



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 770

DEFENSA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ROGELIO BAÓN RAMÍREZ

Sesión núm. 40

celebrada el miércoles, 4 de junio de 2003

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Defensa (Trillo-Figueroa Martínez-Conde), para informar sobre:

- | | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Las circunstancias en que se produjo el accidente de aviación en que perdieron la vida 62 militares españoles. Comparecencia urgente a petición del Gobierno. (Número de expediente 214/000185.) | 24470 |
| — Dar una explicación urgente acerca del accidente ocurrido en Turquía que ha supuesto la muerte de 62 militares españoles. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 213/001292.) | 24470 |
| — Las causas del accidente de avión en el que murieron 62 militares españoles. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001293.) | 24470 |

	Página
— Las causas del accidente aéreo ocurrido en Turquía causando la muerte de 62 militares españoles procedentes de la misión internacional en Afganistán. A solicitud del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria. (Número de expediente 213/001294.)	24470
— Las circunstancias y motivos que provocaron el accidente del avión Yakolev 42 que transportaba a 62 oficiales, suboficiales y soldados del Ejército español que regresaban de Afganistán. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 213/001297.)	24470
— Los procedimientos y garantías de seguridad en el transporte de personal en las operaciones de nuestras Fuerzas Armadas en el exterior. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/001298.)	24470
— Las condiciones en que se realiza el transporte de efectivos de las Fuerzas Armadas españolas en misiones en el extranjero y de los datos de que disponga el Gobierno sobre el accidente producido en Turquía, en el que fallecieron 62 militares españoles, previa remisión de los informes disponibles al respecto en el Ministerio. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/001300.)	24470

Se abre la sesión a las cinco de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Se abre la sesión.

Entiendo que interpreto el sentimiento general de la Comisión al expresar, para que así conste en el «Diario de Sesiones», el sentimiento, el dolor de la Comisión por el accidente ferroviario ocurrido la noche pasada. Aparte de la tristeza, quiero expresar también la solidaridad con los familiares de las víctimas.

Dicho esto, paso a explicar cuál es el método a seguir. Es una comparecencia a petición del Gobierno y de cinco grupos que tiene una unidad temática, cual es la de que informe el Gobierno, el ministro de Defensa, sobre las circunstancias en que se produjo el accidente de aviación en el que perdieron la vida 62 militares españoles. Conforme prescribe el Reglamento, interviene sin limitación de tiempo el representante del Gobierno, el ministro, que está acompañado por el Jefe del Estado Mayor de la Defensa. Después de la intervención de aquél, intervendrán los portavoces de los grupos parlamentarios, empezando por el del Grupo Socialista, que ha presentado dos peticiones de comparecencia. A continuación, intervendrán, de mayor a menor, los distintos grupos, para cerrar el representante del Grupo Popular. Como ustedes saben, de acuerdo con el reglamento, concluidas las intervenciones de los portavoces y dada la respuesta por el ministro, excepcionalmente el presidente puede conceder la palabra sólo para aclaraciones o preguntas. En función de cómo se desarrolle el debate, discrecionalmente, se arbitrará la solución más conveniente. Debo añadir que mediada la sesión, aproximadamente según los cálculos del pre-

sidente, se suspenderá durante cinco minutos a los efectos más pertinentes para sus señorías.

Tiene la palabra el ministro de Defensa, don Federico Trillo-Figueroa Martínez-Conde.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Trillo-Figueroa Martínez-Conde): Señorías, comparezco ante la Comisión de Defensa a petición propia y de los grupos parlamentarios para informar sobre las circunstancias en que se produjo el accidente de aviación en el que perdieron la vida 62 militares españoles, ocurrido el pasado día 26 en Trabzon, Turquía, cuando retornaban tras cumplir con su misión de paz en Afganistán. Durante los días transcurridos desde entonces y desde el primer momento, hemos procurado —juntos todo el personal civil y militar del departamento de Defensa— atender a los familiares, aclarar lo sucedido y paliar en todo lo posible el dolor de la tragedia irreversible. Quiero agradecer las muestras de condolencia y los testimonios de apoyo moral dados por todos los grupos de la Cámara, por todas SS.SS. sin excepción, como legítimos representantes de todo el pueblo español, a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil y, en especial, a las familias de los fallecidos. Ellas han sido desde el primer momento, en aquella terrible madrugada del día 26, la prioridad de todos nuestros esfuerzos para recuperar los cadáveres y su pronta repatriación —como luego detallaré—, para paliar si fuera posible su irreparable dolor. A los jefes del Estado Mayor de los Ejércitos de Tierra y Aire, junto al JEMAD, encomendé, desde la primera hora de la mañana del día 26, la comunicación personal, a través de los jefes de las unidades, con las familias y su atención constante. A ellos les debemos, más que a nadie, todas las informaciones, las explicaciones, aun sabien-

do que para ellos nunca serán suficientes, ya que nunca podrán reintegrar lo que han perdido. Por ello considero que debo reiterar aquí mi compromiso personal y el de todo el departamento para informarles, para aclararles, para ayudarles, y para manifestarles nuestros sentimientos compartidos de dolor y de respeto absoluto por los suyos. Sé también que esos son los sentimientos y el interés de SS.SS. y que para ello ejercen y ejercerán su legítimo derecho-deber de control de las actuaciones del ministerio que represento. Me creerán si les digo que nunca como en este caso reafirmo mi compromiso con la búsqueda de la verdad y con su exigencia a través del Parlamento.

Hoy comparezco ante SS.SS. con el trabajo exhaustivo —¡créanlo!— de esta primera semana. Lo hago junto al jefe del Estado Mayor de la Defensa, como máximo responsable operativo de las misiones internacionales de nuestras Fuerzas Armadas y en cuyo trabajo, y en el de su Estado Mayor Conjunto, se basa también parte de la información que podemos ofrecer hasta el momento. Tengan por seguro, quienes han solicitado la comparecencia directa del almirante Moreno, que ésta se producirá si puede contribuir en lo sucesivo a un mayor esclarecimiento de lo ocurrido o a una mejor garantía de las misiones en el futuro.

Señorías, la información en que hoy centraré mi intervención se referirá, en primer término, a la misión desempeñada por los militares fallecidos en todos aquellos aspectos que creemos que pueden tener relevancia. Me referiré luego a la contratación de los aviones de transporte, para detenerme, a continuación, en las características específicas y cuantos datos tenemos disponibles sobre el avión siniestrado. Daré cuenta después de las actuaciones llevadas a cabo por el ministerio desde el momento del accidente y volveré, en fin, al estudio detallado de las reparaciones a las familias de las víctimas.

Antes de centrar su atención en cada uno de esos bloques, permítanme recordar los principios que hemos querido que guíen nuestras actuaciones y que considero que también debo compartir con SS.SS. En primer lugar, la prudencia en las valoraciones. Un accidente de tan trágicas consecuencias abre de inmediato en todos —en los familiares, en los compañeros, en los ciudadanos y en los representantes políticos— un sinfín de interrogantes y aun de reproches. Creo que es nuestro deber tratar de embridar los sentimientos y procurar mantener la serenidad en la reflexión y la firmeza en la determinación. Prudencia, no precipitación, es exactamente lo que exige la gravedad de la tragedia. Prudencia, no precipitación, es lo que exige la justicia. En segundo lugar, señorías, quiero garantizar en sede parlamentaria el carácter exhaustivo de las investigaciones emprendidas. Nada ni nadie va a entorpecer la transparencia y la exhaustividad de la investigación. Permítanme añadir que nada ni nadie más interesados

y decididos que el ministerio y sus colaboradores en que así sea.

Señor presidente, señorías, con lo hasta ahora actuado podemos dar respuesta a muchas de las cuestiones planteadas durante esta semana. Algunas de las respuestas serán seguramente definitivas, pero mis conclusiones de hoy han de ser necesariamente provisionales. Estamos tratando y continuaremos empeñados en que las investigaciones judiciales y técnicas se hagan a fondo y cuanto antes y serán ellas, tras la revelación de las cajas negras, quienes puedan elevar a definitivas las conclusiones que hoy les presentamos.

Comenzaré refiriéndome a la misión. Los 62 militares fallecidos regresaban, como saben SS.SS., de cumplir en Afganistán importantes tareas de mantenimiento de la paz, asumidas por el Gobierno junto con muchas otras naciones, dentro de la Fuerza Internacional de Asistencia y Seguridad de Afganistán (ISAF) acordada por Naciones Unidas. Quizás estén lejos en el recuerdo fechas como la de diciembre de 2001, en la que concluyeron las negociaciones en Bonn para la constitución de un Gobierno interino en Afganistán que pasó a presidir Karzai, o la subsiguiente aprobación de la Resolución del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas 1386 que creaba la ISAF. Vendrían luego otras resoluciones —la 1413 del año 2001 y la 1444 de 2002— para imponer sucesivas ampliaciones del mandato de ISAF que, por el momento, terminará en diciembre del presente año. Se trataba y se trata de una misión general de paz muy propia de la Carta de Naciones Unidas, en concreto de su capítulo VII, consistente en recuperar para aquel lejano país un ambiente de seguridad capaz de garantizar su incorporación a la comunidad internacional, su plena integración en la misma. Dentro de este proceso se han cumplido ya algunas etapas que resumo brevemente. En julio del año 2002 y tras la celebración de la Gran Asamblea, de la conocida Loya Jirga, se confirmó la constitución de un gobierno de transición bajo la presidencia del mismo Karzai. Faltan otras etapas por llegar, como la de octubre de 2003 que reunirá de nuevo a la Loya Jirga para ratificar la nueva constitución que servirá de base para las elecciones generales a celebrar el junio de 2004.

Pues bien, España y sus militares han participado en toda esta misión desde su origen. En ISAF I, liderado por el Reino Unido, aportamos ya especialistas para atender tareas como reconstrucción, apoyo sanitario, gestión aeroportuaria, desminado, etcétera, y seguimos estando presentes en las siguientes fases: la ISAF II, liderada por Turquía; la actual ISAF III, bajo liderazgo conjunto de Alemania e Irlanda, y apoyamos que la OTAN se involucrará directamente en la nueva fase ISAF IV, en la que seguirán participando, como luego ratificaré, militares españoles. Las aportaciones españolas a ISAF han quedado recogidas en sucesivos acuerdos de Consejo de Ministros que han sido también objeto de presentación y debate ante esta Comi-

sión de Defensa. El primer acuerdo, de 27 de diciembre de 2001, autorizó el despliegue máximo de 485 efectivos. Se invocaba expresamente como justificación la formación de una Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad que opera bajo en mando de Naciones Unidas —adoptado por Resolución 1386 del Consejo de Seguridad— en Kabul y en áreas circundantes en apoyo del Gobierno interino de Afganistán. Ulteriores acuerdos fueron renovando con carácter trimestral o semestral la presencia de nuestras Fuerzas Armadas en ISAF: acuerdos de 12 de abril, de 31 de mayo, de 13 de septiembre y de 20 de diciembre de 2002. En todos los acuerdos, señorías, señor presidente, se recoge expresamente que el abono de las mencionadas misiones se hará con cargo a la rúbrica presupuestaria: participación de las Fuerzas Armadas en operaciones de mantenimiento de la paz; aplicación 14.211.A.03.228, del Ministerio de Defensa. Es decir, desde el primer momento el Gobierno comprende que no cabe con los presupuestos ordinarios del Ministerio de Defensa llevar a cabo las nuevas misiones internacionales encomendadas a las Fuerzas Armadas. Pero en una política que viene ya de muy lejos y que incluye ciertamente a los anteriores gobiernos socialistas, el Gobierno ha arbitrado siempre créditos ampliables para estas misiones. Quiero insistir en ello porque permitirá aclarar malentendidos en relación con el alquiler de los aviones de transporte que trataremos a continuación. Para esta operación contractual no existía ni existe hoy limitación presupuestaria, dependiendo la decisión final de las Fuerzas Armadas y de las propias disponibilidades del mercado. Este aspecto, junto con otros aspectos de las misiones encomendadas, recogidas en los acuerdos del Consejo de Ministros, fue objeto de puntual información a esta Cámara como lo demuestran las cuatro comparecencias que, a petición propia, se realizaron ante la Comisión de Defensa el 10 de octubre, el 27 de noviembre, el 19 de diciembre de 2001 y el 11 de marzo de 2002. Sobre ISAF y las misiones de paz de nuestras Fuerzas Armadas en el exterior, compareció también el presidente del Gobierno ante el Pleno del Congreso de los Diputados el 26 de septiembre, 18 de octubre y 19 de diciembre de 2001 y el ministro de Asuntos Exteriores en dos ocasiones: el 10 y el 15 de octubre de 2001. En el total de estas comparecencias se han tratado exhaustivamente la situación de nuestros militares en los conflictos bélicos sin que conste en el «Diario de Sesiones» crítica o denuncia alguna sobre los medios o sistemas de transporte de nuestras tropas. Sí consta a veces, por el contrario, una reiterada crítica por algún grupo parlamentario contra el elevado gasto en el que incurre el Gobierno para llevar a cabo esas misiones internacionales de paz. Tengo que insistir, señorías, en este punto porque cada cual ha de asumir sus posiciones en esta materia con coherencia y no se puede defender una cosa entonces y la contraria ahora. En las misiones internacionales el Gobierno de España,

éste y los anteriores, no han regateado el gasto. Tiempo habrá y bueno será, a nuestro juicio, que se debata a fondo sobre los gastos necesarios en Defensa. Pero sobre el gasto en las misiones internacionales he de señalar que se trata de un crédito ampliable, no limitativo, y que el Gobierno no pone límite a las necesidades operativas de las Fuerzas Armadas para desarrollar las misiones que le encomiendan.

Ruego a los servicios de la Cámara que repartan a SS.SS. y a cuantos estén interesados la evolución de los gastos en el mencionado capítulo 228, que, homologados en euros, van desde los 6 millones en la primera operación en el Kurdistán iraquí en el año 1990, pasando de inmediato en el año 1991 a los más de 42 millones de euros —7.000 millones de pesetas—, de los cuales 30 millones de euros —5.000 millones de pesetas— fueron para operación de ayuda al pueblo kurdo y 12 millones de euros —2.000 millones de pesetas— para el embargo de la ONU a Irak, y a cifras que superan los 200 millones de euros —33.000 millones de pesetas aproximadamente— a partir del año 1999, que llegan a los 323.128.000 euros —53.763.992 millones de pesetas— en el año 2002, con un total a esa fecha de 1.761 millones de euros, equivalente en pesetas a 293.050.492 millones en el año 2002, en pura coherencia con la ampliación de misiones multinacionales de las Fuerzas Armadas.

Señor presidente, señorías, una vez acordada la misión, el número de efectivos y la imputación al 228 por el Consejo de Ministros, en el nivel operativo y a través del Estado Mayor Conjunto, con el JEMAD al frente, y la colaboración de los tres cuarteles generales —más el propio JEMAD—, se organizan los correspondientes despliegues y se suceden las distintas rotaciones. Periódicamente se fueron sucediendo distintas rotaciones en Afganistán. La primera se realizó en mayo del año 2002 y estaba compuesta por 344 efectivos. La segunda rotación se efectuó cuatro meses más tarde, en septiembre del año 2002, reduciéndose de nuevo el contingente hasta 265 efectivos. La tercera rotación se realizó en enero del año 2003, desplegándose el cuarto contingente con un número de 134 efectivos. Justamente 62 de estos efectivos han sido los que han fallecido durante la cuarta y última rotación.

La misión en ISAF estaba, desde el punto de vista operativo, muy vinculada, como saben SS.SS., a la operación Libertad Duradera, a la que se había incorporado también España por acuerdo de Consejo de Ministros de 14 de diciembre de 2001. Dicha misión llevaría al despliegue de unidades militares de apoyo, al despliegue del Ejército del Aire y aviones Hércules C-130, así como helicópteros del Ejército de Tierra tanto en Afganistán como en el aeropuerto militar de Manas en Kirguistán. Pienso que nuestras unidades, y querría mencionarlas una a una —Mando de Ingenieros y Regimiento de Pontoneros de Especialidades número 12 de Salamanca y Zaragoza; Escuadrón de Apoyo al Des-

pliegue Aéreo de Zaragoza; Mando de Apoyo Logístico de Valladolid; Mando de Apoyo Logístico Regional Sur de Sevilla; Regimiento de Ingenieros número 1 de Burgos; Mando de Apoyo Logístico Regional Centro de Madrid; Regimiento de Especialidades de Ingenieros número 11, así como el Ala de Transporte número 31 del Ejército del Aire en Zaragoza—, han cumplido todos y seguirán cumpliendo ejemplarmente con su misión, que nos debe producir —estoy seguro— admiración y respeto compartidos.

El propio JEMAD y otros jefes militares y yo mismo con algunas de SS.SS., hemos visitado las tropas españolas en Kabul, hemos convivido con ellas y hemos podido notar esa satisfacción que tenían por el trabajo que llevaban a cabo. Nos hemos sentido todos orgullosos por la manera en que han sabido ganarse el respeto de sus compañeros de otras naciones, el afecto de los afganos con la alta calidad de sus acciones, la capacidad de resolver los problemas sobre el terreno y la permanente disposición que les ha puesto a la altura que corresponde a una nación como España. España seguirá estando presente en ISAF y en Libertad Duradera —ése es el propósito del Gobierno—, habiendo confirmado en la última conferencia de generación de fuerzas del 23 de mayo la presencia de su unidad de ingenieros, que se podría reforzar con la oferta combinada de un contingente chileno. Junto a ellos, seguirán yendo a Afganistán escuadrones de apoyo al despliegue aéreo, una y otra unidad de Tierra y Aire respectivamente, como las que han sufrido tan graves pérdidas humanas en el accidente del pasado día 26.

Al comenzar el análisis del punto relativo a la contratación de los aviones, considero necesario reiterar el importante despliegue de las Fuerzas Armadas españolas en distintas misiones de paz. Nuestra presencia en los Balcanes ha sido una constante desde aquella importante crisis y seguimos manteniendo importantes contingentes en Bosnia Herzegovina y en Kosovo, así como lo hicimos con la misión de la antigua República Yugoslava de Macedonia, hasta ser asumida por la Unión Europea, y aun tras ello. A ellos se añadieron la aportación de fuerzas a la misión Libertad Duradera de lucha contra el terrorismo y, recientemente, de forma ulterior, a Irak. Esta realidad de las Fuerzas Armadas españolas comprometidas en crecientes tareas está también en base a la puntual necesidad de recursos en el transporte aéreo. Es por ello por lo que traigo a colación todas estas tareas. El fenómeno no afecta sólo a nuestro país, sino a la totalidad de las naciones europeas. Pendientes siete de estas naciones, entre ellas España, de la fabricación del nuevo avión de transporte A-400M, hemos tenido que ir haciendo frente a las necesidades con procesos de alquiler de los aviones existentes en el mercado. Sólo el Reino Unido pudo contratar con fórmulas de *leasing* anual cuatro grandes aviones de transporte estratégico C-17 a los Estados Unidos, a un precio ciertamente muy elevado, pero

totalmente justificado, dados los múltiples y ambiciosos despliegues en el exterior a los que hacen frente las Fuerzas Armadas británicas. El resto de países como Holanda, Italia, Alemania, Bélgica y Francia están y seguirán utilizando, respectivamente, para el transporte de material aviones de origen soviético. España pudo al inicio de la misión ISAF contar también con los C-17 norteamericanos para trasladar con urgencia a Afganistán nuestro hospital de campaña. Pero, desgraciadamente, estos aviones de propiedad americana han dejado de estar disponibles en el mercado para operaciones de alquiler, debido, sin duda, a las crecientes necesidades del despliegue de los propios Estados Unidos en distintas zonas, especialmente tras el 11 de septiembre de 2001.

Paso ahora al análisis de los medios de transporte que venimos utilizando para atender las necesidades en Afganistán, y para suplir por tanto las insuficiencias señaladas. Hay que tener en cuenta que la duración de la misión de cada uno de nuestros contingentes en ISAF quedó fijada en cuatro meses, dos meses menos que los seis de las misiones en los Balcanes que, sin embargo, cuentan con un período vacacional de 15 días. Si se redujeron a cuatro meses las misiones en Afganistán fue justamente para reducir las necesidades de transporte aéreo adicional, y para compensar también así el hecho de no poder ofrecer allí a nuestros militares descansos vacacionales durante el período de la misión principal. En el estudio que se hizo por el Estado Mayor Conjunto de la Defensa, nada más aprobarse el primer acuerdo del Consejo de Ministros para nuestra incorporación a ISAF, se hizo notar inmediatamente que la capacidad de transporte con medios nacionales era inferior a los requerimientos necesarios para el despliegue de nuestras fuerzas en Kabul, dado que la vía aérea era el único medio posible para el traslado, no sólo de nuestros hombres, sino también de nuestro material. En cualquier caso, medios nacionales han sido utilizados siempre que ello ha sido posible. Los Boeing 707 han volado frecuentemente a Afganistán. Lo mismo ha sucedido con los aviones Hércules C-130, en unos trayectos ciertamente incómodos por su gran duración y por la natural incomodidad de este tipo de transporte de tropas, como saben alguna de SS.SS. De estos aviones nacionales, sólo durante el año 2002, 35 vuelos se realizaron para atender las necesidades de ISAF. Hasta octubre de 2002 se hacían tres vuelos mensuales de sostenimiento con el avión Hércules, fecha en que se redujo esta cifra a un solo vuelo mensual por necesidades operativas en otras misiones relacionadas con Libertad Duradera, que llevaron a nuestros aviones Hércules a desplegarse en Manas. Para hacer frente a esta carencia puntual de medios nacionales, el Estado Mayor Conjunto decidió recurrir con acierto a la Agencia NAMSА, como hacen otros países aliados, para acceder a través de ella a los mejores recursos disponibles en el mundo de los aviones *charter*. Los servicios

de la Cámara pueden distribuir entre SS.SS y quienes tengan interés las distintas utilidades de vuelos que se han producido, tanto de aviones nacionales como de los aviones en alquiler.

Me permitirán que me extienda también sobre ese punto, pues soy consciente de las dudas que han surgido y de las interpretaciones erróneas que a veces han sido divulgadas. Recordaré que la NAMSA es una Agencia de la OTAN dedicada al abastecimiento y mantenimiento, con sede en Luxemburgo y que se creó en 1958. Tiene una larga y muy exitosa experiencia, como ha recordado en dos ocasiones su secretario general, por lo que España se incorporó a ella al mismo tiempo que accedía como aliado de pleno derecho a la OTAN. Nuestra contribución anual a su presupuesto administrativo se eleva a un millón y medio de euros. El objetivo de NAMSA es proporcionar mantenimiento de sistemas de armas, repuestos, municiones, etcétera mediante contratos de venta o prestación de los servicios necesarios. La NAMSA tiene muy bien definidas sus responsabilidades jurídicas y su marco de actuación a través de distintas directivas acordadas con los países miembros, como la 710, referente a las regulaciones generales para las ventas, o la directiva funcional número 225 que regula los suministros, creando una red segura de cooperación que relaciona a los clientes, es decir, los países aliados, con los proveedores del sector de la defensa. También probablemente interesa la directiva funcional número 252 sobre las condiciones generales de venta, que regula las relaciones jurídicas y administrativas entre la agencia y sus clientes en lo que concierne a la prestación de suministros o servicios.

Finalmente, NAMSA formaliza acuerdos de venta —traducción literal, si se quiere, del inglés— para el transporte con los países interesados, que vendrían a ser unos acuerdos marco en los que quedan definidas las relaciones contractuales que rigen el suministro o la prestación de un determinado servicio. Para llegar a un acuerdo de venta, como el que suscribió el director de adquisiciones de NAMSA el 4 de febrero de 2002 con el general-jefe del Estado Mayor Conjunto, general Ibarreta, había sido necesario seguir un procedimiento de contratación en el que cabría diferencias hasta 11 fases. Es España, lógicamente, quien inicia el expediente, tras aprobar internamente el pliego de prescripciones técnicas y decidir que se lleve adelante a través de NAMSA. En un segundo momento, se formalizó por el EMACOM la petición de convocatoria por NAMSA de una licitación internacional. Tras aceptar NAMSA el mandato, la propia agencia confecciona los pliegos correspondientes de conformidad con su estricta normativa y los requisitos solicitados por España. Es también NAMSA la que requiere ofertas a las diferentes empresas del sector, dentro de un régimen de máxima publicidad internacional y dirigiéndose siempre a las empresas tradicionalmente suministradoras de

NAMSA. Posteriormente, NAMSA recibe las ofertas y convoca su mesa de contratación con sus expertos, invitando a personal español a participar en el análisis de las ofertas. Una vez fiscalizado el expediente y redactada la propuesta de adjudicación, es NAMSA quien adjudica el contrato en el que se recogen las condiciones de prestación del servicio requeridas inicialmente por España.

Firma entonces NAMSA con el órgano de contratación de España, es decir, el Estado Mayor Conjunto, el contrato que hemos denominado de acuerdo de venta y pasa a ser NAMSA el ejecutor directo del contrato y el que debe asegurarse del cumplimiento correcto de las cláusulas del mismo por parte del adjudicatario. También asume NAMSA la responsabilidad de la facturación al EMACOM, ya que las relaciones entre el órgano de contratación de España, es decir, el EMACOM y el adjudicatario, se realizan siempre a través de NAMSA. Sin salir de aquella compleja licitación, puedo recordar que se presentaron 16 empresas, de las cuales sólo 5 resultaron técnicamente aceptables para NAMSA, quedando excluidas algunas empresas españolas. NAMSA siguió trabajando sobre las 5 propuestas y terminó recomendando, por ser la más ventajosa y solvente, a la compañía Chapman Freeborn.

Se trata de una multinacional creada en Londres, pero con oficinas —más de 40— repartidas en 19 países. Aunque también se dedica a otro tipo de servicios como manejo de aeropuertos, venta de combustibles, apoyo operativo, etcétera, Chapman es, a juicio de los expertos, el primer *broker* mundial en actividades de charter, tanto para material como para personal. Ha prestado servicios a numerosas naciones aliadas, como Francia y Alemania, y también a los principales organismos internacionales involucrados en misiones de paz y ayuda humanitaria como Naciones Unidas, UNICEF, Cáritas, Comité de Naciones Unidas para los Refugiados, Cruz Roja Internacional, Programa Mundial de Alimentos, etcétera.

La compañía Chapman recurre a aviones propiedad de distintas empresas de charter, según las necesidades de cada vuelo, atendiendo tanto desplazamientos de carga como de pasajeros. Durante todo el periodo transcurrido desde la firma del acuerdo de ventas entre NAMSA y el EMACOM, Chapman ha atendido 45 vuelos; los 12 primeros —desde el 7 de febrero hasta el 11 de abril— estaban dirigidos al despliegue de nuestras tropas y de nuestro material y se hicieron con el avión Antonov 124. Otros vuelos se han hecho con los aviones Ilyushin 76, Tupolev 174, Airbus 310 y Tristar. De todo ello tienen cumplida cuenta en la documentación que acabo de entregarles.

En siete ocasiones, la primera el 9 de diciembre de 2002 y la última el 24 de mayo de 2003, el avión utilizado ha sido el Yakolev 42-D de la compañía Ucrania Mediterránea. De toda esta normativa en torno a los servicios prestados por NAMSA se derivan las obliga-

ciones y compromisos de cada una de las partes. En este momento interesa resaltar que NAMSA es responsable ante el Ministerio de Defensa del certificado de aeronavegabilidad de cada avión. Por decirlo de manera entendible para todos, este certificado sería el equivalente a la ITV de los automóviles e indica el estado en regla de las revisiones preceptivas según el fabricante. Pues bien, señorías, el último certificado del avión siniestrado estaba expedido, como ahora veremos con todo detalle, el 23 de abril del año 2003, es decir, sólo un mes antes del accidente y tenía la duración de un año.

La ejecución concreta y pormenorizada de cada operación, esto es, la contratación de cada avión según las circunstancias y condiciones que se desee cumplimentar (carga, pasaje, itinerario, fecha, etcétera) se determina a través de NAMSA, una vez que el Estado Mayor Conjunto —EMACON— conoce aquellas necesidades, y a cada una de las operaciones se le aplica íntegramente el paquete normativo y contractual integrado por las normas reguladoras de NAMSA y el acuerdo de ventas firmado con el EMACON. Más aún, el punto 17 del contrato entre NAMSA y Chapman dispone expresamente que la subcontratación de un vuelo no releva al contratista de su responsabilidad.

Señor presidente, señorías, pasamos, pues, a analizar ya todo lo concerniente al avión Yakolev 42-D, propiedad de la compañía chárter Ucrania Mediterránea, con quien contrató el adjudicatario de NAMSA —Chapman Freeborn— el trágico vuelo del pasado día 26. Me permitirán que recuerde, antes de referirme en concreto al avión Yak-42D, que la utilización de aviones de la antigua Unión Soviética para el transporte de tropas a la misión de ISAF es muy frecuente. Así, durante los años 2002 a 2003 países como Finlandia, Suecia, Chequia, Polonia, Turquía o Corea han venido utilizando aviones como el Tupolev-154, el Yakolev 42, el Antonov-72 y el Antonov-74.

Quizá sea conveniente aclarar algunos puntos sobre la aviación de Ucrania, para disipar una serie de dudas y rebatir algunas acusaciones que consideramos exageradas. Ucrania es un país con enorme tradición aeronáutica desde los tiempos en que pertenecía a la Unión Soviética. Ha contado siempre con grandes industrias constructoras de aeronaves y se considera una de las mejores escuelas de formación de pilotos y tripulantes. Hoy se encuentra clasificada en la categoría 1 del programa internacional de seguridad aeronáutica, FAA, que desarrolla el Gobierno federal de los Estados Unidos. De acuerdo con él, se clasifican todos los países del mundo en función de su nivel de cumplimiento de las normas internacionales de Aviación Civil, especialmente las normas de la organización de Aviación Civil internacional (OACI), pero también de la normativa adicional norteamericana (FAR), que es tradicionalmente la más exigente del mundo. La calificación que hace el Gobierno federal americano en su programa

FAA responde a una profunda inspección y auditoría, realizada por funcionarios de la aviación civil norteamericana, que toma en consideración todos los aspectos que tengan que ver con la seguridad aérea de las compañías de cada país. Gracias a esta calificación las compañías ucranianas pueden acceder a territorio norteamericano. La lista de este programa FAA a 31 de marzo de 2003 coloca a Ucrania en la categoría 1, exactamente igual que España, y por cortesía con otros países no diré cuáles pertenecen a la categoría 2, pero, como es natural, esto estará a disposición de sus señorías. Pienso, pues, que es precipitado responsabilizar a priori a NAMSA o a Chapman, por haber propuesto a España el recurso a una compañía ucraniana. Ucrania Mediterránea mueve al año más de 100.000 pasajeros, y tiene una flota en crecimiento, con aviones ex soviéticos —el Yak-42, el Tupolev-124, el Antonov-22—, americanos —el Boeing 737— y europeos, como el Airbus 320. Ucrania Mediterránea mantiene vuelos semanales, en líneas regulares desde Kiev, con Grecia, Turquía, Eslovenia, Egipto, Duwait y Delhi; y vuelos charter con Italia, Alemania, Reino Unido y Suiza. Ucrania Mediterránea ha realizado vuelos para los ejércitos de Alemania, Noruega, Finlandia y otros países.

Examinemos ahora el avión Yakolev 42. Tengo que destacar, primero, que el modelo en cuestión es un Yakolev 42-D, es decir, una versión mejorada sobre el modelo anterior. Los aviones Yakolev, aunque quizá poco conocidos en Europa occidental, representan, sin embargo, a una de las principales constructoras aeronáuticas del mundo. Empezó en 1927 con el ingeniero que da nombre a la compañía, Yakolev, que permitió que su empresa ofreciese en el mercado una gran variedad de aviones, que incluye no sólo los de transportes de pasajeros, sino también cazabombarderos, aviones de reconocimiento, de carga, e incluso de despegue vertical. En total, se han producido más de 70.000 aviones Yakolev, de 100 modelos distintos, y, hoy en día, la citada fábrica colabora con las empresas occidentales para nuevos diseños en un mundo más globalizado.

El modelo Yak-42 había sufrido cinco accidentes desde 1982, de los cuales tres correspondieron al modelo 42D, siendo su último accidente el que tuvo lugar en 1999, al colisionar con una montaña en Cuba, por fallo humano, según investigaciones concluyentes. El avión accidentado había sido objeto de una revisión completa en el año 2001, ya lo hemos dicho —lo que se llama *overhaul* o refabricación—, tras 10 años de utilización previa. El 10 de abril de 2003, había sido sometido al mantenimiento obligatorio de cada 600 horas de vuelo, habiendo volado desde entonces durante 179 horas más. Según declaración escrita del presidente de la compañía Ucrania Mediterránea, sus aviones son inspeccionados periódicamente por representantes de Naciones Unidas y de la OTAN para confirmar sus aptitudes. Tenía toda su documentación en vigor, tras ser actualizada el pasado mes de abril: certi-

ficado de aeronavegabilidad de esa fecha, certificado de registro de matrícula de la misma fecha, certificado de operador aéreo igualmente de la misma fecha, certificado de ruido y licencia de estación de aeronave. El Yak-42D accidentado disponía de todos los equipos que exige la severa normativa JR-25 para operar en la Unión Europea, y la norteamericana FAR-25 —como he dicho— para hacerlo en Estados Unidos. En concreto y además de todos los equipos de navegación y aproximación convencionales (ILS, VOR-DME, NDB), disponía del RVSM para volar con separaciones reducidas, del TCAS para evitar la colisión con otros aviones y el CAT2 para aterrizaje con mínima visibilidad. En consecuencia, señorías, según todos los datos técnicos el Yak-42D era un buen avión y todo sigue apuntando a algún error humano más un cúmulo de factores negativos como origen de la tragedia. La cercanía de la montaña hacia la que se dirigió sin darse cuenta quizás el piloto sin duda disparó las alarmas de los distintos sistemas de control, pero al parecer no fue ello bastante para evitar la colina contra la que se estrelló. Las cajas negras, señorías, se ocuparán de revelarnos lo sucedido en aquellos instantes trágicos y finales.

No debo terminar este capítulo sin hacer una referencia al aeropuerto de Trabzon. No es verdad que el avión tuviese previsto otro aeropuerto. No es verdad. Quizá se analizaran otras posibilidades, pero el plan de vuelo entregado por el comandante del avión en Manas prevé la escala en Trabzon. Para llegar a dicho aeropuerto contaba el avión siniestrado con toda la autonomía necesaria. Numerosas compañías de chárter han utilizado este aeropuerto para distintos vuelos, incluidos los de equipos deportivos españoles desplazados para jugar en Estambul dentro de competiciones europeas. Trabzon es un aeropuerto con alto tráfico, razón por la que se mantiene abierto 24 horas al día, y una conveniente ubicación vecina al mar y con una variedad de pistas suficiente para evitar aterrizajes con excesivo viento a favor, algo especialmente necesario en los aeropuertos cercanos a zonas montañosas. Sin duda también aquí el mejor o peor funcionamiento de la torre de control es algo que queda exclusivamente en manos de los investigadores.

Volviendo al avión, señor presidente, señorías, añadiré sólo que el presidente de la compañía Ucrania Mediterránea ha destacado ante la Embajada de España el perfecto cumplimiento de las normas de circulación aérea en otros aspectos que han resultado también polémicos en algún medio de comunicación, como el referente al descanso de las tripulaciones. En Trabzon estaba previsto el relevo de las tripulaciones, y la tripulación que venía al frente del avión desde Manas llevaba sólo cinco horas de vuelo, por debajo de los máximos previstos, teniendo en cuenta que a la ida hasta Kabul el avión había trasladado ya dos tripulaciones completas. También ha destacado que como se puede comprobar en las fotos enviadas, que rogaría de

nuevo a los servicios de la Cámara que se distribuyan —SS.SS. manifestaron, y creo que hoy es sin duda incuestionablemente mejor, que no se utilizara el *power point* y en consideración a esa petición me permitirán que sea a través del reparto de copias como puedan visualizar y retener mejor los datos aportados—... **(Por los servicios de la Cámara se procede a la distribución entre SS.SS. del citado material.)**

El señor **PRESIDENTE:** Por favor, guarden silencio.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Trillo-Figueroa Martínez-Conde): Como pueden comprobar en las fotografías distribuidas, éste es el mismo avión que desgraciadamente se estrelló, el mismo, y pueden comprobar también el interior del avión, no sólo su exterior, todo él remozado en el año 2001, con todos los certificados de abril del año 2003 y ofreciendo, como creo que es notorio, una buena habitabilidad. Quizá por todo lo anterior el jefe del Estado Mayor Conjunto no había recibido a través de los periódicos informes de los siete vuelos realizados por los Yakolev 42-D, de la compañía Ucrania Mediterránea, ninguna queja. Lo mismo han declarado públicamente, y está en los medios de comunicación y pueden ratificarlo ante SS.SS., el jefe del Estado Mayor de Tierra y el jefe del Estado Mayor del Aire.

Pasamos ahora, señor presidente, señorías, a las actuaciones posteriores al accidente, retornando quizás a los aspectos más humanos y por ello más sensibles de todo el informe. A las 6:01 del día 26 pasado el centro de situación del Ministerio de Defensa tuvo las primeras noticias del accidente de un avión en Turquía que transportaba tropas españolas desde Afganistán a nuestro país. Tras transmitírseme a mí, a los cuarteles generales y al propio consejero de Defensa de España en Turquía la noticia obtenemos confirmación del accidente ocurrido a las 4:45 en una zona montañosa a unos 10 kilómetros al sur de Trabzon. Tras reunir en la sede del órgano central al JEMAD y a la dirección del ministerio y confirmar los datos disponibles con nuestro embajador en Turquía, señor Cámara, lo puse en conocimiento del presidente del Gobierno y de Su Majestad el Rey.

Las fuerzas aéreas turcas facilitaron un avión al embajador de España en Ankara y al consejero de Defensa, que pudieron llegar al lugar de los hechos cuando aún seguían en curso las lamentablemente infructuosas tareas de rescate. Yo mismo, en decisión tomada junto con el presidente del Gobierno, di instrucciones para poder viajar cuanto antes a Trabzon, acompañado de una comisión militar compuesta por el teniente general Juan Ortuño, como jefe del mando de la Fuerza de Maniobra, a la que pertenecían la mayor parte de las unidades, y por el general de división del Ejército del Aire, José Antonio Beltrán, subdirector general de Cooperación y Defensa Civil, así como de

un equipo sanitario de especialistas médico-forenses, presididos por el general de división de sanidad, Vicente Navarro, para colaborar en las tareas de identificación forense. Antes de partir me ocupé de entrar en contacto con los representantes de los distintos grupos parlamentarios para compartir con ellos la desafortunada noticia con las primeras informaciones.

A mi llegada a Trabzon me esperaba el ministro de Defensa de Turquía, que había visitado recientemente con carácter oficial España, que con generosidad, inmediatez y total disponibilidad, de la que hemos de dejar pública constancia y gratitud, había decidido poner todos los medios necesarios para la recuperación, identificación y ulterior traslado de los militares fallecidos. Junto con mi colega turco y en cuanto ello fue posible, visitamos con nuestros respectivos colaboradores la zona del accidente. Estaba situada, como he dicho, a 10 kilómetros en línea recta al sur del aeropuerto y sólo se podía acceder por una senda forestal desde la base del valle, por lo que para llegar hasta el lugar hacen falta en torno a dos horas. Los restos del avión se encontraban a sólo unos 25 ó 30 metros de la cumbre de la montaña y estaban esparcidos en un radio de un kilómetro cuadrado. Las autoridades judiciales turcas nos comunicaron que se habían localizado ya los restos de todos los fallecidos, por lo que estaban levantando las actas correspondientes. Más de 100 militares turcos seguían dando nuevas batidas para recoger otros efectos personales. En el tanatorio de Trabzon 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, para lo que se habilitarían los necesarios aviones militares. En los informes elaborados por la delegación médica se describe el trabajo en equipo llevado a cabo con los forenses turcos y la delegación ucraniana añadida, así como la llegada de dos oficiales del cuerpo jurídico de las Fuerzas Armadas españolas para asesorar en toda la tramitación legal necesaria. Como ha recogido la prensa nacional e internacional, en el momento del traslado de los restos a España en los aviones de la Fuerza Aérea, las Fuerzas Armadas turcas ofrecieron un emotivo homenaje militar que también quiero públicamente agradecer aquí. El gobierno turco nombró inmediatamente una comisión de investigación del accidente aéreo, encomendada a la dirección de Aviación Civil del Ministerio de Transportes e integrada por ingenieros, pilotos y autoridades del tráfico aéreo, más miembros de las delegaciones especiales venidas de Rusia y Ucrania.

Desde la primera hora del lunes 26 y a través del general Beltrán, comunicamos con el general Francisco Sánchez Borralló, presidente de la comisión para la investigación técnica de los accidentes aéreos militares creada por Real Decreto 1099/1994, lo que le permite contar con una enorme experiencia, habiendo presidido las comisiones de los últimos ocho accidentes aéreos

acaecidos en España y avalado por sus 6.000 horas de vuelo. Tras entrevistarme con él al regresar a Madrid dispusimos lo necesario para que, junto con el teniente coronel Sánchez Gómez, que tiene también gran experiencia en investigaciones de este tipo de accidentes, se desplazaran a Turquía y se incorporasen a la comisión investigadora, como así hicieron en un avión de las Fuerzas Aéreas españolas el pasado día 2. Ambos especialistas españoles tienen una gran experiencia en este tipo de investigaciones y por ello mismo han sido bien acogidos por sus distintos interlocutores.

Señorías, aunque la investigación no ha terminado, se ha comprobado, eso sí, con carácter absolutamente provisional, algunos datos como los siguientes: una situación meteorológica peor de la que había sido descrita una hora antes en el propio aeropuerto, con fuerte lluvia y mala visibilidad; también se ha comprobado que el avión, en el último intento de aterrizaje, vuela por encima de la altura recomendable para este tipo de operaciones; las radioayudas del aeropuerto son correctas y hasta ahora no se ha detectado ninguna anomalía relacionada con la aeronave: combustible, aeronavegabilidad, mantenimiento, etcétera.

Sin duda, señor presidente, señorías, desearán escuchar cuál es la opinión del ministro y los fundamentos de la decisión para suspender los contratos con NAMSA para el transporte de personal militar. Ya he dado cuenta, a través de los medios de comunicación, de las razones que llevan al Gobierno a tomar esta decisión y a hacerlo en el momento en que se ha hecho. Quiero recordar que hasta el momento del accidente no se había recibido ningún informe en contra de los vuelos realizados con estos aviones. Sin embargo, desde el accidente se había generado una gran inquietud y descontento, por lo que pareció la mejor solución suspender tales vuelos —restaban muy pocos de carácter personal— para evitar así que se agravase la posible alarma generada.

Tengo que hacer referencia a la única queja recibida con anterioridad al accidente referente a un avión Ilyhusin que venía firmada, en nombre de todos los que participaban en aquel vuelo de Kabul a Villanubla en Valladolid el 14 de mayo pasado, por el propio teniente coronel Solar, que ha perdido su vida en la tragedia el pasado día 26. Elevó un escrito al jefe de la Fuerza de Maniobra y, a través de éste, al JEMAD y al Mando Logístico Operativo, denunciando el gran retraso de cinco horas que se había generado por problemas de repostaje y también criticaba, con mayor dureza quizá, los trámites policiales aeroportuarios de entrada en territorio español a los que habían sido sometidos él y los efectivos de su unidad. Ninguna otra queja distinta de la referida. Tengo que añadir, señorías, que ninguno de los tres responsables de las misiones militares ISAF a los que me he referido, el coronel Jaime Coll y los tenientes coroneles Ambrona y Escribano, que han completado ya su ciclo en Afganistán, expresaron queja

o denuncia alguna sobre el transporte a la zona en sus reglamentarios informes al fin de las misiones.

Es mi deseo de conocer la totalidad de la verdad de estos servicios prestados por los aviones a los que me he referido y por eso pedí a los cuarteles generales que solicitasen de todos los anteriores jefes destinados en Afganistán o en Irak que pusiesen por escrito cualquier queja que recordaran de los vuelos en los que hubieran participado incluso antes del tremendo accidente. Por el momento no ha llegado ninguna queja contra los siete vuelos del Yakolev; sí contra un Tupolev-154 y un Ilyhusin-76, aviones en los que en efecto se combinan carga y pasaje. Tras la decisión de suspender los vuelos de personal en este tipo de aviones, el Estado Mayor Conjunto está considerando las distintas alternativas existentes para atender debidamente las obligaciones asumidas por las Fuerzas Armadas. Además de la utilización de los transportes nacionales, otras misiones dirigidas a otras zonas más cercanas como los Balcanes han podido ser asumidas también hasta ahora por compañías de *charter* de nacionalidad española como Air Europa, con aviones europeos o norteamericanos.

Señorías, a las gestiones anteriormente descritas he de añadir que también he solicitado de los servicios de la asesoría general del Ministerio de Defensa la elaboración de un informe sobre todo el proceso que he venido describiendo, desde la etapa previa de la contratación con NAMSA hasta los desarrollos actuales. Con ese objetivo nombramos instructor y secretario para que puedan presentar sus conclusiones, que también —tengan por seguro— trasladaré a la Comisión. Hay que tener en cuenta además que hasta la introducción de los 27 aviones de transporte EADS-CASA, A-400M, disponibles a partir del año 2010, España y todos los países europeos seguirán teniendo carencias para el traslado de sus tropas y del material a misiones internacionales lejanas de nuestras fronteras. Vuelvo a reiterar el compromiso del Gobierno con ese proyecto europeo de siete países, en el ya se han aprobado hace más de dos años más de 600.000 millones en términos de antiguas pesetas.

Señor presidente, señorías, paso ahora a examinar el capítulo relativo a las reparaciones derivadas del accidente. En cumplimiento de nuestro compromiso con las familias y con la absoluta colaboración de todo el personal del departamento, hemos tratado de imprimir la máxima celeridad a toda la tramitación. Es nuestra preocupación que se resuelvan cuanto antes todos los procedimientos administrativos y ello me ha llevado a declarar con fecha 30 de mayo de 2003 la aplicación de la tramitación de urgencia prevista en la Ley de procedimiento administrativo, que reducirá a la mitad los plazos establecidos para cada procedimiento. Además, teniendo en cuenta la dolorosa situación en que se encuentran actualmente los familiares de los fallecidos, he determinado que la recopilación de la información y la gestión con otros organismos de los documentos

necesarios se lleve centralizadamente al máximo en el órgano central de la Defensa a fin de minimizar las molestias a las familias afectadas.

Desde los primeros momentos, mantuve reuniones con mis colaboradores y con los jefes de los Estados mayores a fin de dar prioridad absoluta al apoyo a las familias. En tales reuniones se fijaron objetivos por todos compartidos como la puntual información sobre la evolución de los acontecimientos, el acompañamiento a través de las respectivas unidades durante la larga espera hasta la repatriación, la solución de los problemas para el traslado de los restos a los lugares solicitados, la agilización de los procedimientos administrativos y la agilización para las reparaciones, a las que luego me referiré. Cuento con los informes elaborados al respecto por el Ejército de Tierra y por el Ejército del Aire que prueban el enorme esfuerzo realizado para atender debidamente desde todos los puntos de vista a las familias de las víctimas, habiéndose elaborado una ficha personal para cada caso con la descripción detallada del desarrollo de todas las gestiones. A todo ello añadí mi personal compromiso en esclarecer las circunstancias y causas que han producido un suceso tan trágico poniendo en este empeño mi propia responsabilidad política. Así lo indicaba expresamente en la carta que dirigí a los más directos familiares de cada uno de los 62 fallecidos, el pasado viernes 30. También informaba en dicha carta a todos ellos de la inmediata puesta en funcionamiento en mi gabinete, con el apoyo de los Estados mayores competentes, de una oficina de atención a los familiares de las víctimas, que desde entonces y a través de una línea telefónica especial, recibe consultas sobre aspectos jurídicos, médicos, administrativos o de información general. Hasta ayer se habían producido 24 consultas, además de las correspondientes a través de cartas.

En lo que al seguro se refiere, conviene comenzar, señor presidente, haciendo referencia a la póliza de seguro colectivo del Ministerio de Defensa. El departamento tiene contratada una póliza de seguros para cubrir los riesgos del personal desplegado en cumplimiento de misiones de mantenimiento de la paz fuera de nuestras fronteras, siendo el importe de la indemnización por fallecimiento de 60.101 euros, cantidad que corresponde percibir a los beneficiarios designados por cada asegurado en el documento que todos han completado antes de iniciar el cumplimiento de la misión. En relación con el accidente aéreo sucedido en Turquía, desde el mismo momento en que este se produjo, se ha establecido un estrecho contacto con la aseguradora por parte de la Dirección General de Reclutamiento y Enseñanza Militar para que el abono de dichas indemnizaciones se produzca a la mayor brevedad posible. Con este fin ya se ha adelantado hace días a la compañía aseguradora la relación completa de fallecidos y familiares a efectos de la correspondiente provisión de fondos. A la vez, a día de hoy, ya se han abierto práctica-

mente todos los expedientes, habiéndose ordenado a las unidades a las que pertenecía el personal fallecido que faciliten urgentemente la información parcial restante de los escasos expedientes que quedan por iniciarse y que se completará durante estos días. Los documentos necesarios para el expediente y para proceder al abono de las indemnizaciones se están centralizando en el órgano central del Ministerio de Defensa, que en estos días recabará de las familias en cada caso la documentación acreditativa de la personalidad de los beneficiarios, a fin de que se resuelva el citado expediente en el más breve plazo posible. Una vez que todos los documentos obren en poder de la compañía, requisito que —insisto— se cumplirá con brevedad, por parte de la misma se adelantará a los beneficiarios la cantidad de 39.065 euros, a cuenta del total de la indemnización, emitiendo la aseguradora un certificado de la póliza a efectos de que estos efectúen la autoliquidación correspondiente ante el Ministerio de Hacienda. Completada esta, deberán remitirla a la compañía de seguros para que liquide la cantidad restante, dándose con ello por finalizado el expediente.

Igualmente, dentro del mismo ámbito, me referiré ahora al seguro de viaje suscrito con la compañía aérea. Para ello hay que citar el acuerdo firmado por el Estado Mayor de la Defensa y la Agencia de Abastecimiento y Mantenimiento de la OTAN, la NAMSA, que establece como condición general para la prestación del servicio el aseguramiento de todo el personal militar español, fijándose una indemnización de 75.000 dólares por cada persona accidentada. Conforme al citado acuerdo y según lo informado por NAMSA, tal condición ha sido plenamente cumplimentada respecto del pasaje del avión siniestrado, habiéndose formalizado el correspondiente contrato de seguro. Por parte del Estado Mayor de la Defensa ya se ha solicitado a NAMSA que inicie urgentemente el procedimiento de reclamación del seguro y esta agencia de la OTAN ya lo está gestionando con la empresa aseguradora. Con la máxima agilidad se está tramitando también el expediente administrativo de declaración de fallecimiento en acto de servicio por parte del Estado Mayor de la Defensa, arbitrándose su resolución en el más breve plazo de tiempo posible. La declaración de fallecimiento en acto de servicio conllevará, como saben SS.SS., la formalización de los correspondientes procedimientos, de acuerdo con los distintos beneficiarios, de reconocimiento de pensiones extraordinarias de clases pasivas, en la cuantía prevista en la legislación vigente que prevé para los distintos casos: viudas, huérfanos menores de 21 años, incapacitados, progenitores, etcétera. El mencionado reconocimiento se está llevando con la mayor celeridad, de forma que las percepciones económicas se reciban en el más breve plazo por parte de los distintos interesados. El carácter de urgencia que desde el principio hemos querido dar a los procedimientos en todos los ámbitos se ha materializado también por parte

del Instituto Social de las Fuerzas Armadas en la expedición de las nuevas tarjetas de beneficiarios, que ya se han enviado a las respectivas delegaciones provinciales, a la vez que ya se han iniciado de oficio los trámites para la percepción urgente de la prestación económica para gastos de sepelio. Me quiero referir también a los esfuerzos que estamos haciendo con el apoyo del Ministerio de Hacienda para poder abonar a los causahabientes de los militares fallecidos la paga extra correspondiente al mes de junio. Los trámites van adelante y esperamos, señor presidente, señorías, que en las mismas fechas sean también abonadas ya las pensiones debidas.

Señor presidente, señorías, tras el informe que presento ante la Comisión, querría extraer las siguientes conclusiones. En primer lugar, las Fuerzas Armadas españolas, como saben perfectamente los comisionados de Defensa, colaboran en la reconstrucción de Afganistán, en la ISAF, desde enero de 2002, y han participado un total de 1.252 efectivos en cinco rotaciones sucesivas. En la actualidad hay desplazados en Kabul 134 militares españoles.

Segunda. El Consejo de Ministros autoriza la participación en cada misión internacional, fijando el número de efectivos e imputando el gasto al concepto 228 de los presupuestos, que es un concepto no limitativo y ampliable. España ha aumentado en los últimos años su participación en misiones de paz y ayuda humanitaria, multiplicándose por ocho el gasto presupuestario en dicho concepto 228.

Tercera. La capacidad de transporte del Ejército del Aire para desplegar, apoyar y transportar a nuestros soldados y marineros en estas misiones humanitarias tiene que ser suplementada por aviones contratados para cubrir los objetivos, como lo hacen países aliados como Suecia, Holanda, Francia, Italia, Alemania o Bélgica, entre otros.

Cuarta. Una vez que el Gobierno define la misión militar de ayuda humanitaria e imputa el gasto, el JEMAD asume la conducción de la operación y la gestión de los apoyos necesarios. La firma por parte del Jefe del Estado Mayor Conjunto de un contrato-marco con NAMSA para completar las necesidades del transporte aéreo ofrece todas las garantías y la solvencia de la propia agencia de la Alianza Atlántica.

Quinta. De acuerdo con los requerimientos fijados por el Estado Mayor Conjunto, NAMSA convocó un concurso público, que fue asignado a la empresa británica Chapman Freeborn. Todo el procedimiento de contratación para cada uno de los 45 vuelos programados y realizados por el Estado Mayor de la Defensa a través del Chapman Freeborn ha sido gestionado y garantizado por NAMSA. No ha habido empresas españolas con capacidad ni en condiciones de asumir todos los requerimientos del citado concurso, al que sí concurren varias de ellas.

Sexta. El transporte para las operaciones de paz y humanitarias que realiza España se ha producido utilizando aviones del tipo Boeing 707, Hércules C-130 y Casa-235 españoles, así como aviones Antonov, Ylyhusin, Tupolev, Tristar, Airbus y Yakolev, contratados con NAMSA. En total, con medios propios, se han realizado, desde enero de 2002, 711 vuelos para operaciones de paz y humanitarias. A través de NAMSA se han realizado 45, lo que representa un 6,18 por ciento del total.

Séptima. No hubo, en ninguno de los 44 vuelos realizados por aviones contratados con NAMSA hasta el momento del accidente, denuncias ni quejas, ni verbales ni escritas, a ninguno de los jefes de Estado Mayor de los ejércitos ni al JEMAD sobre la capacidad técnica o las condiciones de seguridad de los aviones. Los responsables de las tres misiones militares que han completado su ciclo en Afganistán, el coronel Jaime Coll y los tenientes coroneles Fernando Ambrona y Rosendo Escribano —lamentablemente el teniente coronel Solar, jefe de la cuarta rotación, murió en el accidente de Turquía—, no han expresado ninguna queja ni denuncia sobre el transporte realizado a la zona que fuese más allá de problemas organizativos o de retrasos.

Octava. El Yakolev 42 que sufrió el trágico accidente el pasado día 26 en Turquía se había utilizado con anterioridad en seis ocasiones. Tenía en regla toda la documentación obligatoria para operar de acuerdo con las normas de las organizaciones internacionales y, en concreto, todos los certificados reglamentarios estaban expedidos en abril de este mismo año.

Novena. En la declaración escrita del presidente de la compañía ucraniana, a cuya flota pertenecía el Yakolev 42 que sufrió el trágico accidente, se dice textualmente que sus aviones son periódicamente inspeccionados por representantes de la ONU y de la OTAN para confirmar sus aptitudes.

Décima. Según las informaciones preliminares del oficial general español incorporado a la comisión de investigación en Turquía, y con todas las reservas necesarias, el accidente se produjo por un cúmulo de circunstancias, entre las que destacan las malas condiciones meteorológicas, y sobre las que decidió fatalmente el fallo humano. Además de la investigación oficial puesta en marcha por las autoridades turcas, en España el Ministerio de Defensa ha abierto una información, con nombramiento de instructor y secretario, además de la ordenada por el JEMAD a su Estado Mayor.

Undécima. Desde el primer momento la atención a las familias de las víctimas ha sido la máxima prioridad del Gobierno. El ministro de Defensa se ha dirigido personalmente por escrito a cada una de las familias de los 62 militares muertos, para ponerse a su entera disposición y mantenerlas personalmente informadas.

Duodécima. El Ministerio de Defensa tiene contratada una póliza de seguros, de carácter colectivo, para cubrir los riesgos de todo el personal desplegado en

cumplimiento de misiones de mantenimiento de paz fuera de nuestras fronteras, siendo el importe de la indemnización por fallecimiento de 60.101 euros. Además, en virtud del contrato entre el Estado Mayor de la Defensa y NAMSA, como condición general para la prestación del servicio, figura una indemnización de 75.000 dólares por cada persona accidentada. Se está tramitando con la máxima agilidad el expediente administrativo de declaración de fallecimiento en acto de servicio para establecer, de acuerdo con los distintos beneficiarios, el reconocimiento de pensiones extraordinarias de clases pasivas, en la cuantía prevista en la legislación vigente.

Gracias, señorías. Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro, por su extenso informe. A continuación, fijarán su posición los distintos portavoces de los grupos parlamentarios. En primer lugar, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, don Jesús Caldera, tiene la palabra.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Muchas gracias, señor ministro, por esta comparecencia.

En un día triste, quiero sumarme a las muestras de condolencia que, en nombre de todos, formulaba el presidente de la Comisión por el luctuoso suceso del accidente ferroviario de anoche, con un número muy elevado de víctimas.

Señorías, señor ministro, al comenzar esta Comisión de Defensa, considero que debo hacerlo con el recuerdo y homenaje de los 62 servidores públicos fallecidos en el accidente del pasado mes de mayo. Quiero transmitir también nuestras profundas condolencias a todos sus familiares y manifestar expresamente que estoy convencido, en nombre de todos los grupos y también del propio ministro, del reconocimiento de este Parlamento a la labor de las Fuerzas Armadas. También estoy seguro, señoras y señores diputados, señor ministro, de que nuestro íntimo deseo, el de todos, hubiera sido que esta comparecencia no se hubiera tenido que celebrar. Estoy convencido de que ese es el deseo de todos nosotros, pero debemos afrontar esta dolorosa obligación democrática. Los fallecidos, a quienes rindo testimonio de homenaje y consideración y que formaban parte de más de 3.300 hombres y mujeres que desarrollan tareas humanitarias a lo largo del mundo y que nos llenan de orgullo, nos pertenecen a todos, son miembros de las Fuerzas Armadas españolas, Fuerzas Armadas que constituyen un servicio público que debe contar con las mejores condiciones de eficacia y seguridad, lo que lamentablemente en este caso no ha ocurrido. Por eso nuestro trabajo, señor Trillo, señorías, consiste, primero por respeto a la memoria de los fallecidos y a la situación de sus familiares, en impulsar una investigación a fondo, rigurosa, veraz y que permita impedir que hechos de esta naturaleza puedan volver a

sucedier. Para ello debemos saber lo máximo posible, para evitar que tragedias nacionales —porque esto ha sido, señor Trillo, una tragedia nacional— puedan volver a producirse. Señor ministro, como sabe habíamos solicitado también su comparecencia —la suya es a petición propia— y le habíamos pedido que nos adelantaran, si fuera posible, los informes y la información disponible hasta este momento para poder conformar mejor el análisis de la situación. No ha sido posible. Su señoría nos ha entregado poca información —alguna, pero poca— a lo largo de la comparecencia, que podía haber suministrado antes. En todo caso nos ha entregado muy poca información, igual que —ya se lo anuncio— la que se deriva de su intervención, que ha sido larga pero poco concreta. **(Risas.—Protestas.)** Yo no me reiría de la situación que vivimos. **(El señor Alben-dea Pabón: De ti, de lo que dices tú.)** No me reiría.

El señor **PRESIDENTE:** Por favor, exijo respeto para el interviniente.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN:** Creo que interpretaba el sentir de todos y el dolor que sentíamos, incompatible con las muestras de risa que he escuchado. **(Protestas.—El señor Atencia Robledo: No provoques. Otro señor diputado: No tergiverses.)**

El señor **PRESIDENTE:** Por favor, orden, guarden silencio.

Señor Caldera, continúe.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN:** Como no contamos con esa información de la que me hubiera gustado disponer al máximo posible, por nuestra parte hemos elaborado esta intervención con sus declaraciones, señor ministro, declaraciones contradictorias en muchas ocasiones —y lo veremos a lo largo de mi intervención—, con el testimonio de familiares de los fallecidos y de los propios miembros de las Fuerzas Armadas que han viajado en estos aviones, con la información suministrada por los medios de comunicación y con testimonios de expertos independientes que han emitido opiniones.

Al principio de mi intervención quiero indicarle algo. En un momento determinado usted se deslizó —y de forma mucho más concreta lo ha hecho el portavoz del Grupo Parlamentario Popular— por un camino que creo equivocado, señor Trillo. A los grupos de la oposición y en concreto al mío se nos ha acusado poco menos que de traficar con el dolor ajeno y creo que eso no es admisible y usted lo sabe. No es admisible. Mi grupo parlamentario —usted lo sabe— preguntó el 1 de abril por las condiciones en que se celebraban estos vuelos. Fue una pregunta parlamentaria de la diputada Mamen Sánchez, que, fíjese, con rigor y prudencia, no hicimos pública. Sepa que esa pregunta se formuló a petición de militares españoles que habían volado en ese tipo de aparatos y se le trasladaba al ministerio —

luego haré referencia concreta a ella— para indicarles que, a juicio de los mismos, había problemas en la seguridad de estos vuelos. Por tanto haberlo hecho con gran prudencia y responsabilidad, cumpliendo con nuestras obligaciones y sin dar publicidad a la pregunta, es lo que nos da autoridad moral para decir lo siguiente: ¿es que en este país no se puede preguntar? ¿No se puede pedir una investigación a fondo por hechos tan graves sin que un grupo parlamentario sea considerado y tratado así?

Señor ministro, nosotros nos interesamos por el problema antes del accidente y esto debe saberlo la opinión pública. Fíjese, ni siquiera hemos sacado conclusiones después de la respuesta que se nos dio por parte del ministerio, y podríamos haberlo hecho. No hemos imputado responsabilidad a nadie; bien al contrario, sólo hemos exigido, por respeto a quienes antes le indicaba, a los militares y a sus familiares, una investigación a fondo, señor ministro. Este no es un problema contractual —ésta es una parte pequeña del problema, créame—. Ha dedicado S.S. mucho tiempo a explicar la situación del contrato con NAMSA. Envíenos el contrato y lo analizaremos. Ese no es el problema, señor Trillo. Aquí no tratamos un problema contractual, que se dirimirá cuando finalice la investigación, en su caso, para la exigencia de las oportunas responsabilidades, ante los tribunales pertinentes si es preciso. No, ese no es el problema. Creemos que el contrato fue un error, pero ese no es el problema principal. El problema principal reside en lo que ha sucedido desde la firma de ese contrato con el uso de estos aviones, que es de lo que usted y su ministerio, en pura traducción democrática, deben responder. Ese es el problema principal. Quiero seguir el siguiente procedimiento. A un lado está el accidente. Yo pido prudencia también, señor Trillo, efectivamente. Conoceremos las causas técnicas o humanas cuando finalice la investigación, como ocurre con todo accidente de esta naturaleza, y para ello le solicitamos que siga enviando al Parlamento la máxima información posible de que se vaya disponiendo. Por otro lado, están los hechos previos al accidente después de la firma del contrato y la cadena de reacciones posteriores, en nuestra opinión, muchas de ellas llenas de despropósito, y decisiones también posteriores al trágico accidente, que es en lo que me quiero centrar.

Este, señor ministro, no es un problema de gastos de Defensa —en todo caso, como usted sabe, mi grupo parlamentario en el último debate presupuestario solicitó un incremento de los créditos destinados a su ministerio—. No es un problema de gasto en Defensa; es un problema de transporte aéreo y de seguridad en el mismo, entre otras cosas porque, de acuerdo con las informaciones de que disponemos, y le ruego que usted las complete, el coste de una operación como la de este avión trágicamente siniestrado es similar en términos económicos al que podría haber resultado utilizando otras compañías. Por lo tanto no es un problema de

gasto de Defensa ni es un problema de carácter presupuestario, no; es un problema de otra naturaleza, la siguiente, señor ministro. Es evidente que los aviones elegidos para el transporte de nuestros militares nosotros entendemos que no eran los adecuados. El accidente y el conocimiento de las condiciones del resto de los aviones utilizados así lo demuestran y la suspensión de los contratos también. Se ha producido la suspensión de estos contratos en atención a una serie de graves deficiencias que demuestran que la decisión no fue correcta. Por tanto la suspensión de los contratos demuestra, señor Trillo, que no había obstáculo ni jurídico ni técnico para llevarla a cabo. La pregunta por tanto es por qué se hizo tan tarde, por qué se permitió, según las fotos que hemos podido observar en estos días, que siguieran utilizándose estos aviones, incluso después del accidente, en condiciones tan lamentables como las del que partió de la base de Torrejón el lunes pasado, según los pilotos de líneas aéreas españolas en condiciones ilegales. Eso implica al menos una grave negligencia, que demuestra que ustedes no tomaron precauciones a tiempo para suspender estos vuelos, porque, señor Trillo, usted ha descargado una parte muy importante de la responsabilidad en NAMSAs, la agencia de la OTAN que hizo la contratación, pero alguien tendría que verificar en su ministerio los contratos y las condiciones de seguridad y solvencia de los aviones, alguien lo tendría que hacer, no fiándose sólo del certificado de aeronavegabilidad —por cierto, le pregunto quién lo expidió—. Alguien tendría que preocuparse de verificar las condiciones de seguridad y solvencia de los aviones, más aún cuando, con independencia de este extremo que se debe aclarar, las alarmas ya habían saltado antes del accidente. Los hechos lo demuestran. Vuelvo otra vez a la pregunta que formuló, y es un acto parlamentario, la diputada María del Carmen Sánchez Díaz en nombre del Grupo Socialista el 1 de abril. Le preguntaba si no tenía el Ministerio de Defensa ningún avión para realizar esta labor y, sobre todo, qué informe hacía el control de calidad de la base de Morón de uno de estos aviones utilizados. Por último: ¿Tiene conocimiento el Ministerio de Defensa del malestar que existe entre el personal español que debe coger estos aviones, ya que las condiciones de los mismos no parece que sean las más óptimas? La respuesta del Gobierno, de su ministerio, fue del siguiente tenor: Por cada vuelo que se realiza, y especialmente en el caso de algún tipo de problema o retraso, se recibe un informe con incidencias de interés, sin que hasta el momento se haya puesto de manifiesto el malestar a que se hace referencia. Repito, señor ministro, que nosotros formulamos la pregunta a petición de militares que habían utilizado estos aviones y se encontraban inseguros por el uso de los mismos. Esta pregunta parlamentaria podría asimilarse a una situación vivida por Noruega, que utilizaba el mismo avión y que ordenó su revisión y la suspensión del contrato por la denuncia de

un oficial que había utilizado dicho avión. Permítame, sin ir más allá, señor ministro, envidiar la diligencia y la seriedad con que se comportaron las autoridades noruegas, diligencia que, a la luz de esta pregunta que hizo el Grupo Socialista, no hemos apreciado en su ministerio.

Yendo al fondo del asunto, hay más preguntas que querría hacerle. ¿Es cierto, como han publicado diversos medios de comunicación españoles, y es esencial, que el Ejército del Aire alertó sobre el mal estado de los aviones rusos? Envíenos el informe, si existe. Lo vamos a pedir al amparo del Reglamento de esta Cámara, que ustedes deben atender y cumplir. ¿Es cierto? Si no lo es, algún medio de comunicación no ha dicho la verdad. ¿Es cierto que se realizaron informes sobre las condiciones de seguridad de los aviones alquilados, realizado por pilotos y mecánicos de la base de Zaragoza, como nos han indicado a nosotros militares de esa base, alertando del mal estado de los aviones y de los excesos de horas de las tripulaciones? ¿Le ha llegado al Ministerio de Defensa ese informe? Por favor, envíenoslo. ¿Es cierto o no es cierto?

Señor Trillo, usted nos ha entregado una foto de este avión y voy a acudir a un testimonio ajeno, del periodista español de Radio Nacional de España, Ernesto Carratalá, publicado ayer en un diario electrónico, *diariodirecto.com*, que viajó el 11 de mayo en este avión. Este avión que aparece en esta fotografía del año 2001 y que usted nos acaba de describir es descrito por este periodista, a cuyo testimonio me acojo del siguiente modo: En Morón, pudimos advertir los allí presentes que los neumáticos del tren de aterrizaje estaban tan gastados que no tenían dibujo alguno y sobresalían hierros de la goma. Faltaba presión en el aceite de los motores. El mecánico, ni corto ni perezoso, se acercó a un registro en la panza del aparato, lo abrió con una llave y comprobó que efectivamente uno de los indicadores marcaba cero, le dio un par de golpes con un martillo y ese indicador se puso al mismo nivel que los otros dos. Muchos de los equipajes se depositaron en los asientos vacíos de la parte trasera del avión sin ningún tipo de sujeción. Los respaldos de los asientos no funcionaban y muchos de ellos estaban rotos. Prefiero olvidarme de los aterrizajes. Señor ministro, 11 de mayo, este Yakolev 42. Dice: Prefiero olvidarme de los aterrizajes. El de Kuwait fue apoteósico, casi en picado y la cola del avión deslizándose de un lado para otro durante buena parte del recorrido de la pista. Y de este tipo de testimonios hay más; hay una carta de la viuda de uno de los comandantes fallecidos; un informe en varios diarios españoles que demuestra el estado y la situación de estos aviones.

Visto esto, era imposible que no se conocieran estas condiciones. Imposible. Si se sabía y no se tomaron medidas, supone una negligencia grave, que lleva aparejada responsabilidad. Y si no se sabía, una falta de vigilancia inexcusable que nos hace preguntarnos en

manos de quién estamos. Sobre todo, la pregunta que nos desgarró, créame que nos desgarró —y yo sé de su dolor personal, claro que sí, cómo no lo voy a saber, me consta, en esta situación; como el de todos—, es si, después de la iniciativa que formulamos aquí, en el Parlamento, no se podría haber revisado, como ahora, el programa de los vuelos. ¿No se podía haber revisado, como se ha hecho ahora, cancelando el contrato, el programa de los vuelos? A su conciencia y a su responsabilidad apelo para contestar, señor ministro, esta pregunta. Vistos los testimonios anteriores, yo creo que sí se podía haber hecho. Pero hay más, incoherencias, contradicciones, despropósitos.

Es evidente que a un gobierno no siempre se le puede exigir que evite los accidentes, por supuesto que no, pero sí la cadena de despropósitos que se han sucedido con posterioridad. Ya le decía que sabía de su situación personal, de su dolor, como el de todos nosotros, pero ello no justifica su comportamiento posterior al accidente, más dirigido, señor Trillo, a eludir costes políticos y diluir y extender responsabilidades a otros —como ha hecho hoy aquí— que a impulsar una investigación a fondo. Y cuando se trata de una tragedia nacional como esta, los costes políticos deben dejarse a un lado y ceder ante las necesidades humanas y la prevención de accidentes futuros. Nada más conocerse el accidente, usted señaló como causa probable las malas condiciones meteorológicas, un día después, el posible error del piloto, luego han sugerido la responsabilidad de la torre de control, después la responsabilidad de la NAMSA, de la OTAN, todo ello —en mi opinión— de forma imprudente, sin acabar la investigación oficial. Conviene esperar esa investigación para fijar exactamente las causas del accidente. Eso sí, el señor presidente del Gobierno también ha caído en el mismo error que S.S. y sus declaraciones, señor Trillo, se califican por sí mismas. Le puede pasar —decía el señor presidente del Gobierno— a mí o a cualquier persona, es muy probable que todo se deba a un error humano, las máquinas fallan, los pilotos se pueden equivocar... Pero no todos viajan igual, señor Trillo, y si un aparato no tiene un mantenimiento adecuado o una tripulación —y lo veremos cuando acabe la investigación— tiene fatiga, está pasada de horas, los índices de posibilidades del incremento de un accidente se multiplican por muchos dígitos, como tiene acreditado, por cierto, la administración norteamericana en relación con los aviones que proceden de las ex repúblicas soviéticas.

Pero lo peor son las contradicciones. El propio Estado Mayor de la Defensa, el JEMAD, señor ministro, en un hecho por cierto sin precedentes en nuestra historia democrática, le ha desautorizado dejándole en mal lugar. Usted afirmó que la NAMSA, agencia de la OTAN, selecciona, revisa e inspecciona los aviones. Tanto el portavoz de la OTAN como el JEMAD lo han desmentido en su comunicado. La NAMSA se limita a comprobar que los documentos están en regla. En

cuanto al alquiler de estos aviones, usted afirmó que era práctica común remediar la falta de aviones de transporte estratégico con estas contrataciones. Somos 140 países los que utilizamos este modelo de avión; después supimos —y hoy lo ha ratificado usted aquí— que el Yakolev 42 no es avión de transporte estratégico, sino un avión de pasajeros adaptado, similar a otros en servicio comercial, que ningún ejército de nuestro entorno alquila, salvo para transporte de material, señor ministro. Esto es muy importante. Ni Francia, ni Italia, ni Inglaterra, ni Gran Bretaña, utilizan este avión para transporte de tropas. Ninguno. Sólo, para transporte de tropas, lo utiliza Turquía, Croacia, Austria y España. Sólo, señor ministro. Esto quiere decir que no parece la opción más indicada, porque nadie utiliza con profusión este tipo de servicios. Y, según esto, no había otras alternativas. Sí las había, como se ha visto ahora, porque, por ejemplo, le recuerdo que el transporte a Los Balcanes se hace previo concurso, con aviones de Europa; una compañía española.

Responsabilidad en la supervisión de los aparatos. Es un aspecto muy importante. El 26 de mayo el Gobierno atribuía a la NAMSA la responsabilidad en supervisar las condiciones técnicas de las aeronaves; la OTAN y el JEMAD también lo desmintieron. Pero en cualquier caso, señor Trillo, el Gobierno no puede conformarse con una revisión sobre si los papeles del avión están en regla o no. Independientemente de las obligaciones de la OTAN, el Ministerio de Defensa es quien envía allí a los militares españoles y debería haberse asegurado de que los aparatos reunieran las condiciones necesarias de seguridad y que las tripulaciones cumplieren los protocolos internacionales para vuelos de larga distancia. ¿Lo hicieron? A la vista está que no. No basta, pues, con escudarse en que la responsabilidad es de otros.

De todo lo anterior se derivan preguntas esenciales. ¿Se tuvo en cuenta el historial de este avión? ¿La ruta —usted lo ha dicho— seguida por el avión, la supervisó el Ministerio de Defensa? Señor Trillo, si una compañía tiene cinco aviones, cada uno de ellos distinto —pregunte a cualquier técnico aeronáutico—, el mantenimiento es mucho más complejo, más difícil, menos seguro. ¡Cinco aviones distintos! ¿No cayeron ustedes en esa situación? ¿No analizaron que el mantenimiento, en una compañía que tiene cinco aviones, cada uno de ellos distinto, es más complejo? Le hago otra pregunta. ¿Cuántas veces intentó aterrizar el avión en el aeropuerto turco? ¿Dos o tres? Según nuestras informaciones, tres. Es muy importante saberlo porque, como usted sabe, normalmente después del segundo intento de aterrizaje hay una recomendación de que no se debe intentar el tercero. ¿A qué se debió? ¿A problemas de combustible? Hay que analizarlo. ¿En la escala anterior se le suministró combustible? ¿Saben ustedes —a nosotros nos lo dicen los familiares de los afectados y los propios militares— que estos aviones

han tenido problemas en el suministro de combustible por escasez, por pocas garantías económicas a la hora de pagar el combustible en los aeropuertos? Lo cuenta el señor Carratalá, que ocurrió en Morón el 11 de mayo; que no le querían suministrar combustible porque el comandante decía que era obligación del ejército español y ello no era así.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Caldera, lleva consumidos 22 minutos.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Acabo, señor presidente.

Estas son preguntas que quedan en el aire y que deben ser respondidas. Todo esto debe esclarecerse en la investigación. Esperamos cooperación total y se la ofrecemos.

Entretanto le haré varias propuestas, señor ministro, que creo que son indispensables. En nuestra opinión, no puede pasar un solo día más sin que se pongan en marcha. La primera, tiene usted razón, la atención a las víctimas y a sus familiares. Esa debe ser la primera. Yo le propongo que, debido al sistema de contratación, con varias subcontrataciones, que van a derivar en una enorme complejidad en relación con las autoridades y tribunales competentes en la materia para dirimir las responsabilidades, ponga el Servicio jurídico del Estado a disposición de los familiares para las exigencias de responsabilidades, aunque le alcancen a usted o a su ministerio. Sí, sí, el servicio jurídico del Estado. ¿Sabe que los familiares están buscando abogados para el desarrollo de este tipo de actuaciones? No debemos consentirlo, tienen que ser los servicios jurídicos del Estado quienes lo hagan. Indemnizaciones, señor Trillo. Debemos garantizar unas indemnizaciones similares a las que se hubieran percibido de una compañía aérea de corte occidental, que son superiores, y usted lo sabe, a la prima del seguro que tenía el avión de Um Air. Debe garantizarlo el Estado español. En tercer lugar, debe procederse al envío de toda la documentación que se vaya conociendo con ocasión de este accidente. Cuarto. Dado que el vuelo del avión siniestrado correspondía a una operación comercial civil —de transporte de personas integradas en el ejército, pero en un reactor civil—, de acuerdo con el anexo tercero de la OACI, España puede participar en el análisis e investigación de este accidente, pero, señor Trillo, debe hacerlo, además de con el personal militar que usted ha señalado, con los técnicos civiles, que, de acuerdo con los criterios de la OACI, son los especialistas acreditados en este tipo de investigaciones. Quinto. Debe definirse un sistema de transporte permanente para nuestras tropas en este tipo de misiones, pues la oferta de los B-707 sólo puede admitirse con carácter transitorio. Para eso, el Gobierno debe poner en marcha inmediatamente un concurso de contratación de aviones abierto a compañías comunitarias, y más específicamente a com-

pañías de transporte aéreo comercial españolas, para que lleven a nuestras tropas a aquellos lugares donde se encuentren.

Acabo definitivamente. Ha habido pocas explicaciones. Los hechos son graves. Para nosotros ha habido negligencias importantes, la falta de vigilancia cuando menos demostrada. Le pedimos que impulse la investigación, que dé cuenta de ella a este Parlamento y que fomente algo más, señor Trillo. Debería ser de interés público crear una comisión de investigación en este Parlamento. Se lo ofrezco. De interés público, para prevenir situaciones similares en el futuro, donde puedan verterse todos los testimonios de aquellos que han utilizado estos aviones y de los técnicos y pilotos que conocen sobradamente esta materia y donde se pueda verter la información y las conclusiones de la comisión de investigación abierta en Turquía. Creo que es de alto interés para todos. No lo entienda como una propuesta de confrontación, que no lo es. Desde luego, de su respuesta, de la de su Gobierno y de la del Grupo Parlamentario Popular, tendremos claro si se quieren conocer a fondo las causas de esta tragedia nacional. Le invito a que fomente la creación de una comisión de investigación, porque este país la necesita.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra don Ramón Companys.

El señor **COMPANYS SANFELIÚ**: Señor ministro, señoras y señores diputados, mis primeras palabras no pueden ser sino para solidarizarme —como ha hecho el presidente— con las víctimas del accidente ferroviario que tuvo lugar la noche pasada en Chinchilla así como con los 62 militares que perdieron la vida hace unos días en el accidente aéreo que tuvo lugar en Turquía.

Señor ministro, quiero darle la más cordial bienvenida a la Comisión de Defensa y sobre todo quiero agradecerle su amplia información. Sé que los que estamos en el mundo de la política debemos estar preparados para afrontar cualquier situación, por difícil que sea. No obstante le puedo asegurar que el drama que de forma especial vivimos los portavoces de la Comisión el pasado miércoles, con motivo del funeral de los 62 soldados españoles, permanecerá en mi memoria por mucho tiempo que pase; y estoy seguro de que también en la suya, señor ministro. También quedará ahí la eterna pregunta: si en realidad cada uno —desde nuestras respectivas responsabilidades— hicimos lo suficiente por evitar que esa situación se produjera; a veces uno termina preguntándose si lo hizo.

Cuando una persona, en su libertad, opta por ligar su vida a las Fuerzas Armadas, sabe que su profesión entraña cierto riesgo, y lo acepta. Lo que es difícil de aceptar —para todos, pero de forma especial para los

familiares más directos de los fallecidos— es un final tan dramático e inútil como el que tuvieron los 62 militares. He de reconocer que el motivo por el que nuestro grupo parlamentario pidió de forma urgente su comparecencia era el de saber de primera mano lo que realmente había sucedido; sobre todo para evitar, en la medida de lo posible, que situaciones como esa puedan repetirse. De entrada, quiero que quede absolutamente claro que una de las obligaciones más importantes que tiene su ministerio es velar por la seguridad de nuestros hombres y de nuestras mujeres. Por tanto, aun sabiendo las dificultades que conlleva el mantenimiento de la intendencia en esas condiciones, conociendo las dificultades de todo tipo que supone trabajar tan lejos de casa —con otras culturas, con falta de infraestructuras, en aeropuertos que en algunos casos no están dotados de los medios más adecuados—, no sería aceptable, señor ministro, que se pusiese en riesgo la vida de un soldado más allá de lo estrictamente imprescindible.

Si nos centramos en el tema de la comparecencia, y a pesar de que en este momento continúan las investigaciones, no conocemos el resultado de los análisis de las cajas negras ni otros datos que puedan aportar los expertos. Algunos creen que pudo deberse a un fallo humano, usted lo ha dicho. Debe tener claro, señor ministro, que la sociedad le demanda conocer lo que ocurrió y desde luego nuestro grupo parlamentario lo exigirá la máxima transparencia e información sobre el asunto. ¿Por qué se produjo el accidente? ¿Por un fallo humano? Usted sabe, señor ministro, que los fallos humanos aumentan exponencialmente cuando se relajan los controles de seguridad. Según informaciones que han aparecido en los medios de comunicación, en febrero de 2002, para satisfacer las necesidades de transporte de operaciones de paz en el extranjero, se formalizó un contrato con la empresa NAMSA, agencia de mantenimiento y apoyo de la OTAN. Su tarea era proporcionar los servicios logísticos, entre ellos el transporte. Aunque no he tenido acceso al contrato, parece ser que NAMSA es la encargada de contratar en el mercado los medios de transporte aéreo así como de comprobar que el adjudicatario tiene toda la documentación en regla; en concreto, el certificado de aeronavegabilidad, el de operador aéreo y los seguros. NAMSA, con cargo al Ministerio de Defensa, adjudicó el contrato de transporte de tropas españolas a la firma inglesa Chapman Freeborn. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, señoría.

Ruego a SS.SS. que guarden silencio y que permitan que se pueda oír mejor la intervención del representante de Convergència i Unió.

El señor **COMPANYS SANFELIÚ**: Muchas gracias, señor presidente, por su amparo.

Como esta empresa intermediaria, ubicada en Londres, no dispone a su vez de medios de transporte pro-

pio, se produce una gran contradicción, puesto que se adjudica el contrato a una empresa que no tiene medios de transporte, lo que significa más burocracia, más costes y responsabilidades más diluidas. Y en un alarde de efectividad —entre comillas—, facturando al parecer incluso por encima de los precios del mercado europeo, busca qué compañía le hace el traslado de una forma más económica, ya que esa diferencia es la base de su negocio. Sabe de antemano que NAMSA, que es quien debería controlar la calidad y seguridad de los vuelos, sólo le va a exigir una documentación de carácter básico. Chapman Freeborn, que es la empresa que lleva varios años en el mercado, generalmente subcontrata esos servicios a diferentes empresas, que efectivamente son la rusa Volga Dnieper, la compañía bielorrusa Transalania Sport y la ucraniana Um Air: Yo no veo en su lista de proveedores compañías europeas que nos darían mayor seguridad al respecto. Por tanto contrato, subcontrato y subcontrato sobre subcontrato nos encontramos con la siguiente paradoja: que el ministerio paga religiosamente a NAMSA por el traslado de nuestras tropas 140.000 euros, que equivalen a unos 8.000 euros por hora de vuelo. Chapman, en un alarde de buena gestión, nos ofrece los servicios de una compañía ucraniana que utiliza aviones que puede que sean seguros, señor ministro, usted lo asegura; pero no es menos cierto que ninguna compañía de prestigio mundial tiene su flota y seguramente a causa de un deficiente mantenimiento son las aeronaves que más problemas han tenido en los últimos años, y por un coste superior a lo que costaría hacer el mismo desplazamiento con un avión de una compañía europea de prestigio, como pueden ser Air Europa o incluso Iberia, que en sus desplazamientos semanales trasladando soldados a Croacia y Macedonia le cuestan al ministerio, según datos a los que he tenido acceso en los medios de comunicación porque no hemos tenido más información del ministerio, le sale a 7.500 euros la hora. Parece ser que esa importante empresa en ese momento sólo está dando cobertura a tres países, Turquía, Austria y Croacia, porque España se ha deshecho del contrato. ¿Por qué se tomó esa decisión, señor ministro, de utilizar NAMSA y no se ha intentado buscar una compañía chárter española o europea, que seguramente nos hubiese dado mejores resultados, sobre todo pensando en el transporte de personas y no tanto de material?

Resumiendo. Por lo que hace referencia a ese tema, independientemente de las circunstancias reales del accidente, que, como en la mayoría de los casos, posiblemente será una suma de errores: el no adecuado mantenimiento de los aviones —ha salido en los medios de comunicación: motores que perdían aceite—; el presumible no cumplimiento de las normativas de seguridad por parte de la tripulación —usted lo ha desmentido pero hoy he leído medios de comunicación donde efectivamente se habla de exceso de horas de trabajo de las tripulaciones—, no cumplir normativas

internacionales de seguridad por lo que hace referencia a la carga —lo hemos visto en diferentes fotografías que también han salido en los medios de comunicación— el uso de aeropuertos de segundo orden. En el caso de Trebisonda, en Turquía, el aeropuerto carece al parecer de un sistema instrumental de aproximación y como consecuencia la operación de toma de tierra se debía realizar en vuelo visual, lo que es extremadamente difícil, dadas las condiciones climáticas que había en aquel momento, de nubes bajas, lluvia intensa, viento no favorable y además era de noche. ¿Por qué a la vista de esas dificultades, sobre todo después de haber hecho dos intentos de aterrizaje, no se optó por un aeropuerto alternativo? ¿Problemas de falta de carburante, evitar costos? Desgraciadamente es posible que nunca sepamos por qué se tomó esa decisión. Y también habrá que saber si la torre de control actuó con suficiente efectividad, ya que en teoría debería conocer la situación y la altura de la aeronave y por tanto podía haberles advertido del peligro. ¿Hubo una conexión correcta de la torre de control con el avión? Las instrucciones que la torre de control dio a los pilotos, ¿fueron las correctas? Esos son temas a los que nosotros aún no tenemos acceso, pero esperamos que en su momento se nos explicarán con toda claridad y transparencia. De hecho hace poco tiempo las tropas noruegas también denunciaron el mal estado de ese mismo aparato y entre otras lindezas el oficial noruego señor Peterson afirmaba que las salidas de emergencia estaban bloqueadas, que los asientos no estaban fijados al suelo, que los procedimientos de emergencia sólo estaban en ruso y que la tripulación se paseaba por el interior del avión en ropa interior, datos que reflejan una forma de actuar. Hemos visto fotografías en los medios de comunicación que demuestran que la disciplina y el orden interior de los aviones no era su principal virtud. Por tanto no era un comportamiento nuevo y Noruega, Suecia y Finlandia cancelaron los contratos de alquiler.

Frente a esta situación, que era conocida, no se actuó. La propia NAMSA parece que no disponía de un mecanismo de evaluación de los servicios que prestaban y eso demuestra que no le preocupa demasiado la calidad de los mismos. Como consecuencia, no detectó que algunos países decidían no seguir con sus servicios porque creían que eran realmente malos, y en aviación un servicio malo es muy peligroso. El ministerio parece que tampoco tenía constancia de la pésima situación de los transportes que reflejan los medios de comunicación, que es la única información a la que este portavoz ha tenido acceso. Seguramente ese tema era motivo de discusión permanente entre la tropa, pero quizá por un concepto de disciplina mal entendida parece que no se denunció esta situación a través de los conductos reglamentarios, hecho que no exime de responsabilidades.

La pregunta, señor ministro, es la siguiente: ¿Hubo algún funcionario del Ministerio de Defensa que verificase *in situ* que los aviones cumplían todas las normas

de seguridad, más allá de que contasen con toda la documentación? A mi entender, existen dos temas que me parecen importantes. Por lo que hace referencia al mecanismo que se utilizaba para el alquiler de los aviones de transporte, no se observa, sobre todo después de escuchar las declaraciones del portavoz del OTAN, que hubiese un exhaustivo control del mismo y del comportamiento de la tripulación, más allá de la existencia de unos documentos importantes pero que por sí solos no aseguran la calidad del transporte, documentación que mayoritariamente se expide en el país de origen de la compañía; en el caso de un *air* esos documentos son expedidos por las autoridades ucranianas. Por lo que hace referencia a la responsabilidad en comprobar que se cumplen las normas internacionales en materia de mantenimiento del aparato, habilitación del mismo o periodos de descanso de la tripulación, es el Ministerio de Transportes de Kiev el que debe hacer cumplir la normativa, pero, sabiendo cómo funcionan algunas ex repúblicas soviéticas, la fiabilidad a nuestro entender es relativa. Vista la situación, ¿por qué, como he dicho antes, no se intentó utilizar, dentro de las posibilidades, sobre todo para el transporte de personas, aviones charter, como se hace en algunos casos con Air Europa o con Iberia?

El seguimiento de la calidad del servicio no se hizo y eso lo hace todo el mundo. Yo creo que es grave que ni la OTAN, a través de la empresa NAMSA, ni el subcontratista inglés Chapman Freeborn, ni el propio Ministerio de Defensa se preocuparan por esa calidad del servicio. Unos habían alquilado y pagaban —el caso del ministerio—, otros habían gestionado y cobraban —NAMSA y Chapman— y otros daban el servicio como un *air*. Lo extraordinariamente grave es que con todos esos antecedentes no se crea conveniente hacer un seguimiento y menos poner en marcha mecanismos de control para evaluar la calidad del servicio que se prestaba y en el caso del ministerio el que recibía, hecho que hubiese puesto en evidencia que los servicios que nos ofrecían no estaban en concordancia con los costes si hacemos caso de las fotografías y de las distintas informaciones que aparecen en los medios de comunicación. No eran los adecuados y en ningún caso estaban al nivel que personalmente como ciudadano yo hubiese aceptado. Si yo no hubiese subido en uno de esos aviones, entiendo que tampoco lo deberían haber hecho los soldados. Y ahora el debate se desvía diciendo que España no dispone de bienes de transporte estratégico, y es cierto, pero lo es en la inmensa mayoría de los países europeos. Una cosa es el transporte de material, para lo cual es imprescindible este tipo de aeronaves de gran capacidad, y otra cosa muy diferente es el transporte de personas con la máxima comodidad y seguridad, y de eso sí disponemos, aunque seguramente no en abundancia, sin tener que entrar en esos caminos tan poco claros de la subcontratación de una subcontrata.

Tiene razón el presidente del Gobierno cuando dice que las máquinas pueden fallar y los pilotos pueden equivocarse, pero las probabilidades de que esto suceda son geoméricamente proporcionales a la capacidad de que las compañías incumplan con las normativas de seguridad, y a la vista de la información que ha salido en los medios de comunicación ese tipo de compañías no son muy respetuosas con estas normativas. La seguridad de las personas no tiene precio. Insinuar que el accidente es un problema presupuestario no tiene sentido y sería desviar el centro del debate. En el futuro podría realizarse un análisis más profundo para saber si la estructura actual del ejército es la adecuada, pero eso no toca en este momento.

Señor ministro, desde mi grupo parlamentario le exigimos la máxima transparencia, la máxima información, luz y taquígrafos, información e investigación sobre el tema, porque así se lo exige el conjunto de la sociedad. Eso es importante para la credibilidad del ministerio y para la credibilidad del propio ejército.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el representante y portavoz de Izquierda Unida, don Luis Felipe Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MASATS**: Señor ministro, debería haber puesto ya su cargo a disposición del presidente del Gobierno o haber sido cesado por éste. Si no ha ocurrido así, el señor presidente asume toda la responsabilidad de la que por cierto es titular y usted la tiene delegada simplemente. ¿Por qué decimos esto, señor Trillo? ¿Por qué, en buena lógica democrática, usted debiera haber asumido ya esta responsabilidad política? Le voy a dar tres razones. Primera, después de la tragedia del Yak-42 en Turquía se han hecho de nuevo traslados de personal en las mismas o peores espeluznantes condiciones. Tanto es así, señor Trillo, que usted no ha defendido los vuelos posteriores a la tragedia, sólo ha defendido al Yakolev 42. Basamos esta afirmación en pruebas, señor Trillo; tenemos fotografías, pruebas materiales publicadas en todos los medios de comunicación y tenemos pruebas testificales de gente que ha viajado en los aviones —también se han publicado— o de familiares de los militares que murieron en Turquía. Aún más, señor Trillo, el primer vuelo se hizo a las pocas horas de la tragedia y partió de Torrejón de Ardoz. La foto de otro vuelo demuestra una carga mal anclada en la cabina de personal, por encima de la cabeza de los viajeros, fardos muy pesados; una puerta que no encaja bien y que es ajustada con trapos húmedos; ruedas muy gastadas; cables sueltos por todos los lados. Es decir, un vuelo ilegal, según las normas de aviación civil, que no hubiese podido realizar ningún piloto español; un vuelo, según la realización de las fotos y el trámite que han seguido, que no aceptaba una parte de los viajeros. Señor ministro, ¿quién tiene el poder de llegar a esa temeridad insopor-

table de dar la orden de partida y de despegue? ¿Tienen los militares que obedecer y embarcarse a pesar de las condiciones del avión y del vuelo? ¿Por qué no se suspendieron los vuelos? ¿Por qué no se suspendió el que partía muy pocas horas después de la tragedia, señor Trillo? Qué tristeza, señor ministro, la del único denunciante, señor Solar, atrapado en el Yakolev 42, cuando se diera cuenta de que tenía razón y de que no había protestado lo suficiente apeándose del avión.

Segundo argumento, señor ministro. No había fórmulas alternativas, no había aviones, se estaba haciendo lo justo y necesario y sin embargo ustedes reaccionan cuando saben que se van a publicar las fotografías de los vuelos posteriores a la tragedia del Yakolev 42; solamente reaccionan en ese momento y no antes. No reaccionan ante las denuncias, ante las pruebas testificales, ante muchísimas cosas que ustedes conocían sin duda y reaccionan porque se van a publicar unas fotos muy concretas de ese viaje basura que hemos conocido todos a través de los medios de comunicación. Incluso dejan ustedes al señor Rajoy fuera de juego porque se trata en todo caso de intentar neutralizar la publicación de las fotografías. Segundo argumento, señor Trillo, para su dimisión.

En tercer lugar, señor Trillo, la gestión que usted ha hecho a partir del accidente es democráticamente inaceptable. Ha intentado sustituir sensibilidad por una burda astucia; ha intentado ocultar su negligencia poniéndonos a todos colorados de vergüenza ajena. Coincido con el portavoz de Convergència i Unió: nunca se ha visto nada semejante al acto funerario en la base de Torrejón hace una semana. No había consuelo posible, quizá porque se partía en algunos casos de la verdad; b) de que se había jugado con la vida de la gente y c) de que la tragedia pudo evitarse. Usted, señor Trillo, ha ido adaptando a través de patéticos meandros sus declaraciones, instalándose en la contradicción permanente. Esa falta de sinceridad que incluso ha sido tachada de cobardía nos ha puesto ante un escenario en el que Trillo desmentía a Trillo, a la vez que era desmentido por otra mucha gente de instituciones. La secuencia de la incapacidad y la incompetencia ya ha sido relatada aquí, pero se valora como auténticas mentiras, señor Trillo, y los hechos posteriores lo demuestran. La competencia técnica estaba garantizada por la Agencia NAMSА; no era verdad. Los aviones estaban en perfectas condiciones; no era verdad. Los contrataban también países europeos punteros —usted citó unos cuantos, que después desmintió una nota oficial— y hasta 140 países, sin distinguir entre transporte de personal y de material; no era verdad. No había otra alternativa; no era verdad. No se pueden realizar estos vuelos con aviones de compañías comerciales en general por razones de la dinámica bélica; no era verdad. Ustedes incluso han rematado balones hacia el Estado Mayor de la Defensa, que, por cierto, los ha devuelto.

¡Cuánta ocultación, señor Trillo! ¡Cuánto intento por transferir, por sacudirse responsabilidades! Trillo desmiente a Trillo. Trillo suspende vuelos, Trillo encuentra otros aviones. Pero también ha sido desmentido por la OTAN, por el Estado Mayor de la Defensa, por otra serie de países.

El desmentido constante, señor Trillo, también ha derivado —y esto me interesa subrayarlo— de lo que han testificado viajeros y familiares de viajeros. Son pruebas testificales con respecto a aviones basura, con respecto a vuelos basura. Son pruebas abrumadoras, con valor de testimonio judicial y parlamentario, pruebas que se han entregado siguiendo la cadena de mando en algunos casos y en otros, no. Sin embargo, no han servido para suspender los vuelos, solamente ha servido una foto. El señor Aznar, que dijo que no había que ir a hacerse la foto a la Galicia del chapapote, ante una foto ha determinado un cambio radical, desmintiendo todo lo que anteriormente se había dicho. Una foto y una serie de testimonios, de testificaciones que sirven a nivel judicial o parlamentario que nos dicen que los pilotos duermen en el avión, que aparecen sofás sin anclar, aviones que dan taquicardias, latas para recoger aceite que se derrama, puertas que vibran y para que no lo hagan son cubiertas por telas mojadas. Todo esto está ahí, señor Trillo, y tendrá que decirse en algún otro sitio, no sólo en los medios de comunicación, tendrá que expresarse política y judicialmente, como corresponde en un Estado de derecho. En ese sentido, señor Trillo, nosotros queremos también hablar de la investigación que se ha iniciado.

Como usted sabe, señor ministro, primero hemos pedido información y después hemos pedido también responsabilidades. El señor ministro nos ha intentado neutralizar llamándonos mezquinos y miserables, textualmente. Es usted un maestro en esa cobardía que se ampara en el patriotismo del silencio y el dolor de las víctimas para intentar que la opinión se calle y que la oposición no cumpla su labor parlamentaria y constitucional, como si nosotros fuésemos carroñeros y ustedes no fueran quienes están utilizando sacrificios ajenos en un paripé de imperialismo hueco y pomposo de cartón piedra, señor Trillo. **(Rumores.—Varios señores diputados: ¡Hala!)** ¿De qué agujero nos quieren sacar? ¿A costa de qué? ¿A costa de quién? ¿Es el Yakolev 42 el símbolo del futuro, señor Trillo? Aunque sea un avión soviético, el Yakolev 42 está hecho una mierda, señor ministro. **(Rumores.—Una señora diputada: ¡Qué fino!—Varios señores diputados: ¡Hala!)** ¿En qué división jugamos, señor Trillo, en qué primera división jugamos, señor ministro? No precisamente en la división de la ayuda humanitaria. Eso es una coartada, porque las prioridades del Ministerio de Defensa todos las conocemos y la dimensión que se da al Ministerio de Defensa todos la conocemos. Es una dimensión inadecuada, son prioridades también inadecuadas,

y lo hemos repetido aquí hasta la saciedad, como usted muy bien sabe, señor Trillo.

El tema de la investigación, su última carta, señor ministro, la última carta también del señor presidente, a nuestro juicio no es una salida real, es un burladero, y usted y Aznar deben saberlo. Incluso usted adelanta ya —provisionalmente, eso sí— el aspecto formal de las conclusiones de esa investigación. Pero yo le quiero decir que usted no puede condicionar la asunción de responsabilidades a la investigación. Las responsabilidades han de asumirse —yo le he dado tres razones— en función de cosas que ya han ocurrido. La gestión de su cargo a partir del accidente es causa suficiente para su dimisión. Tiene usted una responsabilidad delegada del presidente del Gobierno. Si es este el que le dice que aguante el chaparrón, que lo supedite todo a la investigación del accidente, sin duda el presidente del Gobierno asume una responsabilidad política que deberá exigírsele en su momento, que le corresponde también por ley. En todo caso hablemos un poco de la investigación, señor Trillo. La última carta. El último titular. Es imprescindible la constitución de una comisión de investigación parlamentaria. Sólo así se cumplirían principios inexcusables como la independencia, la transparencia y el control democrático respecto al Gobierno y a sus actuaciones. Desde la lógica democrática, ninguna investigación que se base en la dialéctica de que van en la misma secuencia la parte y el juez es aceptable. En esa primera investigación técnica a la que usted ha aludido van a participar militares turcos, militares de la OTAN y dos militares nombrados por usted. Luego, a nuestro juicio, ahí se reproduce la dialéctica de que es una investigación basada en algo que no va a garantizar la independencia, que no es creíble. Por tanto, a nuestro juicio, esa última carta no se puede jugar con total tranquilidad, como ustedes intentan, para rematar este asunto. Por tanto, señor Trillo, hay que saber cuáles son las denuncias previas o las que se han hecho posteriormente al accidente del 26 de mayo, quién las hizo, cómo se compaginan o no y en qué grado con la verdad. Señor Trillo, ¿quién hace las contrataciones, quién controla a quien contrata, a qué precio se contrata, en qué condiciones, por qué valen tan caros servicios tan malos, ya que el precio del Yakolev se acerca muchísimo al precio de mercado de un avión de primera categoría?

Yo no pensaba hacer referencia a los gastos militares, pero ya que usted ha hecho aquí una imputación —porque usted dijo en la Cadena SER que en absoluto esto se debía a la necesidad de aumento de gastos militares— le voy a responder. Usted no dice toda la complejidad de la verdad, toda la complejidad de la posición de Izquierda Unida, y la conoce perfectamente, y sin embargo utiliza el simplismo para intentar de nuevo —como ustedes suelen hacer— descalificar y señalar algo a lo que hay que imputar responsabilidades. En primer lugar, en cuanto a la política y a los presupues-

tos de defensa, estas responsabilidades no pueden compartirlas con nadie, son suyas en exclusiva: la responsabilidad de la política de defensa en lo táctico, en lo estratégico y la política presupuestaria respecto a este ministerio. En segundo lugar, tienen mayoría absoluta excluyente, no dialogante; ustedes hacen lo que les pide el cuerpo en estas materias y en todas. No busquen ningún tipo de corresponsabilidad. En tercer lugar, los Presupuestos Generales del Estado llevan subiendo respecto a defensa los tres últimos años. En cuarto lugar, ustedes han marcado prioridades carísimas que, por cierto, sacan del Ministerio de Defensa en el texto de los presupuestos y las meten en innovaciones tecnológicas. Son tres prioridades de enorme importancia cuantitativa, presupuestaria, como el Eurofighter, el carro de combate, etcétera, y ahí está el gasto presupuestario, que aumenta casi el doble, junto a otras partidas que no figuran estrictamente en el Ministerio de Defensa, el presupuesto dedicado a armamento y gastos militares. Como ustedes eligen esas prioridades, son los militares, los soldados quienes pagan estas prioridades, señor ministro. Por cierto, según ha dicho usted aquí, no hay ningún problema de dinero, en quinto lugar. Se trata de ir a un ejército bien dimensionado y bien equipado, pero le hemos dicho que está muy sobredimensionado. Por tanto, no se puede estar en todos los sitios, señor Trillo. Primero hay que tener en cuenta cuáles son las prioridades y hay que saber qué tipo de país tenemos y qué tipo de gasto suscita este tipo de país. Uno de los familiares de una de las víctimas ha dicho: si se puede ir a cinco misiones, que se vaya a cinco, pero, si sólo se puede ir a dos, que se vaya sólo a dos, pero, eso sí, en buenas condiciones. Este es el problema de fondo, señor Trillo. Usted dice que no hace falta aumento de presupuesto, y es verdad porque estamos ante un crédito ampliable abierto durante todo el año. Luego esa teoría aparecida en algún medio de comunicación no es cierta, no es verdad. El problema es que el déficit cero pone aquí también una cortapisa. Se podía gastar más dinero en defensa, claro que sí, sin que ni siquiera —paso al sexto lugar, señor Trillo— hubiera una previsión presupuestaria. ¿En función de qué partida presupuestaria, señor Trillo, han comprado ustedes dos aviones usados Airbus-310? En función de ninguna previsión presupuestaria. Por tanto, nunca hay falta de dinero. Ustedes lo hacen desde una declaración de secreto y, a partir de ahí, compran dos aviones —según se ha dicho singularmente en algún medio de comunicación— por encima del precio de mercado, 10.000 millones más caro de lo que hubieran costado de haberlos comprado de una manera normal y regular.

No tienen ustedes, por tanto, señor Trillo, ningún problema presupuestario. No vuelva a escupir inelegantemente sus propias responsabilidades y no rompa la lógica del discurso sobre la marcha. Usted tiene una lógica, pero la rompe constantemente, erráticamente,

desmintiéndose a sí mismo. Por tanto, sea riguroso, atégase a lo que usted mismo mantiene y a lo que es la auténtica verdad: que no hay un problema presupuestario y que incluso dedican a partidas como la referida a investigación y estudio de Fuerzas Armadas un montón de miles de millones que no estaban previstos o que suponen siempre un crédito abierto y ampliable durante todo el año. Esa es la realidad. El problema es, señor Trillo, por una parte, definir bien las prioridades, y que no paguen, en función de cierto ahorro o, mejor dicho en este caso, para estar en muchos sitios donde no se puede estar, donde no hay capacidad y donde no están dispuestos a gastar el dinero que haya que gastar en ayuda humanitaria y, a partir de ahí, dimensionar el Ejército de manera adecuada, como le hemos dicho por activa y por pasiva, desde que no estuvimos de acuerdo cuando la Comisión Mixta definió un ejército que ahora ustedes mismos están redimensionando a la baja.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que vaya concluyendo, señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MASATS**: Termino, señor presidente.

Señor Trillo, le formulo, en primer lugar, la petición formal que resume nuestra posición: ¿Va usted a dimitir? En segundo lugar, nosotros, en función de que la estrategia la marque el auténtico responsable, pensamos que habría que elevar a partir de ahora la responsabilidad a quien la tiene, al presidente del Gobierno, o a usted en su parte alícuota. También le digo que no aceptaremos investigaciones basadas en la dinámica de que participen a la vez el juez y la parte. Nosotros queremos que usted dimita y queremos que ustedes permitan la instauración y la aprobación de una comisión de investigación en el seno de esta Cámara. Consideramos que es una necesidad para que esta Cámara juegue el papel que le corresponde en el seno de la Constitución española.

El señor **PRESIDENTE**: Como hemos llegado aproximadamente al ecuador de la sesión, se suspende la misma por cinco minutos. **(Pausa.)**

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se reanuda la sesión con la intervención del portavoz de Coalición Canaria, don Luis Mardones, a quien doy la palabra.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Sean mis primeras palabras, como las de los anteriores portavoces, de condolencia por las víctimas del accidente ferroviario. De una manera especial en esta primera Comisión que se celebra en el área de defensa después del trágico accidente que ha costado la vida a 62 militares españo-

les, también mi condolencia a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil, dado que uno de sus miembros, un comandante, figura en la lista de los fallecidos, y sobre todo a las 62 familias de todos estos profesionales militares al servicio de España y del orden internacional en sus misiones de apoyo a la paz. Es la honra a su memoria.

Quisiera situarme en un plano de defensa crítico, por las circunstancias de esta situación, en un ambiente que para ninguno de los que estamos aquí es grato; no son comisiones en las que aprobamos leyes, cuestiones gratas, que no llevan al disgusto ni a la incomodidad, pero asumimos perfectamente el riesgo porque más disgusto, incomodidad y dolor que las familias de los 62 militares fallecidos no podemos superar. A ellos mi homenaje y respeto.

Comienzo por hacer una reflexión sobre la intervención del señor ministro de Defensa. Señor ministro, si vamos a tener más sesiones informativas y quiere repartir documentación, yo le voy a pedir que nos las haga llegar a los portavoces con anticipación suficiente para estudiarla y analizarla, dado que ha ido facilitando datos a través de los servicios de la Cámara en un capítulo por entregas. Y lo que ha ocurrido tiene la seriedad suficiente como para que analicemos las cifras comparativas. Echando un vistazo al número de vuelos de apoyo en misiones de paz, no se sabe distinguir si son vuelos de carguero con material para las fuerzas españolas que operan en esos territorios lejanos, si son aviones mixtos de carga y de tropa o si son aviones para transporte de personal. Yo no hubiera repartido, señor ministro, esta lámina. Es una lámina comercial de la casa que fabrica el Yakolev, y la última fotografía no coincide con esta, porque esta fotografía es inaugural, en la que hay dos azafatas con ramos de flores y una alfombra roja, y no es la que describió el comandante Ripollés en el *e-mail* que envió antes de su fallecimiento. Por tanto, vamos a manejarnos con la seriedad que merece el tema del que estamos hablando.

Mi grupo, y yo en su nombre, ofrecemos al Ministerio de Defensa toda cooperación y ayuda que trate de ordenar esta situación. Esta situación, a mi juicio y el de mi grupo, tiene tres escalones: primer escalón, las causas; segundo, las culpas, y tercero, las responsabilidades. En primer lugar, las causas. Quisiera que usted nos diera información sobre qué van a revelar las cajas negras del avión, en qué situación jurídica se encuentra la tutela de la búsqueda y lectura de las cajas negras para que se diga quién va a hacer su apertura y su lectura, si la casa fabricante del avión o la empresa. Porque nos encontramos con operaciones triangulares entre la NAMS, la agencia de la OTAN, la empresa Chapman, en Londres, y la empresa que titula y matricula los aviones, la Ukrainian Mediterranean, y después los intereses de las Fuerzas Armadas española, del Gobierno español en esta cuestión. En segundo lugar, la culpas, que yo pienso que no están residenciadas, son ajenas y

exteriores al Ministerio de Defensa. Pero el tercer escalón son las responsabilidades, y si las culpas no están dentro del Ministerio de Defensa, las responsabilidades, las que sean, sí parece que están dentro del ministerio. Son cuestiones que tendremos que ir ordenando, porque dentro del Ministerio de Defensa están los militares españoles, que, sometidos a la disciplina militar, obedecen y acatan las órdenes que les llevan a hechos destacados en su hoja de servicios en cumplimiento del deber, incluso, como usted ha dicho, se hacen los trámites para la declaración de todos estos fallecimientos en acto de servicio, a los efectos de que las pensiones que les corresponden por clases pasivas lleguen a todos sus deudos y familiares. En ese aspecto también le pediría, señor ministro, que se especificaran en su momento las cifras que pueden percibir, porque no es lo mismo lo que puede corresponder a la viuda y familiares de un teniente coronel, de un comandante o de un capitán, que lo que puede corresponder a la viuda y familiares de cabos y soldados de la clase de tropa, que ya vemos los sueldos que tienen los soldados de tropa en el ejército profesional en estos momentos.

Dicho esto, tengo que añadir que el Ministerio de Defensa está obligado a una protección de todo el personal militar, por supuesto, pero sobre todo en las misiones de riesgo, y desde luego aquí hay que empezar a reconocer y a hablar de derechos, de la misma manera que hay obligaciones de los militares y una de sus obligaciones es la disciplina. Que se entienda que la disciplina no es sumisión. La disciplina se basa en la obediencia a la orden del mando basada en la verdad. Los militares españoles a los que se ordena embarcar en el avión acatan con disciplina, pero no tiene por qué haber sumisión. Tenemos que empezar a hablar de los derechos que tiene el profesional militar. Usted ha escuchado muchas veces a este portavoz decir que los militares son ciudadanos de uniforme. Así lo he dicho cuando he reclamado precisamente el derecho de asociación a fines perfectamente lícitos y constitucionales, y la primera observación que le hago es preguntarle cuándo piensan cumplir con la disposición final séptima de la Ley 17/1999, del Régimen de Personal de las Fuerzas Armadas. El Gobierno se había comprometido a traer el 31 de diciembre del año pasado una ley que, entre otras cosas, regule los derechos y obligaciones del profesional militar, y aquí vamos a tener que empezar a hablar de los derechos que les corresponden a los militares españoles, ciudadanos constitucionales de uniforme, en cuanto son sus intereses. ¿Y qué invoco? Pues lo mismo que han invocado ustedes ante este portavoz: las Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas. El artículo 181 de las Reales Ordenanzas dice: Los miembros de las Fuerzas Armadas, por cuyos intereses vela el Estado. Es decir, que hay que velar por los intereses de todos ellos y la trascendencia a su familia. Uno de los intereses del Estado es mantenerlos en las mejores condiciones, y habrá que revisar en su momento,

como hemos pedido varios grupos políticos, el artículo 181, que dice que tampoco podrán condicionar el cumplimiento de sus cometidos a una mejor satisfacción de sus intereses personales o profesionales. Entre esos intereses profesionales está lo que dice el artículo 195 de las Reales Ordenanzas: Se reconoce al militar el derecho a residencia, vivienda y acuartelamientos dignos. Pues también a un transporte digno en estas circunstancias de misiones de paz, porque ese militar debe estar en Afganistán en un campamento o en un cuartel en condiciones dignas y también tiene derecho a ser transportado en medios logísticos adecuados yendo, como va, de uniforme, en acto de servicio.

Me ha preocupado, señor ministro, que usted, después de haber reconocido que estamos hablando de créditos ampliables y de que no hay limitación presupuestaria, haya dicho más adelante que se prevé que van a seguir existiendo limitaciones a toda la cuestión logística y de transporte por la distancia de estas misiones. Verdaderamente, eso es preocupante.

Está en el «Diario de Sesiones»; he reproducido su frase literalmente: Seguirá habiendo carencias logísticas y de transporte. Pues bien, vamos a ver cuál es el remedio, porque esta frase se contradice con la disponibilidad de presupuesto y con lo que hemos dicho aquí muchas veces respecto a armonizar y equilibrar el modelo de Fuerzas Armadas que queremos, puesto que el grueso de su presupuesto se sigue basando en unos sistemas de armas carísimos y sofisticados, diseñados hace 15 años, en plena guerra fría, cuando había que oponerse al Pacto de Varsovia, y hoy eso se ha superado y estamos en misiones de otro tipo, misiones de paz. De estas misiones, en los gráficos que ha comentado, no ha podido distinguir usted entre las que se realizaron en Bosnia y Kosovo, donde la presencia de fuerzas españolas e internacionales —de OTAN o de Naciones Unidas— tenían otro origen, y las que se están llevando a cabo en Afganistán y en Irak, que tienen su razón de ser en el terrorismo. Una pregunta que le hago, por tanto, es sobre las inspecciones e informes de seguridad de que dispone usted, cuando se envían tropas españolas a zonas de alto riesgo en las que hay que tener en cuenta la situación del terrorismo. ¿Se han tenido en cuenta informes encomendados por ustedes al Centro Nacional de Inteligencia al considerar la idoneidad de las rutas para el transporte de las tripulaciones en estos aviones? Porque, según la ley que aprobamos, el Centro Nacional de Inteligencia tiene, entre otras responsabilidades, precisamente la de garantizar al Gobierno español y al Ministerio de Defensa que se cumplen todos los requisitos que eviten cualquier sorpresa desagradable. Es lo que en doctrina se llama sencillamente prevención del riesgo.

Quiero decirle, señor ministro, que además de las exigencias técnicas y contractuales del avión —de las que usted ha hablado—, están las exigencias sobre las tripulaciones. Varios portavoces han hablado de ellas.

Convendría que se hicieran inspecciones finales —lo que en lenguaje militar se llama pasar revista— cuando se vaya a hacer la operación correspondiente. Estamos tramitando en el Parlamento —ha pasado por el Congreso y está en el Senado— el proyecto de ley de seguridad aérea. Pues bien, las condiciones que ha impuesto el redactor de este proyecto de ley —el Ministerio de Fomento— dudo mucho que las pueda cumplir en una ínfima parte la empresa a la que alquilaron el avión siniestrado. Basta leer el capítulo de inspecciones aeronáuticas y las obligaciones de los operadores aeronáuticos por razones de seguridad —incluidas las medidas antiterroristas o de seguridad militar en las cargas— de este proyecto de ley que ha mandado su Gobierno a este Parlamento, para darse cuenta de que esa empresa no las pasaría. Si tenemos que aplicar a este tipo de empresas la Ley de contratos de las administraciones públicas, en cuanto a régimen de transparencia e idoneidad, para evitar suposiciones y confusiones, uno de los enemigos que tenemos ahora dentro del ropaje de la corrupción de posibles entidades exteriores en el tráfico de alquiler de aviones que no compra ninguna compañía occidental, y tenemos que prever también todas las garantías operacionales, proyectemos, pues, estas obligaciones en defensa de los legítimos intereses del personal militar, al que no hay que dotar tan sólo de un chaleco antibalas o de blindaje en el vehículo que utilicen para sus operaciones sobre el terreno en el que cumplen su misión, sino protegerlo también en todos los trayectos entre origen y destino. Creo que esto no es sólo lo que se merecen, sino también lo que cualquier Administración estaría obligada a darles tratándose de cuestiones tan importantes y trascendentales.

He invocado estas situaciones, señor ministro, porque, igual que le dije que no recomendaba publicar o distribuir esta fotografía —que no coincide con lo descrito por el comandante Ripollés—, veo que otras, que sí han aparecido, evidencian que se están transportando personas en cargueros en el mismo módulo que la carga. Esto es correr un riesgo. Le hago, pues, la siguiente pregunta: ¿Conocen ustedes el manifiesto de carga del avión Yakolev que se ha estrellado? ¿O no había manifiesto de carga? Junto con las 62 personas —los militares españoles y los tripulantes ucranianos de que habla—, ¿qué material iba dentro del avión? ¿Llevaba impedimenta militar, armas, explosivos, etcétera? ¿En qué condiciones se hace el manifiesto de carga? Porque esta es una de las exigencias de las normas de aviación civil internacional. No olvidemos que están volando con un avión civil, no están volando en un avión militar prestado por otra potencia de la OTAN o por cualquier convenio bilateral que tenga el Ministerio de Defensa de España con otro país para suministrarse y prestarse mutuamente apoyo logístico. Están volando en un avión civil, de matrícula civil y con tripulación, pilotos civiles. ¿Había algún estatus de régimen militar para estos pilotos? ¿Estaban en las cláusulas

las del contrato o no lo estaban? Señor ministro, yo no sé cómo o cuándo se están haciendo esas inspecciones garantistas en estas operaciones. No sé qué ha puesto usted en la carta a las familias de los fallecidos. Me gustaría conocer en su momento qué le contestan y qué le han pedido porque incluso desde el punto de vista económico, las dos pólizas de seguro de que usted ha hablado escasamente vienen a cubrir 10 millones de pesetas —y hablo en pesetas por un conocimiento un poquito ancestral en euros—. Pensarán ustedes en una situación escalonada de estas pólizas y las pólizas colectivas que asociaciones militares podían suscribir para los deudos, viudas en su caso, familiares, huérfanos, padres incluso por la juventud de la tropa que fallece y son sustento de la economía familiar. Quisiera que en su momento se nos facilitara a los portavoces y a esta Comisión —se lo pido al señor presidente— los datos correspondientes y las condiciones fiscales y no fiscales de las pólizas de seguro. Porque si estas pólizas, de ser percibidas, tributan a la Hacienda pública, le pido medidas de exoneración de la fiscalidad que apoyaremos todos los grupos. Estamos hablando de familias de militares que tenían sus referentes como cabezas de familia o compañeros en cuanto a aportación económica. Sería un sarcasmo que tuvieran que tributar a la Hacienda pública por esta situación en que se encuentran.

Señor ministro, habrá que reflexionar mucho sobre esto, empezando por el propio modelo y lo que habíamos discutido meses atrás de la directiva estratégica de la defensa en relación con los presupuestos y las condiciones en que son transportados a estos países lejanos en el máximo riesgo dentro y fuera para que ningún militar español tuviera que decir que tiene más riesgo dentro del vehículo que les transporta, les trae y les lleva a casa que en el teatro de operaciones, donde al menos saben que están anunciados y señalizados los terrenos minados para que no los pisen. Esto debe ser objeto de una toma de conciencia, señor ministro. Una vez que tengamos los informes de las cajas negras, y que se haya dilucidado el grado de compromiso en esta auténtica tragedia, si de accidente se puede considerar a los efectos técnicos, meteorológicos o aeronáuticos, a efectos políticos, administrativos y humanos no caben más calificativos que los de catástrofe y tragedia. Mi grupo se compromete también a esa calificación porque estamos hablando de una cuestión muy seria. Lo que ha ocurrido es una tragedia y una catástrofe. Vamos a poner todos los medios posibles, sobre todo los garantistas, porque a veces parece que esto no es solamente el resultado de una equivocada política económica del ministerio. Ya he discutido este tema con usted, señor ministro, y con su subsecretario cuando hemos tenido que debatir sobre la disminución radical de la red de hospitales militares. No me gustaría que tuviéramos consecuencias negativas en los fallos de toda la instrumentalización logística de las Fuerzas

Armadas españolas. Cuando hablo de responsabilidades del Ministerio de Defensa, me refiero a los informes que presente a la Comisión. Usted ha contraído públicamente en estos días de atrás un compromiso verbal y ahora ante esta Comisión. Yo no dudo de su honorabilidad, nunca la he puesto en tela de juicio en el afecto personal con don Federico Trillo-Figueroa. El ministro de Defensa es el que tiene política y gubernamentalmente que hacer las aclaraciones e investigaciones necesarias y aceptar el grado en que estén repartidas las responsabilidades máximas, medianas o mínimas dentro de su departamento. La vida de 62 militares españoles, muertos en acto de servicio en unas condiciones que no merecían de acuerdo con la exigencia de las reales ordenanzas, obliga a un comportamiento serio para que nadie escurra el bulto, porque ellos ya no pueden evitar su muerte, y obliga también a que haya en la gran familia militar un sentido de protección sobre sus familias. Hoy no estamos hablando sólo de 62 fallecidos. Desgraciadamente, a partir del accidente, estamos hablando de 62 familias que necesitan toda la cobertura porque siguen siendo las familias de militares españoles. Aquellas 62 banderas cubriendo 62 ataúdes tenían demasiado tamaño para cubrir lo que allí estaban cubriendo, que eran los cuerpos de los fallecidos, pero la bandera de España no tiene que cubrir nada que se oculte a la opinión pública ni al principio de seguridad de las Fuerzas Armadas. Todos debemos adoptar el compromiso para que no vuelva a repetirse un hecho como éste, utilizando todos los instrumentos que el Ministerio de Defensa y el Gobierno español tienen al alcance de su mano. Esta Comisión no va a ser cicatera ni regateará ninguna petición de solución legislativa, presupuestaria y técnica, pero eso sí, con el rigor crítico de saber dónde se están aplicando los recursos de todo tipo de que dispone el ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Aymerich.

El señor **AYMERICH CANO**: Señor ministro, señorías, sean también mis primeras palabras, en nombre del Bloque Nacionalista Galego, de solidaridad con las víctimas, con las familias y con los compañeros del accidente del lunes pasado y con las víctimas y los allegados del accidente ferroviario de ayer en Chinchilla; dos accidentes que tienen bastantes más elementos en común de lo que a priori podría parecer.

Después de su comparecencia, señor Trillo, nos siguen quedando muchas dudas sin resolver, nos sigue quedando mucha información sin conocer. No tenemos la copia del contrato. Dice usted que no acude al *power point*; sí imprimen documentos de *power point*, pero nos dice lo que usted quiere decir, no lo que la Cámara le reclama.

El accidente se produjo el día 26 de mayo de madrugada, después de que el piloto intentase aterrizar dos veces en el aeropuerto de Trabzon, en Turquía. No nos ha dicho por qué el piloto no se dirige a un aeropuerto alternativo ante la dificultad y el mal estado meteorológico en la zona del accidente. Como ya se ha adelantado en algunos medios de comunicación, no se acude a un aeropuerto alternativo para ahorrar las tasas aeroportuarias o quizá porque esta compañía, como ya se ha señalado, tampoco tenía un historial completamente limpio que le permitiese aterrizar sin problemas en cualquier aeropuerto.

Se dice que el avión fue contratado a través de una extraña cadena: el Ministerio de Defensa se lo encarga al Estado Mayor Conjunto; el Estado Mayor Conjunto delega en la NAMSA; la OTAN, a su vez, delega en un *broker* británico, en la compañía Chapman Freeborn, y éstos a su vez contratan, entre otras, a la compañía ucraniana *Ukrainian Air Mediterranean*. Una cadena extrañísima en la que —su intervención ha sido una muestra de ello— se diluyen las responsabilidades. Pero nos ha dicho que tampoco puede precisar —la señora Palacio lo ha dicho también a pesar de reconocer que es una abogada en ejercicio, cosa curiosa siendo ministra y debiendo dedicarse exclusivamente a las funciones de su cargo— si se podrían o no llegar a exigir indemnizaciones a la NAMSA. Es decir, no aclara si la NAMSA responde ante las familias por las consecuencias del accidente, consecuencias —luego hablaremos también de ello— que no se pueden dar por resueltas definitivamente con las escuetas indemnizaciones a que usted ha hecho referencia. No nos ha aclarado tampoco por qué las familias se enteraron del accidente por los medios de comunicación —son las propias familias las que lo han dicho—. No nos ha explicado por qué se lleva a las familias a un funeral de Estado en la base militar de Torrejón, por qué se las hace estar tres horas bajo un sol de justicia, el mismo que tuvimos que sufrir otros portavoces; quizá fuera porque pensaban que ese acto retransmitido en directo por televisión iba a ser un acto de propaganda para el Gobierno. **(Varios señores diputados: ¡Por favor! ¡Qué barbaridad! ¡Es una vergüenza.)** Sí, sí. Perdón, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, guarden silencio y respeten la intervención del portavoz. **(Protestas.—Un señor diputado: Es que no se puede respetar.)**

El señor **AYMERICH CANO**: Un acto de propaganda para el Partido Popular, pero las cosas se le torcieron. **(Protestas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor. Habrá oportunidad posteriormente para que el portavoz del Grupo Popular conteste a estas afirmaciones.

El señor **AYMERICH CANO**: La política de un Gobierno que no duda en subordinar las personas a intereses partidistas. Tampoco se ha explicado por qué el ministro de Defensa, que en principio defendió que los aviones eran excelentes —igual que las playas estaban esplendorosas, señor Trillo—, con plena garantía y revisados por la OTAN, anuncia la suspensión del contrato con la Agencia NAMSA después de una cena con el señor Aznar el día 1 de junio por la noche. No ha explicado S.S. las razones de esta suspensión. Dice que se crea una alarma. Si se crea una alarma, lo que hay que hacer es dar información y hacerla desaparecer, si es que usted estaba en lo cierto. Añade S.S. que los servicios de esta agencia son utilizados por otros países, pero —se lo han señalado otros portavoces— si acude usted al anuario de la Agencia NAMSA del año 2003 verá que únicamente el Gobierno español contrata con esta agencia los servicios de transporte de material y de tropa; los demás Estados lo hacen por su cuenta, contratan directamente con otras compañías y, desde luego, ninguno de estos Estados, ni Holanda ni Alemania ni Noruega desde hace mes y medio, encargan a compañías de la Europa del Este —ucraniana en este caso— el transporte de tropas y sí únicamente el transporte de material. En este momento las familias siguen sin saber si el Gobierno las va a amparar en su reclamación de justicia, de indemnizaciones y los grupos parlamentarios y la sociedad siguen sin saber si alguien va a asumir las responsabilidades políticas que se derivan de este hecho.

Podemos aludir, señor ministro, a las causas. Una primera causa —aquí está la relación con el accidente ferroviario de ayer— es el deterioro de los servicios públicos, un deterioro que es consecuencia de sus políticas de desregular, de privatizar, de transnacionalizar; políticas, es cierto, que se iniciaron con gobiernos anteriores pero que ustedes continuaron y acentuaron. Y esto, tanto por parte de la OTAN como por parte del Gobierno español. Podemos poner ejemplos como el del accidente del *Prestige*. Preguntaban por qué exigíamos responsabilidades al Gobierno si son los piratas del mar los responsables —a los que ustedes ampararon por cierto—; ¿quiénes son ahora los piratas del aire, señor Trillo? Los piratas del aire son aquellos con los que ustedes contratan y aquellos a los que ustedes confían el transporte de tropas. Pero podemos también aludir a testimonios de técnicos y usuarios sobre las condiciones de estos aparatos; testimonios, por ejemplo, de uno de los fallecidos gallegos que poco antes de embarcar en el avión le dice a su mujer: Espero que no se abra la puerta del avión porque volvemos a ir en uno de estos aviones rusos. La mujer le responde: Abróchate el cinturón. Es la última conversación que tuvieron. Hubo quien se resistió a subir a ese avión, pero fueron obligados o no tenían otra alternativa. Lo sabe usted, señor Trillo y aparece en los medios de comunicación. Hay técnicos que relatan cómo recogían con latas de tomate el aceite que

salía de los motores, que la tripulación circulaba por el avión en ropa interior, que conducían en chancletas, etcétera. Estas son las condiciones en las que usted, señor Trillo, su Gobierno, lleva a los militares españoles a lo que usted también llama —y hablaremos ahora de ello— misiones de paz. Esto no pasa en ningún otro país. Pasa en un país como España y con un Gobierno como el suyo en el que no dudan ustedes en subordinar la seguridad de las personas, la vida de las personas a sus intereses. **(Un señor diputado: ¡Qué barbaridad!)** No dudan ustedes en hacerlo. Lo hizo usted, cuando los aviones B-52 que iban a bombardear Irak repostaron sobre ciudades españolas: usted lo justificó. Lo hace usted ahora. Lo hizo cuando se niega a pedir responsabilidades al Gobierno americano por el asesinato de un ciudadano, el señor Couso. Lo vuelve a hacer. Ese es su Gobierno. Y no dudan ustedes en que las personas tengan que soportar tres horas de sol —se lo vuelvo a repetir— para su mayor gloria y para su mayor propaganda. Pero no cuenten con el apoyo del Bloque Nacionalista Galego para estas cuestiones.

En relación con las quejas de las familias, hoy mismo en teletipos una hermana de un cabo fallecido vuelve a reclamar justicia. Dice que les mandaron en un ataúd, que les están mandando callar y que en ese funeral, que el Grupo Popular defiende, a los familiares les avergonzaron y les arrinconaron como si fueran cuatro indeseables. Lo dice una de las familiares de las víctimas. Esta persona dice otra cosa que es más preocupante de cara al futuro. Añade que ella para poder hablar renuncia a las indemnizaciones. Vamos a pelear por el honor de nuestros hijos y hermanos, yo personalmente he renunciado a indemnizaciones para decir públicamente lo que mi hermano hace un mes me dijo que dijese. ¿Acaso, señor Trillo, están condicionando ustedes la percepción de indemnizaciones a que las familias callen, a que las familias no les critiquen? **(Rumores.-Un señor diputado: ¡Qué barbaridad!)** ¿Están condicionando ustedes, señor Trillo, la percepción de indemnizaciones a que las familias renuncien a cualquier reclamación de responsabilidades penales, políticas o civiles a su Gobierno o a quien resulte responsable? Contéstelo, porque eso es algo que está en la ciudadanía y que nos preocupa. **(Una señora diputada: ¡Preocupadísimo!)**

Habla usted de que el Ejército español participa en misiones de paz. Yo no sé si usted le llama misiones de paz a actuar como fuerza de ocupación en Irak. Por cierto, no se sabe si bajo mando británico, como dice usted, o bajo mando polaco, como dice ahora la ministra de Exteriores. Coordínense. No sé si ustedes le llaman misión de paz a actuar en el marco de la operación Libertad Duradera, consecuencia de una guerra injustificada contra Afganistán...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Aymerich, le ruego que haga un esfuerzo de ir a la cuestión.

El señor **AYMERICH CANO**: Estoy yendo a la cuestión, señor presidente.

No sé si usted le llama a eso una misión de paz. A nosotros, desde luego, no nos lo parece. Defendemos una política exterior comprometida con la paz, con la ayuda humanitaria, pero la ayuda humanitaria, señor Trillo, no se presta a través de fuerzas militares; se presta a través de ayuda a la cooperación, de ayuda al desarrollo, no incrementando el gasto militar sino incrementando ese 0,7 al que ustedes aún no han llegado. Si van por ese camino, contarán con el apoyo del Bloque Nacionalista Galego.

Sobre su responsabilidad, vuelve usted a caer en los errores, en los vicios en los que ya cayeron usted y otros miembros del Gobierno con ocasión de otras crisis, por ejemplo, la del *Prestige*. **(Un señor diputado: ¡Y dale!)** Sí, sí; vuelven a censurar. Supongo que tendrá algo que decir acerca de la orden del jefe del Ejército del Aire en la que prohíbe a todos sus miembros opinar sobre el accidente del Yak-42. Tendrá algo que decir a este respecto, si avala esta orden, si considera que esta forma de coartar la libertad de expresión es compatible con la Constitución española. Tendrá algo que decir al respecto. Si no lo dice y se justifican estas actitudes, se hace susceptible —y nosotros así se lo reclamamos— de dimitir. Tendrá también que aclarar sus cambios de opinión, tendrá que decir si se va a amparar a las familias, si se está condicionando —como antes dije— la percepción de indemnizaciones a su silencio, si se va a poner —también se apuntó— los servicios jurídicos del Estado al servicio de unas familias que van a tener que litigar no se sabe si en Turquía, en Ucrania o dónde para reclamar esa justicia y las responsabilidades a las que tienen derecho. Señor ministro, la conclusión que hay que sacar de aquí no es incrementar el gasto militar. Lo intentarían aprovechar. Habrá que decir —es otro de los documentos que nos dieron— que en los últimos 12 años, es decir, del año 1990 al 2002, el Estado español gastó 293.000 millones de pesetas en lo que ustedes llaman misiones de paz. Si aumentamos ese crédito ampliable al que usted se refiere para el año 2003, más de 300.000 millones de pesetas en actuar como vasallos de Estados Unidos para ir a apagar los fuegos... **(Rumores.)** Sí, sí, que Estados Unidos enciende a lo largo del mundo. Yo pregunto si le puede decir eso a la ciudadanía cuando anuncian un recorte de pensiones, cuando recortan prestaciones sociales... **(Rumores.—Un señor diputado: ¡Qué barbaridad!)** Sí, sí; si siguen usted hablando de incrementar el gasto militar. Nosotros, desde luego, no estamos de acuerdo. Lo que hay que concluir es que hay que revisar la política de transporte de tropas seguida por su Gobierno. En esto sí nos podemos aproximar a Europa, hacer como otros países europeos, como Noruega, y desde luego hay que revisar la implicación española en la ocupación militar de países previamente atacados por los Estados Unidos. Reclama-

mos claridad, una Comisión de investigación y reclamamos también, señor Trillo, que asuma usted su responsabilidad política, que dimita. Las responsabilidades penales, las responsabilidades administrativas a que haya lugar, serán los tribunales quienes las tengan que dilucidar.

El señor **PRESIDENTE**: Cierra el turno de portavoces el señor Atencia, del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Señor ministro, señorías, en primer lugar, señor presidente, permítame que me una, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, a sus palabras de condolencia a las víctimas del accidente ferroviario de ayer por la noche, tal como usted ha manifestado al principio de la sesión.

En segundo lugar, quiero agradecer su comparecencia y, a partir de ahí, quiero manifestar, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, que nos encontramos ante un desgraciado accidente aéreo en el que han perdido la vida 62 compatriotas nuestros y la tripulación de la aeronave; 62 compatriotas miembros de las Fuerzas Armadas de nuestro país; 62 españoles que regresaban a España después de haber estado desarrollando una ejemplar labor humanitaria, de restablecimiento de la paz y de reconstrucción de Afganistán. El Grupo Parlamentario Popular quiere trasladarle nuestro dolor y nuestro pesar por estas muertes de militares españoles, con el ruego de que en nuestro nombre lo transmita a las familias de las víctimas y al conjunto de las Fuerzas Armadas españolas, a la vez que queremos rendir homenaje de reconocimiento y de admiración a todos los militares que en España y fuera de ella, de forma ejemplar y muchas veces de forma heroica, desempeñan tanto su función constitucional, así como las misiones en las que España está colaborando para la paz, la estabilidad del mundo y el restablecimiento del orden internacional. Asimismo, nos gustaría que hiciera extensivas estas condolencias a los miembros del benemérito cuerpo de la Guardia Civil, puesto que uno de sus representantes también iba en el avión.

Señor ministro, he agradecido al comenzar mi intervención su comparecencia. El Grupo Parlamentario Popular quiere destacar que la misma se produce a iniciativa del Gobierno, sin perjuicio de que también haya sido solicitada por algunos grupos parlamentarios. Desde el momento en que ocurrió este terrible accidente, S.S. no sólo se puso a disposición de esta Cámara, sino que trasladó a los portavoces de los distintos grupos de esta Comisión de Defensa y a los líderes políticos los datos y la información de que disponía. Es de justicia destacar que de forma inmediata se trasladó a Turquía, al lugar del accidente, para esclarecer sus causas, ordenando las investigaciones oportunas y acelerar todos los trámites para la inmediata repatriación de los cuerpos de nuestros compatriotas fallecidos, demostrando efectivamente su compromiso con la verdad y la

transparencia, como ha señalado S.S. en su intervención. Señor ministro, el Grupo Parlamentario Popular quiere agradecerle la amplia, exhaustiva y completa información, con datos de todo tipo sobre las cuestiones que han rodeado este accidente aéreo, que ha facilitado en su intervención e incluso la información que nos ha aportado, que he leído en su integridad, aunque algunos la hayan leído parcialmente o la hayan dejado de lado. Tras su intervención, y en todos los datos facilitados, queda patente, sin perjuicio de las conclusiones definitivas de la investigación en marcha, que la causa de este desgraciado y fatal accidente ha sido un fallo humano. Señorías, señor presidente, ha quedado claro que el procedimiento llevado a cabo por el Estado Mayor de la Defensa para la contratación de los vuelos fue el adecuado, ante las necesidades suplementarias de transporte que tienen nuestras Fuerzas Armadas, para trasladar nuestras tropas y el material a distintas zonas del mundo donde hay operaciones internacionales de paz, de reconstrucción y de ayuda humanitaria en las que participa nuestro país.

El hecho de que el Estado Mayor de la Defensa de España recurriese a NAMSA, la agencia de la OTAN —por cierto, con una dilatada experiencia de más de 45 años—, para contratar aviones que se fueran necesitando en función de las distintas operaciones y para completar nuestras capacidades de transporte, venía avalado por la amplia experiencia, el máximo nivel, la solvencia y la garantía que ofrecía esta agencia de la Alianza Atlántica. De la intervención del señor ministro ha quedado patente que la Agencia de la OTAN, NAMSA, ofrece las garantías de una contratación pública y abierta por concurso para su adjudicación y con unos aviones certificados para las exigencias de las operaciones demandadas y, en concreto, para el avión Yak-42, en su modelo D, que es al que afecta el desgraciado asunto que nos ocupa. Asimismo ha quedado claro que esta agencia supervisa las condiciones técnicas de las aeronaves y los requisitos exigidos por Aviación Civil para operar en cada caso. Conviene recordar que el certificado de aeronavegabilidad del Yak es del mes de abril del año 2003, de hace un mes, como ha manifestado el ministro de Defensa, y al que parece que a algunos no les ha interesado hacer referencia.

Conviene remarcar que los vuelos contratados a través de la Agencia NAMSA representan sólo el 6,18 por ciento del total de los vuelos que se realizan a las zonas donde se mantienen este tipo de operaciones internacionales en las que participa España; que el transporte del personal militar se ha realizado en su inmensa mayoría, en el 84,6 por ciento, a través de aviones del Ejército del Aire, como figura en la documentación que el ministro de Defensa nos ha entregado en su comparecencia y que sólo el resto, es decir, el 15,32 por ciento se ha realizado por medio del arrendamiento de otras aeronaves. Ha quedado claro que, salvo lo que ha manifestado el ministro de Defensa, de ninguno de los 44

vuelos contratados por NAMSА y, dentro de ellos, de ninguno de los 6 vuelos del Yak-42 anteriores al accidente —hasta el día del accidente ocurrido en la madrugada del 26 de mayo—, se recibió en el Estado Mayor de la Defensa queja alguna sobre la capacidad técnica o sobre las condiciones de seguridad de los aviones. De hecho, ninguno de los tres responsables de las misiones militares que han completado su ciclo en Afganistán expresaron queja o denuncia sobre el transporte de la zona, como ha manifestado el ministro de Defensa. Asimismo ha quedado claro que las operaciones internacionales en las que participan nuestras Fuerzas Armadas no tienen limitación presupuestaria alguna, que se financian con cargo al concepto 228, que es un crédito ilimitado y ampliable. El Gobierno lo va aprobando periódicamente, a través de créditos extraordinarios, conforme nuestras Fuerzas Armadas van gastando, si se me permite la expresión. De hecho, en los últimos diez años, se ha pasado de gastar en este concepto 13 millones de euros —año 1993— a 323 millones de euros que se han gastado en el año 2002, lo que significa un incremento del 2.332 por ciento. El incremento desde que gobierna el Partido Popular ha sido también muy importante, del 267 por ciento, casi el triple de lo que gastaba el Gobierno socialista, por si les interesa este dato que algunos guardan debajo de sus papeles.

Ha habido una cuestión que ha señalado el señor ministro y que ha puesto en el frontispicio de las preocupaciones del Gobierno, que es la atención a las familias de las víctimas. La atención a las familias de las víctimas, que ha sido la primera prioridad del Gobierno, es una preocupación, una inquietud y un punto de atención que comparte el Grupo Parlamentario Popular. Señorías, creo que con la información que el ministro de Defensa ha facilitado hoy en sede parlamentaria queda acreditado que es la primera prioridad y que el Gobierno está haciendo todo y más de lo que le corresponde en el ámbito de sus responsabilidades, porque entendemos que es la principal preocupación y punto de atención del Gobierno y en este caso del Ministerio de Defensa. Asimismo, señor presidente, desde el Grupo Parlamentario Popular entendemos que la decisión del Ministerio de Defensa de suspender el contrato con la NAMSА ha sido un acierto. Razones de prudencia aconsejan hacerlo de forma cautelar, sin prejuzgar nada, para evitar la alarma que se ha podido crear y a la que han contribuido posiciones irresponsables, incoherentes y frívolas de algunas de sus señorías. Por tanto era prudente tomar esa decisión y cada palo que aguanten su vela.

Señor ministro, este portavoz lleva aquí desde el comienzo de la Comisión, no me he levantado, he oído todas las intervenciones y me planteo una cuestión, si me lo permite el señor presidente. ¿A quién le interesa la verdad de este asunto? A algunos, por lo que hemos visto esta tarde, no les interesa nada, porque ya han

sacado sus propias conclusiones. Las traían preparadas de antemano de sus casas, antes de oír a nadie, antes de oír al ministro y antes de esperar a la información y a la documentación, que nadie, por cierto, había pedido previamente por el trámite parlamentario previsto ni por el trámite de la propia comparecencia. A algunos no les interesa nada el accidente, ni por supuesto la causa del mismo, y eso, señorías, permítanme que lo diga, nos parece una falta de respeto al dolor de las familias de las víctimas, a la investigación en marcha y a nuestra propia condición parlamentaria. **(La señora Chacón Piqueras: La tuya.—La señora Fernández de la Vega Sanz: Nos están insultando.)** Algunos grupos se comportan de forma miserable —y el que se dé por aludido, allá él— y de forma ruin sin tener reparo en utilizar el dolor ajeno con la única y exclusiva intención de tratar de obtener réditos políticos a costa de lo que sea. **(La señora Chacón Piqueras: También lo traías de casa.—El señor Estrella Pedrola: Eso es de Luis de Grandes.)** Esa nunca ha sido ni será la actuación del Grupo Parlamentario Popular, y a los hechos me remito. No puedo asistir a este debate, señoría, y quedarme callado cuando se han oído, ahora y en los medios de comunicación, por parte de algunos miembros de esta Cámara las cosas que se han dicho. Señorías, no pueden presentarse como adalides de la defensa de nuestras Fuerzas Armadas y de destinar más o mejores medios para su funcionamiento en general y para las misiones internacionales en particular ni el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida ni el Grupo del BNG, que son los promotores de la desaparición del ejército y que son partidarios prácticamente de presupuesto cero para la defensa. Hablen ustedes claro y asuman su posición. Sean coherentes en términos políticos. Tampoco pueden aparecer los socialistas dando lecciones —hoy son prudentes, pero en los periódicos han dicho de todo— respecto a los gastos en materia de Defensa, cuando todos conocemos la historia de este país y cómo cayeron las inversiones en Defensa en los años noventa cuando ustedes gobernaban. No nos van a dar lecciones a los que hemos recuperado desde el Gobierno de España —el Partido Popular— el peso de los gastos de Defensa en los presupuestos del Estado de cada año. No nos van a dar lecciones a los que estamos haciendo desde el Gobierno de España, con un gran sentido de responsabilidad, un gran esfuerzo inversor en Defensa con la profesionalización de nuestro ejército, con la modernización del armamento, del material y de las instalaciones, con una profunda racionalización de las estructuras militares y con un gran esfuerzo en misiones internacionales de todo tipo. **(La señora Chacón Piqueras: Ya se ha visto.)** Sé que mis palabras a alguno a lo mejor le duelen, allá ellos. El que se dé por aludido que analice su conciencia, que analice su actuación política y saque sus consecuencias.

El portavoz titular del Grupo Socialista, no de esta Comisión, el señor Caldera, manifestó al día siguiente

al accidente a los medios de comunicación que su grupo parlamentario sería muy responsable en este asunto (**La señora Fernández de la Vega Sanz: Y lo está siendo.**), pero su sentido de la responsabilidad, señor presidente, duró sólo un día. Al día siguiente, una diputada de su grupo hizo unas manifestaciones públicas —seguramente indicadas, porque tienen que indicárselas— (**Rumores.**) que se descalifican por sí mismas y, por lo tanto, señor Caldera, usted pretendía robarme una responsabilidad... (**La señora Fernández de la Vega Sanz: ¡Machista!—La señora Chacón Piqueiras: Entre otras cosas.**) No, machista no.

El señor **PRESIDENTE:** Ruego a SS.SS. que no establezcan diálogo. De la misma manera que he amparado a los demás oradores, pido ahora también respeto para el portavoz del Grupo Popular.

El señor **ATENCIA ROBLEDO:** Le agradezco su amparo, señor presidente, pero en cualquier caso no lo necesito (**Risas.**), porque las declaraciones de la diputada socialista, manipulando una pregunta parlamentaria y el dolor, se califican por sí mismas; manipulaba una pregunta parlamentaria porque se refería a un hecho distinto al del accidente, a un vuelo y a un avión que no tenían nada que ver. Simplemente les traslado a las declaraciones de esa diputada, a la que contesté, sí, señor Caldera, desde la prudencia y apelando a la responsabilidad de la que usted había hablado, responsabilidad que por supuesto su grupo incumplió, y no me creo que una diputada de su grupo haga unas declaraciones en sede parlamentaria sin el conocimiento y las instrucciones de su propio portavoz de grupo.

Señorías, hace unos días el señor Zapatero, concretamente el lunes pasado, en una comparecencia pública hizo unas declaraciones acompañadas de su estilo habitual, donde faltó a la verdad, porque ha pretendido engañar una vez más a la opinión pública española al afirmar que el Grupo Socialista presentó enmiendas por 560 millones de euros para aumentar los gastos de Defensa, especialmente para las operaciones de paz en el extranjero, según he leído en un medio de comunicación. El señor Zapatero vuelve a faltar a la verdad, porque, como él sabe y usted, señor Caldera, debe saber, las enmiendas que presentó el Grupo Socialista simplemente pretendían trasladar créditos del capítulo 8 del Ministerio de Ciencia y Tecnología al mismo capítulo del Ministerio de Defensa y, como dijo su portavoz, portavoz habitual en esta Comisión, no hay aumento de gasto porque lo mantenemos en el capítulo 8 y lo único que hacemos es trasladarlo del de Ciencia y Tecnología. Esto dijo el señor Marsal, el señor Zapatero dice otra cosa y ustedes saben que lo que estaban diciendo no se ajusta a la verdad, y lo hacen —no sé— para aclarar qué o para lavar qué, allá ustedes, pero ahí es donde está el sentido de la responsabilidad y de la coherencia.

Señor Caldera (**La señora Gallizo Llamas: Es el ministro el que tiene que dar explicaciones, no el señor Caldera.**), en su intervención de hoy ha hecho muchas manifestaciones. No voy a volver a decir que su grupo no había pedido la aportación de documento alguno, por tanto, está muy bien como argumento dialéctico. En su intervención se ha limitado a especular sin rebatir ninguno de los datos e informaciones que ha dado el ministro de Defensa en su comparecencia. También especula sobre las causas de la suspensión del contrato con NAMSА y yo digo que para fundamentar alguna cosa hay que traer algún dato —también hay que tener para eso un poquito de crédito— y dice ahora que no se tenían que haber realizado estos contratos por parte del Estado Mayor de la Defensa. ¿Lo dice ahora? ¿Por qué no lo dijo antes? ¿Por qué amaga con un sentido de responsabilidad y no hace nada? Señoría, seamos serios, seamos responsables. (**El señor Estrella Pedrola: ¿Por qué no lo dijo antes el ministro?**) No venga aquí sin ningún aval técnico y pretenda justificar una determinada posición sin el mínimo rigor técnico. Yo he pedido las aclaraciones oportunas. Por ejemplo, cuando se habla de las ruedas de los aviones —si me permiten, simplemente como mero argumento dialéctico—, su apariencia siempre es lisa y sólo —me dicen los especialistas, los que tengan la formación técnica suficiente— se puede saber, según que el estado de las ruedas sea de una forma o de otra, si hay o no seguridad. Yo no me atrevo a hablar más, pero el señor Caldera lleva a la categoría de general lo que no lo es. Por cierto, señor Caldera, el Yak-42 es sólo de pasajeros. Usted habla de cinco aviones. Como en el documento que nos ha entregado el señor ministro se habla de cinco tipos de aviones, ajenos a los de titularidad de las Fuerzas Armadas españolas, utilizados para trasladar pasajeros, usted ha deducido que hay una compañía que sólo tiene cinco aviones. Supongo que éste será el cálculo que usted ha hecho, porque a mí no me sale otro, pero me parece que ha dicho una cosa absolutamente curiosa.

Voy avanzando...

El señor **PRESIDENTE:** Señor Atencia, le ruego que vaya acabando.

El señor **ATENCIA ROBLEDO:** Concluyo enseguida.

Señor presidente, como el tiempo apremia, querría decir simplemente que la intervención del representante del Bloque Nacionalista Galego, miembro del Grupo Parlamentario Mixto, se descalifica por sí misma. (**La señora Fernández de la Vega Sanz: Como la tuya.**) Ha estado llena de demagogia, está fuera de la realidad y no se ajusta en nada a los hechos. Simplemente, le pediría al señor Aymerich que, por respeto a las víctimas de este terrible accidente, retirara las calificacio-

nes sobre el funeral, en el que, por cierto, usted estuvo igual que los demás. Fuimos a un funeral con mucho dolor, donde había 62 muertos, para participar en él. Por tanto, le pediría que retirara los calificativos que ha hecho. Por cierto, usted es representante de un partido que no sólo es especialista en la política de pancartas, sino que además hace negocio con ello. Por tanto debe ser un poquito más prudente con las cosas que dice. **(Rumores.—El señor Aymerich Cano: ¿Qué pasa aquí? Señor presidente, por favor.)**

Señor presidente, y con esto termino, nos pedía el señor ministro...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Aymerich, usted ha hecho aseveraciones muy fuertes...

El señor **AYMERICH CANO**: Señor presidente...

El señor **PRESIDENTE**: No tiene la palabra. Está hablando el presidente. Usted ha hecho aseveraciones muy fuertes que han provocado la réplica. Permitirá que le contesten, ¿no? Yo le he consentido a usted y le he protegido. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Muy bien!)**

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Señor presidente, atendiendo a la propia indicación que hacía el ministro en su larga y detallada intervención, que pedía prudencia en las valoraciones y serenidad en las reflexiones, quiero decir que sin duda alguna estamos ante un doloroso accidente. Además del dolor, el reconocimiento y el pesar que hemos manifestado al principio, conviene recordar y reiterar nuestro reconocimiento a las Fuerzas Armadas y a su ejemplar labor, así como la celeridad con la que el Gobierno y el ministro de Defensa han actuado en el ejercicio de su responsabilidad, la corrección de las decisiones adoptadas por el Estado Mayor de la Defensa en la contratación suplementaria de determinados medios de transporte, la idoneidad del avión usado, que ha sido calificado por los técnicos como un buen avión, y la amplia información que ha dado el ministro. Esto es algo que debemos agradecer en sede parlamentaria, porque cuando pedimos claridad, transparencia e información, es justo y natural que lo reconozcamos cuando así se actúa. Por tanto nos parece que debe avanzarse una investigación rigurosa y eficaz de las causas del accidente, que está en manos de las autoridades turcas, y además el Ministerio de Defensa y el señor ministro han tomado las decisiones necesarias para que los intereses de España estén bien garantizados. Por tanto, yo querría terminar aquí mi intervención, pero si me permite, señor presidente, quiero decirle al señor ministro que cuenta con la confianza de este grupo parlamentario, que es el suyo, y con su apoyo, con la convicción profunda de que tanto por la forma como por el fondo su manera de proceder ha sido no sólo impecable desde el punto de vista de la responsabilidad política, sino que ha actuado teniendo como frontispicio lo más importante que tienen las

Fuerzas Armadas: el valor humano y el valor de la vida en las misiones ejemplares que llevan a cabo. **(La señora Chacón Piqueras: De aquí, a ministro.—El señor Aymerich Cano pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Aymerich, ¿a qué efectos solicita la palabra?

El señor **AYMERICH CANO**: Por alusiones y para aclarar...

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alusiones? Usted no ha hecho otra cosa que aludir a todos los demás grupos.

El señor **AYMERICH CANO**: ¡Pues que pidan el turno correspondiente los otros grupos!, y usted, señor presidente, me dijo que me ciñera al tema. Entonces... **(Rumores.—El señor Ayala Sánchez: Es el que ha hecho explotación electoral del entierro.)** El señor Atencia vertió una injuria contra el Bloque Nacionalista Galego... **(El señor Ayala Sánchez: La mayor injuria es la tuya.)**

El señor **PRESIDENTE**: No le he concedido la palabra. Le he dicho que al final de la contestación del ministro, intervendrán los demás grupos por un espacio corto y entonces tendrá ocasión de aludir a esa acusación que dice que le ha hecho el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **ALCARAZ MASATS**: No se cabree, señor presidente y déle al aparato, que no se oye. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Yo no me solivianto. Lo que sí digo es que el señor Aymerich ha hecho una diatriba contra el Grupo Parlamentario Popular muy fuerte. **(El señor Aymerich Cano hace signos negativos.)** Sí, usted ha dicho cosas muy fuertes, que constan en el «Diario de Sesiones». Yo le he dado amparo en todo tiempo, porque me parece que está en su derecho de decir lo que quiera, salvo que ha derivado a otras cuestiones que no estaban contempladas en el orden del día de hoy. Es lo mismo. Es normal que haya un debate de contradicción. No sé qué alusiones personales dice que le han hecho a usted. ¿Qué injuria ha sido esa?

El señor **AYMERICH CANO**: Si se dice que el Bloque Nacionalista Galego hace negocio con las pancartas, se está haciendo referencia a una acusación que la propia Fiscalía ha archivado. Eso es una injuria. Y cuando se dice que por respeto a las víctimas se retiren ciertas calificaciones del funeral, esas calificaciones se hacen precisamente desde el respeto a las víctimas y a los allegados de las víctimas, y eso es lo que tiene que constar. **(La señora senadora Álvarez-Arenas Cisneros: Sólo defiendes tú a las víctimas.—Rumores.—Protestas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Ya ha rectificado en este sentido con su respuesta. Muy bien. **(El señor Atencia Robledo pide la palabra.)**

Señor Atencia.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Señor presidente, simplemente, los hechos son los hechos y por mucho que quiera negar el señor Aymerich la realidad, todos en Galicia sabemos cómo han sido las cosas.

El señor **PRESIDENTE**: Cierra la comparecencia el señor ministro de Defensa, don Federico Trillo-Figueroa, que tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Trillo-Figueroa Martínez-Conde): Señorías, quiero comenzar de nuevo agradeciendo el testimonio de pesar manifestado por todas SS.SS. y sumarme, si me lo permiten, también al expresado por los portavoces con relación a las víctimas del accidente de esta noche pasada a la altura de Chinchilla.

Señor presidente, señorías, los portavoces han hecho cada cual su valoración de acuerdo con las posiciones de sus grupos. Todos, como es natural, reclaman más información de futuro. Quede ratificado el compromiso del Gobierno que represento y del departamento de Defensa de dar cuanta información podamos ir obteniendo en el futuro para complementar y completar el total esclarecimiento de los hechos. Se quejan algunos de los señores portavoces de que la documentación no se haya repartido con anterioridad. No voy a entrar en el debate del procedimiento. Sí les puedo decir que ha transcurrido apenas una semana, que hemos querido hacer un esfuerzo de aportación de documentación y que si hubiera lugar a documentos nuevos que pudieran ser decisivos sobre las actuaciones y sobre la investigación antes de una nueva comparecencia, SS.SS. los tendrán oportunamente.

Tras esas valoraciones los portavoces han planteado cuestiones concretas y querría centrarlas, señorías, en las mismas áreas que han fragmentado la exposición e información que he expuesto ante la Comisión en mi primera intervención. Me disculparán si en algún momento no contesto puntualmente alguna de las cuestiones suscitadas —para eso ha anunciado el presidente un breve turno final—, pero es mi intención ir dando respuesta a todas y cada una, al hilo de los distintos aspectos del siniestro que todos lamentamos y aquí analizamos. He creído entender que hay una positiva valoración de las misiones internacionales de las Fuerzas Armadas de España por parte del portavoz del Grupo Socialista, señor Caldera, del portavoz de Convergència i Unió, del portavoz del Grupo de Coalición Canaria y en las palabras, naturalmente, del grupo del Gobierno, del portavoz del Grupo Popular, señor Atencia. Quiero expresarles también la gratitud en nombre de las Fuerzas Armadas. Yo sé que estas son misiones

que trascienden a las posiciones de partido y agradezco el sentido institucional y el sentido de Estado que SS.SS. muestran a la hora de expresar y reiterar su reconocimiento a las misiones internacionales, en el desarrollo de una de las cuales y en el aspecto concreto del transporte hemos encontrado la tragedia. También quiero agradecer a los portavoces del Grupo Popular y del Grupo Socialista su reconocimiento del mecanismo de gasto, del 228, e incluso alguna afirmación sobre que este accidente no ha sido ni es un problema de gasto. Creo que con esta afirmación la sociedad española ya puede cerrar uno de los capítulos, no el debate sobre los gastos de defensa, que es un debate debido en nuestra sociedad y probablemente nunca con más triste y al tiempo más noble causa provocado, pero sí el que no pueda imputarse a la falta de medios, o al menos de medios presupuestarios, ninguna de las causas, fueren las que fueren, productoras del accidente. A partir de ahí empiezan las discrepancias más fuertes, porque también en eso hay discrepancias —como siempre en lo relativo a misiones internacionales—, de Izquierda Unida y de algún otro grupo parlamentario, no así en lo tocante al gasto por parte del señor Companys, de Convergència, y del señor Mardones, de Coalición Canaria.

El señor Companys ha sido el que más insistentemente ha planteado dudas sobre la compañía Chapman. Al respecto, otros portavoces también han exigido mayores explicaciones y ha habido quien ha afirmado que tampoco era el itinerario jurídico, el iter procedimental de los contratos el que nos llevaría a las causas del accidente. Por si acaso, por si quedaran dudas como las expuestas por el señor Companys y otros portavoces, quiero responder a algunas cuestiones concretas. Repito que se recurre a NAMSA para producir un concurso público, que suscita las mejores ofertas en el mercado. La agencia NAMSA tiene detrás de sí el aval de la Alianza Atlántica. El propio secretario general de la Alianza Atlántica —lo reitero— acaba de recordarlo en su segunda visita a nuestro país en una semana. Naturalmente, ni NAMSA ni nadie estarán excluidos de la investigación y de la exigencia de responsabilidades, pero créanme, señorías, cuando el EMACON —el Estado Mayor Conjunto— confía en NAMSA para buscar las mejores ofertas está haciendo lo que debe, está confiando en un organismo con solvencia internacional, está confiando en un concurso con transparencia, publicidad y concurrencia y está buscando en el mercado las mejores ofertas. Señor Companys, a ese concurso se han presentado 16 empresas. De ellas, sólo cinco son técnicamente aceptables. No resultaron técnicamente aceptables Air Europa de España ni Iberia de España. Ese es el resultado de la licitación. ¿Por qué? Por varias razones. El JEMAD me recordaba hace un momento que en las zonas de conflicto no suelen ni pueden realizar vuelos las grandes compañías comerciales. A ello hay que añadir que hay compañías que no asumen el riesgo del vuelo o el riesgo derivado de acci-

dentes como el que hemos tenido. Yo no voy a entrar en las causas por las que la mesa de contratación excluye a las compañías españolas, pero quiero desde aquí agradecer a las compañías que desde aquel momento se hayan puesto a disposición del Gobierno, porque si fuera necesario, si menester fuera, si ocasión hubiera y forma también, en esta nueva fase estaríamos, por supuesto, encantados de encontrar fórmulas posibles de colaboración, pero ni entonces era posible ni estaban admitidas por la mesa de contratación.

Me preguntan, en lo tocante a la adjudicación, por qué no se ha producido una toma inmediata de cuenta y de razón y por qué no realizamos una inspección como las que hace Noruega. Quiero dejar las cosas muy claras, señorías. Con todo respeto para Noruega, tengo que decir que dicho país hace las adjudicaciones directas, no hace las adjudicaciones por concurso, no hace las adjudicaciones en régimen de concurrencia y de publicidad, no hace las adjudicaciones a través de NAMSA y, naturalmente, la ministra noruega o el departamento que dirige la ministra noruega recibió una queja, recibió un parte y suspendió el contrato. Nosotros —vuelvo a insistir— no hemos recibido sobre este tipo de aviones, ni antes ni después, ningún tipo de queja, y las que hemos recibido, las hemos recibido después, con independencia de las consideraciones que luego haré sobre las preguntas escritas de la señora diputada del Grupo Socialista.

Me preguntan varias de SS.SS. —no sólo el señor Companys sino también en algunos momentos el señor Caldera y desde luego los portavoces de Izquierda Unida y del Grupo Mixto— cómo se puede poner la confianza en una cadena de contratos. Señorías, qué quieren que les diga. El señor portavoz del Grupo Mixto es hombre de derecho. Yo no tendría que explicar a la Comisión —salvo porque SS.SS. me lo requieren— en qué se basan los contratos, que es exactamente en eso: en la cadena de confianza. Es decir, cuando uno no decide —porque no puede hacerlo— la gestión directa, tiene que concertar a través de un contrato, públicamente convocado y licitado y adjudicado con transparencia, la gestión de aquellos asuntos que no puede gestionar directamente, porque tiene incapacidad o insuficiencia para realizarlo. Por cierto, señor Mardones, incapacidades de disponibilidad, no crediticias, como han dejado claro el Grupo Popular y el Grupo Socialista; no estamos hablando de incapacidades crediticias, al contrario. Dudaba el señor Mardones sobre la incapacidad y quería que lo dejara claro; aprovecho para dejarlo claro. Como no hay capacidad de gestión directa, se concierta con otros. Por eso se conciertan, señorías, los contratos.

Si España acude a la OTAN como mediador, a través de la agencia NAMSA, y esta hace un concurso público al que se presentan en régimen de concurrencia 16 empresas, son cinco las finalistas y se adjudica con transparencia a una, ¿por qué tengo yo que dudar de

toda esa cadena de confianza contractual, a través de organismos públicos y en proceso concursal y público, y tengo que ponerla bajo sospecha? ¿Por qué? ¿Por qué se tienen que arrojar sospechas sobre todo, a la hora de buscar —a cualquier precio, por algunos— la responsabilidad del departamento o de los dependientes de quien les habla? No, señorías. Los contratos hay que respetarlos, los contratos tienen sus garantías y, naturalmente, señorías, que ni el ministro de Defensa ni el Ejército del Aire —de él dependiente— pueden realizar directamente las revisiones de los vuelos de los aviones concertados. ¡No pueden! No es eso lo que les corresponde.

Déjenme poner un ejemplo que no querría que se malinterpretara pero que es el que se me antoja al oír algunas de las cosas que aquí se han dicho. Este Congreso de los Diputados, que he tenido el honor de presidir, tiene una agencia y un servicio de protocolo, y la agencia realiza unas contrataciones para los vuelos de SS.SS. Nadie pone en cuestión —nadie— que los aviones estén revisados y cada semana parten SS.SS. a las distintas delegaciones internacionales con la cadena de confianza en la Mesa del Congreso, en el servicio de relaciones institucionales, en el servicio de protocolo, en la agencia del Congreso y en la compañía contratada. ¡Naturalmente! Y ese ejemplo lo podrían SS.SS. multiplicar en el caso de concertación de las confianzas **(La señora Chacón Piqueras: No es comparativo):** para las familias, para los escolares, para los distintos tipos de contratos administrativos, siempre que en ese proceso contractual se garanticen todos los requisitos: la concurrencia, la publicidad y la transparencia.

Se me pregunta quién certifica el Yak-42. Lo certifica el ministerio del Estado al que pertenece, de Ucrania, y lo hace con arreglo a las normas de la OACI, con arreglo a las normas internacionales, y tiene todos los certificados en regla; mire: el de aeronavegabilidad, 23 de abril de 2003, validez de un año; el de registro de matrícula, 23 de abril de 2003 —de este año—, validez de un año; el de operador aéreo, firmado el 23 de abril de 2003, validez de año y medio; el certificado de ruido, firmado el 22 de abril de 2003 —de este año—, validez de tres años; la licencia de estación de aeronave, firmada el 23 de abril de 2003, validez de año y medio, por no referirme a los distintos dispositivos que garantizan —lo garantizaban para NAMSA y lo garantizaban para el Departamento de Defensa— que era en efecto un buen avión.

Me pregunta el señor Caldera si conozco el informe del Ejército del Aire sobre el mal estado del avión. No, señoría. Ni lo conozco ni creo que exista. El jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, el general Gallarza, ha declarado públicamente hace un par de días que no ha tenido conocimiento de ninguna queja sobre este avión. El jefe del Estado Mayor de la Defensa lo ha dicho y lo ha reiterado en nombre propio y en nombre

de los Estados mayores. Sobre este avión, señoría, no había habido ni antes ni después ninguna queja.

El señor Mardones me pregunta sobre la seguridad en las rutas, si están chequeadas por el Centro Nacional de Inteligencia. Pues mire, señor Mardones, sí. No tengo ningún empacho en hablar de las cuestiones que son de conocimiento directo de la Comisión de Secretos, de la que forma parte S.S. Sabe S.S. que en las zonas donde España tiene misiones internacionales actúa el Centro Nacional de Inteligencia con carácter preventivo y mantenido durante el desarrollo de la misión. Sí, señoría, para garantizar la seguridad de nuestras tropas y para proporcionar también a las Fuerzas Armadas los elementos de inteligencia que considera conveniente que conozca. Y debo añadir que en el espinoso tema todavía por resolver del Centro de Inteligencia de las Fuerzas Armadas (CIFAS), también: bajo dependencia del JEMAD a través de los servicios de inteligencia de los diferentes Estados mayores; y muy especial y cualificadamente por el servicio del Estado Mayor del Ejército de Tierra, se realizan informes de inteligencia de teatro que estudian antes del desarrollo de la misión las condiciones de seguridad y de todo orden del territorio donde nuestras fuerzas han de desplegarse.

Pasamos al capítulo de las quejas o las preguntas que formuló la señora Sánchez Díaz y a las que se ha referido el portavoz del Grupo Socialista. Señor Caldera, las preguntas de la señora Sánchez, que yo agradezco, y sobre todo agradezco la interpretación que S.S. ha hecho de las mismas, no van referidas al Yak, no van referidas al avión accidentado. Las preguntas de la señora Sánchez van referidas a un Tupolev-154 de la compañía bielorrusa Belavia, no Belai, como decía en el texto, que es el cabo una consideración menor. Fueron en efecto respondidas y se solicitó a NAMSA, a través del EMAD, un informe. NAMSA, una vez concluido el transporte, recibe la información, rinde el parte de la compañía y ni a NAMSA llegó objeción alguna ni tampoco se elevó ninguna al jefe del Estado Mayor de la Defensa. Tengo que decir además que la compañía Belavia, que ni es esta compañía ni es el mismo tipo de avión, es una compañía con más de 60 años de experiencia, tiene vuelos regulares a Austria, Alemania, Francia, Estados Unidos, Italia, Reino Unido, Irlanda, Israel, China, Suecia, República Checa, Turquía y Chipre, y cuenta con una considerable flota. Con todo, señoría, se han realizado a través del Tupolev-154 tres vuelos. Sólo se produjo un vuelo más con un avión de esas características, pero en cualquier caso no es ni era el Yak-42, al que se refería el comandante Ripollés cuatro días antes del accidente, señor Caldera, porque el Yak no llega allí hasta poco antes de la partida, no llega cuatro días antes.

Tengo que recordar, señoría, que entre los documentos que he distribuido se acredita que, a pesar de que nosotros tengamos insuficiencias y carencias, en el

transcurso de los ejercicios 2002 a 2003 los aviones propios de las Fuerzas Armadas realizan 324 desplazamientos los Hércules y 77 desplazamientos los Boeing 707, que ahora también van a ser optimizados en su utilización. He de añadir, señoría, que vuelos de procedencia de las repúblicas ex soviéticas se han utilizado para Kabul, 190 vuelos por Alemania, 32 por Italia o 29 por Holanda, y que España ha utilizado de febrero a junio de 2003, 10. Hemos de ser muy delicados y muy serios al distinguir entre los aviones de personal de transporte de contingente y los aviones de transporte de carga. Es verdad que en ocasiones se utilizan los aviones de transporte de carga para transporte de personal o que los hay que pueden ser utilizados en ambos sentidos, como es el Hércules, que ha realizado hasta el 26 de mayo, en carga, 324 vuelos. Y querría con ello llegar al espinoso tema de las fotografías y de la suspensión de vuelos. El señor Alcaraz ha basado en ello toda la argumentación en la que ha fundado la petición de la máxima responsabilidad, mi dimisión, y también la exigencia en su caso, por elevación, del presidente del Gobierno. La ha basado en las contradicciones, en los testimonios que él ha recabado, pero sobre todo en las fotografías.

Señor Alcaraz, yo no miento y S.S. lo sabe. Me puedo equivocar, pero no miento, y S.S. debe recordar que la desmesura tiene las patas muy cortas muy cortas, y la que ha utilizado esta tarde S.S. lo prueba una vez más. Señoría, el vuelo de las fotografías no es un vuelo de transporte de tropa, es un vuelo de transporte de carga en el que se han habilitado algunos pasajes; algunos pasajes, señoría, no para tropa, luego diré para qué, pero ya se lo va imaginando. El vuelo de las fotografías publicadas en algún medio de comunicación, como hoy ya rectifican, no era un vuelo entre Afganistán y Madrid, como el del Yak 42, que es el que hoy trágicamente nos convoca. No, era un vuelo entre Madrid e Irak y Basora que no pudo aterrizar y lo hizo en Kuwait y se retrasó una hora. El vuelo no sólo no es el mismo que el accidentado, no sólo es posterior, no sólo no tiene nada que ver con lo que aquí estamos debatiendo... Señor Alcaraz, las fotos que dice usted que yo temía las hizo por mi encargo un comandante del Ejército de Tierra, de la misma manera que redactó ese informe que yo mismo le encargué, señor Alcaraz, y en el que en efecto se pueden apreciar algunas cosas no tan discutibles como han dicho SS.SS. y algunos otros detalles que quedan a disposición completa de SS.SS., como éste, que demuestra para qué pasajeros se utilizó ese vuelo. Se utilizó ese vuelo respondiendo a una petición del presidente de la ONG *Mensajeros de la Paz*, el padre Ángel, que quería trasladar allí una misión humanitaria y desarrollarla. Se utilizó un avión de transporte de material para dar cabida al padre Ángel, a cuatro colaboradores de él y a algún militar que iba acompañándoles de la Dirección general de Relaciones Institu-

cionales del Ministerio de Defensa, que fue el encargado de hacer el informe y la fotografía, señor Alcaraz.

La suspensión de los vuelos deriva de que sólo había dos vuelos de personal más con NAMSA, pero no podíamos seguir viendo con tranquilidad que se creara la inquietud y la zozobra en los españoles que están desplazados y en las familias que están aquí. A mí, señor Alcaraz, y al Gobierno al que pertenezco le importa muy poco rectificar cuando está la tranquilidad de los españoles por medio y está garantizado el objetivo; muy poco. Por eso, señor Alcaraz, suspendimos los dos vuelos que faltaban. No fue por temor a unas fotografías que yo mismo había encargado.

Se han preguntado SS.SS. y todos nos preguntamos cuáles son las causas reales de la tragedia. Se me señala por alguna de SS.SS. que he incurrido en serias contradicciones, que dije que el avión era seguro —lo he reiterado hoy—, que dije que el tiempo era malo —lo he reiterado hoy—, que dije que las condiciones meteorológicas eran malas —lo he reiterado hoy—, entonces y hoy, siguiendo las indicaciones y las conclusiones de los expertos —yo no lo soy, pero S.S. tampoco—. Hay que esperar a lo que digan los expertos, hay que esperar a que se abran las cajas negras que por cierto tendrán que ser descifradas en Alemania Oriental o en Rusia por el lenguaje utilizado por los pilotos; me lo había preguntado el señor Mardones. Se ha dicho: no nombre usted generales de su confianza para la investigación —me parece que ha sido el señor Caldera o alguna otra de SS.SS.—, incorporen a militares independientes y garanticen que se investiga con independencia en la comisión de investigación en Turquía, con presencia de militares españoles. Señorías, yo no hice ni promoví el real decreto por el que se crea la comisión de las investigaciones e informes técnicos sobre los accidentes de aeronaves militares y accidentes aéreos militares y de la Guardia Civil. La norma es de 27 de mayo de 1994. Pero tampoco he nombrado a su presidente, el general Borrallo, que es quien está funcionando dentro de esa comisión, se lo garantizo. Por cierto, tengo que reiterar que desde el primer momento estuvo en contacto con nosotros y que desde el fin de semana está en Turquía, aunque algún medio haya publicado lo contrario, sin duda por error. El general Borrallo fue nombrado presidente de la comisión por orden ministerial de 21 de marzo de 1997. Por tanto no me debe a mí la confianza ni me debe nada. Tiene sus miles de horas de vuelo que acreditan su experiencia, la investigación que ha realizado en otros muchos accidentes y la plena independencia y garantía del Ejército del Aire.

El señor Mardones me pregunta si hay un manifiesto de carga del Yak-42D que diga qué carga llevaba. Señor Mardones, era un avión de pasajeros y, por cierto, la fotografía —no se escandalice S.S.— es exactamente la del avión siniestrado; es esa. En el momento de su refabricación hace dos años, es verdad, pero es esa. Por eso la he querido traer aquí. Volviendo a lo del mani-

fiesto de carga, no se trata de un avión de carga, sino que llevaba estrictamente los equipajes de nuestros militares, las pertenencias personales de nuestros militares. Tengo que añadir que desde el primer momento me he ocupado y preocupado en relación con esas pertenencias, las que quedan. Y tengo que decir que de nuevo ha sido ejemplar el comportamiento del Gobierno y del ejército turco, porque todo se ha recogido, absolutamente todo, se ha depositado, se ha inventariado y será entregado por medio de acta a las autoridades españolas, como así hemos garantizado a algunos de los familiares que nos han pedido si pueden tener algún efecto personal; de entre los que se encuentren, procuraremos hacérselos llegar.

Señor presidente, señorías, no puedo concluir esta intervención sin referirme, como se me ha solicitado reiteradamente a las responsabilidades. Se ha hablado de responsabilidad política y este es el foro para dilucidarla. Yo he comprometido mi responsabilidad política en la investigación, lo he hecho públicamente, lo he hecho en la carta dirigida a los familiares, que son —compréndanlo— mi mayor testigo, y también, como es natural, formalmente ante sus señorías. Responsabilidad política —lo saben perfectamente SS.SS.— es asumir las consecuencias de los actos propios o de aquellos que bajo dependencia puedan haber causado acciones u omisiones voluntarias que hayan dado lugar a daño. Pues bien, en este caso, señorías, considero tan injusto eludir cualquier responsabilidad de futuro, si resultara probada culpa o negligencia —espero que nadie piense que puede haber otro tipo de culpabilidad—, como injusto considero exigirla sin conocer las causas reales que han provocado el accidente, como injusto considero tratar de imputar esa responsabilidad sin siquiera el derecho a ser oído, como ha hecho el líder de Izquierda Unida, señor Llamazares.

Señor Alcaraz, su líder ya anticipó mi condena antes de llegar aquí y también su señoría, inmediatamente, y lo ha vuelto a hacer esta tarde. Ustedes, antes de escuchar las explicaciones, antes de querer conocer el resultado de las investigaciones, ya han dictado el veredicto de condena. El señor Llamazares ha establecido el juicio inapelable. Fíjese, señor Alcaraz, ustedes y su líder piden mi dimisión, sin escuchar la información que he recabado, cuando no han apoyado ninguna misión internacional de paz de las Fuerzas Armadas, ninguna. Ustedes lo hacen después de haber criticado el presupuesto y de haber criticado el aumento de gasto, a su juicio desproporcionado y descontrolado, en el concepto 228. Su líder, que no ha aparecido nunca por la Comisión, salvo un rato esta tarde, es el que me pide esa dimisión, el señor Llamazares, cuya única intervención, que yo recuerde, con relación a las Fuerzas Armadas, señor Alcaraz, ha sido para faltar a la verdad en el Pleno del Congreso, del que ahora estoy todavía esperando que rectifique, cuando dijo que había dos soldados españoles heridos en misiones internacionales en

Afganistán y se demostró que no era así. Señor Alcazar, ustedes tienen todo el derecho y toda la legitimidad política y jurídica para pedir mi dimisión cuantas veces quieran, pero déjenme decirles esta tarde, después de estas consideraciones, que poca legitimidad moral.

Señorías, el último capítulo de la información ha sido el relativo a las víctimas. Algunas de SS.SS. se han referido a la puesta a disposición de los familiares del Servicio Jurídico del Estado, creo que ha dicho el portavoz del Grupo Socialista. Señor Caldera. Quiero garantizarle que los servicios jurídicos de las Fuerzas Armadas están ya a disposición de las víctimas. Creo que S.S. y su grupo deben meditar sobre si es de verdad necesario complementarlos con la Abogacía del Estado, lo podemos estudiar, pero quiero que ello no suponga —y sé que no lo supone en su caso, estoy seguro de que S.S. lo ratificará— ninguna duda sobre la competencia, la dedicación y la idoneidad del cuerpo jurídico de las Fuerzas Armadas, como no lo es —estoy seguro también— sobre los miembros de la comisión de cuyo nombramiento y calidades acabo de informar. No me corresponde a mí, señor Caldera, señorías, entrar en el debate sobre las comisiones de investigación. Ese es un debate que tengo muy claro, como pueden suponer, que corresponde a los grupos parlamentarios. Señorías, yo lo que puedo asegurarles es que trabajaré igual para esta Comisión que para cualquier otra, al máximo de mis posibilidades. Tengan por seguro que en ello no sólo empeño mi palabra, sino estoy seguro que la palabra de cualquier miembro de las Fuerzas Armadas tras esta irreparable tragedia. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Como saben SS.SS., según el artículo 203.2 del Reglamento —lo conocen perfectamente SS.SS.—, es discrecional del presidente conceder un turno para petición de aclaraciones o formulación de preguntas, no de réplica. En ese sentido, voy a conceder dos minutos a cada grupo, en la inteligencia de que han hecho un consumo de tiempo muy generoso, para pedir esas aclaraciones y no para replicar, porque no está reglamentariamente establecido.

Tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Señor Trillo, entonces le pediremos que apoye la comisión de investigación, porque de su réplica me voy más preocupado que de la información inicial; le diré por qué. Habla usted de la cultura de la sospecha. No sigan por ese camino, porque la cultura de la sospecha en este país la introdujeron ustedes, y no hay más que escuchar la intervención del portavoz del Grupo Popular esta tarde aquí. **(Rumores.)** La obligación de su Gobierno consistía en supervisar, no sospechar, supervisar las condiciones de seguridad en que se transportaban nuestros militares, sabiendo que esa compañía pertenecía a un país ex república soviética y sabiendo además, señor Trillo, que les debería haber llamado profundamente la

atención que Iberia y Air Europa quedaran excluidas del concurso de NAMSА. ¿No les llamó la atención a ustedes? ¿No les llamó profundamente la atención? Me voy infinitamente más preocupado de un dato que no conocíamos. ¿Cómo es posible que se aquieten y que mantengan confianza en ese tipo de servicios cuando nuestras compañías, con la acreditación técnica y solvencia en seguridad que tienen demostrada, son excluidas de ese tipo de contrato? De verdad, me preocupo mucho más. Señoría, Noruega no lo haría a través de un procedimiento transparente, pero hizo bien, suspendió el contrato. Fíjense ustedes si acertó. Por tanto, todo esto, repito, exige que profundicemos de verdad a través de una comisión de investigación.

Por otro lado, hay una cosa muy seria, señor Trillo, ha dicho usted que no sabe, no conozco y creo que no existen esos informes del Ejército del Aire. Es muy serio. Yo le emplazo, los vamos a pedir oficialmente. Es muy serio —ha dicho—, no sé y no conozco. No puede usted ignorar si hay un informe del Ejército del Aire que habla de la deficiencia de ese tipo de aviones. Es esencial saber esto. Por tanto, esto refuerza la necesidad de crear una comisión de investigación. Es esencial. ¿Cómo no va a serlo que el ministro nos diga hoy aquí que no sabe si hay ese informe, cuando ha sido publicado por diversos medios de comunicación y nos han llegado algunos testimonios directos de que existe ese informe? Pero fíjese, le estoy pidiendo una comisión de investigación que, cuando la presentemos los grupos de oposición en esta Cámara para debate, espero que usted y su grupo parlamentario ...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Caldera, ha consumido ya largamente los dos minutos.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Acabo... estén en disposición... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego que guarden silencio.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Ni dudo de los servicios jurídicos del Ministerio de Defensa, por supuesto que no, ni de la competencia de los mandos militares que van a participar en esta investigación. No, señor Trillo, yo no he dicho eso. Es un avión civil. No es una aeronave militar. No engañe ni nos engañemos entre nosotros. Es un avión civil, no militar. No apele usted al decreto del año 1994. Me parece muy bien su cooperación y colaboración. Técnicos, expertos en aeronáutica civil, nombrados de acuerdo con las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional españoles, deben participar en esta investigación. Es imperativo, señor Trillo, para garantizar la seguridad de todos.

Por último, en relación con los familiares, señor Trillo, me parece muy bien que se ponga a disposición de ellos, como le decía, todos los servicios jurídicos, por-

que estamos no sólo ante responsabilidades que se derivan en indemnizaciones de carácter económico, siendo muy importantes como lo son para las familias, hay otros campos donde pedimos ese respaldo jurídico, responsabilidades de todo tipo, civiles, penales u otras que puedan existir, que los familiares tienen derecho a exigir ante los tribunales competentes. En ese sentido es en el que le pido que se garantice la complementariedad de los servicios jurídicos del Ministerio de Defensa con la Abogacía del Estado, que será muy útil para el desarrollo de estas tareas. Por tanto, le emplazo a usted y a su grupo a que apoyen esta comisión de investigación, porque de la información que nos ha dado esta tarde sólo surgen inquietudes.

Termino, señor presidente. Si usted conocía que el vuelo del lunes era un vuelo de carga, que iba un comandante al que le encargó hacer esas fotografías y que en ese vuelo entraron pasajeros que no podían participar en el mismo, ¿cómo lo autoriza? Si me dice que es de carga y la carga no va bien anclada, ¿cómo es posible que ustedes autoricen a estas personas a participar en este vuelo? Lo ha dicho usted. **(Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.)** No me hace gracia.

El señor **PRESIDENTE**: Ya está planteada la cuestión. No vuelva a insistir, por favor. **(Rumores.)**

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Es mucho más grave todavía y exige la creación de esta comisión de investigación.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el señor Companys.

El señor **COMPANYS SANFELIÚ**: Voy a ser muy breve.

Efectivamente, mi intervención ha intentado ser lo más constructiva posible y seguramente algunas opiniones no son las mismas que las suyas e incluso algunas pueden ser erróneas. En todo caso me he quedado absolutamente perplejo cuando la mesa de contratación elimina a Iberia y a Air Europa. De todas formas sería bueno que nos hiciese llegar, si es posible, los argumentos que se han utilizado. Pero usted viaje con esa compañía, la UM Air, yo viajaré con Iberia, que iré más seguro.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, el mismo tiempo, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MASATS**: Señor Trillo, me deja usted absolutamente preocupado por su falta de equilibrio, de tranquilidad y de síntesis. En primer lugar, usted encarga las fotos en el interior del avión que viaja el lunes. En segundo lugar, usted sabía que había algo sumamente sospechoso, si no, no encarga las fotos. **(Rumores.)** Usted encarga las fotos porque

hay algo que fotografiar y para darle el sentido que le da el señor Aznar a dichas fotos diciendo: suspenda los vuelos de inmediato. ¿O no? **(Rumores.)** Por eso le digo que me deja usted obnubilado por la falta de tranquilidad de su argumentación, que es absolutamente temeraria. Pero ¿usted también encarga que se publiquen en Telecinco, señor Trillo? ¿Usted también encarga que se filtren a Telecinco? Ese es el problema de fondo. Porque ustedes no suspenden el vuelo porque se hacen fotos, sino porque se van a publicar. ¿Usted encarga también la filtración? Sorpréndanos de nuevo, señor Trillo. **(Rumores.)** Un vuelo que se hace a instancias de una ONG, del padre Ángel. ¿Cuánta cerveza necesita el padre Ángel para un viaje de una semana, señor Trillo? La carga son barriles de cerveza, mal anclados, suspendidos por encima de las cabezas de los viajeros, señor Trillo. Por tanto, nada de lo que dice usted esta noche aquí tiene sentido. Por eso nos confirmamos en la necesidad de que se cree una comisión de investigación.

Termino enseguida, señor presidente. No hemos pedido su dimisión sin oírle a usted, señor Trillo, sino precisamente porque le hemos oído. Ha mentido usted un montón de veces, ha entrado en contradicción con el señor Rajoy, con la OTAN, con el Estado Mayor de la Defensa y con los familiares de las víctimas. **(Varios señores diputados: Y con el padre Ángel.)** Y con el padre Ángel. Claro, señor Trillo. Hemos pedido su dimisión por tres factores fundamentales que ya le he explicado. Señor Trillo, dimita por su bien y por el de este Congreso de los Diputados. En todo caso, háganos el favor de dinamizar esa comisión de investigación para analizar los contratos, las fotos, las garantías de vuelo... ¿Por qué permite usted un vuelo peligroso? **(El señor Ayala Sánchez: ¿Quién ha dicho que sea peligroso?)** ¿Simplemente para hacerle fotos? ¿Simplemente para eso, señor Trillo? ¿Por qué encarga usted las fotos? Respóndame, por favor, señor Trillo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Intervengo brevemente. Algunas de las cuestiones a las que me ha podido responder el señor ministro me dejan una insatisfacción y una preocupación, porque se ha referido a las garantías que yo he pedido, como otros diputados, de verificación de los certificados, y en ese tipo de contratos de compañías como la ucraniana o inglesa o lo que sea, están a la orden del día. Usted ha invocado al departamento de protocolo del Congreso de los Diputados, pero nosotros no viajamos en compañías ucranianas. Se viaja en Iberia, pero si ha sido excluida, esto obliga a pedir la comparecencia aquí del director general de Aviación Civil y del ministro de Fomento para que aclare cuáles son las garantías que, vía OACI, en cumplimiento de la IATA, está respetando la que ha

sido durante muchos años compañía de bandera de España y propiedad estatal hasta su privatización. El problema es que se ha metido usted en un jardín muy difícil con respecto a esta compañía, de la misma manera que al taxista no le pedimos que nos diga si su taxímetro está verificado con la Consejería de Industria de la comunidad autónoma respectiva o del que tenga esta competencia.

Usted ha dicho que no tenía ningún empacho en dar una información sobre los trabajos y actuaciones lógicas, por supuesto, del Centro Nacional de Inteligencia y del CIFAS. Entonces habrá que convocar la comisión de secretos oficiales para que allí se puedan explicitar determinadas informaciones al respecto, sobre todo en la cuestión de CIFAS.

Finalmente, no le he escuchado las garantías que yo le pedía sobre las cajas negras, en qué situación está la caja negra del avión y cuáles van a ser las medidas que tiene previstas la Administración aeronáutica española o militar en las medidas correctoras, y si usted ha previsto alguna disposición para dictar una nueva normativa en el traslado del personal militar español en estas misiones en el exterior, tanto en Afganistán como en Irak.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, el señor Aymerich tiene la palabra también por dos minutos.

El señor **AYMERICH CANO**: Señor ministro, en cuanto a la cadena de contratos, lo que sucede en este caso no es que sea necesario acudir a la contratación de medios externos, sino que se contrata con una agencia contratar esos medios externos y a su vez esta delega en una entidad privada contratar esos medios externos. No sé si usted lo ve normal. Yo no lo veo normal en absoluto. Cuando critica a Noruega porque acuden a la contratación directa, sabe usted que en la legislación española de contratos de las administraciones públicas uno de los supuestos de la contratación negociada —y secreta, por cierto, sin publicidad— es precisamente la seguridad. ¿Por qué no acuden ustedes a ese procedimiento? Para terminar, me sumo a las críticas que le hicieron los demás portavoces sobre la exclusión de ciertas compañías que, a priori, y a los ojos de un lego en materia aeronáutica como este portavoz, ofrecen mayores garantías y más confort en el vuelo.

Sobre las responsabilidades, dice usted que compromete las suyas a las conclusiones de la investigación, pero ¿quién hace la investigación? ¿Usted? ¿Los medios de su departamento? ¿Quién la hace? Comprometa usted su responsabilidad —lo asumimos y lo aceptamos— a las conclusiones de una investigación, pero llevada desde este Parlamento, a las conclusiones de una comisión parlamentaria de investigación, señor Trillo. Colabore con esa comisión, apóyela.

Finalmente, queda sin contestar algo que no es que se lo diga el Bloque Nacionalista Galego, sino que se lo

están diciendo las familias. ¿Las familias pueden hablar, o la percepción de indemnizaciones está condicionada a su silencio? Dígalo, señor Trillo. Me tranquilizará a mí, pero sobre todo tranquilizará a las familias de las víctimas.

El señor **PRESIDENTE**: Cierra este turno el señor Atencia, por el Grupo Popular.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Con toda brevedad, mencionaré dos cuestiones. En primer lugar, para el Grupo Parlamentario Popular las familias de las víctimas son lo primero. Y en segundo lugar, hay que conocer las causas reales del accidente, y en ese sentido tanto lo que manifestó el ministro en su primera intervención como lo que ha manifestado en la segunda tiene el respaldo de mi grupo parlamentario. El impulso de las medidas que se están adoptando en ese sentido debe seguir adelante.

Señor presidente, en esta Cámara ya sabíamos que el portavoz del Grupo Socialista, señor Caldera, era especialista en algunas cosas pero no sabíamos que él —no sé si solo o en compañía del señor Alcaraz— es un especialista en aviación civil o en las condiciones técnicas de los aviones, ya sean de pasajeros o de carga. En cualquier caso, no deja uno de sorprenderse, y si para eso ha servido esta comparecencia, este portavoz se da por ratificado. **(La señoras Chacón Piqueras y Cunillera i Mestres pronuncian palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE**: La señora Chacón está permanentemente hablando en esta sesión —y Cunillera también, sí, sí, las dos— **(La señora Cunillera i Mestres: Yo no soy señora.)** toda la tarde, lo estoy comentando con los miembros de la Mesa. Yo les ruego que se comporten, por lo menos en esta Comisión. En esta Comisión siempre ha habido un trato prestigioso y, además, cordial. No sé por qué vienen a alterarlo. Les ruego en ese sentido que en la intervención con la que va a cerrar el señor ministro guarden silencio, por favor. **(La señora Chacón Piqueras: No me riña. Hacia ese otro lado no mira.)**

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Trillo-Figueroa Martínez-Conde): Señor presidente, señorías, voy a recapitular brevemente sobre las últimas observaciones, alguna incluso más próxima, alguna de Izquierda Unida que ahora veremos sobre la investigación. Señor Aymerich, la investigación la realizan los jueces, ¿lo sabe S.S.?, sí, los jueces, —perdone el latinajo— del *forum*, en su caso, *delicti comisi*, que debiera haber S.S. sabido en derecho, es decir, del lugar del accidente, que es la competencia reconocida en las leyes españolas, en las de Turquía, en los tratados internacionales, en el derecho internacional y en el derecho de gentes. Los jueces, señor Aymerich, y además los técnicos, señor

Aymerich, entre los que estoy seguro que no se encontrará su señoría, y si este Parlamento lo decide, también.

Respecto a la pregunta sobre Iberia y Aireuropa, Por fortuna, el dossier del Estado Mayor de la Defensa lo tiene aquí expresado, no remitieron oferta técnica.

Señor Caldera, ¿de dónde se saca usted que hay un informe del Ejército del Aire sobre el Yak 42? Yo creo que hemos llevado esta sesión con serenidad y con sentido de responsabilidad, y quiero de nuevo agradecerlo a los portavoces, a todos, pero especialmente al grupo mayoritario, a los que en este caso han apoyado al Gobierno, y también al grupo principal de la oposición. No me venga con informes supuestos del Ejército del Aire cuando está nada menos que empeñada la palabra del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire y la del JEMAD; no existe ningún informe sobre los Yak 42. No dejemos esa sombra de duda. No es que yo critique la cultura de la sospecha, término que, por cierto, no he empleado, pero no creemos sombras de duda a partir de lo que ya sí son certezas. Echan de menos al Ejército del Aire en el mantenimiento y luego no les parece que sean los técnicos adecuados para formar parte de la comisión de investigación. Yo confío plenamente en las personas miembros de esa Comisión, a los que no nombré y comisión que no formé, pero, señoría, aquí queda empeñado: si SS.SS. llegan a la conclusión de que hay que complementar con técnicos de Aviación Civil, se incorporarán, hasta ahí podríamos llegar.

El señor Aymerich está empeñado en que yo le conteste a ciertas cosas. Las familias conocieron por sus mandos naturales la desgraciada muerte en accidente de los 62 militares. No se hizo pública la lista a los medios de comunicación, como ellos mismos pueden ratificar, hasta que no comuniqué con los jefes del Estado Mayor de Tierra y de Aire y me ratificaron que todos y cada uno de los familiares habían sido notificados personalmente. Que su señoría me culpe del sol del funeral y califique el acto de propaganda política y que además condicione, señoría, que ha sido lo último que me ha comentado, las indemnizaciones al silencio, son tales imputaciones que, señoría, jamás lo he hecho,

pero esas preguntas, esas insinuaciones no merecen respuesta por mi parte al menos en sede parlamentaria. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**

Respecto al Ilyhusin y las fotos, señor Alcaraz, he dicho y reitero, —y no quiero subrayar en este caso mi mala explicación o su dificultad de comprensión— que el viaje con los escasos asientos en ese avión de carga, que también utiliza pasajeros, —y lo tienen en la documentación que les he dado y está disponible para todo el mundo— es un viaje organizado por el director general de Relaciones Institucionales y Cultura de Defensa, y el oficial que viaja —viajan más oficiales—, el que realiza las fotos, asiste a una organización no gubernamental, Mensajeros de la Paz y precisamente por eso realiza fotos, porque en el Ministerio de Defensa, como sabe S.S, estamos muy orgullosos de las misiones internacionales y de la colaboración con las organizaciones no gubernamentales. Con la mejor buena voluntad, el comandante quería fotos para publicarlas no donde se publicaron —que es un tema que ya se andará—, pero sí en la Revista Española de Defensa, señor Alcaraz. Así de simple y de sencillo. Su señoría tiene a disposición el informe que remitió el comandante al director general de Relaciones Institucionales sobre ese viaje, y la sorpresa mayúscula de la publicación en dos diarios nacionales. No, señor Alcaraz, no fue, como se ha dicho y usted ha reiterado, ningún temor por la publicación de esas fotos. Señor Alcaraz, fue sentido común, sensatez y flexibilidad, que no es contradicción, lo que pediría a partir de este punto a todos los integrantes de la Comisión, incluido el señor Alcaraz, sean cuales fueren los resultados y las responsabilidades. Si entre mis contradicciones hay una clara, es la que tengo y mantengo con S.S.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias a los medios de comunicación, al cuerpo de taquígrafos y a todos ustedes por su paciencia. Muchas gracias también al señor ministro por su comparecencia y al jefe del Estado Mayor.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y veinticinco minutos de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

