son un hecho real— de las comunicaciones entre los servicios de emergencias pudieron salir del Summa, pero en esta Comisión ha quedado muy confirmado, muy claro, que el Summa no grababa este tipo de comunicaciones. Por tanto, ¿sabe de quién partió la orden para que se filtraran? Sin duda, este es un tema que si se hizo en el ministerio, usted por su cargo podría tener conocimiento. Por tanto, me gustaría que contestase estas dos preguntas.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): No tengo la menor idea de dónde han podido salir estas filtraciones. Tengo entendido que el órgano judicial que intervino en este tema intentó localizar el origen de esta posible filtración y no lo encontró. Desde luego yo no tuve absolutamente nada que ver, incluso puedo decirle que no tuve ninguna relación con el jefe de prensa del ministerio en aquel momento porque fue una persona que entró nueva, creo que después de ser yo secretario de Estado, y permaneció en su cargo relativamente poco tiempo.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Usted ha hablado del jefe de prensa, él confirmó que había filtrado estas grabaciones, pero no de quién partió la orden ni quién se las proporcionó.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Desde luego no de mí.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Le recuerdo que, como ha dicho la señora presidenta, este es un término en el que usted está obligado a decir la verdad, y en esta Comisión haremos valer este hecho.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 6

Segunda batería de preguntas. La directora de Navegación Aérea, doña Carmen Librero, que también compareció en esta Comisión, afirmó que ella era depositaria de estas grabaciones, que ella las tenía; sin embargo, no aclaró a quién las entregó ni tampoco explicó quién las filtró. Se las pidieron del ministerio y como cargo jerárquico inferior, ¿Carmen Librero obedeció a su superior? El segundo elemento tiene que ver con la gestión de estos primeros días en la emergencia. ¿Estuvo usted directamente implicado en la gestión de la emergencia tras el siniestro formando parte del órgano que se creó en el Aeropuerto de Barajas, o se limitó a quedarse en su despacho de la Secretaría General de Transportes?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): En relación con esta última pregunta ya he explicado que cuando tuve la información de que se había producido el accidente, me desplazé a Barajas, pero desde luego no intervine en los órganos de gestión del plan de emergencias. Estuve allí presente para ver si efectivamente era necesaria mi intervención de alguna manera, pero no fue así y creo que no di ninguna instrucción porque entendía que lo que debía hacer era dejar que se desarrollaran los protocolos previstos en el plan de emergencias de la manera que se estaba haciendo, pero desde luego no era necesaria mi intervención en ese momento. Por otra parte, allí había varios ministros durante el desarrollo de los primeros momentos de los acontecimientos, por supuesto, me puse a su disposición, y cuando llegó en un momento determinado la ministra de Fomento que estaba fuera de Madrid, hice lo propio de ponerme también a su disposición, pero no intervine en decisiones al margen de los órganos que están previstos en el plan de emergencias.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Para completar un poco las preguntas, las filtraciones fueron un escándalo en el que el ministerio estuvo implicado. Durante unos días, según nos comentó el jefe de prensa, esto fue la comidilla de todo el ministerio. No entiendo que usted no tuviese ninguna información ni le llegase ningún nombre, de manera que lo que había sucedido no era responsabilidad de nadie. Esto no lo entiendo porque en momentos de crisis como estos supongo que un secretario general no es un funcionario de segundo orden, sino de primer orden. No lo entiendo, puede que usted me sepa explicar esto o no, pero para mí es incomprensible. Segundo elemento, usted dice que no fue necesaria su presencia continuada, ¿quién decidió que no? Usted ha dicho que fue allí a ponerse al servicio de los ministros, ¿alguien explícitamente le dijo usted no hace falta que esté aquí, estará otra persona, alguien le dijo esto?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): No, yo puede comprobar cómo se estaban desarrollando los acontecimientos, en aquellos momentos había una importante actividad y no me pareció oportuno intervenir...

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Para no molestar, un secretario general, me voy no quiero molestar, ustedes mismos...

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Para no molestar entre otras razones; no, me voy no, me quedo allí por si efectivamente es necesario en algún momento que intervenga, pero yo consideré que no era necesario y que el plan de emergencias se estaba desarrollando de acuerdo con los protocolos previstos.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Nada más, muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señora Valido, su tiempo.

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

Buenos días, señor Palao. Siguiendo la tónica voy a ir directa a las preguntas. En comparecencias anteriores se nos confirmó aquí no solo por los responsables políticos, sino también por los familiares de las víctimas, que fue el director del Aeropuerto de Barajas en aquel momento, el señor Oleaga, acompañado por el director de Seguridad de Aeronaves, don Luis Rodríguez, y por otras personas que todavía no se han identificado, quienes reunieron en una pequeña sala a los familiares de las víctimas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 7

para leerles la lista de supervivientes. ¿Quién tomó la decisión de que fueran el director del Aeropuerto de Barajas y el director de Seguridad de Aeronaves quienes dieran la lista de supervivientes?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Supongo que el órgano ejecutivo del plan de emergencias donde yo no estaba; desde luego yo no participé en esa decisión, ni siquiera acompañé al director del aeropuerto, don Miguel Ángel Oleaga, cuando se produjo la lectura de las listas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Según su experiencia, ¿cree usted que este era el proceder, que tenía que ser el director del aeropuerto quien diera la lista de supervivientes?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Era el responsable máximo del órgano de gestión del plan de emergencias. Entonces, era el que podía tener mayor información sobre las víctimas, etcétera, después de un proceso de búsqueda de la lista de pasajeros. Creo que ha habido varios comparecientes que han explicado que no se pudo disponer de la lista de pasajeros desde el primer momento y, por fin, cuando se logró disponer de las listas y tener una información suficientemente fidedigna...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es cuando se les dio la información.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Entonces se tomó la decisión de quién iba a hacer esa lectura, y se tomó en el órgano ejecutivo del plan de emergencias.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Conocía usted o alguien de su secretaría general la circular 285 de la OACI, que fue publicada en el año 2001 e incluía un plan de asistencia a víctimas de accidentes aéreos y sus familiares? La pregunta es por qué no se aplicaron las recomendaciones de esta circular si llevaba siete años aprobada.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Yo no la conocía, sinceramente. Nosotros empezamos a trabajar en el ministerio desde luego no pensando en que iba a haber un accidente, sino pensando en evitar ese accidente por encima de todo. Es decir, multiplicamos las inspecciones, multiplicamos las plantillas de inspectores, etcétera, en una gestión complicada, pero no trabajamos...

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Pero ustedes nunca pensaron en la posibilidad de que pudiese ocurrir un accidente en Barajas con tantos millones de vuelos que hay al año?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Desde luego esa era una posibilidad que no se manejó...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Que nadie espera, pero para la que uno se prepara, siempre uno se prepara para lo peor en los planes de emergencias. Además, según dijo, por parte del ministerio como secretario general de Transportes tenían la prioridad de la seguridad de la aviación civil.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Sí, sí, efectivamente para eso se elaboraron los planes de emergencia que existían. AENA tenía su plan de emergencias en Barajas, se hacían los simulacros correspondientes, pero desde el punto de vista del tratamiento...

La señora **VALIDO PÉREZ**: O sea, que el tratamiento a las víctimas y sus familiares no estaba contemplado porque nunca se pusieron en el caso de que pudiera ocurrir un accidente.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Pues sinceramente creo que es así.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No sé los demás, pero yo eso lo veo como muy grave. De hecho, se evidenció por el mal trato que dieron a los familiares.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 8

Como secretario general de Transportes hasta el 2008 y, además, a partir de octubre de 2008 también como secretario de Estado, usted llegó a ser el número dos del organigrama de Fomento, y tenía en sus manos la responsabilidad a máximo nivel del tráfico aéreo. Usted ha dicho que la prioridad que se le encargó desde el ministerio como secretario general de Transportes fue la seguridad de la aviación civil. Entonces, una pata fundamental de la aviación civil es la seguridad y, por lo tanto, una manera de asegurar esta seguridad —valga la redundancia—, como usted ha dicho antes, es el plan de inspecciones y las supervisiones. Mi pregunta es siendo tan importante la inspección y la supervisión de la seguridad aérea en el momento en que se produjo la tragedia del accidente del vuelo JK 5022, ¿cómo es posible que la supervisión y la inspección estuvieran sometidas a premuras de tiempo, se prorrogaban licencias sin inspeccionar los aviones previamente y, además, en contra de la normativa vigente en aquel momento? ¿Cómo es posible que se diera esta falta de seguridad a la hora de supervisar y de inspeccionar?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): No sé a qué demoras se refiere su señoría.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Demoras no, premuras.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): O premuras porque desde luego el número y la calidad de las inspecciones...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bueno, se otorgó una prórroga de un mes a este avión sin inspeccionar. De hecho, el avión cayó una día antes de que caducara esta prórroga de un mes.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Esa prórroga estaba prevista, existían unas circulares anteriores a la Dirección General de Aviación Civil de aquel entonces, y estaba previsto que para evitar que coincidiera una inspección en el momento en que el avión estuviera desplazado o tuviera sus planes operativos, hubiera una cierta flexibilidad en la fecha concreta del culmen del año.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, pero no lo entiendo porque los certificados de aeronavegabilidad tenían un año, con lo cual es fácil prever que en tal fecha dentro de un año el avión tenía que estar parado, una parada técnica, porque había que hacerle una inspección completa, documental, *in situ* y de vuelo. Entonces, sabiendo que tienen un año de previsión —porque eso no es que el día anterior se le ocurra al inspector o a la Dirección General de Aviación Civil y al día siguiente haya que parar el avión, con lo cual estropea todos los planes de viaje—, hay un tiempo, un año, para prever la parada del avión y, además, esto tenía que estar supervisado por la autoridad de la seguridad aérea; ¿cómo es posible que se prorrogue por un mes cuando era una parada técnica que tenía que hacer el avión y, como se evidenció en el accidente, había cosas que supervisar? Además, así se evidenció también en el informe del órgano pericial.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Desde el punto de vista normativo está claro que esa posibilidad existía; la posibilidad de flexibilizar ese año hasta tres meses más desde el punto de vista de la coincidencia con operaciones del propio avión que complicaran...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Todos entendemos que normativamente existe esa posibilidad, lo que yo no entiendo desde aquí, desde fuera de un avión y como usuaria, es que teniendo un año para prever eso —por eso hablo de premura—, cómo es posible que antes de finalizar la prórroga se le conceda otros tres meses porque no ha habido tiempo para qué, si llevaban un año previendo que el avión tenía que parar. ¿Cómo es posible que la autoridad que tenía que supervisar esto lo permita?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): La programación de las operaciones en el ámbito de las propias compañías supongo que es un tema complicado y no es fácil prever con un año de tiempo, digamos a fecha fija, la disponibilidad del avión en un momento determinado. Es más, aunque se hubiera hecho esa inspección de Aviación Civil que usted echa de menos para el otorgamiento del certificado de aeronavegabilidad, yo estoy convencido de que no se hubiera evitado el accidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 9

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Por qué está convencido?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Pues estoy convencido porque las inspecciones para el certificado de aeronavegabilidad no se centraban en analizar técnicamente cada uno de los aviones, sino en analizar las organizaciones CAMO que de alguna manera eran responsables o se ocupaban de garantizar la aeronavegabilidad continuada en cada una de las compañías aéreas.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No voy a preguntar nada más, señora presidenta. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Franquis, su tiempo.

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

Muchas gracias, señor Palao, por su comparecencia en el día de hoy y por sus palabras ante esta Comisión. Analizando su responsabilidad en el ministerio y el trabajo realizado en la Comisión con las diferentes comparecencias que se han celebrado hasta el día de hoy, la verdad es que a la hora de trabajar de cara a su comparecencia le cuesta a uno concretar las preguntas, porque de lo que podía afectarle a usted y a su responsabilidad en el ministerio aquí hemos hablado muchísimo. Hemos hablado mucho del papel de AENA, de por qué ese vacío en el nombramiento del presidente que se aclaró, de los presupuestos del ministerio antes y después del accidente, del certificado del que se ha hablado hace un momento, aquí estuvo el director general de Aviación Civil explicando en profundidad toda esta materia. Se trata, por tanto, de intentar buscar preguntas que no vuelvan a repetirse y, por lo tanto, las respuestas sean las mismas. Hemos hablado del papel de la comisión de investigación, de la relación o el trato a las víctimas y sus familiares, creo que los diferentes responsables del ministerio han asumido en un análisis crítico que quizás fue el mayor déficit que hubo a la hora de gestionar el accidente. Afortunadamente eso se ha reparado porque se ha legislado en esa materia, y esto no volverá a ocurrir nunca. Y sobre el papel del ministerio, usted ha dicho que no formaba parte del gabinete de crisis, con lo cual a la hora de plantear determinadas preguntas sobre el desarrollo posterior del accidente me cuenta que es complicado. Y también hemos hablado muchísimo de las filtraciones. Aquí han venido responsables que han dicho con claridad a esta Comisión que filtraron determinadas cuestiones en base a lo que usted ya ha manifestado a la Comisión y a la comparecencia de la ministra en el Congreso.

Digo esto porque se me hace difícil concretar alguna pregunta para no repetir intervenciones anteriores o incluso cansar a la propia Comisión, pero es verdad que en el debate han surgido asuntos que han sido reiterativos, y yo creo que esta Comisión tendrá que jugar su papel a la hora de las recomendaciones. Uno es el papel de la comisión de investigación, yo creo que todo el mundo coincide, salvo los miembros de dicha comisión, en que hay un serio déficit de independencia, al menos es lo que se ha demostrado en la propia Comisión, al margen de lo que pueda pensar cada miembro de la comisión de investigación, que han insistido en las diferentes comparecencias en que son absolutamente independientes y que no reciben criterios ni órdenes de ningún responsable político ni de ningún otro sector económico o interés concreto en el sector. Siendo esto evidente, me gustaría saber desde su puesto de responsabilidad, desde su secretaría de Transportes, qué tipo de relación tuvo con la comisión de investigación o si no hubo ningún tipo de relación.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Muchas gracias, señora.

Desde luego mi contacto con la Ciaiac fue absolutamente mínimo, es decir, yo no intervine ni tuve ningún contacto directo con la Ciaiac para darle ningún tipo de instrucción, y si tuve algún contacto fue para resolver los problemas administrativos que se pudieran plantear desde el punto de vista del nombramiento de los diferentes vocales, de cubrir las vacantes que existieran en algún momento y garantizar el funcionamiento, desde luego independiente, de la Ciaiac. Con posterioridad a mi mandato incluso se amplió esa independencia al depender del propio Congreso desde el punto de vista de su gestión anual. De modo que yo creo rotundamente que la Ciaiac es un órgano independiente desde el punto de vista de la Administración a la que está asignada orgánicamente, incluso no dependía de la secretaría de Estado entonces, sino que para separarlo más de los órganos de gestión técnica sectorial del propio ministerio, se hizo depender de un órgano horizontal como es la subsecretaría.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 10

El señor **FRANQUIS VERA**: Usted ha explicado que su responsabilidad en relación con el sector aéreo fue fundamentalmente desarrollar la Ley de Seguridad Aérea que había sido aprobada algunos años antes, con la puesta en marcha de la agencia que se produjo poco después del accidente. Pero como responsable de la secretaría de Transportes, todos tenemos como primera conclusión que hay un antes y un después en el sector aéreo desde que se produjo el accidente. Usted ha dicho que antes del accidente se estaba pensando en evitar que hubiera un accidente, y se pensaba menos en cómo gestionar una vez ocurrido el accidente especialmente en lo que se refiere al trato con los familiares de las víctimas y sus amigos. Desde su responsabilidad qué cambios se produjeron, no ya solo los que se producen lógicamente por el hecho en sí del accidente, sino en la mentalidad de la propia Administración una vez ocurrido el accidente y las consecuencias de la tragedia de ese 20 de agosto de 2008.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Los cambios y el énfasis puesto sobre la seguridad se produjeron no después del accidente, sino desde antes del accidente. Las cifras que se han trasladado a esta Comisión por diferentes responsables directos sobre el número de inspectores intervinientes en esa operación, las cifras sobre el número de inspecciones realizadas, especialmente unas aleatorias que se llaman SAFA y SANA tanto para aviones extranjeros como nacionales, y las cifras sobre las inspecciones a las compañías aumentaron de una manera espectacular. Creo que después del accidente el énfasis se puso en la puesta en marcha de la Agencia de Seguridad Aérea, que no es que empezara después del accidente porque el recorrido de la creación de una agencia de este tipo en la Administración es largo y complicado, pero se puso en marcha después del accidente y creo que es un paso adelante muy importante desde el punto de vista del incremento de la seguridad aérea en España.

El señor **FRANQUIS VERA**: Última pregunta, señora presidenta.

Como usted bien sabe, la función de esta Comisión, además de las comparecencias, es acabar su trabajo con unas recomendaciones o conclusiones que hay que trasladar al Pleno del Congreso, y en su opinión, con su formación y su experiencia al frente de una de las áreas importantes del ministerio, si tiene alguna reflexión que aportar a la Comisión, cuál cree que debería ser una de las recomendaciones de la Comisión al final de los trabajos que hay que llevar a cabo.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes abril 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Yo diría que el aumento de las competencias y de la libertad de actuación por parte de la Agencia de Seguridad Aérea me parece un elemento sustancial. Yo he tenido la experiencia, por ejemplo, de la sustitución de los organismos públicos portuarios por unos entes públicos laboralizados que tienen mayores libertades para contratar, para elegir, para actuar, y creo que hay unas diferencias notables entre unas fórmulas y otras. Si eso se lograra para la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, creo que sería un paso importante e interesante dotar a este órgano de los elementos necesarios para realizar inspecciones y todos los cometidos que tiene asignados.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, señora Hernández Bento, su tiempo.

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

Muchas gracias, señor Palao, por su intervención. Usted ha puesto mucho énfasis y nos ha querido transmitir que su única experiencia es en puertos y costas, en transporte en general. Creo haberle entendido decir, explícitamente nos lo ha dicho, que no tenía esta experiencia en navegación aérea. Eso no quita para otras cosas. Usted tenía esas competencias, aunque no tuviera experiencia y la misma responsabilidad tanto en la navegación marítima como en la aérea, independientemente de que tuviera menos experiencia o ninguna.

Le voy a hacer algunas preguntas, aunque ya se las he hecho a otros comparecientes, porque este asunto me preocupa mucho. Usted no sé por qué lo ha hecho, pero lo ha hecho. Nos ha dicho que sabía mucho de aquello, pero que de esto no. Por otros comparecientes, yo siempre he tenido esa sensación de que había una desconexión entre el Ministerio de Fomento y AENA. Yo le pregunté al señor Azuaga, que fue presidente de AENA hasta 2008, y dijo textualmente que AENA tenía poca relación, o casi ninguna, con Fomento. Luego le pregunté por ello también al señor Marín, y no nos terminó de aclarar este asunto. Habló del comité asesor, pero no terminó de aclararlo; dijo que despachaba, pero no con quién. A la ministra, señora Álvarez, también se lo preguntamos. Ella habló de autonomía económica, en vez de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 11

contestar quién del Ministerio de Fomento llevaba, despachaba y seguía los temas de AENA. Ella nos habló de eso, de la gestión económica, de la independencia y tal. ¿AENA dependía de usted?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y usted con quién despachaba de AENA?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Con el presidente de AENA.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y lo hacía con frecuencia?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Con mucha frecuencia.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Y cómo es posible que diga lo que dijo?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Yo creo que se refería efectivamente a que la independencia del ministerio era fundamentalmente económica y presupuestaria.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No, yo no le pregunté por la independencia económica. Esa fue la respuesta que dio después la ministra de Fomento, que ya sabía que íbamos a ir por ahí. Yo le estoy preguntando si conocía de primera mano porque era su responsabilidad —entiendo que sí porque acaba de decir que despachaba todas las semanas o una vez al mes— lo que estaba pasando en AENA. ¿Eso es así?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Sí, sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Es decir, que los anteriores comparecientes que dijeron todo lo que dijeron, pues no.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Yo desconozco...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Vale. Usted despachaba y lo conocía.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Yo desconozco con precisión lo que han dicho, pero yo despachaba frecuentemente con AENA.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Con quién? ¿Con el señor Azuaga?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Con el señor Azuaga...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Que dijo que no.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): ... y también con el señor Marín. De modo que yo llevaba...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Usted sabrá que ambos dijeron que no.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Pues no lo sé exactamente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Se lo digo yo, porque está recogido en el *Diario de Sesiones*.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 12

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Sí usted lo dice, yo no lo pongo en duda. (**La señora Oramas González-Moro: Sí, está recogido en el *Diario de Sesiones*.**)

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Está en el *Diario de Sesiones*.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Yo despachaba con ambos.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Con frecuencia?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Con frecuencia.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bien.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Lo que le puedo decir es que la única forma en que puedo entender esa frase que usted ha recogido...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No, ya está. Yo solamente quería saber que usted dice que sí tenía relación.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Sí, sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Es que fue muy textual. Además, se le reiteró la pregunta y volvió a insistir. Pero vamos a dejar esto, para que me dé tiempo preguntarle sobre otros temas.

Usted habló del plan de emergencia, de que usted fue pero solo como observador, o sea, como si no tuviera nada que ver, aunque acaba de reconocerme que tenía todas las competencias, pero bueno. Ha dicho que todo más o menos funcionó bien, pero también sabrá que todo cambió. Luego entonces no debió de funcionar tan bien, porque todo después cambió. Ahí también me choca su percepción. La señora Valido le preguntó si conocía la circular de la OACI y ha dicho que no.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): No.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Le agradezco su sinceridad, porque lo dijo así de claro. Pero ¿no era obligación suya conocerla?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Pues no lo sé. El hecho es que no la conocía.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Yo le estoy preguntando, contésteme, por favor, porque yo le agradezco la sinceridad. A mi compañera le ha dicho que no conocía la circular. Yo me quedé un poco parada porque vamos a ver, ¿quién tenía las competencias? Usted. Usted me dice que despachaba con AENA con muchísima frecuencia. La pregunta es muy clara: ¿usted no cree que tenía obligación de conocerla?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Pues mire usted, las obligaciones se tienen cuando se conocen.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No, no. Usted tiene las obligaciones y si no las conoce, a lo mejor hace dejación.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Usted me ha preguntado si la conocía, y le he contestado que no.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 13

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No, no. Esa pregunta se la hizo mi compañera.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Bueno, pues de acuerdo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Usted le contestó que no, y yo le agradezco la sinceridad. Yo le he hecho otra pregunta. ¿Usted no tenía la obligación de conocerla? Es otra pregunta distinta.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Pues no.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Usted cree que no?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Yo creo que no.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sabe qué pasa, que si usted la hubiera conocido, que era el responsable, a lo mejor las cosas hubiesen cambiado antes y a lo mejor la atención que se dio a las víctimas hubiese sido otra. Bueno, seguro que la atención a las víctimas hubiese sido otra porque de hecho *a posteriori* se cambió todo lo que a usted le pareció bien, o así lo entendí yo; de hecho se cambió todo. Si usted cree que no, es no.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Las comunicaciones con la OACI se hacían a través de la Dirección General de Aviación Civil.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero dependía de usted, igualmente.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Dependía de mí, pero yo no tuve conocimiento de esa circular.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Usted ha hablado de la creación de AESA como un logro. Sin embargo, creo que se tardó dos años en que esto saliera a la luz. ¿Por qué tardó tanto? ¿Por qué no estuvo operativa AESA hasta octubre de 2008?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Se aprobó primero en el ámbito de una ley general, que preveía la creación de agencias en toda la Administración, y después se elaboraron los estatutos de la propia agencia.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero se tardó mucho: dos años. De repente cuando es el accidente, en octubre, pum.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Cuando nosotros empezamos a trabajar en la agencia no había sucedido el accidente y no teníamos la perspectiva de que lo hubiera, por supuesto.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Pero tenía la obligación. Los planes de emergencia lo que hacen es contemplar esa posibilidad y es una obligación de los responsables públicos contemplarla. Pero, bueno, usted creía que era el proceso normal de creación de la agencia.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Sí, sí, con las dificultades normales que tiene la puesta en marcha de cualquier órgano nuevo...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Bien, le parecieron normal los dos años.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): ... en el ámbito de la Administración pública.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 14

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Vale.

Cuando AESA se forma recoge los efectivos de la Dirección General de Aviación Civil, incorporando a los contratados laborales. ¿Por qué no se aprovechó esa oportunidad para crear un cuerpo de inspectores de vuelo? ¿No se consideraba necesario, no era prioritario?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): No.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No era prioritario.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Lo que era prioritario era tener la capacidad de inspeccionar y eso se había resuelto por dos procedimientos: uno, aumentando la plantilla de...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Era suficiente externalizándolo con Senasa?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Primero, se aumentó las plantillas de la propia Dirección General de Aviación Civil, cosa que se hizo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Le pregunto por la inspección de vuelo.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Sí, y yo le estoy contestando que se amplió la plantilla. Concretamente, creo que había 169 funcionarios inspectores en Aviación Civil. Además, se utilizaba la colaboración de Senasa como empresa auxiliar de la Administración, de la cual se habían utilizado...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Fue una oportunidad para crear un cuerpo, pero ustedes no vieron esa necesidad nunca.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Pues no. El problema que se plantea en el ámbito de un cuerpo de inspectores es que tiene que nutrirse de pilotos y de ingenieros, de personal muy especializado, que tienen un escenario retributivo fuera de la Administración, y luego hay problemas para cubrir las plazas de esos cuerpos. Es mucho más importante tener la capacidad de contratar a la gente técnicamente necesaria para hacer las inspecciones, que disponer de un cuerpo de funcionarios que no añade nada más al modelo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿No contribuye a la seguridad tener un buen cuerpo de inspectores de vuelo?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Si se llegaran a cubrir las vacantes establecidas para ese cuerpo, probablemente, sí, pero los problemas se habrían planteado para cubrir las plazas de inspectores en el ámbito funcional porque tenían unos determinados criterios retributivos.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Es decir, no lo hicieron porque pensaron que no iban a cubrir las plazas, esa es la razón.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Claro. Además, no había ninguna instrucción ni ningún planteamiento que obligara a crear ese cuerpo en el ámbito de la Ley de Seguridad Aérea.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Quiero hacerle una pregunta delicada con relación a AESA. A mí me chocó cuando lo supe. ¿Usted sabía que la póliza que tenía contratada Spanair era con Mapfre?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): En aquel momento, nunca supe cuál era.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Usted sabía cuál era la situación por la que atravesaba Spanair?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 15

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Sí, sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Usted se reunió con los responsables de Spanair?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Sí, sí.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Cuántas veces se reunió con ellos?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): No demasiadas, pero, desde luego, fui consciente de que la...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Usted era consciente de que la compañía aseguradora de Spanair era Mapfre?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Pues no recuerdo si efectivamente en algún momento se comentó el tema de que fuera Mapfre.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Sabe por qué se lo pregunto?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): ¿Por el alquiler? ¿Por ese tema?

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Sí.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): En algunas de las comparecencias he visto que ese tema salía.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Es que choca un poco.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Si se pretende encontrar alguna concomitancia entre ese alquiler...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Yo no he dicho eso, lo ha dicho usted.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Lo he dicho yo.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Yo no he dicho nada. Yo le he preguntado si usted sabía de ese asunto, y me ha dicho que no.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Pero si se pretende eso...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Quién tomaba la decisión de alquilar la sede?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): La Dirección de la Agencia.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿No lo decía usted?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): No.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: A mí me choca. Yo he tenido algunos cargos de responsabilidad pública y despachaba diariamente con todos los cargos que estaban bajo mi responsabilidad. Yo siempre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 16

he procurado conocer todo. Habiendo habido un accidente que saltó a la opinión pública, una tragedia como la del accidente de Spanair, que me diga usted que no sabía nada, que conocía algunas cosas, pero que de otras no conocía nada, me choca. La respuesta es no.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Desde luego, yo no intervine en esa decisión de Mapfre.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Ni lo supo nunca. ¿Y si lo hubiera sabido, lo hubiera hecho?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Pues probablemente sí, dependerá de las condiciones.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Usted no ve desamparo por parte de las víctimas. Yo sé que usted no lo sabía. Usted dice que no lo sabía, y yo le creo. Ahora le pregunto que si usted lo hubiera sabido, lo hubiera hecho y me dice que sí. ¿No cree que eso a las víctimas las deja en una situación de debilidad?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): ¿Que la agencia pague un alquiler por unas oficinas?

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿A la compañía con la que están litigando?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): No lo creo, sinceramente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: No lo ve.

Una última pregunta, presidenta, por favor. Con relación a la inspección, por la que le preguntó también mi compañera, señora Valido, dijo que no, que la inspección era de papeleo. Pero no es verdad, al avión le tocaba una inspección física. ¿Cómo puede decir que no se hubiera podido detectar? Nosotros no lo sabemos, pero cómo dice tajantemente que no. ¿Cómo se atreve a decir que no? La inspección era una inspección física del avión.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): La inspección física no significa reparar o revisar todos los instrumentos del avión.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Evidentemente, pero tampoco solo miran los papeles.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Yo no he dicho que se miraran los papeles, lo que he dicho es que estaba convencido de que aunque esa revisión se hubiera hecho, no se hubiera evitado el accidente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿Cómo puede alguien atreverse a decir eso? Yo entiendo que dijera «no lo sé», «a lo mejor no hubiera pasado si se hubiera hecho una parada, una inspección». Usted tampoco tenía en la cabeza los antecedentes de Detroit ni de Lanzarote, ni de las recomendaciones de la NTSB. ¿Tampoco conocía nada de eso?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Desde luego, en aquel momento, no lo tenía en la cabeza.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: ¿No lo conocía?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Bueno, yo sabía...

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Aquí todo el mundo viene y nos dicen «yo no sé», «yo no conocía», «yo no sabía». Pero sabe que el no conocer no exime de responsabilidad ninguna. Si se hubiese tenido en cuenta la circular de la NTSB, a lo mejor en la revisión, a lo mejor en la prórroga del certificado, sí se podía haber actuado de otra manera. ¿Usted cree que no tampoco?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 17

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Yo creo que no.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Nada le hace a usted cambiar su opinión.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): No, no me hace cambiar.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Nadie es infalible.

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Lo que no tenía en la cabeza es el repertorio de accidentes que se habían producido internacionalmente.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Concluyo. ¿Usted cree que tenía la obligación de conocer estas cosas o no? No la tenía, pero ¿usted tampoco tenía la obligación de saberlo?

El señor **PALAO TABOADA** (secretario general de Transportes 2004-octubre 2008 y secretario de Estado de Transportes octubre 2008-abril 2009): Creo que no.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Vale.
Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Hernández Bento. Gracias, señor Palao.
Terminamos esta comparecencia y seguimos de inmediato con la segunda. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR SANMARTÍ AULET (EXDIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001527).

La señora **PRESIDENTA**: Seguimos con la segunda comparecencia de hoy, con don Enric Sanmartí Aulet, exdirector general de Aviación Civil. Conforme acordamos el pasado 5 de septiembre el marco de la comparecencia son diez minutos de exposición del compareciente, y luego intervendrán los grupos de menor a mayor durante el mismo tiempo. Agradecemos su presencia en la Comisión, le hago saber que la comparecencia está sujeta a la Ley Orgánica 5/1984. Se le ha dado la posibilidad de venir acompañado, no lo ha hecho pero se le ha dado esa posibilidad. Esta presidenta expresa su voluntad, señor Sanmartí, de salvaguardar los derechos que le son inherentes como compareciente y que se recoge en el artículo 1.2 de la citada ley orgánica, a saber: el respeto a su intimidad y a su honor, el secreto profesional, la cláusula de conciencia y los demás derechos constitucionales. Al mismo tiempo le recuerdo que está obligado, conforme al artículo 502.3 del Código Penal, a no faltar a la verdad en su testimonio. Si le parece empezamos con sus diez minutos previos, cuando usted quiera, señor Sanmartí.

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Muy buenos días. Como ha dicho la presidenta mi nombre es Enric Sanmartí Aulet. Soy ingeniero aeronáutico, o lo fui, porque ya llevo bastantes años jubilados. Quiero aprovechar esta oportunidad para manifestar mi condolencia a los familiares de las víctimas del accidente del JK 5022. No voy a hacer ninguna exposición, prefiero que sean ustedes los que pregunten. Estoy aquí a su disposición para lo que gusten.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Comenzamos con el interrogatorio de los grupos. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la señora Oramas.

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

En primer lugar, para situar el asunto, quisiera preguntarle lo siguiente: ¿dónde estaba trabajando y qué puesto de trabajo ocupaba en el momento del accidente del JK 5022, el 20 de agosto de 2008?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Me parece recordar que en 2008 cuando ocurrió el accidente yo era el director de la Oficina de Seguridad en Vuelo de Barcelona.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Y el día del accidente dónde estaba?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 18

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Supongo que en el trabajo o en mi casa, no me acuerdo del día de la semana que era.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Se puso a disposición del Ministerio de Fomento, dada su trayectoria en la Dirección General de Aviación Civil?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Realmente era una oficina de la entonces Dirección General de Aviación Civil y estábamos siempre a disposición de lo que dispusiera el director o el subdirector de Control de Transporte Aéreo, que era de quien dependíamos orgánicamente.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Le llamaron para alguna cuestión, durante o después, o a lo largo de los meses, con respecto al accidente de Spanair?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Nunca.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Nadie del ministerio, nadie de la dirección general?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Ni nadie del ministerio, ni nadie de la dirección general.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Es decir, hasta el juicio usted no tuvo que mirar nada.

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Ni tampoco en el juicio porque no intervine ni como testigo; es decir, ni en el juicio intervine.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Con cuántos inspectores contaba la Dirección General de Aviación Civil para llevar a cabo su función inspectora, supervisora, durante su periodo de gestión?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Tenía los recursos de la Inspección de Aeronavegabilidad y la Inspección de Operaciones, que eran competencia de la Subdirección General de Control de Transporte Aéreo. Luego había otras tareas inspectoras correspondientes a las otras dos subdirecciones. Supongo que usted se refiere a los recursos que había vinculados con las operaciones en vuelo y el control de aeronavegabilidad, ¿verdad?

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Sí. ¿Cuántos inspectores?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Pues no me acuerdo. Pero quiero decir que aparte de los que había en los servicios centrales, había ocho delegaciones distribuidas por España. Cada delegación tenía un número diferente de inspectores en función del tamaño de la delegación, del número de flota y de los centros de mantenimiento y las compañías que dependían o que estaban adscritas a cada territorio, dependiendo de esto tenían más o menos inspectores.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Recuerda si en esa época consideraba suficiente el número de inspectores, con arreglo a lo que exigía el transporte aéreo en nuestro país? ¿Recuerda si hizo llegar en algún momento a sus superiores, dentro de su responsabilidad, la necesidad de ampliar el número de inspectores?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Bueno, las vacaciones y el sueldo siempre son cortos. En este caso, quizás con más recursos hubiéramos estado mejor dotados.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Consideraba que tenía los suficientes recursos para las funciones que tenían encomendadas?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Tuvimos que optimizar en aquella época los procedimientos, porque nos fue muy difícil ampliar los recursos disponibles, con el objeto de hacerlos más eficaces y poder llevar a cabo las competencias que teníamos encomendadas sin que las compañías u operadores quedaran perjudicados.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿A qué llama usted optimizar?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 19

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Por ejemplo, mirar ya hacia los reglamentos que nos iban a venir de Europa donde se cambiaba radicalmente la estructura de las autoridades aeronáuticas, dado que en tiempos prácticamente la Autoridad Aeronáutica inspeccionaba cada unidad de productos, ya sea un avión mantenido, sea un piloto que ha pasado un examen, sea un fabricado que se hubiera podido hacer. Evidentemente esa situación requería muchísimos recursos. Las autoridades europeas fueron conscientes de la necesidad de cambiar la organización de las autoridades, con objeto de ser capaces de hacer un seguimiento de la seguridad, en definitiva, mediante otras aproximaciones. Creo que la aproximación más importante fue la de incluir dentro de las normativas aeronáuticas, entonces en confección, los conceptos de la ISO 9000. Para ello, a partir de entonces, se empezó a exigir a las organizaciones que tuvieran un sistema de calidad, y las autoridades, en lugar de proceder siempre al producto final, iban a las organizaciones a través de su sistema de calidad, auditando su sistema de calidad, sin perjuicio de que en un momento dado siempre pudieran hacer una auditoría de un proceso o la inspección de un producto concreto. Eso fue lo que se adoptó en Europa y se veía que se iba por esta línea. De esta forma, previendo que esto iba a ser obligatorio en un plazo breve, empezamos a formar a nuestra gente para prepararla para lo que iba a venir, que era la formación del personal en auditorías de calidad y en los reglamentos que estaban confeccionándose por la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Advirtió alguna vez a los responsables del ministerio de esa previsión de lo que venía para mejorar la seguridad aérea en formación y en número de personal, para pedir la dotación de medios humanos y materiales que se necesitaban para mejorar la seguridad aérea? ¿Lo hizo alguna vez por escrito?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Creo que sí. Estamos hablando de hace casi dieciocho años.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Cree que sí.

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Creo que sí.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿Se le contestó?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): No se me contestó directamente, pero no se me dieron recursos.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: ¿No se le dio qué?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): No se me dieron los recursos.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Cuando he iniciado mi turno le he preguntado si creía que existían los medios adecuados. Ahora usted ha dado la respuesta exacta a la pregunta que le he hecho al principio. Queda constancia de que don Enrique Sanmartí, director general de Aviación Civil, en determinado momento, y en las responsabilidades que tuvo, manifiesta que ellos eran conscientes de lo que venía para mejorar la seguridad aérea, que hacía falta formar personal, que cree que lo manifestó por escrito y que afirma que no se le dieron los medios.

Le haré la última pregunta. En el año 2000 se introdujo la instrucción circular 11-19B sobre la prórroga del periodo de validez del certificado de aeronavegabilidad que usted firmó. ¿Podría decirnos qué circunstancias o razones dieron lugar a esta medida?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Cuando tomé posesión del cargo del director general, en el año 1998, una de las instrucciones que di al subdirector de control de transporte aéreo, y visto lo que había en nuestro entorno, fue que teníamos que adaptarnos a un nuevo procedimiento para la renovación de los certificados de aeronavegabilidad. Esta instrucción que di se concretó en esta —valga la redundancia— instrucción circular en la que cambiaban radicalmente los procedimientos vigentes hasta aquel momento. Hasta entonces —hablo de memoria, lógicamente— los certificados de aeronavegabilidad tenían una validez de un año y a partir de ahí pasaban a tener tres años, en los que había unas ampliaciones a los doce y a los veinticuatro meses. Eso era converger con lo que preveíamos que iba a llegar de Europa posteriormente, como así fue. Cuando tuvimos que adaptar y cumplir el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 20

Reglamento 2042 de la Unión Europea, el certificado de aeronavegabilidad tenía una validez de tres años y había unas intervenciones, unas ampliaciones de este periodo, que se hacían a los doce y a los veinticuatro meses. La gran diferencia con lo que finalmente tuvimos que adoptar del Reglamento europeo con respecto a lo que aquí se hizo en el año 2000, fue que esta labor de ampliación y renovación del certificado o de admisión de la ampliación de los tres años, la podían hacer organizaciones aprobadas por cada autoridad nacional y registradas en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como organización, cuyo acrónimo en inglés es CAMO, que quiere decir organización de gestión de aeronavegabilidad continuada. Ese fue el gran cambio. Con lo que hicimos en el año 2000 nos estábamos aproximando a lo que preveíamos que estaría vigente al cabo de unos años.

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

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

Por el Grupo Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Olòriz Serra.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Sanmartí, gracias por estar aquí presente. Usted era el director general de Aviación Civil que aprobó la instrucción circular 11-19B de la DGAC por la que se regula la prórroga del periodo de validez de los certificados de aeronavegabilidad de los aviones con matrícula española y que se aportó al juzgado número 11 sin firmar. ¿Se acuerda de haber firmado?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Como comprenderá, no me acuerdo por el tiempo pasado y porque en aquella época tenía tres portafirmas diarios. Lógicamente, una instrucción circular, que además respondía a una iniciativa mía para que se hiciera, como he comentado en la respuesta anterior, debía concluir con una redacción aprobada, aceptada por quienes la redactaron, consensuada conmigo y firmada. Usted me pregunta: ¿Usted la firmó? Mentiría si le digo que recuerdo el momento de la firma y mentiría también si le digo que no recuerdo que la firmara. Lo lógico es que se hubiera firmado. Lo que sí puedo añadir es que se actuó de acuerdo con el contenido de esta instrucción circular a lo largo de los años. De eso sí me acuerdo, porque cuando entró en vigor la Agencia Europea de Seguridad Aérea había una serie de aeronaves que quedaban fuera de dicha agencia y que quedaban bajo el control único de las autoridades nacionales. ¿Qué tipo de aviones eran? Los de origen militar, los aviones muy antiguos, los que tenían una característica histórica, aviones construidos por aficionados, etcétera. Toda una serie de aviones, que se llamaron en su momento del anexo 2, quedaron fuera de la Agencia Europea de Seguridad Aérea y quedan controlados únicamente por cada autoridad nacional de la matrícula de la aeronave. Recuerdo que en este caso las aeronaves del anexo 2 se controlaban por la instrucción circular de la que estamos hablando.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Quisiera precisar más porque es importante. Entiendo que diez años después del accidente en esta Comisión la memoria puede llamar, pero usted sabe que el abogado del Sepla pidió que se le imputase. Supongo que entonces —hace ya unos cuantos años— supo que su circular no estaba firmada. En aquel momento, incluso para organizar su defensa, ¿no se extrañó de que la circular no estuviese firmada? Usted, que dice que era una circular importante, ¿considera que puede estar sin firmar? Otra pregunta más. ¿Dónde se guarda este tipo de circulares? Supongo que los originales se guardarán en algún sitio. ¿Dónde se publican? Supongo que se deben publicar para que la gente afectada conozca sus obligaciones.

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Vamos por partes. El accidente fue bastantes años después de mi cese como director general. Cuando ocurrió el accidente no tenía una actuación directa sobre esta compañía ni tenía nada que ver con la concepción normativa que podía tener entonces la Dirección General de Aviación Civil. Esto sucedió, fue un episodio muy grave, y si no que se lo pregunten a los familiares de las víctimas. A mí me cesaron en el año 2002 y el accidente fue en el año 2008. En ese momento no tenía ninguna vinculación con la verificación de si esta circular estaba firmada o no. Quien debía saberlo era el competente de forma permanente en la dirección general, que era la subdirección que he citado antes.

¿Dónde se archiva? En todas las organizaciones suele haber una biblioteca interna de las normativas donde guardar los documentos históricos con objeto de ver cómo han ido evolucionando con el tiempo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 21

En mi época había una oficina, que se llamaba oficina normativa, que era como la biblioteca técnica. Con el tiempo no sé qué habrá pasado con ella y con la separación entre la Dirección General de Aviación Civil y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea no sé cómo habrá quedado. Pero lógicamente en algún sitio tiene que estar el original de esta instrucción circular 11-19B que acaban de citar y entonces se verá si la que hay como original, si es que existe, está firmada o no.

Me parece que había una tercera pregunta.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Quiero insistir en esto. Este avión va al *parking*. El comandante de la tripulación decide que no puede volar y que tiene que ir al *parking*. Ese es un momento clave. Si no hubiese salido del *parking* no hubiera habido accidente. Esto se basa en una normativa extremadamente permisiva. Le quiero preguntar sobre tres elementos. Primero, ¿quién solicita y cuándo este tipo de prórrogas? Segundo, ¿quién otorgaba un periodo de validez suplementario? Tercero, ¿se necesitaba ver el avión, verlo, verlo, o los documentos eran suficientes? Como usted hizo la normativa, me parece que es el más adecuado para responder.

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): La pregunta que me ha hecho antes y que no he respondido era respecto a si esta normativa se publica o no. Creo que en mi época no se publicaba —insisto en que estuve entre los años 1998 y 2002— porque se entendía que una circular era un documento de información a los funcionarios de la Dirección General de Aviación Civil. Cuando tenían que aplicarlo a algún ciudadano, a alguna organización, tenían que hacerlo puntualmente diciendo: Tiene usted que cumplir esto. Creo que en aquel tiempo no se publicaba. Eran documentos internos de la DGAC para que los funcionarios supieran cómo proceder cuando tenían que actuar en temas vinculados con la circular.

En cuanto a la forma de actuar, cada organización —en este caso, el operador Spanair— tenía una serie de inspectores designados, que eran los que controlaban la compañía, tanto desde el punto de vista de la aeronavegabilidad como desde el de las operaciones. Los responsables de aeronavegabilidad y de operaciones de la compañía eran quienes con sus interlocutores de la Dirección General de Aviación Civil iban tratando de dar cumplimiento a esta instrucción circular. Quedaba en el ámbito de la compañía o del operador y la unidad de la Dirección General de Aviación Civil donde estaba asignado el operador en cuestión.

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

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Valido Pérez.

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

Buenos días, señor Sanmartí.

¿Cómo era posible y a qué se debía que un avión como el que tuvo el accidente el 20 de agosto, que tenía que hacer una inspección completa, es decir, documental, física y en vuelo, las tres, con esta normativa que exigía este tipo de paradas y de inspecciones, se emitiera una circular que permitía tres meses de prórroga sin hacer dichas inspecciones?

La directora de AESA, doña Isabel Maestre, que estuvo aquí, nos dijo que actualmente la inspección es documental, que son las propias compañías las que hacen sus inspecciones físicas con los técnicos de mantenimiento. Mi pregunta es la siguiente. En aquel momento, cuando estaba vigente la misma normativa que había cuando usted era director general, siendo usted quien hizo la circular 11-19B, ¿cómo es posible que con esa exigencia normativa de que había de hacer una parada y una inspección completa se pudiera emitir esta circular?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): La circular estaba emitida y luego la aplicó una persona. No recuerdo el detalle de la circular ni si en ella se decía —además de establecer los periodos de tres años, teniendo que intervenir a los doce, a los veinticuatro y a los treinta y seis meses— que había alguna flexibilidad en cada uno de estos plazos. Lo debe decir la circular...

La señora **VALIDO PÉREZ**: La circular 11-19B permitía...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 22

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): ¿Lo permitía?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí.

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Si lo permitía era precisamente para cubrir ciertas situaciones en las que, por ejemplo...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sabemos qué es lo que permitía. Lo que me pregunto es cómo es posible que se emita este tipo de circulares sabiendo que el avión tiene que hacer esa parada, cuando además se demostró en el accidente que igual hubiera dado lugar a que se conocieran los fallos del avión.

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Entramos en el mundo de las especulaciones. De todas formas, ese concepto, si está incluido en la circular, era para cubrir situaciones un poco extraordinarias; es decir, que un avión estuviera, por ejemplo, en Estados Unidos cuando vencía una fecha...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Ya, pero no era el caso de este avión, porque estaba en Madrid.

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Entonces, a lo mejor no había los recursos adecuados para dedicarse a renovar este certificado, el avión no pasaba a horas adecuadas para que el inspector pudiera coincidir con él, etcétera. Se daba una flexibilidad para cubrir estas circunstancias excepcionales.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, pero eran circunstancias...

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Dio esa circunstancia.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Distintos comparecientes nos han dicho —incluso el anterior— que la prioridad siempre es la seguridad. Teniendo en cuenta que la prioridad es la seguridad, y eso lo ha dejado claro todo lo el mundo, creo que merece la pena entrar en el campo especulativo cuando un avión tiene cientos de pasajeros dentro a los que les puede costar la vida.

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Si me lo permite, le diré que hay que distinguir entre plazos administrativos y plazos técnicos. Los plazos administrativos son los que emanan de esta circular de la que estamos hablando. Un plazo técnico es cuando la aeronave tiene que hacer una revisión antes de tal fecha. Es diferente.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, pero volvemos siempre a lo mismo. Estamos hablando de un caso...

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Coincidió una ampliación administrativa con un accidente. En eso no hay vuelta de hoja. Tiene que entender que quien tiene que juzgar estas cosas tiene que evaluar, a la vista de la documentación que le aporta el operador, si es procedente o no dar una ampliación.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Tengo aquí una serie de certificados de la compañía Spanair, de la flota MD 80, los he comparado con otros que me han pasado, que son más completos, y hay cosas que no me cuadran. Por ejemplo, dice: inspector de la Dirección General de Aviación Civil, y sin embargo pone técnico de Senasa. No se firma o no se aclara el nombre del inspector. Fallan las fechas o no tienen sello. ¿En la época en la que usted era director general pudo comprobar alguna vez que las actas de inspección no eran del todo claras y que tenían estos bailes de fechas, de firmas y de sellos?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): No me consta.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Según los documentos de Spanair, el certificado de aeronavegabilidad que se le otorgó al avión fue en el año 2003 y renovado anualmente hasta la fecha del siniestro. Pero según explica el informe de la Ciaiacc el certificado de aeronavegabilidad tenía fecha del año 2005. ¿Podría explicarnos el cambio de fechas?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): No recuerdo cuándo se produjo el cambio de fechas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 23

La señora **VALIDO PÉREZ**: No le estoy preguntando por el cambio de fechas, sino que lo que le digo es que el certificado de aeronavegabilidad, que se otorgó al avión de Spanair cuando usted era director general de Aviación Civil, caducaba en el año 2003; fue renovado ese año 2003 y ampliándose hasta la fecha del siniestro. Sin embargo, lo que dice la Ciaiac es que no fue en el año 2003 cuando se otorgó al avión el certificado de aeronavegabilidad, sino en el año 2005. ¿Desde su posición de director general de Aviación Civil, que fue la que otorgó este certificado, puede explicar este baile de cifras?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): No.

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

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): No.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Podiera ser que no es verdad que tuviera el certificado de aeronavegabilidad?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): No he intervenido en este proceso.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿Puede ser que el avión estuviera volando sin certificado de aeronavegabilidad?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Tengo mis dudas. Creo que en España no hay ningún operador que se atreva a volar sin el certificado vigente, máxime porque en 2003, que creo que fue cuando se publicó la Ley de Seguridad Aérea, había un apartado de infracciones y sanciones con unas sanciones disuasorias por su cantidad y su repercusión en el operador si se volaba sin el certificado.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Entre esta dispersión de fechas que aclara la Ciaiac y el tipo de informes que vemos, se entrevé que la autoridad no era lo suficientemente diligente a la hora de hacer su trabajo sobre la inspección y sobre el control de la seguridad aérea.

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): No se lo puedo decir, porque en esta época no tenía...

La señora **VALIDO PÉREZ**: No estoy hablando de su época.

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): En mi época, cuando teníamos la revisión del certificado anual, salía un control porque había una fecha fija de caducidad. Por el propio interés del operador no se pasaba jamás de esta fecha. Cuando entramos en el periodo de tres años con ciertas actuaciones de menos carga administrativa hacia el operador, a lo mejor en algún momento hubo algún despiste, pero no lo puedo concretar porque no me consta.

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

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

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

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

Bienvenido, señor Sanmartí, y gracias por sus palabras. Creo que ha sido muy claro a la hora de exponer sus opiniones. Tengo una duda —creo que lo ha dicho varias veces, pero quisiera concretarlo para que quede constancia—, ¿usted fue director general de Aviación Civil desde 1998 hasta 2002?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Hasta 2002. Desde finales de 1998 hasta la primavera de 2002. Las fechas exactas no las recuerdo.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Quién era el ministro de Fomento en ese momento?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): En la primera parte, Rafael Arias Salgado; en la segunda, Francisco Álvarez Cascos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 24

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Cuáles eran los principales problemas que tenía su dirección general cuando usted asumió la responsabilidad de dirigirla?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): El principal problema era ir incorporando a nuestro sistema reglamentario las normativas que nos venían de Europa, porque todavía no se había constituido la Agencia Europea de Seguridad Aérea, que como agencia de la Unión Europea ya publicaba sus reglamentos en castellano. Entonces todavía estaban en inglés, por lo que todo el proceso de traducirlo al castellano por nuestros medios y publicarlo en el BOE fue un reto muy importante.

El señor **FRANQUIS VERA**: ¿Cuáles fueron sus principales ejes de actuación al frente de la dirección general en materia de seguridad aérea?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Poner las bases que estaban viniendo de Europa y convertir los reglamentos de fuera a reglamentos propios; prepararnos para cuando la agencia en cuestión emitiera reglamentos dentro de la Unión Europea que para nosotros eran leyes, porque un reglamento aprobado por el Parlamento Europeo y por la Comisión aquí tiene categoría de ley. Nos íbamos preparando para lo que tenía que venir en un horizonte cercano.

El señor **FRANQUIS VERA**: En su respuesta a una compañera ha dicho que planteó una serie de reclamaciones al ministerio y que finalmente no fueron atendidas, especialmente a la hora de dotar de medios humanos y económicos. ¿Se refería a la seguridad aérea o en general a la Dirección General de Aviación Civil?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): En general. Piense que en aquella época hubo una gran expansión en el campo de la navegación aérea, de aeropuertos, con las ampliaciones, básicamente, de Barajas de El Prat. La necesidad de recursos no se refería únicamente a la seguridad operacional, sino a otros campos que eran competencia de la Dirección General de Aviación Civil, como era la navegación aérea y los aeropuertos. Piense que en aquella época se inició lo del cielo único europeo, que ha sido un gran avance en toda Europa.

El señor **FRANQUIS VERA**: No sé si usted habrá seguido algunas comparecencias, el trabajo de la Comisión, y será consciente de que la famosa circular 11-19B ha tenido mucha repercusión, se ha preguntado mucho sobre ella a diferentes responsables, especialmente de la Administración. Aquí se han hecho preguntas concretas, y yo tenía preparada una, que ya se ha hecho, que era si finalmente usted había sido el firmante de dicha circular, porque se ha especulado mucho sobre si estaba firmada o no. Ha reconocido que debió haberla firmado, pero que no recuerda si la firmó físicamente y que, por tanto, la asume como una responsabilidad suya. Se ha relacionado mucho esa circulación con la causa efecto del accidente. Le pregunto, no como director general en aquel momento, sino como experto en la materia, ¿cree que se puede sacar esa conclusión? Ya sé que eso es especular y que a usted no le gusta, pero aquí se ha escuchado muchas veces el testimonio de que si no hubiera existido esa circular se hubiera hecho la revisión a ese avión y quizá se hubiera evitado el accidente. ¿Es de esa opinión?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Depende del momento en el que se hubiera hecho la inspección para renovar el certificado, de si en aquel momento se hubiera detectado alguna causa o co causa, porque un accidente no suele tener una única causa, sino que siempre hay una causa contributiva que inicia otras causas y al final se produce la catástrofe. Depende del momento en el que se hubiera podido hacer esta inspección para renovar el certificado y de la situación en la que hubiera estado la aeronave. Esto es como cuando usted va al médico, que le hacen un electrocardiograma y sale muy bien, está estupendo, pero nadie le garantiza que mañana no le dé un infarto. Hay que pensar que cuando se hace una intervención de este tipo se está viendo la situación de aquel momento, y en aquel momento la aeronave es aeronavegable. A partir de ahí, la tripulación y el personal técnico de tierra tienen que mantener la aeronavegabilidad, no puede haber constantemente un inspector a bordo de cada avión. Por tanto, contestaré a su pregunta que depende del momento en el que se hubiera llevado a cabo esta inspección que hubiera podido determinar o no algún fallo latente en la aeronave.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 25

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Franquis.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Fole.

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

Gracias, señor Sanmartí por acudir a esta Comisión. Como han dicho mis compañeros, le damos las gracias por su claridad en las respuestas, en la medida en la que puede hacerlo.

Me gustaría empezar preguntándole si coincide o no con unas declaraciones que hicieron unos antecesores suyos en el mismo cargo de directores generales de Aviación Civil, de que después de lo sucedido se quedaban, en general, con una sensación de fracaso. ¿Comparte esta opinión, aunque en ese momento no tuviese responsabilidades al frente de la Dirección General de Aviación Civil?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Un accidente siempre es un fracaso. Por mucho que aumenten o se reduzcan las ratios de siniestralidad, hemos de pensar que son obras humanas y que como tales pueden fallar. Si usted analiza las estadísticas de siniestralidad en el transporte aéreo, con el índice que escoja, cada cien mil horas de vuelo o cada cien mil despegues, verá que realmente que estamos en un momento en el que prácticamente la siniestralidad es una asíntota que toca el eje correspondiente. Una asíntota es eso: se aproxima, pero nunca llega a tocar los ejes. La siniestralidad ha bajado, sigue bajando, sigue siendo aceptable para la sociedad hoy en día, pero como humanos creo que nunca podremos erradicarla del todo.

El señor **FOLE DÍAZ**: Al hilo de lo que usted dice —y entiendo y comparto sus palabras, y no soy el único, porque también hubo comparecientes que incluso dieron cifras respecto a ese grado de siniestralidad—, lo que hay que dejar claro es que, partiendo de un fracaso, hay que buscar lograr ajustarse a ese punto cero y tener en cuenta que para las ciento cincuenta y cuatro familias el porcentaje de siniestralidad, así como su efecto y repercusión fue tan alto que no podrán dejarlo pasar por el resto de su vida. Por eso, uno de los objetivos de esta Comisión es buscar soluciones que puedan prevenir para que accidentes así no vuelvan a ocurrir nunca más.

Usted firmó un acuerdo, en nombre del Reino de España con el Gobierno de Estados Unidos, el 23 de septiembre de 1999 en Washington, sobre la promoción de la seguridad aérea. Tengo aquí una copia del mismo, aunque ahora no voy a hacer mención de su articulado, de corto contenido pero importante. Mi pregunta se debe a que a veces se aprueban convenios pero no se trasponen, no se trasladan, no se aplican, y, efectivamente, estamos poniendo como ejemplo la seguridad aérea en Estados Unidos y el funcionamiento de la Agencia de Seguridad de Estados Unidos. Evidentemente, donde funcionan las cosas mejor es hacia donde debemos mirar, y no donde no es así. ¿Cree usted que ese acuerdo se aplicó y que mejoró la seguridad aérea en España a partir de ese momento o cree que fue —por decirlo coloquialmente— un brindis al sol y que no se hizo nada?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): En aquel momento —no recordaba que fuera exactamente en 1999, pero fue entonces, como usted dice— en el departamento de Estado firmé un acuerdo bilateral que cubría tres aspectos: el BASA, el *Bilateral Aviation Safety Agreement*, el Acuerdo Bilateral de Seguridad Aérea, otro texto llamado —me parece recordar, porque hablamos de diecinueve años atrás— *Cómo implantar procedimientos de mantenimiento en España y en Estados Unidos*, para que fuera aceptado por ambos países, y otro algo similar respecto a simuladores. Naturalmente, nosotros teníamos más temas que aceptar a Estados Unidos que a la inversa, pero era con objeto de facilitar los acuerdos entre ambos países en aspectos vinculados con la seguridad aérea, el mantenimiento de aeronaves y simuladores en un momento en que ya se veía que Europa iba a adquirir un protagonismo total en el tema de la aviación. Y costó concienciar de que tenía que haber una organización con objeto de controlar la seguridad aérea de toda Europa, de todos los países de la Unión Europea y los que se quisieran incluir, porque en la actual Agencia Europea de Seguridad Aérea también están Islandia, Noruega, Suiza y Liechtenstein, o sea, lo que se llama el Espacio Económico Europeo. Se trataba de facilitar o simplificar una relación en el tema de la aviación civil con Estados Unidos, por ejemplo, acerca de si una aeronave española iba a Estados Unidos a hacer mantenimiento, si lo aceptábamos o no, o, acerca de un simulador en Dallas al que irían pilotos españoles a formarse, si se aceptaba o no, es decir, se trataba de detalles para llegar a un acuerdo entre ambos países sobre temas vinculados con la seguridad aérea, básicamente mantenimiento y simuladores, y, en definitiva, que los operadores se vieran beneficiados. Con el tiempo, eso quedó sin efecto, una vez que Europa entró a jugar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 26

de pleno con la Agencia Europea de Seguridad Aérea, la única organización de la Unión Europea que puede firmar acuerdos bilaterales con terceros, pero aquel fue un periodo de interinidad para cubrir algunos aspectos necesarios o convenientes, porque no diría que fueran de vida o muerte pero si facilitaban las relaciones en esta materia entre Estados Unidos y España.

El señor **FOLE DÍAZ**: Lo digo al hilo de que en esta Comisión se ha hablado muchas veces y se ha preguntado sobre por qué no se tomaron en cuenta recomendaciones posteriores al accidente de Detroit. Me gustaría poner énfasis en este acuerdo, porque en él se determinan y especifican definiciones que continuamente hemos venido escuchando, y creo que a lo mejor es bueno saber si se traspusieron después en Europa o si no fue así, si no se aplicaron, si, efectivamente, no tuvieron la importancia que creo que podrían haber tenido si se hubiesen aplicado correctamente. En el artículo 2 se habla de aprobación de aeronavegabilidad, de alteraciones o modificaciones, de qué se entiende por aprobación de operaciones en vuelo, de producto aeronáutico civil, aprobación medioambiental, evaluaciones para la calificación de simuladores de vuelo, qué se entiende por mantenimiento y supervisión, y en el artículo 3 se hace referencia a que se realizarán evaluaciones técnicas y se cooperará para fomentar la comprensión mutua de las normas y sistemas respectivos, aprobación de productos aeronáuticos civiles, aprobación medioambiental, instalaciones de mantenimiento y personal de mantenimiento y aeronáutico. En definitiva, se estipula un acuerdo, y, como ha dicho usted, se aplicaron estas medidas cuando entraron en vigor las normativas europeas, que no digo que quedasen en desuso, porque las comisiones bilaterales pueden estar en vigor. ¿Cree usted que las recomendaciones posteriores al accidente de Detroit se cumplieran? ¿Cree que se deberían haber tenido en cuenta, en función de la normativa que en ese momento regía en Europa? ¿No eran de obligado cumplimiento? ¿Cree usted que aunque no fueran de obligado cumplimiento, por el hecho de que afectaban a las mismas aeronaves, deberían haberse tenido en mayor consideración?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Lo que sé es que el accidente de Detroit fue parecido al de Spanair, en el sentido de que aquel avión no estaba configurado para el despegue y que, por las causas que fueran, el sistema de aviso sonoro acerca de que el avión no estaba adecuadamente configurado no lo oyeron o no funcionó, y en el de Spanair la aeronave no estaba configurada para el despegue, no despegó y ocurrió el accidente. No recuerdo si esta investigación de los Estados Unidos dio pie a una directiva de aeronavegabilidad en la que se obligaba a todas las aeronaves de matrícula november, que es la matrícula americana, a que cumplieran con lo dicho en ella. No obstante, es un tema que tiene la suficiente importancia como para aprender de lo ocurrido y hacer la recomendación al nivel que corresponda, porque, acerca del famoso TOWS, la tripulación tiene otros medios para saber si el avión está configurado para el despegue o no. El TOWS es un aviso adicional, un aviso laboral que da una información acerca de si el avión está configurado, pero los tripulantes tienen suficiente información en el panel de instrumentos para saber si el avión está configurado para el despegue o no.

El señor **FOLE DÍAZ**: Una de las funciones de la Dirección General de Aviación Civil, señor Sanmartí, es la de elaborar la normativa aeronáutica. ¿Considera que hubo un fallo en esa normativa y que entonces podemos considerar fallo sistémico el de este accidente? ¿O, como dice el propio informe de la Ciaiac —no quiero hablar de porcentajes—, casi lo considera como fallo única y exclusivamente humano, de los pilotos? ¿Cree que también hubo un fallo de la normativa? Si es así, ¿en qué punto pudo estar el fallo?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Por desgracia, no se lo puedo confirmar, porque no sé hasta qué punto la tripulación se guía por un documento que se llama la MEL, la *minimum equipment list*, la relación del equipo a bordo que puede estar inoperativo. No le puedo decir —porque no soy experto en este avión, y, aunque lo hubiese sido, no me acordaría ahora mismo— si tener el TOWS inoperativo era un *no go*. Pero si hubiera sido un *no go*, la tripulación no hubiera tenido que despegar, si tenía constancia de que el TOWS estaba inoperativo. Si está adecuadamente registrado en la MEL, en la lista de equipos fuera de servicio y dentro de los periodos que establece la MEL, puede despegar, porque, como le digo, el TOWS es un instrumento redundante de aviso, y los tripulantes pueden conocer la situación sin necesidad de tener TOWS.

El señor **FOLE DÍAZ**: Al hilo de lo que hablábamos antes sobre las recomendaciones, señor Sanmartí, se dijo por parte de muchos comparecientes en esta Comisión que algunas deberían ser de obligado cumplimiento, y un anterior director general de la Aviación Civil decía que debería existir una fecha límite para las aeronaves. ¿Me podría dar su opinión sobre estos dos aspectos, sobre las recomendaciones y la fecha límite para las aeronaves?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 27

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Depende de la importancia que tenga en relación con la posibilidad de producir un siniestro, es decir, todo es relativo. Si se considera que la ausencia de la implantación de esta recomendación aumenta de forma muy alta la probabilidad, evidentemente hay que hacerlo de forma inmediata. Hay instrucciones que dicen que será antes del próximo vuelo. Una vez detectados fallos en algunos sistemas, los aviones quedan en el suelo en todo el mundo. Aviones tan modernos como el Boeing 787, por un problema de una batería de litio que explotó y produjo un accidente, han sido tenidos en tierra no sé cuánto tiempo, y eso es realmente gravoso desde el punto de vista económico para los operadores aéreos, pero favorable para la seguridad. Evidentemente, una vez evaluado el impacto que pueda tener una recomendación de este tipo, las autoridades pueden tomar acciones de efecto inmediato hasta nuevos plazos de tiempo, pueden recomendar inspecciones complementarias o lo que sea. Pero todo depende de la gravedad que se considere en cada caso.

El señor **FOLE DÍAZ**: ¿Y sobre la pregunta acerca de una fecha límite para las aeronaves, una especie de caducidad?

El señor **SANMARTÍ AULET** (exdirector general de Aviación Civil): Claro, es lo que digo, que estas recomendaciones se pueden hacer obligatorias para antes del próximo vuelo. Depende de la gravedad, de la importancia que pueda tener en el desarrollo normal del vuelo.

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

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

Muchas gracias, señor Sanmartí, por su comparecencia.

Señorías, la próxima comenzará a las doce y media. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR SÁNCHEZ MARÍN (INSPECTOR FIRMANTE DE LA PRÓRROGA DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001528).

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días, seguimos con la tercera comparecencia del día de hoy, de don Justo Sánchez Marín, funcionario del Ministerio de Fomento en 2008, el inspector que firmó la prórroga del certificado de aeronavegabilidad, que se realizará mediante videoconferencia en virtud de un parte médico que nos ha aportado. Señor Sánchez, buenos días, bienvenido.

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad). **(Realiza su intervención mediante videoconferencia)**: Buenos días.

La señora **PRESIDENTA**: Vamos a dar comienzo a su comparecencia. Ya le hemos leído sus derechos y deberes, puede hacer una intervención previa si así lo desea, y teniendo en cuenta el parte médico que nos ha presentado, vamos a intentar ser breves y hacerle una sola pregunta, ¿de acuerdo? Esta comparecencia está sujeta a lo establecido en la Ley Orgánica 5/1984. Ya ha sido usted informado de todos sus derechos y, como presidenta de la Mesa, le garantizo que voy a salvaguardar sus derechos, pero le advierto también que conforme al artículo 502.3 del Código Penal tiene usted obligación de no faltar a la verdad en las preguntas que se le hagan. Señor Sánchez, ¿quiere usted hacer una intervención previa o pasamos directamente a la pregunta que le quieren formular los grupos parlamentarios?

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): Lamento no estar presente por mis condiciones de salud, pero voy a hacer un esfuerzo para contestar a todas las preguntas. Un recuerdo para las víctimas del accidente y para todas sus familias. Si quieren una declaración de dónde he estado trabajando, directamente les diré que soy ingeniero aeronáutico por la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Madrid. En enero de 1989 empecé a trabajar en el Organismo Autónomo de Aeropuertos Nacionales, que es el actual...no me acuerdo cómo se llama. **(Debido a problemas técnicos, continúa su intervención a través del teléfono móvil del señor letrado, quien activa el altavoz)**.

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días, señor Sánchez, soy la presidenta de la Comisión. Creo que vamos a hablar directamente por el teléfono móvil, solo le haremos un par de preguntas teniendo en cuenta que tenemos problemas técnicos y atendiendo a sus peculiaridades médicas. Le pasamos directamente con la diputada del grupo que le va a hacer la pregunta y usted contesta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 28

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): De acuerdo, vale.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Buenos días, señor Sánchez Marín. Estamos hablando con usted y le escuchamos la diputada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, doña Irene Rivera; la diputada por el Grupo Parlamentario Popular, doña Carmen Hernández Bento; don Sebastián Franquis por el Grupo Parlamentario Socialista; y yo, Carmen Valido, del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos. Le queríamos hacer un par de preguntas a colación de este asunto. La primera pregunta es si fue usted quien firmó la prórroga del certificado de aeronavegabilidad del avión.

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): Afirmativo.

La señora **VALIDO PÉREZ**: ¿En base a qué normativa firmó esa prórroga?

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): Pues hay una instrucción circular que nos mandaron que era el procedimiento para las prorrogaciones del certificado de aeronavegabilidad, que permitía entonces una prórroga de hasta tres meses para extender la caducidad del certificado de aeronavegabilidad. De acuerdo con esa instrucción circular 11-19B, cuando presentaron la documentación, creo que fue once días antes de la caducidad, nosotros teníamos que hacer las renovaciones, pero, por ejemplo, Spanair —que las hacía yo todas— tenía cincuenta modelos de este avión. Nosotros empezamos cuando presentan la solicitud de renovación, entonces, si no nos da tiempo a ver toda la documentación presentada, pues a veces damos una prórroga por ese motivo o bien porque la aeronave en este momento de la caducidad, por ejemplo, puede estar volando por Alemania o por Corea. Por tanto, con el trabajo que había que hacer, por ejemplo, yo con los de Spanair solía hacer una renovación en el viaje de ida y otra en el viaje de vuelta. Entonces, si me tengo que ir a Corea...

La señora **VALIDO PÉREZ**: No se preocupe, entendemos por qué esa excepcionalidad porque también nos la explicaron antes, no se preocupe, ya quedó claro. ¿Cuándo pasaron esa circular 11-19B? Usted dijo que se la habían pasado, pero ¿sabe usted la fecha?

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): No, no es pactar, pero la instrucción circular tiene fecha 26 de mayo de 2000. Y yo en base a esto di una extensión de un mes el 21 de julio de 2008 hasta el 22 de agosto de 2008. Para dar la extensión, en la oficina cuando entregan la documentación, nosotros hacemos el chequeo de toda la documentación presentada.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale.

Otra pregunta, ¿era usted inspector de Senasa o de la Dirección General de Aviación Civil?

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): No, no, los de Senasa no son inspectores, soy funcionario de Aviación Civil.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Ya, pero en el momento de la inspección en el acta vemos que se tacha el nombre de inspector y pone técnico de Senasa.

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): No, no puede ser, ¿dónde pone técnico de Senasa?

La señora **VALIDO PÉREZ**: En el acta.

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): ¿En la prórroga o dónde?

La señora **VALIDO PÉREZ**: En la prórroga.

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): No, pone: el inspector, firma, y Justo Sánchez Marín; no pone nada de técnico de Senasa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

11 de diciembre de 2018

Pág. 29

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale.

Otra pregunta que le queríamos hacer —es la última, con ello lo podemos dar por cerrado— es si la inspección que tenía que hacerse al avión era completa; de documentación, física y en vuelo, ¿verdad?

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): Sí, pero, por ejemplo, para la documental no hay que ver el avión, hay que ver la documentación presentada. Entonces, cuando es correcta, cuando tiene todo lo que hay que...

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, eso sí, nosotros sabemos cuál es la diferencia entre las tres, lo que yo sí quería aclarar es que la revisión que tenía que hacerse al avión, que usted prorrogó por lo que sea, esa inspección era completa, era una inspección documental, era una inspección física y era una inspección en vuelo.

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): El proceso para hacer la renovación del certificado constaba de esas tres partes.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale.

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): Pero no implica que se pueda hacer el mismo día.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No, no, se supone que es una parada.

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): No, no, no se supone que es una parada, cuando di la prórroga al avión aún no se había visto la documentación. Entonces, con la prórroga, tú podías seguir volando hasta el día de la prórroga.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Vale.

Le paso con el letrado de la Mesa. Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Sánchez Marín, muchas gracias. Damos por terminada su comparecencia, ha sido breve, pero se le agradece el esfuerzo, muchas gracias.

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): Gracias. Oiga, solo quería incidir en una cosa; este procedimiento se puede hacer por varios motivos. Cuando se da una prórroga, el avión puede estar igual de aeronavegable que antes y después de la prórroga.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, sí, lo entendemos.

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): Porque en aquel momento no había ningún ítem abierto.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Ningún ítem abierto dice usted?

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): Claro, no había información de que había algo que estaba mal, estaba todo el plazo, cumplía todos los requisitos; el avión después de mirar —tengo una lista de chequeo— lo que miré, pues era acreedor a la prórroga.

La señora **PRESIDENTA**: Damos por cerrada su comparecencia, ¿de acuerdo?

El señor **SÁNCHEZ MARÍN** (inspector firmante de la prórroga del certificado de aeronavegabilidad): Vale, gracias.

La señora **PRESIDENTA**: A usted, buenos días.

Señorías, el próximo miércoles tenemos tres nuevos comparecientes.
Se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.