

**INTERVENCION DEL MINISTRO DE DEFENSA
EN EL PLENO DEL CONGRESO DE LOS
DIPUTADOS PARA INFORMAR SOBRE EL
ACCIDENTE DEL YAK-42**

Madrid, 21-10-2004

INTERVENCION DEL MINISTRO DE DEFENSA EN EL PLENO DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS PARA INFORMAR SOBRE EL ACCIDENTE DEL YAK-42

Madrid, 21-10-2004

Comparezco:

- Porque lo piden los grupos CiU, PNV, IU, Mixto.
- Porque lo exige la memoria de los muertos
- Para dar cumplimiento al compromiso del Gobierno con las familias en la búsqueda de la verdad.

Quizá nunca alcancemos a saber todo cuanto sucedió en los últimos minutos del vuelo del Yak-42. Pero hoy sabemos lo suficiente para poder establecer un relato de hechos construido desde la verdad que nos permita aprender las lecciones para reducir riesgos.

Desentrañar lo ocurrido, por si mismo, no conjura el peligro de accidentes. No sólo porque existen riesgos y siempre existirán sino porque, además, nos equivocamos. Todos nos equivocamos. Un accidente puede suceder en cualquier momento, un error se comete cada día.

No deseo usar mi posición, la de un ministro que nada tuvo que ver con Yakolev, para dañar a otros. Así se lo comuniqué, por carta, a quien me precedió, en la que le decía:

“Las familias tienen derecho a saber lo que pasó (...). Les seguiré ayudando ... (les hablaré) con la verdad (...). No quiero ser inquisidor ni justiciero y menos contra quienes sufren o han sufrido por esta causa...”

Esa era y sigue siendo mi intención.

No me corresponde exigir responsabilidad fuera del Ministerio. No soy el juez, ni el abogado ni el fiscal de nadie. He venido al Congreso para hacerles un relato de los hechos:

- Que, por verdadero, pueda dar consuelo a cuantos sufren por este accidente.
- Que, por riguroso, pueda ayudar a conjurar los errores que lo provocaron.
- Un relato que, por honesto, esté a la altura de la dignidad de nuestras Fuerzas Armadas, donde mentir no tiene cabida.

Mi propósito es defender a los Ejércitos haciendo justicia a la verdad.

Cumplir con tal propósito me obliga a trasladarles la convicción de que esta catástrofe, el peor accidente de la historia del Ejército español en tiempo de paz, no tiene entre sus causas –me refiero al accidente en si mismo- la mala fe de nadie.

De cuanto sabemos hasta ahora, puedo adelantarles que antes del accidente, faltó diligencia, faltó celo y se faltó a las Ordenanzas Militares que, en su artículo 96,

establecen: “(el mando) *considerará las vidas de sus hombres como valor inestimable que la patria le confía y no las expondrá a mayores peligros que los exigidos por el cumplimiento de la misión*”.

Después del accidente, sobró prisa, faltó respeto a los sus familiares; faltó, Señorías, respeto a España en cuyo nombre estaban en misión de paz. En definitiva, faltó respeto a la verdad.

Pasemos a examinar los hechos. Dividiré mi exposición en tres partes:

I EL ACCIDENTE y sus CAUSAS

II LA IDENTIFICACION DE LOS CADAVERES

III LAS CONCLUSIONES

I

EL ACCIDENTE y sus CAUSAS

En la madrugada del 25 al 26 de mayo de 2003, el Yakolev 42-D se estrelló contra una montaña, a unos 15 kilómetros del aeropuerto de Trebisonda, en el litoral sur del Mar Negro. Todos sus ocupantes perdieron la vida: los 13 tripulantes y 62 militares españoles que regresaban a España, desde Manás y Afganistán de servir en una misión humanitaria.

El Avión . ¿En qué avión viajaban?

Era de fabricación rusa, construido en 1988 y estaba en servicio desde 1991¹. Hasta el día del accidente los Yacolev-42 habían sufrido 6 siniestros² con un total de 526 víctimas mortales. No es cierto, por tanto, lo dicho por las autoridades españolas a los 4 días del accidente: “*no se ha producido antes un accidente con este tipo de aviones*”³. Si por “tipo de avión” se querían referir a naves propiedad de empresas ucranianas, tampoco sería cierto ya que éste era el tercero siniestrado de los últimos seis meses⁴.

¿En qué avión viajaban? Se ha dicho que se trataba de “aviones excelentes con plena garantía”⁵ y “absolutamente seguros ... lo mejor que se puede contratar”⁶.

¹ Este tipo de avión de transporte de pasajeros comenzó a efectuar vuelos regulares en 1980. Especialmente significativo es que en octubre de 2000, después del accidente de uno de estos aparatos, propiedad de la **compañía también ucraniana** Aerosweet, ocurrido en Salónica el 17 de diciembre de 1997, **un tribunal griego recomendase al departamento ucraniano de aviación que urgiera a sus compañías aéreas a ejercer una adecuada supervisión de la seguridad de los vuelos**. (Del documento de la Asociación de Familiares)

² En Bielorrusia, en Rusia, en China, en Macedonia, en Grecia y en Venezuela. Fuente: *Aviation Safety*,

³ Vicepresidente Rajoy al El Mundo de 31-5-2003.

⁴ Según *Aviation Safety*, antes del de Turquía:

-23 diciembre 2002. Antonov 140 de Aeromist.Kharkiv. En Irán. 44 muertos.

-28 abril 2003. Yak-40 de Dniproavia. En Ucrania. Sin muertos.

-Menos de un año después, el 4-3-2004: Ilyusin 76 de la ucraniana Azov-Avia, en Azerbaijan. 3 muertos.

⁵ Federico Trillo El País 27-5-2003

⁶ Federico Trillo. El País de 28-5-2003

Para que sus señorías se hagan una idea aproximada del tipo de aviones en que viajaban nuestros soldados les voy a leer algunas deficiencias denunciadas de estos aviones:

- Puerta de emergencia no se podía abrir y tenía fugas.
- Extintores de halón, con grave peligro en caso incendio
- Tren de aterrizaje deteriorado.
- Retraso: 5 horas por negociación con tripulación sobre carga⁷.

Brigada Ramos: *“Tras despegar (...) la compuerta lateral de acceso comenzó a vibrar (...). Uno de los tripulantes se acercó a la puerta y tras inspeccionarla le dio unos cuantos golpes con la palma de la mano. Al cabo de unos minutos un segundo tripulante se reunió con el primero y tras una breve conversación en ruso cogió un vaso de plástico y una botella de agua y procedió a rociar la junta de la puerta con el agua⁸. Finalmente, el primero cogió un trapo (...) y lo introdujo por la ranura que hay entre la puerta y el fuselaje, por el lado de la bisagra⁹”.*

Además de las quejas, hay testimonios muy elocuentes sobre el tipo de aviones que se usaban. El comandante Ripollés Barros, tres días antes de morir en el Yakolev remitió desde Kabul un correo electrónico a don Antonio Bendala, donde le decía: *“(son aviones) alquilados a un grupo de piratas aéreos que, ..., que con sólo ver las ruedas y la ropa tirada en la cabina de la tripulación, te empieza a dar taquicardia”¹⁰.*

Pero, dejemos el *tipo de avión* que se contrataba en genérico y pasemos a preguntarnos: El avión YAK-42, en concreto, al que subieron nuestros soldados en Manás ¿Estaba en condiciones técnicas de efectuar el vuelo que acabó tan trágicamente?

No tengo ninguna duda: Ese avión no podía volar; no debió volar porque tenía dos averías graves que, al menos una de ellas le impedía ser utilizado¹¹. Señorías, al Yakolev siniestrado no le funcionaba la caja de registro de voz en Cabina desde hacía más de un mes. Tampoco funcionaba correctamente el sensor de combustible de la caja negra.

Conviene que SS.SS. sepan que un mes antes del accidente, el EMAD decide cambiar el avión inicialmente previsto, un TUPOLEV por un YAKOLEV-42. Las consecuencias no son despreciables: con el TUPOLEV¹² hubiesen podido volar desde Manás a España sin escalas y, por supuesto, a Ankara sin tener que parar en Trebisonda donde el aeropuerto, a diferencia de Ankara, carece de radar de aproximación y tiene según la Organización Internacional de Aviación Civil una

⁷ Informe del Tte. Coronel Godoy sobre el vuelo de 14 y 15 de mayo. Se recibió el 3 de junio 2004.

⁸ Sánchez Borralló: “Si pretendía que por solidificación del agua se tapara la ranura, el peligro de que la puerta saltara era grande y grave”.

⁹ Del Brigada Manuel Ramos Framit sobre un vuelo de 28 de mayo a Kuwait: No incluida en la relación de las 14 quejas que daría a conocer el Ministerio el día 17-7-2003 en comparecencia de Trillo en Comisión del Congreso mediante entrega de documentación.

¹⁰ El País 31-5-2003

¹¹ Informe de la DG de Aviación Civil de 19-10-04

¹² Alcanza 6.600 KM. con el triple de carga que el Yak-42

dificultad especial que exige familiarización con el mismo que no tenían, acreditada a este momento, los pilotos.

¿Por qué se cambia el avión Tupolev por el Yakolev? Las razones se me muestran de manera contradictoria: El Ministerio dice¹³ que se cambió porque los militares protestaron del avión de la ida. El EMAD asegura que se cambió para ahorrar dinero ya que el contingente cabía en el avión más pequeño.

Son versiones diferentes, pero la realidad es difícil de aceptar: porque el ahorro era despreciable. El ahorro por cambiar el avión no llegaba a un millón de pesetas. La diligencia por ahorrar UN MILLON en avión fue grande, pero la vigilancia para no perder 700 millones de pesetas del seguro de los pasajeros fue escasa o nula. (El Yak-42 cuesta 149.000 € para 12.700 Kilómetros y el Tupolev costo 155.000 € para 13.100 Kilómetros.)

¿Tenía el Yakolev la documentación exigible? Los papeles del Yakolev parecían estar en regla, pero ¿había motivos para sospechar de esos papeles y de esos aviones? Tengo tres motivos para asegurar que solo desde la falta de diligencia se pueden pasar por alto los contundentes indicios de que las cosas se hacían mal. Mas que indicios, me corrijo, son severas advertencias. Veamos algunas de ellas:

- Los testimonios y quejas de nuestros soldados
- El caso Noruega
- Los Informes oficiales.

Las quejas de nuestros soldados

Antes del accidente hubo, al menos, 16 quejas y el 75% de ellas se refieren a aviones ex soviéticos.

¿Qué se hizo con las quejas? El Jefe de la División de Operaciones del EMAD, a la semana de la tragedia, afirma que “con anterioridad al accidente no tuvo entrada ninguna queja relacionada con la seguridad.”. También se dijo en esta Cámara¹⁴.

Pues bien, llegaron varias quejas que, a mi modo de ver, sí tenían que ver con la seguridad. Las que hablan de falta de anclaje de la carga, mal estado de las ruedas del avión.

Las quejas están redactadas por militares que no son especialistas en materia aeronáutica pero sus denuncias son elocuentes para excitar la diligencia de cualquier buen padre de familia. No puede alegarse que no se referían a problemas de seguridad porque, además de que sí trataban temas de seguridad, Señorías, si cualquiera de nosotros sube a un avión, ¿cómo sabremos de las capacidades o de

¹³ Trillo a Antena-3 el día 28-5-03, recogido por El Mundo de 29-5-03

¹⁴ Federico Trillo, Comparecencia en la Comisión de Defensa del Congreso de 4/06/2003.

las condiciones de los instrumentos de navegación, del combustible, del peso de la carga o del plan de vuelo? Advertiremos indicios sobre el funcionamiento general. Pero en estos casos hubo más que indicios.

También había quejas que llegaron a tener estado parlamentario. La respuesta a la pregunta de la diputada María del Carmen Sánchez lo acredita¹⁵.

Los Informes Oficiales.

No cabe alegar ignorancia. Personalmente he llamado a Jefes de Unidad que viajaron y me han dicho: “Mis subordinados me señalaban desperfectos y yo mismo constaté que en algún momento había perdido combustible ... pero nos dijeron que ahora no lo perdía”. Así viajaban.

Pero hay más. El Servicio de Inteligencia y Seguridad del Ejército de Tierra (CISSET) elaboró un Informe¹⁶ en el que se hablaba de que “Se están corriendo altos riesgos al transportar personal en aviones de carga fletados en países de la antigua URSS, su mantenimiento es como mínimo muy dudoso”. Este Informe llegó al EMAD en fechas próximas a su elaboración que fue el 28 de abril de 2004. (¡Un mes antes del accidente!)

Pero hoy les traigo otra novedad. Hay una Nota Informativa del mismísimo Ejército del Aire fechada el 7 de febrero de 2003, (¡Tres meses y medio antes del accidente!) sobre los vuelos en aviones ex soviéticos advirtiendo de “serios problemas para transportar pasajeros” mencionando cuestiones que originaban “falta de seguridad ...”.

Este Informe se envió por Fax. El EMAD dice que no llegó a sus dependencias sino al Ministerio. Vuelve a repetirse la misma circunstancia que con la queja del Tte. Coronel Solar sobre el vuelo Valladolid-Kabul (Enero-2003), que la División de Operaciones declaró que: “Por causas desconocidas el citado informe no tuvo entrada en el EMACON¹⁷”.

El caso Noruega

No solamente había quejas sobre este tipo de aviones entre los militares españoles.

El capitán noruego Vindenes había volado en septiembre de 2002 en este mismo avión que se estrelló. Se quejó a su gobierno haciendo constar que “temió por su vida” y dijo tener noticia de pérdida de aceite en los motores de la aeronave –la misma de Trebisonda- y sentenció: “*La experiencia fue más preocupante para mí que la desactivación de minas y explosivos en el Afganistán de la guerra*”¹⁸. Noruega recibió estas quejas, inspeccionó y rescindió el contrato con el Yakolev.

¹⁵ Pregunta el 1 de abril de 2003, publicada en el Boletín Oficial del Congreso de 16 de abril. La respuesta se publica el 5 de junio aunque tiene fecha de 30 de abril. En la respuesta se asegura que “*Los aviones se contratan a través de la NAMSAs ... Esta agencia supervisa las condiciones técnicas de todas las aeronaves, Ilyusin 76, Airbus 310, Yakolev 42 o el Tupolev 154...*”

¹⁶ Elaborado por D. **Javier Marino González, y fechado el 28-4-03. Publicado** en El País el 28-6-04.

¹⁷ El Diario *El País* del día 9 de junio publicó la queja pero el EMACON no se enteró

¹⁸ Así lo recoge el diario *El Mundo* el 29 de mayo de 2003

Aquí hubo capitanes tan diligentes y capaces para denunciar como el noruego Vindenes pero él tuvo la suerte de que le hicieran caso y está vivo. Les recuerdo que su queja se refería al mismo avión, exactamente al mismo, que llevó a la muerte a los 62 soldados españoles en Trebisonda. Esta es la realidad y contra hechos no valen razones.

Después de lo dicho, señorías, convendrán en que ni el avión que se estrelló en Trebisonda era “excelente”¹⁹ ni mucho menos “lo mejor que se puede contratar”, ni “absolutamente seguro”²⁰, como por desgracia se demostró. Esta es la verdad, aunque a quienes lo denunciasen se les llamó *irresponsables* por hacer comentarios, se dijo, *ni justos ni equilibrados*²¹.

El presidente del sindicato de pilotos SEPLA, se refiere a estos aviones como “aviones basura”²².

A estas alturas de la exposición se habrán preguntado ¿por qué viajaban nuestros soldados en estos aviones? ¿Faltaba dinero a los Ejércitos? ¿Se ahorra dinero con estas compañías y con estos aviones?. Ciertamente no.

No se contrata para abaratar los costes aunque se dice que la razón de ir a NAMSA es por ahorrar el IVA²³. No es cierto. Sí hacemos una comparación sencilla, el coste por pasajero/kilómetro de este vuelo del Yakolev-42, y el coste por pasajero/kilómetro en los aviones que un año después utilizamos para retirar las tropas de Irak en Air Europa, comprobarán que el Yakolev es un 6,5% más caro²⁴.

El Contrato y el seguro

El EMAD contrató con una Agencia de la OTAN -NAMSA²⁵- el transporte de nuestras tropas. Esta agencia volvió a contratar con la compañía CHAPMAN. Chapman, a su vez, vuelve a contratar con otro subcontratista, VOLGA y Volga subcontrata con la ADRIYATIC, la cual a su vez debe subcontratar con UM AIR, la propietaria del Yakolev²⁶.

¹⁹ Trillo, *El País*, 27-5-2003

²⁰ El ministro de Defensa aseguró que 140 países utilizan este tipo de aparatos. “Es un avión moderno en muy buenas condiciones y lo mejor que se puede contratar”. Federico Trillo, *El País*, 28 de mayo de 2003.

²¹ “Es irresponsable y no es justo ni equilibrado (hablar de las) malas condiciones técnicas del avión”. Mariano Rajoy, *El Mundo*, 31 de mayo de 2003.

²² *El Mundo*, 30 mayo 2003

²³ En el Informe entregado por el ministro Trillo en la Comisión de Defensa de 17 de julio de 2003.

²⁴ Cálculos efectuados entre Zaragoza-Kabul y Zaragoza-Kuwait ida y vuelta. **Yacolev: 0,0879 €. Tupolev: 0,0825 €.**

²⁵ NATO Maintenance and Supply Agency

²⁶ **NAMSA firma después de que España (EMAD) haya decidido y comunicado, 17 días antes, el cambio del Tupolev por el Yakolev. El EMAD es quien decide y NAMSA parece que se limita a formalizar lo decidido.**

Febrero de 2002: EMACON-NAMSA. 148.000 € + 25.000 € por gestión.

28-4-2003: EMACON pide el cambio del TUPOLEV POR EL YAKOLEV

30-4-2003: CHAPMAN-VOLGA: 148.000 \$ (dólares) YA INCLUYE EL YAKOLEV

14-5-2003: NAMSA-CHAPMAN: 149.000 €

20-5-2003: VOLGA-ADRYATIC: El precio está borrado en el contrato en dos ocasiones.

Digo que “debe subcontratar ADRIYATIC con UM AIR” porque sabemos que el avión siniestrado pertenece a esta compañía ucraniana pero no disponemos del contrato escrito. Tampoco disponemos del precio de contratación en el anterior eslabón (VOLGA-ADRIYATIC) porque lamentablemente está tachado en los dos apartados del precio en la copia de que dispongo.

Es decir, que entre el Ministerio de Defensa de España y el Yakolev se produce la intermediación de hasta 5 entidades. ¡Cinco empresas en la rueda de subcontrataciones! ... lo que, según el Informe del Asesor Jurídico del Ministerio, se hace contraviniendo el contrato por faltar la expresa autorización previa de NAMSA.

Cabe preguntarse ¿Cómo afectaría esta larga cadena de subcontrataciones al resultado final? De entrada, perdemos el seguro que habíamos contratado por importe de 75.000 \$/pasajero y lo paga España a las familias por decisión del Consejo de Ministros de agosto de 2003²⁷.

Con ese peregrinar de contratos que acabo de mencionar llegamos a la compañía, UM-AIR²⁸, propietaria del avión siniestrado y línea aérea poco recomendable, porque es de las pocas que no ofrece a sus pilotos, por ejemplo, el adiestramiento en la gestión de los recursos de cabina, “un factor latente en la seguridad”, y porque exhibe documentos sobre requisitos del avión que los hechos desmienten posteriormente.

El Viaje

El Plan de vuelo²⁹ se modificó varias veces. El 22 de mayo aparece Trebisonda – lugar del accidente- que tiene un aeropuerto de difícil acceso, no dispone de radar de aproximación -Ankara si- y exige cualificación especial para los pilotos³⁰.

Sin embargo, lo peor era que faltaba un detalle muy importante en el Plan de vuelo: el aviso aeronáutico (NOTAM)³¹, de que la pista del aeropuerto de Manás cerraba cinco días durante seis horas. Por ello, el avión aterrizó en Manás y despegó no una hora u hora y media después, como estaba escrito, sino 6 horas y 24 minutos después (a las 20:12), cuando ya debería haber llegado a Trebisonda según la programación inicial.

²⁷ España pactó con NAMSA 149.000 € (más otros 25.000 € año por gestión). NAMSA pactó con CHAPMAN 149.000 €; CHAPMAN con VOLGA 148.000 \$ (dólares) y de los dos últimos contratos uno tiene el precio tachado y el otro no aparece.

²⁸ El avión lo había adquirido de AEROFLOT; AEROFLOT de las LINEAS LITUANAS, y éstas de una compañía RUSA que había quebrado

²⁹ El avión había partido de Ucrania hacia **TORREJÓN - ZARAGOZA - ESTAMBUL - ASKABAD- KABUL - MANAS - TREBISONDA**. En Estambul se produce el relevo de la tripulación y sube otra nueva que había llegado desde Ucrania, en vuelo regular, el día 23. Esta nueva tripulación, la que finalmente perecerá en Trebisonda, llevará el Yakolev desde Estambul hasta Kabul haciendo escala en Ashjabad (Turkmenistán). Desde Kabul inician el regreso, con escala en Bishket/Manás (Kirguizistán) hacia Trebisonda, en donde estaba previsto un nuevo cambio de tripulación y el repostaje de combustible.

³⁰ Según OACI Capítulo 9, apartado 9.4.3.

³¹ Vigente entre el 30 de marzo y el 26 de octubre de 2003 de que Manás cerraba martes, miércoles, jueves, viernes y domingos de 14 a 20 h.

¿Qué importancia tiene este retraso en Manás? -Una influencia excepcional que contribuyó decisivamente al fatal desenlace.

En primer lugar, provocó fatiga de la tripulación. No es cierto que los pilotos hubiesen “descansado sobradamente”³². En vez de las 18 horas previstas, el tiempo de actividad real de las tripulaciones era de 23 horas y 26 minutos en el momento de producirse el accidente. Es decir, un tiempo que supera el permitido legalmente en España³³. Los pilotos iban naturalmente cansados³⁴ y se vieron obligados a tomar tierra en un aeropuerto difícil con el que no estaban familiarizados, a las 4,13 de la madrugada, cuando “los ciclos biológicos presentan más riesgos para la actividad óptima”.

Otra consecuencia y muy grave es que el retraso no previsto en Manás provocó que al llegar el avión a Trebisonda, por ser de noche, estuviesen cerrados los aeropuertos alternativos más próximos que solo abren de día.

El cansancio, o la falta de diligencia le hicieron cometer al piloto otro error al cumplimentar el plan de vuelo en Manás: Escribe como aeropuerto alternativo uno inexistente.

Realmente ¿por qué se equivoca? ¿o no se equivoca? ¿Qué aeropuerto puede poner como alternativo a Trebisonda? Solo uno que esté abierto a la hora que sabe que llegará: Ankara. Precisamente, el que habían descartado como destino, al que no podrían llegar por falta de combustible según las normas de OACI³⁵, al que hubiesen llegado de sobra con el avión TUPOLEV inicialmente previsto.

A medida que vamos sabiendo más sobre las condiciones del avión siniestrado y las del viaje, se incrementa la sensación de incertidumbre y disminuye la de seguridad. Cuanto más se conoce sobre los hechos más puede concluirse que tantos errores y deficiencias fueron haciendo muy probable lo que solo era, como hoy mismo, posible.

¿Cómo se produjo el accidente?

Parece muy verosímil que en el momento de llegar a Trebisonda, se encontrara al mando de la nave un piloto sin experiencia adecuada para tomar tierra en un aeropuerto que exige una familiarización especial. Llevaba 23 horas y 26 minutos de viaje. Sin duda estaba fatigado.

³² Que “habían descansado sobradamente” y que “las horas de actividad de las dos tripulaciones (...), sumando las escalas técnicas, realizan un total de 17 horas y 15 minutos de vuelo, todavía por debajo de los periodos de actividad máximos establecidos por la legislación española. Federico Trillo. Comisión de Defensa del Congreso de 17 de junio de 2003.

³³ Según DG de Aviación Civil. Ver Trillo en nota anterior.

³⁴ El presidente del Sindicato de Pilotos, SEPLA, en declaraciones al diario El Mundo, de 30 de mayo de 2003, afirmó: “**los pilotos de los aviones del Este se ganan la vida como pueden y pasan muchas horas volando, aunque se turnen con otra tripulación y duermen durante los trayectos. Su fatiga es muy elevada. El riesgo que se asume, contrastándolos, es muy alto. Hablar de un error humano después de 20 horas de vuelo, como si fuera un despiste, es injusto. El error -dice el presidente del sindicato de pilotos SEPLA- es el diseño del vuelo. Si yo llevo 20 horas trabajando y alguien me pide una aproximación como la que hicieron los pilotos en Turquía, también podría haber fallado**”.

³⁵ 15 minutos de espera y una toma frustrada

No consta oficialmente que ninguno de los dos pilotos hubiese tomado tierra con anterioridad en ese aeropuerto. En ese caso, las normas internacionales exigen que junto al piloto vaya otro que si haya tomado tierra con anterioridad.

Estaban fatigados, no tenían familiaridad con el aeropuerto, era de noche, las condiciones meteorológicas no eran buenasy en el primer intento de toma de tierra, llega a estar a muy poca distancia del suelo, unos 30 metros.. Da la impresión de que el piloto confunde la pista en la que debía aterrizar con la autopista próxima al aeropuerto³⁶. Para salvar la situación, pone la máxima potencia a los motores.

¿Qué sentiría? ¿Cuál sería el estado emocional del piloto que no había conseguido aterrizar? ¿Se acordaría de que no podía llegar al aeropuerto alternativo? ¿Recordaría que habían desechado como destino Ankara y ahora no tenía combustible para llegar si respetaba las normas OACI? ¿Recordaría que si era cierta la cantidad de combustible que puso en su plan de vuelo de Manás apenas le quedaban para 40 minutos de vuelo? ¿Funcionarían a la perfección todos los instrumentos del avión?

No podemos saber lo que pensaron, pero sí, en buena medida, lo que ocurrió.

Otro piloto con mayor experiencia se encontraba, seguramente descansando. Es posible que acudiese a la cabina ocasionándose una gran tensión. Las comunicaciones entre la tripulación y la torre de control las empieza a realizar otra persona que es la ahora toma las decisiones.

A partir de entonces, la tensión, el cansancio y la mala gestión de los recursos en cabina, dio lugar a una desorientación total. Para colmo de desgracias el aeropuerto de Trebisonda no tiene radar de aproximación y no le pueden indicar al avión desde la torre que está haciendo una maniobra que le lleva contra las montañas. Se produce el fatal desenlace.

Esto es, Señorías, lo más aproximado a la verdad de cuanto he averiguado a fecha de hoy.

El control y seguimiento del vuelo.

Ha habido cambios de avión, cambios de plan de vuelo, averías importantes en la nave, inexperiencia en los pilotos, cansancio, ...

¿Cómo se pudo llegar a esta situación? Entre otras razones, porque nadie, ni sobre este avión ni sobre otros de su especie, inspeccionó sus prácticas ni su funcionamiento pese a las quejas e Informes. Tanto NAMSA como el Ministerio de Defensa español, según el contrato tenían el derecho de inspeccionar³⁷ los aviones.

³⁶ Salta el alertador GPWS por mayor velocidad de traslación vertical a la permitida y cuando cualquier piloto experimentado hubiese abortado la maniobra, el del Yakolev, inexplicablemente sigue adelante.

³⁷ Trillo dijo: "la NAMSA es la que se encarga de hacer las contrataciones, inspecciones, mantenimiento y revisión del buen estado de aviones como el Yak 42, que es un avión moderno y lo mejor que se puede contratar". *El País*, 29 de mayo de mayo de 2003.

No tenían la obligación, pero sí el derecho y hay derechos que deben ejercitarse. Les daré dos razones, muy poderosas a mi juicio, de por qué España debía inspeccionar aunque no lo hicieran otros:

La primera es elemental: Porque nos duelen más a unos que a otros; porque el modo como viajen los soldados de España debe importarnos mucho más a los españoles que a toda esa extraordinaria cadena de intermediarios que buscan maximizar sus beneficios y hasta nos privan del seguro.

Pero, además, existían imperiosas razones de prudencia. Prudencia y cautela ante las quejas y las advertencias que apuntaban a que estos modos de transportar nuestras tropas no eran aceptables. ¿Nadie vio lo que vieron los jefes de unidades que se quejaban? ¿Quién iba a despedirles y a recibirles? ¿No había, como en NORUEGA, alguien preocupado por nuestros soldados cuando se quejaban tan justamente?

A pesar de todo esto no se realizaron comprobaciones o inspecciones técnicas de los aviones. Ni las quejas ni las advertencias modificaron la estrategia en cuanto al transporte de tropas. Al contrario, nada más ocurrir el accidente se anunció desde el Ministerio: “*los vuelos en aviones ex soviéticos continuarán según lo previsto*”³⁸ y, también: “*El Gobierno seguirá alquilando aviones de la antigua URSS*”³⁹. Mas esto no debería estar tan claro cuando, varios días después del accidente, concretamente el 2 de junio, el Gobierno español decide no volar más en ese tipo de aviones.

Los responsables de la contratación y de su seguimiento debieron actuar, y porque no lo hicieron de manera eficiente y diligente han incurrido, a mi modo de ver, en falta.

II

LA IDENTIFICACION DE LOS CADAVERES

Hasta aquí el accidente.

Diecisiete meses después de la tragedia podemos asegurar que tras una cadena de obstáculos se ha logrado determinar por el Instituto Nacional de Toxicología de Madrid y el Consejo de Medicina Forense de Estambul que las identificaciones de cadáveres realizadas por los médicos turcos fueron correctas y que los 30 cadáveres confiados a los médicos españoles han sido en todos los casos mal identificados.

Aunque se aseveró que las identificaciones eran científicamente exactas y se recriminó a las familias por dudarle el error ha sido en un grado tal que, lamentablemente, no puede ser superado: de 30 cadáveres a identificar el equipo

Rajoy: “El control del mantenimiento pertenece a la OTAN”. “En principio, cuando se alquila un avión a través de la OTAN se entiende que el control pertenece a la agencia de la OTAN”. *El Mundo*, 1 de junio de 2003.

La OTAN contradice a Trillo e insiste en que se limitó a actuar como “intermediaria”. El portavoz de la OTAN Ives Brodeur, reiteró que la NAMS “no se encarga del mantenimiento” de los aviones, ni tampoco de inspeccionarlos, ya que actúa como mera “intermediaria o mandataria” de los países de la OTAN. *El País*, 29 de mayo de 2003.

³⁸ *Servimedia*, 29 mayo 2003.

³⁹ *El Mundo*, 31 de mayo de 2003.

español no acertó en ninguno, a pesar de que el Informe médico español decía literalmente: “En general el estado de los restos era aceptable para su filiación”⁴⁰

Vayamos al principio. El día 26 de mayo llega a Trebisonda el equipo sanitario español. A las 2 horas y 20 minutos del 28 de mayo las autoridades judiciales y el equipo forense turco, con dos generales españoles (Beltrán y Navarro), firman las actas de autopsia, examen y diagnóstico, y las de entrega y recepción de los cadáveres. A partir de ese momento, son los españoles quienes asumen la responsabilidad sobre las 62 bolsas que contienen los cadáveres de todos nuestros militares.

Se entregan 32 cadáveres identificados y 30 bolsas numeradas pendientes de identificar.

El equipo español desplazado a Trebisonda recibe instrucciones de ultimar el proceso de identificación y tramitar con urgencia el regreso a España⁴¹.

Se fija la fecha del funeral para unas horas después, para el día 28 por la tarde. Algunos de los patólogos desplazados a Trebisonda han comentado que sabían que había un funeral ese día y que “los cadáveres tenían que estar en el funeral” y que “no hubiese firmado las actas de defunción porque hubiésemos necesitado más tiempo para hacer las cosas mejor”⁴².

Parece una ironía lo que llegó a afirmar un algún alto funcionario: “*Si hubiesen necesitado más tiempo los expertos lo hubiesen tenido*”⁴³?

Había prisa. Se llega a afirmar, a las 18 horas y 11 minutos del día siguiente al accidente, que la identificación de los cadáveres ha concluido⁴⁴. Había tanta prisa que se considera innecesaria la aportación de los equipos de la Guardia Civil, que no llegan a desplazarse a Turquía con muestras dentarias y de ADN.

Señorías: No entraré por delicadeza en algún detalle inconveniente por personalísimo. Pero estoy en condiciones de poder afirmar que no sólo las prisas pudieron ocasionar errores, sino que no se utilizaron datos e indicios significativos de los que se disponían para, aun sin llegar a utilizar métodos científicos, intentar una identificación sencilla de los mismos. En efecto, según el acta, en las bolsas de algunos cadáveres mal identificados había alianzas de compromiso con nombres y fechas claras que no se verificaron, pero de haberlo hecho hubiesen supuesto una identificación inmediata y correcta de esos cadáveres.

⁴⁰ Informe General Navarro de 1-6-03

⁴¹ Según manifiesta Trillo, en su comparecencia en el Congreso (4-6-03) “En el tanatorio de Trabzón di las instrucciones necesarias a la Delegación médica y **al general Beltrán** para que ultimasen el proceso de identificación de los restos y tramitasen con urgencia el regreso a España de todos ellos”.

⁴² Acta 29-6-2004. Comandante Ramírez.

⁴³ Segenpol en ABC, 15 de noviembre de 2003.

⁴⁴ Nota de EFE a las 18 horas y 11 minutos (una hora más en Turquía), en boca del General Beltrán: “la identificación de los fallecidos en el accidente del Yakolev-42 ha terminado”, lo cual es contrario a lo expresado en el acta de entrega de cadáveres firmada a las 2,20 horas del día 28.

¿En cuánto tiempo las autoridades españolas dieron por identificados los 30 cadáveres? En 3 horas y 25 minutos⁴⁵

¿Cuánto se tarda en identificar el cadáver de un fallecido en circunstancias similares? Con motivo del atentado terrorista del 11-M en Madrid, participaron 70 forenses y necesitaron unos 15 días de trabajo.

Las dudas sobre la identificación.

En el funeral del día 28, como sabrán Sus Señorías, hubo tensiones⁴⁶ y reproches. Algunos dolientes dudaron de la identificación al no poder ver el cadáver. Ya les habían dicho que no podrían verlos bajo ningún concepto⁴⁷.

Pero las dudas sobre la identificación se incrementaron en octubre del 2003 cuando algunos familiares viajaron a Turquía y les entregaron placas de identificación de algunas víctimas. Recordaron lo que alguien les había dicho sobre la identificación de algunos cadáveres mediante dichas placas. Lo cual, en el caso de las que les entregaron en Turquía, tenía que ser necesariamente falso.

Se les volvió a decir que no se podían hacer comprobaciones porque no había muestras de ADN en Turquía⁴⁸. Fue a través de la Fiscalía de Turquía como se tuvo noticia de las actas que habían firmado, entre otros dos generales españoles, y, así, los familiares supieron que se habían tomado muestras de ADN. El Ministerio seguía negándolo.

Desde el Ministerio español sólo se empieza a reconocer que hay muestras de ADN cuando, después del 2 de marzo del 2004⁴⁹, algunos medios de comunicación lo ponen de manifiesto. El Ministerio de Defensa divulgó en ese mismo día el siguiente Comunicado oficial:

⁴⁵ Desde las 2,20 hasta las 5:45, momento en el que parte el primer avión con los féretros con destino a España.

⁴⁶ "Familiares de los soldados increpan al Gobierno en el funeral" *El Mundo*, 29/05/2003. "Los familiares de los fallecidos en el accidente del avión llaman 'asesino' al ministro de Defensa". *El País*, 29/05/2003.

⁴⁷ En nota informativa del General Navarro de 1 de junio de 2003 se señala que "se tiene constancia de que todas las cajas de madera iban con su correspondiente llave y que no hubo ninguna reclamación o demanda de identificación, con respecto a los restos, por los familiares que los recibieron". Según afirmación de don Alfonso Agulló, hermano de uno de los fallecidos: El 27 de mayo a las 17 horas en la **Base Aérea de Zaragoza, el capitán Forcano** dijo a las familias que estaba prohibido ver los cadáveres y abrir los ataúdes

⁴⁸ Antonio Alarcón relata que logró contactar con Vicente Navarro y "me dijo que eso no era cierto y que no se habían guardado esas pruebas" *El País*, 3/03/2004.

⁴⁹ General Vicente Navarro: "*Si hubiéramos tenido alguna duda, habríamos pedido pruebas de ADN*". *El País*, 2 de marzo de 2004. Las familias de las víctimas del Yak acusan a Defensa de ocultar las muestras de ADN" (*El País*, 3 de marzo de 2004). Antonio Alarcón relata que logró contactar con el general Vicente Navarro. "Me dijo que no tuviera ninguna duda, que a mi hermano se le había reconocido por el nombre y no sé qué más. Yo le dije que me habían comentado que se guardaron muestras de tejidos para hacer un cotejo para que nos quedáramos tranquilos y me dijo que eso no era cierto y que no se habían guardado esas pruebas". Puede verse también la Nota de prensa del Ministerio del 3 de marzo de 2004.

“La toma de muestras de ADN a que se refieren algunas informaciones periodísticas no fue considerada necesaria por el equipo médico desplazado a Turquía, ... entendiendo que las identificaciones habían sido correctas”.

A las familias se les llegó a decir por carta:

“En el día de ayer, el Ministerio supo que determinados periódicos preparaban una nueva campaña informativa llena de escandalosas acusaciones contra todo el proceso de identificación de los restos ...”. “Campaña sensacionalista, y (...) cruel hacia el dolor de los parientes de las víctimas –cito textualmente- que, sin duda, responde a los momentos electorales que vive nuestro país”⁵⁰,

Pero los ánimos, Señorías, no se tranquilizan imponiendo el silencio, ni mucho menos despreciando las quejas con expresiones como la de que *“Nosotros no hacemos ni organizamos viajes de novios a Cancún”*. Para responder, me valgo de las palabras del entonces diputado de CiU, Don Ramón Companys:

“Cuando una persona en su libertad opta por ligar su vida a las Fuerzas Armadas, sabe que su profesión entraña riesgo y lo acepta. Lo que es difícil de aceptar, es un final tan dramático e inútil como el que tuvieron. No sería aceptable ... que se pusiera en riesgo la vida de un soldado, más allá de lo estrictamente imprescindible”.

III

LECCIONES APRENDIDAS Y CONCLUSIONES

Después del accidente, se enterró mal a las personas, no enterremos mal las responsabilidades.

La tragedia, como tal, nadie la previó. Estoy seguro de que si alguien se hubiera parado a pensar, serenamente, sobre tal posibilidad, los hechos hubieran podido ocurrir de otro modo. Se corrieron riesgos que eran evitables y los errores y las negligencias tentaron la suerte.

Errores que, con accidente o sin él, deben corregirse para evitar más posibilidades de accidente. Este será, probablemente, el mejor homenaje que podamos hacer desde las Fuerzas Armadas a los que murieron.

- Hubo negligencia al ignorar las quejas e informes
- No hubo inspecciones, que teníamos derecho a realizar.
- Se hizo mal –o no se hizo- el seguimiento de la contratación.
- La identificación de las víctimas no es calificable

⁵⁰ Carta de 2-3-2004, del Secretario General de Política de Defensa, a familiares , adjuntando la nota de prensa de 2 de marzo.

En cuanto a las responsabilidades, el Ministerio y el Gobierno han actuado y van a seguir actuando. No entraré en lo que deban hacer ni SS. SS porque no me corresponde .

He procurado que detrás de cada afirmación que he hecho haya un documento o un informe. Alguien dijo en esta Cámara: *“No hay nada oculto que permanezca escondido, y las cosas terminan saliendo (...) siempre quedan papelitos”*⁵¹.

No he buscado *“papelitos”*. He leído los documentos de los que disponía, he buscado otros donde quiera que estuvieran. Lo que se de este asunto es gracias a militares que *han cumplido con su deber*, siendo transparentes sobre lo que saben y sinceros sobre lo que creen.

Después de un trabajo intenso de documentación, he resuelto tomar las siguientes medidas:

1.- He dado instrucciones al Jefe del Estado Mayor de la Defensa para que, en todas las salidas de tropas españolas para participar en misiones de paz, cuando utilicen medios de transporte no militares, esté presente un oficial que elaborará un riguroso parte de incidencias.

2.- En diez días se publicará una Orden Ministerial posibilitando que cualquier militar español pueda alertar o denunciar ante su superior inmediato o ante al Jefe de su Unidad los riesgos que puedan afectar a la vida o integridad física de las personas. Si el receptor de la denuncia no corrigiera la deficiencia, deberá comunicarlo a la superioridad.

3.- Antes de fin de mes propondré al Consejo de Ministros, la aprobación de un Real Decreto-Ley, que establezca indemnizaciones a las que podrán acogerse los militares, periodistas, diplomáticos, policías y guardia civiles, así como a los miembros de ONG's que desarrollen su labor en el marco de operaciones de paz y cumplan determinados requisitos. La cuantía económica guardará similitud con las existentes para las víctimas del terrorismo y los derechos que recogerá este Real Decreto-Ley se reconocerán con carácter retroactivo.

4.- Asimismo, las Fuerzas Armadas dispondrán de un Protocolo de Identificación de Víctimas, ante cualquier eventualidad que pueda tener lugar en el futuro, para evitar situaciones como las que hemos vivido tras el accidente del Yakovlev.

5.- En los contratos de transporte debe contemplarse el derecho del EMAD a inspeccionar técnicamente los aviones, con independencia de las funciones de las autoridades aeronáuticas españolas, para asegurar que nuestros soldados viajan en aeronaves con similares garantías que los aviones de líneas regulares de viajeros.

⁵¹ Federico Trillo. Pleno del Congreso de 4/4/1995.

6.- Las Jefaturas del Estado Mayor Conjunto y de la División de Operaciones no hicieron adecuadamente el trabajo de programación, coordinación y seguimiento del contrato y de los vuelos que transportaban a soldados españoles y por ello, mañana solicitaré autorización al Consejo de Ministros para adoptar las medidas que procedan en el ámbito de mi competencia.

FINAL

Con motivo del primer aniversario del accidente acompañé a las familias a Turquía. En la reserva de una cena en Trebisonda pedí paz, piedad y perdón. Algunos familiares me rectificaron haciendo ver que no tendrían paz ni posibilidad de piedad ni de perdón si no tenían la verdad. Me esforcé en ponerme en su lugar y supe que tenían toda razón.

Hubo quienes descalificaron aquel viaje y las investigaciones para buscar la verdad. Dijeron que *se jugaba con los sentimientos de las familias*⁵² y hasta hubo quien decía *dolerse “por ver al gobierno buscando en los dramas humanos y las tragedias una ocasión para el ventajismo político”*⁵³?

No diré los nombres. Si este pleno ha de evocar algún nombre ha de ser los de los 62 soldados que perdieron la vida y el de sus familias que no han sido bien tratadas.

Esta no es una opinión partidista. La suele compartir quien la escucha. Baste citar al General que, ya en diciembre de 2003, afirmó: *“Defensa actuó con lejanía en el caso del Yakolev, hiriendo muchos sentimientos”*.

En el caso del Yak, ha faltado verdad y han sobrado acusaciones contra quienes la defendían.

A mí no me preocupa, ni me duele, lo que en esta misma Cámara, hace todavía menos de un año, se le dijo a un diputado que discrepaba de la versión oficial: *“Tengo la convicción moral, señoría, de que algunas personas que han dicho algunas cosas -entre otras, usted- van a tener que pedir excusas y disculpas por haberlas dicho”*⁵⁴.

Duele mucho más lo que tuvieron que escuchar los familiares que expresaban sus dudas, cuando desde el Ministerio se les culpaba con argumentos como el que les leo:

“sería más solidario por su parte no escribir cartas (en los periódicos) que sólo sirven para denigrar a la Sanidad Militar, y para hacer sufrir

⁵² Rajoy. El Mundo 5 -9-2004

⁵³ Michavila. E. Press 2-9-2004

⁵⁴ José María Aznar a Jesús Caldera. Congreso de Diputados, 5 de noviembre de 2003.

*aún más a todos sus compañeros y compañeras en esta tremenda tragedia*⁵⁵.

Hacer sufrir más a sus compañeros... Denigrar la Sanidad militar... Acusar de falta de solidaridad... Fueron expresiones radicalmente injustas que no sólo negaban lo que realmente ocurrió sino que procuraban esconderlo, enterrarlo detrás del honor de las Fuerzas Armadas.

Sí; el honor: la *“cualidad moral que lleva a cumplir los propios deberes respecto del prójimo y de uno mismo”*⁵⁶.

Quienes murieron eran militares y murieron con honor sirviendo a su país en una misión de paz. Quisieron ser militares; muchos lo llevaban en los tuétanos de sus huesos y hasta en el genotipo de su propia genealogía. Eran hijos, hermanos y amigos de militares que *con honor* han sufrido, han llorado y han protestado su pérdida.

Con honor y con verdad⁵⁷. Con honor y con verdad hagamos justicia a las víctimas, pero también, Señorías, hagamos justicia a las Fuerzas Armadas que hoy, he tenido el honor de representar, siendo hoy su portavoz ante SS. SS.

Sean mis últimas palabras para los familiares. Como ministro de Defensa, en nombre del Gobierno de España y del Estado, les doy las gracias a las familias y les pido perdón por el sufrimiento que, desde las instituciones les hemos ocasionado y por el dolor que no hemos sabido evitarles.

Muchas gracias.

⁵⁵ El 2 de febrero de 2004, Jiménez-Ugarte a Rosario Benítez, la viuda de uno de los militares fallecidos. Le dice además: *“Como usted sabe, sucede que el General Navarro tenía una amistad personal con su marido (...) y con su hermano (...). El General Navarro, en consecuencia, dedicó especial atención a identificar debidamente los restos de su marido. Sin duda, debe haberle dolido grandemente que usted en su carta se atreva a ponerlo en duda”*.

⁵⁶ Diccionario R.A.E.

⁵⁷ Es el título del libro de Ramón J. Campo del Heraldo de Aratgón.