



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 800

DEFENSA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ROGELIO BAÓN RAMÍREZ

Sesión núm. 43 (extraordinaria)

celebrada el jueves, 17 de julio de 2003

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Defensa (Trillo-Figueroa y Martínez-Conde), a petición propia, para informar de las conclusiones de la Comisión Internacional de Investigación del accidente del Yak-42, en Turquía, en el que fallecieron 62 militares españoles. (Número de expediente 214/000192.)

25252

Se abre la sesión a las ocho y veinticinco minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión para celebrar la segunda comparecencia en sesión extraordinaria a petición del Gobierno, y en esta ocasión es para informar de las conclusiones iniciales de la Comisión interministerial de investigación del accidente del Yakolev-42 en Turquía, en el que fallecieron 62 militares españoles. El formato del debate es como el anterior y, sin más explicaciones, el señor ministro de Defensa tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Trillo-Figueroa Martínez-Conde): Comparezco ante SS.SS. en cumplimiento de mi compromiso de informar a la Comisión de Defensa en cuanto estuvieran disponibles las primeras conclusiones de la Comisión técnica internacional que ha estudiado las causas del accidente sufrido el pasado 26 de mayo por el avión Yakolev-42, en el que perdieron la vida en Trabzon, Turquía, 62 militares españoles.

Hasta el momento, como recuerdan SS.SS., comparecí ante la Comisión por primera vez el pasado día 4 de junio y a continuación lo hice para contestar tres preguntas orales en el Pleno del día 11 del mismo mes y otras dos relativas al mismo accidente en el Pleno del día 18 de junio, seguidas éstas de dos interpelaciones más en el propio Pleno. A ello hay que añadir, y en cuanto al conocimiento parlamentario, las alusiones al accidente en el debate sobre el estado de la Nación, de las que dedujeron dos grupos de oposición mociones de reprobación que fueron rechazadas por el Pleno del día 1 de julio. A través de estas comparecencias y trámites de control hemos ido proporcionando a la Cámara información sobre distintos aspectos y circunstancias relacionadas con el accidente, sobre las misiones internacionales de las Fuerzas Armadas, su progresiva evolución en los últimos años y el aumento proporcional del costo de tales operaciones con cargo al 228, concepto presupuestario ampliable que alcanzó en el último ejercicio la cantidad de 323 millones de euros; información sobre la insuficiencia de capacidades nacionales y europeas de transporte estratégico, tanto de tropas como de material, y la exigencia de complementar esas necesidades con contrataciones externas; información sobre los procedimientos de contratación de los aviones a través de la Agencia Namsa de la OTAN, así como los tipos de aviones utilizados y las compañías adjudicatarias; respuesta a sucesivas preguntas de SS.SS. en el Pleno sobre las quejas a que habían dado lugar algunos de esos vuelos y, en fin, en todo momento información y seguimiento de las acciones encaminadas a tratar de paliar en lo posible el dolor de las familias afectadas. Hoy podemos centrarnos ya en las causas de producción del accidente según los informes técnicos, así como completar tales

informaciones con cuantos elementos hemos podido incorporar en las últimas semanas desde el departamento de Defensa, y también me referiré desde luego a la situación de las familias. En consecuencia, señor presidente, señorías, comenzaré con el informe técnico de la comisión internacional, que será el objeto central de esta intervención en la que procuraré ser tan prolijo y exhaustivo como pueda, incluso rogándoles que si en algún momento puedo caer en alguna precisión técnica que SS.SS., como yo, no conozcan en exceso no duden en interrumpirme, si el señor presidente lo considera oportuno, para pedir la correspondiente aclaración o para que vuelva a repetir alguno de los conceptos.

En primer lugar, les hablaré de la composición de esta comisión. De acuerdo con el anexo 13 del Convenio sobre aviación civil internacional de Chicago, relativo a la organización, dirección y control de la investigación de accidentes aéreos, el pasado día 29 de mayo, tres días después del accidente, se constituyó formalmente en Turquía una comisión de investigación para intentar determinar las causas que provocaron la tragedia. La comisión está presidida por el señor Umit Zendek, subdirector general de Aviación Civil del Ministerio de Transporte turco, e integrada entre otros especialistas por el señor Nuri Sacaría, capitán piloto, y el señor Sukrú Tarjan, jefe de investigación aérea. En esta comisión, ajustándose a los procedimientos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, la OACI, y por la propia Convención de Chicago, se incluyeron como observadores representantes de los gobiernos de Ucrania y de Rusia, el primero como Estado operador y de registro de la compañía aérea UM Air, y el segundo como país de diseño y fabricante de los aviones Yakolev. Teniendo en cuenta que de las 75 personas que murieron en el accidente 62 eran de nacionalidad española, ante la petición que realice en nombre del Gobierno español y que se formuló a través de la Embajada de España en Ankara, se autorizó también la presencia de observadores españoles. En concreto, las del presidente de la comisión para la investigación técnica de accidentes aéreos militares, el general del Ejército del Aire, Francisco Sánchez Borrallo, acompañado por el teniente coronel, también del Ejército del Aire, Rafael Sánchez Gómez, vocal permanente de esta comisión y jefe del equipo investigador del Ejército del Aire. Para que SS.SS. se hagan una idea de la calidad y cualificación de los observadores españoles, les puedo decir que el general Sánchez Borrallo ocupa la presidencia de la comisión para la investigación técnica de accidentes aéreos militares, la CITAAM, desde hace más de siete años. Es un piloto con más de 6.000 horas de vuelo y ha participado en la investigación de todos los accidentes ocurridos durante su permanencia en el cargo. Sólo en el último año se han producido ocho accidentes. Por su parte, el teniente coronel Sánchez, que también es piloto, cuenta en su haber con más de 3.000 horas de vuelo. El es el

chairman de la comisión para la investigación de accidentes del Eurofighter y desde hace dos años es el jefe del equipo de investigación de la CITAAM, como he dicho. El día 2 de junio, ocho días después de ocurrido el accidente, estos dos oficiales se trasladaron a Turquía para ver sobre el terreno el lugar del accidente y entrar en contacto con la comisión investigadora, de la que recibieron la información disponible en aquel momento y que básicamente era la siguiente. Fecha y hora del accidente, 26 de mayo de 2003, a las 4,30 a.m., hora local. Tipo de operación: transporte aéreo de personal. Tipo de avión, Yakolev, modelo Yak-42. Nacionalidad y número de registro UR-42352. Operador, Ukrainian Mediterranean Air Lines LTD. Fase del vuelo en la que ocurrió el accidente, aproximación final al aeropuerto de Trabzon. Pista en servicio, la número 29. Circuito de aproximación final, VOR. Estación de radionavegación aeronáutica, DME-2. Tipo de accidente, mayor; con víctimas, 62 miembros de las Fuerzas Armadas españolas, 12 tripulantes ucranianos y un inspector de vuelos bielorruso, provocando la destrucción total de la aeronave. Localización del accidente, diez millas hacia el interior en rumbo sur sobre la vertical del aeropuerto de Trabzon.

Las condiciones meteorológicas en el momento del accidente impedían el contacto visual permanente del avión con el aeropuerto, pero permitían razonablemente, sin mayores problemas, el aterrizaje. El techo de nubes, según el METAR (los datos de la situación meteorológica en el aeropuerto y que se actualizan normalmente cada hora) estaba situado en BKN, es decir, lo que en términos de argot sería *broken clouds* o nubes rotas, 030 a partir de 3.000 pies. Las radioayudas del aeropuerto fueron calibradas con posterioridad al accidente y eran correctas. La grabación de la conversación que mantienen los operadores de la torre de control del aeropuerto de Trabzon con el avión no describe ningún suceso anormal hasta el momento mismo del accidente. Segundos antes de producirse, desde la torre de control se le pide al piloto que indique la posición en la que se encuentra, y la respuesta en inglés, como es usual, textualmente es *inbound* (vuelvo a decirle a las señoras taquígrafas que les proporcionaré el texto, que en este caso está cargado de términos de argot aeronáutico), que se traduce literalmente como entrando. En el argot de los pilotos la expresión significa: en rumbo o en aproximación a la pista de aterrizaje en servicio. Instantes después, el piloto del avión profiere una exclamación, que ha sido imposible traducir, y a continuación se escucha con nitidez una fuerte explosión, que queda registrada en esa grabación que realiza la torre de control del aeropuerto de Trabzon.

Son recuperados en el lugar del accidente 75 cadáveres, que son debidamente identificados por forenses turcos, españoles y ucranianos. Se recogen diversos efectos personales que quedan a disposición de la autoridad judicial turca, que es la competente para que

pueda inventariarlos. La comisión de investigación, finalmente, comunica a los observadores españoles que han sido localizadas las cajas negras del avión ligeramente dañadas. La cubierta magnética de las dos cajas está en buen estado y colocada correctamente. El presidente de la comisión de investigación turca procede a sellar las cajas negras para su posterior análisis en un lugar por determinar. No es posible recuperar ningún otro elemento del avión que pudiera facilitar la investigación del accidente, dada la violencia de la colisión.

Hasta aquí, señor presidente, señorías, muy sucintamente los datos que de forma preliminar pudo recoger el general Sánchez Borralló, acompañado por el teniente coronel Sánchez, en su primer encuentro en Turquía con la comisión de investigación internacional.

Creo conveniente subrayar a SS.SS. que durante la estancia en Turquía de los representantes españoles se hicieron públicas en la página web del Ministerio de Transportes de Ucrania dos informaciones que revelaban presuntamente, por un lado, el incumplimiento de las reglas de certificación y explotación de la licencia AA142830, emitida por la Dirección de Transportes de Ucrania el 26 de noviembre de 2002, y por otro, la ausencia de un plan de vuelos formal que contemplara una escala en Trabzon, Turquía, informaciones que generaron confusión a algún medio de comunicación español.

El general Sánchez Borralló, alertado sobre estas noticias difundidas en España por una cadena de radio, trasladó los datos al presidente de la comisión de investigación, que los desestimó por no concordar ni con la documentación proporcionada por la compañía ucraniana, con los avales pertinentes del propio Ministerio de Transportes de aquel país, ni con el plan de vuelo oficial, que sí contiene una escala técnica en Trabzon.

De los datos iniciales de los que disponíamos en aquellos momentos y a la luz de la experiencia de los miembros de la Comisión para la investigación técnica de accidentes aéreos militares, tuvimos la impresión de que el accidente era consecuencia de un cúmulo de circunstancias, entre las que parecía determinante una decisión errónea del piloto. Lógicamente, la existencia de las cajas negras y su aparente buen estado aconsejaba esperar prudentemente para poder aproximarnos en muy alto porcentaje a las causas finales del accidente.

Además de contar con la presencia como observadores de los dos cualificados militares de los que les he dado cuenta y atendiendo precisamente a las sugerencias que me formularon SS.SS. en mi anterior comparecencia ante esta Comisión para informar sobre el trágico accidente, se incorporó a la comisión de investigación, con la misma calidad de observador, el ingeniero aeronáutico civil, don José Ramón Sala Triguero, propuesto por la Comisión de investigación de accidentes civiles, dependiente del Ministerio de Fomento, que estuvo presente en Moscú en la apertura y lectura de las cajas negras.

El siguiente paso dado por la comisión de investigación internacional y en el que participaron los observadores españoles es precisamente la apertura de las cajas negras, que se realiza en Moscú el pasado día 23 de junio. ¿Por qué en Moscú?, se puede preguntar razonablemente algunas de SS.SS. Pues porque la tecnología necesaria para poder descodificar el contenido de las cajas pertenece a la compañía fabricante, que en este caso es la empresa rusa Yakolev. No son instrumentos que se puedan leer en cualquier lugar, porque precisan de una determinada tecnología, que en este caso estaba disponible naturalmente en Moscú. A tal fin, se convoca en la capital rusa al Comité interestatal de aviación, a cuyo frente figura el señor Victor Trusov, presidente de la comisión científico-técnica del comité y encargada de esta tarea. Asisten representantes de cuatro naciones que forman parte de la Comisión de investigación —Turquía, Rusia, Ucrania y España— y un representante de la empresa Yakolev, que son los que, al cabo de 72 horas, después de proceder a la ruptura de los sellos de la caja en la que han sido trasladadas, rubrican las conclusiones técnicas.

Son éstas: Se someten a examen dos unidades de datos, una FDR, unidad que registra los datos del vuelo del avión, y una CVR, que registra las conversaciones entre la tripulación del avión.

Respecto a la FDR, el registro de datos del avión, se corresponde con la numeración MLP14/5. Está ligeramente dañada, los cables del circuito están rotos y no hay evidencia de influencia de altas temperaturas. La cubierta está sellada, los cables sin embargo han desaparecido. La cubierta magnética ha sido encontrada en buen estado y está colocada correctamente. La clavija está en la posición de automático. El cassette KS-13 está estropeado y la cubierta de plástico deteriorada.

Respecto a la VCR, el registro de voz de cabina, se corresponde con la numeración 70-10M. Está ligeramente dañada, los cables rotos y no se ha observado evidencia de influencia de altas temperaturas. La cubierta magnética está colocada correctamente y el resorte está montado. Las hojas de calibración del Yak-42, que se solicitaron para ser descifradas, fueron entregadas bajo la forma de diagramas de calibración del sistema MSP.

Información de la grabación y descifrado. La caja de datos, la FDR, contiene la información sobre el accidente y es de buena calidad. La CVR, caja de voz, no contiene información acústica sobre el accidente. La calidad de la información es mala y se corresponde con un vuelo anterior. Conclusión, la cinta de la unidad FDR —caja de datos— contiene información paramétrica del accidente. La calidad de la información es satisfactoria. La información es de gran utilidad para la investigación. El CVR —caja de voz en cabina— no tiene ninguna información acerca del accidente.

Sobre este último punto, me gustaría hacer alguna consideración, puesto que ha sido un elemento de con-

troveria —uno más— desde que un medio de comunicación publicó la noticia de la avería, contribuyendo, por cierto, a la confusión con que se ha tratado todo lo relacionado con ese accidente, en lugar de contribuir con mesura a aclarar sus causas. Me refiero estrictamente a esa información y medio. Los observadores españoles en la comisión de investigación internacional pidieron las explicaciones pertinentes a los representantes de la empresa fabricante Yakolev sobre las garantías del funcionamiento de dicho elemento y su última revisión de mantenimiento. Se les informó que el Yak-42, como cualquier otro avión de su categoría, incorpora en su cabina un testigo luminoso que indica el funcionamiento de esta caja de registro de voz. Cuando el piloto comprueba todos los elementos del avión, antes de empezar a operarlo, verifica que el testigo está iluminado. Que el CVR no funcionaba lo sabemos porque, lamentablemente, el avión se estrelló en Turquía, pero también sabemos que el *voice recorder* no es un elemento que forme parte de la seguridad del avión, sino un complemento que se utiliza en caso de avería o de accidente para confirmar o determinar las apreciaciones sobre los registros de la tripulación.

A pesar de que todo parece indicar que los pilotos cumplieron con el procedimiento descrito en el manual de vuelo del Yak-42, en el seno de la comisión de investigación internacional, y a iniciativa de los observadores españoles, se han pedido los expedientes profesionales de los pilotos y copilotos que operaban el Yak-42, como luego detallaré. Por cierto, que el representante ucraniano, que conocía personalmente al piloto que estaba a los mandos del avión en el momento del accidente, nos adelantó que era un hombre de gran experiencia, con más de 17.000 horas de vuelo y que en él destacaba la rigurosidad con la que se ajustaba a los procedimientos. No supo dar explicaciones del fallo en el mantenimiento del CVR, que se han solicitado por escrito a la compañía UM Air desde el seno de la comisión de investigación, que además ha solicitado un informe pormenorizado de la tripulación, tanto de su capacitación como de su experiencia.

En todo caso, señorías, sí tenemos un elemento capital: la grabación de las comunicaciones entre la torre de control del aeropuerto de Trabzon y el Yak-42 sinistrado hasta el mismo momento del accidente. En esa grabación, en ningún momento se percibe duda, alarma o hecho significativo alguno que permita aportar más detalles a las causas del accidente; todo lo contrario. Como inmediatamente comprobaremos a la vista de la información contenida en el registrador de datos, hay un momento de zozobra cuando el avión frustra el único intento de aterrizaje que se produce, el único, y una vez superado, instantes antes del accidente, cuando el operador de la torre de control le pide al piloto su posición para hacer el seguimiento del aterrizaje, en un tono de tranquilidad —según la grabación—, éste dice literalmente *inbound*, lo que permite a los investigado-

res deducir que el piloto estaba convencido de haber realizado correctamente la maniobra de aproximación, cuando en realidad se encontraba a escasos segundos de estrellarse contra la montaña. A continuación, como queda dicho, la grabación de la torre de control del aeropuerto de Trabzon registra una exclamación del piloto en tono agitado e inmediatamente se escucha un fuerte estruendo.

Pasamos, señor presidente, señorías, a la secuencia del accidente. Con la información obtenida del registrador de datos del vuelo del Yak-42, que contiene información satisfactoria de los 64 parámetros técnicos del avión, se puede reconstruir a la perfección, segundo a segundo, qué hizo el avión en cada momento desde que salió de Kharkiv, momento en el que el contador de esta actividad estaba en cero, hasta que se estrelló en Turquía.

Para que SS.SS. tengan toda la información, los principales registros contenidos en esta caja negra, y que permiten analizar el comportamiento del avión, son los siguientes. Velocidad del vuelo en cada momento, distancia recorrida, altitud del vuelo en cada momento, rumbo del avión, régimen de descenso del avión, velocidad vertical, presión en cabina, régimen de funcionamiento de los motores, gases de temperatura de salida de motores, régimen del compresor de alta, régimen turbofan de los motores, posición de la palanca de gases, vibración de los motores, temperatura exterior, voltaje de la barra de emergencia de 27 voltios, funcionamiento, en cada momento, del vuelo del GPWS —*ground proximity warning system*, o sistema de alerta de proximidad al suelo—, avisos de fallo en cabina, aceleración lateral, aceleración vertical, ángulo de cabeceo, ángulo de inclinación, posición del estabilizador, posición de la palanca de mando de vuelo, posición de pedales, posición de superficies estabilizadoras —flaps y spoilers—, posición del tren de aterrizaje, piloto automático —cabeceo, inclinación y guiñada—, indicaciones de señal COMMVHF, disponibilidad de radioayudas en el canal del localizador, etcétera; y así, hasta 64 parámetros, que permiten reconstruir minuto a minuto, segundo a segundo, qué hizo el avión en cada momento.

Con esos datos, señorías, y con la ayuda de los programas informáticos que representan sobre planos y gráficos qué hizo el avión en cada momento, los integrantes de la comisión de investigación internacional, de forma unánime, han llegado a reconstruir los últimos 22 minutos de vuelo del avión. Si SS.SS. me lo permiten, voy a entregar a la presidencia de la Mesa las dos representaciones gráficas extraídas de la transcripción de la caja negra, que ponen de manifiesto lo que hizo la aeronave en esos últimos 22 minutos, y cuya descripción es como sigue.

Señor presidente, esta es la tabla de gráficos de esos parámetros que les he señalado, y esta la reconstrucción de los últimos minutos del vuelo, y sus rumbos.

Ruego a los servicios de la Cámara que los repartan entre SS.SS.

Pues bien, señorías, la versión unánime de la comisión sobre los últimos minutos de vuelo, es la siguiente. A las 0 horas y 53 minutos del día 26 —horario GMT—, el avión se encontraba situado a una altura de 12.000 pies. Dos minutos después, inicia la maniobra de aterrizaje por el sector este del campo, con rumbo 2-8-0. El Yak-42 se está aproximando a la milla 10 del circuito de aproximación a la pista en servicio, que era, como dije anteriormente, la número 2-9. La intención del piloto en ese momento es realizar la aproximación de manera instrumental, puesto que desconecta el piloto automático, continuando el descenso para 6.500 pies. Esa altura, como se puede comprobar en la representación gráfica de parámetros, está todavía por encima de la altura de seguridad recomendada, que es de 6.000 pies.

A las 0 horas 56 minutos y 20 segundos, baja el tren de aterrizaje. El avión pierde velocidad e inmediatamente después el piloto baja los *flaps* 20 grados y mantiene la altura en 6.500 pies. Hay dos comunicaciones por radio en las que la torre de control del aeropuerto de Trabzon concede autorización para proceder directo al VOR, radioayuda para la navegación aérea. Entre las 01 horas 3 minutos y las 0,1 horas 8 minutos se produce el único intento de aterrizaje que efectúa la tripulación del Yak-42. Con un rumbo muy diferente al que debería haber tomado, sobrevolando el circuito de aproximación de 10 millas, desconecta el piloto automático, disminuye la velocidad y desciende hasta los 4.600 pies. Inicia el viraje a rumbo 2-9-0 y ajusta el motor al 70 por ciento de su capacidad.

En concreto, a las 01 horas 7 minutos el Yak-42 vira a rumbo 2-7-0, baja los *flaps* 40 grados y se coloca a 2.000 pies de altura. En ese momento se encuentra desplazado respecto del eje longitudinal de la pista 2-9. El avión está a 584 pies y es imposible el aterrizaje. El GPWS funciona correctamente y alerta a la tripulación de la proximidad del terreno. El piloto en ese instante realiza la frustrada del aterrizaje: da potencia a los motores, tira de la palanca para ganar altura, reduce la posición de los *flaps* a 20 grados y sube el tren de aterrizaje girando correctamente hacia el mar, como pueden ver en el gráfico que expresa la trayectoria del avión. Pasa por la izquierda o sur del eje longitudinal de la pista, según la declaración del controlador de la torre.

Dos minutos después el piloto solicita a la torre una nueva aproximación al VOR. El avión asciende a 6.200 pies y cruza la vertical del aeropuerto con rumbo 1-9-0, es decir con 100 rados de corte respecto a la ruta de alejamiento 0-9-0, que es la que está marcada en los mapas del aeropuerto de Trabzon y la que debería haber fijado.

A las 01 horas 12 minutos, hay dos señales de comunicación radio. El piloto ajusta un 30 por ciento la poten-

cia del motor y notifica: vertical del VOR, 6.000 pies; e inicia un descenso hasta los 4.450 en rumbo 1-9-0. Con esa maniobra, el piloto del Yak-42 ha colocado el avión sobre el valle de la montaña que tiene delante, en lugar de situarse en la senda de aproximación. Pueden ver perfectamente en el gráfico la deriva en la línea verde que va hacia el suroeste. Como no tiene visibilidad por encima de los 3.000 metros está convencido de que está convencido de que está realizando la operación correcta. Tan es así que, a la 1 hora 14 minutos y 15 segundos, baja de nuevo el tren de aterrizaje, coloca los *spoilers* en automático, baja los *flaps* 20 grados, ajusta el motor al 70 por ciento y mantiene el rumbo 1-9-0 y la altitud a 4.500 pies. Los técnicos suponen —es lo único que de momento explica el accidente— que hay un error humano en la asignación manual que se hace del rumbo. Los pilotos parecen estar convencidos de que vuelan en rumbo 0-9-0 y a la altura precisa para iniciar el aterrizaje.

A las 01 horas 15 minutos, la torre de control de Trabzon requiere la posición al Yak-42 y éste notifica con tono de normalidad, virando *inbound*. En cuestión de segundos se va a producir la colisión. El GPWS alerta del peligro. El impacto con el terreno se produce en rumbo aproximado 2-4-0, manteniendo los 4.500 pies. Existe un aumento de la potencia del 80 por ciento inmediatamente antes del impacto.

Según los datos proporcionados por los investigadores españoles, del análisis del patrón de restos se pueden realizar varias consideraciones. El ángulo de impacto del avión respecto del terreno, en una pendiente de entre 30 y 35 grados, era como mínimo de esa magnitud. El avión estaba virando a la derecha con 30 grados de inclinación. El primer punto de impacto se encuentra 16 metros antes del punto principal de impacto, del llamado cráter principal. Respecto al punto principal del impacto, los restos presentaban la siguiente distribución. A 35 metros la sección de cola, a 56 metros la cabina, a 72 y a 92 metros, respectivamente, parte del fuselaje. El punto inicial de contacto del avión con el terreno fue el tercio trasero del fuselaje debido al mayor ángulo de ataque producido por la maniobra de evasión ejecutada por el piloto.

Todo parece indicar, con las reservas necesarias hasta el momento en que finalice definitivamente la investigación de la comisión internacional y la jurisdiccional, que el avión estaba volando el circuito de aproximación sin conciencia de encontrarse totalmente fuera del área de protección de dicha aproximación, en una zona donde la altura mínima de seguridad era de 11.500 pies. No hubo ninguna comunicación de emergencia, o de otro tipo, entre el avión y la torre de control del aeropuerto de Trabzon que pusiera de manifiesto algún tipo de problema.

Aunque del análisis del plan de vuelo se han obtenido algunos datos, se han pedido concreciones y ampliaciones respecto a los siguientes puntos, como anticipé.

Nombre y empleo de todos los integrantes de la tripulación a bordo en el momento del accidente; eran 13 personas, cinco pilotos y ocho navegantes mecánicos de vuelo. Misión a bordo y calificación de cada uno de ellos, número de accidentes anteriores, si los tuvieron y calificación, si los hubiere, en los que directa o indirectamente hubieran estado implicados cada uno de ellos; horas de vuelo totales, horas de vuelo en este tipo de aeronave, actividad de cada uno de los tripulantes en los últimos 30, 45 y 90 días, fecha y número del VSV o instrumental; requisitos cumplimentados en los últimos seis meses por los integrantes de la tripulación, reconocimiento médico, resultado de los exámenes toxicológicos y, finalmente, tipo de lesiones sufridas si las hubiere.

Señorías, llegamos a un capítulo que constituye la última de las lamentables confusiones que se han difundido erróneamente, sin duda por un cálculo apresurado cuya intención no discuto, que no ha contribuido en ningún caso a aclarar las causas y que ha producido gran confusión. Me refiero a los tiempos de descanso de la tripulación del Yak-42. En el afán de búsqueda de responsabilidades políticas, quizá algunos han intentado inventar otra realidad de la que es, pero manteniendo la preocupación que nos ha guiado desde el primer momento en que tuvimos conocimiento del accidente, hemos querido precisar al máximo este aspecto y hemos conseguido confirmar los siguientes datos para la Comisión, para la opinión pública y para los familiares.

El Yak-42 sale de Kharkiv el día 24 de mayo a las 12,40, GMT, con una sola tripulación a bordo. Emplea cinco horas y treinta y cinco minutos en llegar a Madrid, a la base de Torrejón, donde después de recoger a cinco pasajeros despegamos rumbo a Zaragoza, tras una escala técnica de hora y media. Me han pedido que sea muy preciso en los trayectos (algún familiar lo ha pedido públicamente) y quiero ser extremadamente preciso en este punto. El tiempo de vuelo entre Torrejón y Zaragoza es de 25 minutos. Está parado en total una hora y cuarto en la base aérea de Zaragoza, donde recoge a otros 26 militares españoles y despegamos hacia Estambul, donde llega tras cuatro horas y 10 minutos de vuelo. En total, si SS.SS. suman, hasta ese momento, ha empleado 12 horas y 55 minutos desde que despegó de su base, tiempo inferior al límite establecido en la legislación española en lo relativo a periodos de actividad máxima, si es que fuera de aplicación esa legislación. Pero es que, señorías, resulta que en Estambul... **(El señor Campuzano i Canadès: ¿Desde Ucrania?)** Desde Ucrania. Vuelvo a repetir. El Yak-42 sale de Kharkiv, de su base en Ucrania, el 24 de mayo a las 12,40, hora GMT, con una sola tripulación a bordo. Emplea cinco horas y 35 minutos en llegar a Madrid; después de recoger en Torrejón a cinco pasajeros despegamos rumbo a Zaragoza tras una escala técnica de hora y media. El tiempo de vuelo entre Torrejón y Zaragoza es de 25

minutos. Está parado en total una hora y cuarto en la base aérea de Zaragoza donde recoge a otros 26 militares españoles y despegó hacia Estambul, donde llega tras cuatro horas y diez minutos de vuelo. En total, ha empleado hasta ese momento doce horas y 55 minutos desde que despegó de su base de Kharkiv, tiempo inferior al límite establecido en la legislación española en lo relativo a períodos de actividad máximos, si es que, insisto, fuera de aplicación esa legislación.

Pues bien, señorías, en Estambul la tripulación que ha ido a cargo del avión hasta ese momento abandona la aeronave, se marcha a descansar, y mientras suben al Yak-42 dos tripulaciones de refresco, reforzadas con un piloto más, un total de cinco, que empiezan a operar el avión en el resto del trayecto. Desde Estambul el Yak-42 viaja a Askabad empleando cuatro horas, según el registro de vuelo. Hace una escala técnica y reposta durante una hora y media; salta a continuación hacia Kabul y emplea en ello una hora y 50 minutos; se produce en la capital afgana una nueva escala de una hora y media; bajan a tierra los 31 pasajeros que volaron desde España y se suben los integrantes de la ASPFOR IV y de la EADA; desde Kabul viaja a Manás, una hora y 55 minutos de vuelo, donde al cabo de otros 90 minutos recoge a los integrantes del Ala 31 y, finalmente, hasta el momento de la colisión en las proximidades de Trabzon, vuela un total de cinco horas. Si de nuevo suman SS.SS. las horas de actividad de estas dos tripulaciones reforzadas que se incorporan al avión en Estambul verán que sumando las escalas técnicas realizan un total de 17 horas y 15 minutos de vuelo, todavía por debajo de los períodos de actividad máximos establecidos por la legislación española, si es que fuera de aplicación esa legislación. La tripulación que había descendido en Estambul esperaba en el aeropuerto de Trabzon, después de un largo descanso, la llegada del Yakolev 42 para hacerse cargo del avión, mientras sus compañeros iban a descansar en Turquía.

En consecuencia, señor presidente, señorías, ni la tripulación que pilotó el avión desde Kharkiv hasta Estambul, ni las dos tripulaciones reforzadas que lo hicieron desde Estambul hasta el momento de la colisión, superaron en ningún momento los límites de actividad que establece como máximo la normativa española y que algún representante del SEPLA se ha encargado de recordarnos en los últimos días. ¿Quieren que repita otra vez los datos de las horas? (**Denegaciones.**)

De lo actuado por la comisión se deduce que el avión Yakolev 42 estaba en buenas condiciones técnicas, según se desprende de todos y cada uno de los parámetros registrados en la caja negra. Tengo que recordar, a su vez, que el avión había pasado las inspecciones obligatorias, había sido objeto de una completa revisión (*overhaul*) en el año 2001 tras 10 años de utilización previa, y el pasado 10 de abril de 2003 se había sometido al mantenimiento obligatorio de las cada 600 horas

de vuelo, habiendo volado desde entonces sólo 179 horas más, y contaba con todos los certificados acreditativos de aeronavegabilidad, certificado de registro de matrícula, certificado de operador aéreo, certificado de ruido y licencia de estación de aeronaves. Disponía además de todos los equipos que exige la severa normativa JAR-25 para operar en la Unión Europea y en la norteamericana FAR-25 para hacerlo en Estados Unidos. En segundo lugar, hay que concluir que nada externo parece haber contribuido al error causante del fatal accidente. Así resulta de constatar que, si bien las condiciones climatológicas no eran óptimas, tampoco impedirían, como hemos dicho, un aterrizaje adecuado. En tercer lugar, señorías, que el error humano causal se produjo por circunstancias aún desconocidas. Respecto a los tiempos de descanso de las tripulaciones, ha quedado acreditado que en ningún caso se rebasaron ni siquiera los exigidos por la legislación española.

Paso ahora, señor presidente, a detenerme en el capítulo inexcusable de apoyo a las familias de los fallecidos, comenzando por lo relativo a la identificación, traslado y exequias. Una vez recibida la noticia del accidente y su trágico resultado, mis más directos colaboradores y yo mismo dedicamos nuestros primeros esfuerzos a acelerar la recuperación, el reconocimiento y la repatriación de los cuerpos de nuestros compatriotas. En este sentido, ordené al inspector general de Sanidad de la Defensa la formación y coordinación de un equipo sanitario para trasladarse al lugar del accidente e identificar y repatriar a las víctimas, al que se incorporaron oficiales del cuerpo jurídico militar. Una vez se tuvo conocimiento de la posibilidad del traslado a España de los restos mortales, se organizaron las exequias que tuvieron lugar, como recuerdan SS.SS., en la base aérea de Torrejón en la tarde del 28 de mayo.

En mi gabinete, y bajo la dirección de su director, el general de división Manuel Bretón Romero, se formó el día 30 de mayo, es decir, cuatro días después del accidente, una oficina de atención a los familiares compuesta por oficiales y suboficiales de los ejércitos a los que pertenecían los fallecidos, funcionarios de los organismos afectados por ese tipo de incidencias y otro personal civil del órgano central de la Defensa. Esa célula ha atendido las preguntas y demandas de todos los que se han interesado telefónicamente o persona a persona. Hasta el día de la fecha se han realizado 322 consultas referidas sobre todo a información sobre procedimientos, peticiones de documentación, de entrega de los efectos personales de los fallecidos, investigación del accidente y seguro de vuelo, solicitud de ayuda psicológica, sistema utilizado para el reconocimiento e identificación de los cadáveres y consultas de índole legal. Los miembros del gabinete técnico contactan periódicamente, de modo personal, a las familias afectadas a fin de hacer un seguimiento individualizado de sus necesidades, lo que ha posibilitado que muchas consultas y respuestas se evacuen por esta vía. La actuación

de la oficina tuvo su momento más sensible en las reuniones celebradas el 8 de julio pasado en Burgos y Zaragoza con los familiares pertenecientes a fallecidos de los ejércitos de Tierra y del Aire respectivamente, con la presencia del teniente general del Ejército del Aire Beltrán, y el anteriormente citado general de división Bretón Romero, así como oficiales de enlace con las familias pertenecientes al Ala 31 y del EADA, en cuanto al Ejército del Aire, y del MAPER respecto del Ejército de Tierra. Estas reuniones sirvieron para humanizar los contactos habidos hasta entonces y para centrar con mayor precisión las áreas de inquietud y dudas que aún seguían y seguirán atormentando el dolor de los familiares.

Respecto de la tramitación de pensiones, he de señalar que por resolución del 12 de junio del ministro que les habla se publicó la declaración de los 62 fallecimientos como producidos en acto de servicio. Ello dio paso a la apertura de los 62 expedientes de clases pasivas, de los que se han resuelto a día de hoy 58. A consecuencia de esos expedientes se han reconocido 125 pensiones, de las que 37 son de viudedad, 59 de orfandad y 29 a favor de los padres. Los cuatro expedientes que faltan por completar están pendientes de la aportación de determinada documentación necesaria. Del total de los 62 expedientes de los fallecidos hay sólo cuatro casos que no han generado ningún tipo de pensión por carecer de viuda e hijos y sobrepasar los ingresos de los padres de los causahabientes el límite legal establecido.

Los reconocimientos de pensión se remitieron a partir del 18 de junio a cada una de las unidades de clases pasivas del Ministerio de Hacienda, correspondientes al lugar de residencia de los beneficiarios. Cada beneficiario ha tenido la oportunidad de señalar la forma más conveniente de cobro, sin necesidad de personarse en las unidades de clases pasivas. Todas las pensiones de viudedad con hijos rebasan las retribuciones que percibían los fallecidos cuando se hallaban en activo.

Compensaciones e indemnizaciones. La póliza contratada por el Ministerio de Defensa para cubrir los riesgos del personal en misiones de paz indemniza a los deudos de cada fallecido con 60.101,21 euros. La compañía aseguradora ya dispone de la documentación de cada uno de los 62 fallecidos. Ha sido posible designar beneficiarios en 61 de los casos y falta por hacerlo en el caso del guardia civil, y se ha acreditado la personalidad de los beneficiarios en 60 de los casos. Por lo tanto, son 60 los expedientes de indemnización que se pueden dar por finalizados. La compañía aseguradora ya ha remitido los talones correspondientes a 101 beneficiarios por un importe de 39.065 euros por fallecido, adelanto a cuenta del total a que tienen derecho. Los beneficiarios han recibido igualmente un certificado de póliza para que tales beneficiarios puedan realizar la autoliquidación del impuesto sobre sucesiones. Una vez liquidado y remitido el justificante a la aseguradora,

ésta emite un talón por el resto de la indemnización, finalizando así el expediente del seguro.

En lo referente a los 75.000 dólares de indemnización previstos en el acuerdo entre EMACON y NAMSA el ministerio se mantiene en estrecho contacto con los responsables de la agencia de la OTAN. Los mismos han explicado de qué manera cumplieron con el mandato del EMACON y trasladaron a Chapman, en el acuerdo firmado entre ambos, la obligación de cubrir esta indemnización de 75.000 dólares para cada pasajero. El pasado día 15 los responsables de NAMSA y del Ministerio de Defensa firmaron un comunicado conjunto en el que, tras expresar una plena coincidencia de planteamientos, acuerdan intensificar las gestiones frente a la empresa Chapman, adjudicataria principal del contrato, para que haga efectivo el mencionado abono. No puedo ocultar que, no habiendo suscrito Chapman un seguro de vida independiente, como el requerido por EMACON y NAMSA, las negociaciones al respecto serán sin duda laboriosas. Ello ha quedado claro en las iniciales reacciones de los abogados de Chapman, que han querido demostrar que sus obligaciones estaban suficientemente cubiertas gracias a la firma de una póliza de seguro por parte de la adjudicataria final que llevó a cabo el vuelo, es decir, la empresa Ucrania Mediterránea, con la aseguradora Busin, debidamente reasegurada en Londres. La posición del Ministerio de Defensa sigue siendo la de reservar esa póliza de responsabilidad civil para las eventuales reclamaciones que en concepto de ulteriores daños puedan plantear a la citada aseguradora los familiares de las víctimas, cuestión ésta que ha sido ya objeto de atención por parte de distintos despachos de abogados a los que el Ministerio de Defensa ha tratado, y seguirá tratando, con criterios de máxima objetividad y equidad en beneficio justamente de los mencionados familiares.

Me referiré ahora a las ayudas del Instituto Social de las Fuerzas Armadas, ISFAS, a las mutualidades de los ejércitos. El 30 de mayo se entregaron todos los documentos de afiliación a los familiares de los fallecidos como titulares. Se han reconocido 37 expedientes de prestación de ayudas por fallecimiento, por 1.203 euros cada una, a los titulares fallecidos que tenían familiares a cargo incluidos en ISFAS o al cónyuge. En el caso de los fallecidos que no tenían beneficiarios inscritos a su cargo en el documento de afiliación a ISFAS, a todos los posibles interesados se les han enviado impresos de solicitud de esa ayuda y ya se han concedido siete de 1.203 euros, en concepto de reintegro de gastos, previa presentación de justificante. Las mutuas del Ejército de Tierra y del Ejército del Aire han recibido la documentación de todos los fallecidos que eran mutualistas y se han resuelto favorablemente 35 expedientes con importes de hasta 1.031 euros ya abonados.

Señorías, la recuperación de los objetos personales de los fallecidos y hacérselos llegar lo más pronto posible a sus familiares ha sido, desde el primer momento, una

actividad prioritaria a la que se ha prestado la máxima atención. La clasificación de los objetos, la verificación y la necesaria comprobación de los mismos, especialmente para diferenciar aquellos que podían ser propiedad de los fallecidos y aquellos otros efectos pertenecientes a sus unidades, y por tanto bienes del Estado, ha sido una tarea complicada, de gran complejidad. En ella han participado un elevado número de componentes de las Fuerzas Armadas, especialmente del Cuerpo Jurídico Militar de la Defensa. En líneas generales se situaron en la base aérea de Getafe tanto los provenientes de las autoridades turcas como aquellos otros que habían depositado los fallecidos en la estafeta de Kabul. Una vez finalizados los trabajos de clasificación e inventariado se han hecho llegar a los familiares las correspondientes cartas en las que se informa en cada caso si se habían identificado o no efectos personales relacionados con sus familiares.

En relación con los objetos identificados, el jueves 10 de julio acudieron a la base aérea de Getafe representantes de las unidades de destino de los fallecidos para hacerse cargo de los efectos personales identificados a fin de hacérselos llegar a sus familiares. Dichos objetos eran, por un lado, los que el juez turco identificó como pertenecientes a alguno de los fallecidos, hallados en el lugar del accidente, y, por otro, aquellos paquetes que éstos habían dejado en Kabul para que se los enviaran a España en un momento posterior. Hay que destacar que en algunos casos no se ha identificado efecto personal alguno.

Respecto a los objetos que ha sido imposible identificar como pertenecientes a alguno de los fallecidos, han sido fotografiados, remitiendo dichas fotos a las unidades para que los familiares puedan verlos y proceder a su posible identificación. Simultáneamente, desde el lunes 14 de julio y a lo largo de esta semana, se están organizando visitas a la base aérea de Getafe, para que los familiares que así lo deseen puedan visualizar y reconocer directa y personalmente dichos objetos. Las citadas visitas acuden acompañadas del personal de apoyo de las unidades, encontrándose siempre presente personal de la oficina de apoyo a las familias del gabinete del ministro. Una vez que todos los familiares que lo deseen hayan acudido a identificar los citados objetos a la base aérea de Getafe, se procederá a la entrega de los que cada cual haya reconocido como pertenecientes a su familiar fallecido.

Acción social de los ejércitos y patronatos de huérfanos. Los mandos de personal de los ejércitos de Tierra y Aire han gestionado las ayudas de acuerdo con su Plan general de acción social. Son 38 familias en el caso del Ejército de Tierra, más dos personas pertenecientes a los cuerpos comunes de las Fuerzas Armadas, lo que hace 40 expedientes de ayuda a situaciones de necesidad para los familiares del militar accidentado. Se trata de una prestación económica de 1.800 euros para cada caso, que ya ha sido abonada. El Ejército del Aire

espera ultimar en poco tiempo el mismo tipo y monto de ayuda en favor de los familiares de los 21 fallecidos a él pertenecientes. Los respectivos patronatos de huérfanos han aprobado ayudas de estudios para 43 hijos de fallecidos pertenecientes a Tierra y 16 hijos pertenecientes a fallecidos del Ejército del Aire.

En fin, la Fundación asistencial para las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil, cuyo objeto fundacional es la captación profesional y promoción laboral de las viudas y huérfanos de las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil, cumple sus objetivos desarrollando actividades emplazadas en acuartelamientos, bases o recintos militares, a través de las que se les proporciona puestos de trabajo que cubre personal de dicho colectivo. El pasado 2 de julio firmé con la presidenta de la Fundación un convenio de colaboración que establece el marco para cederle el uso temporal de determinados locales, para desarrollar dichas funciones, así como las ayudas que pueden necesitar para su labor. La Fundación ha preparado, en coordinación con mi gabinete, la documentación a enviar a todas las viudas para darse a conocer, ofrecer sus servicios y poder promocionar sus trabajos. Con motivo del accidente, la Fundación tiene previsto remitir a través de mi gabinete carta personal a todas las viudas, con especificación de cuáles son las prestaciones que ofrece la Fundación.

Señor presidente, señorías, hasta aquí el informe que viene a completar los que con anterioridad he tenido oportunidad, en Pleno o en Comisión, de rendir ante SS.SS. Creo, señor presidente, que, con independencia de las conclusiones técnicas de la comisión internacional y de las conclusiones jurisdiccionales, es el momento de cerrar algunas conclusiones respecto del trágico accidente del Yakolev 42. En ese sentido, quiero entregar a la presidencia de la Comisión el dossier que ampara tales conclusiones y en el que se incorpora la documentación solicitada por los grupos parlamentarios, especialmente por la señora Sánchez, del Grupo Socialista, y que, a través de la presidencia se le remitirá.

Primera conclusión. Las misiones internacionales de las Fuerzas Armadas se han incrementado como consecuencia del creciente protagonismo de España en el exterior, tanto en el marco de Naciones Unidas, como de la Alianza Atlántica, cuanto de las coaliciones internacionales, resultando evidente que necesitan, para el desarrollo de las mismas, capacidades de proyección y sostenimiento en teatros muy alejados del territorio nacional. Como anejo 1 se incluyen distintos cuadros referentes a la participación de España en las misiones de paz, así como sobre nuestra creciente participación en las mismas, tanto desde el punto de vista de los contingentes como de su costo financiero.

Segunda. La carencia de capacidades de transporte estratégico, traslados a larga distancia con gran capacidad de carga, tanto de personal como de material, es común a todos los países de la Unión Europea. Sólo

cuentan con capacidades propias suficientes Estados Unidos y algunos países del antiguo bloque soviético. Como anejo 2 se incluye una nota sobre la reciente firma por un significativo número de países miembros de la Alianza Atlántica de una carta de intenciones para alquilar aviones Antonov, que podrían complementarse con los C-17 norteamericanos, en espera de que Europa se dote del A 400-M de la empresa EADS-CASA. Es muy probable que España se adhiera a esta carta de intenciones para facilitar el transporte estratégico de material.

Tercera. Consciente de la necesidad de incrementar estas capacidades, el Gobierno ha desarrollado, dentro de los planes de modernización de las Fuerzas Armadas, programas que permitan incrementar nuestra capacidad de proyección. Marítima, para lo cual se han entregado a la Armada en los años 2000 y 2001 dos nuevos buques LPD, el *Castilla* y el *Galicia*, y se ha programado la construcción de un buque de proyección estratégica multipropósito. Aérea, con la aprobación del programa de construcción de los CASA 295, de los cuales tendremos tres en el año 2001, dos en el año 2002, dos en el año 2003 y dos en el año 2004, en total nueve, cuyo presupuesto es de más de 187 millones de euros, es decir, 31.177 millones de pesetas, y, sobre todo, con el avión europeo, consorciado dentro de EADS entre otros por España, que supuso la aprobación en el Consejo de Ministros de 6 de junio de 2002 de un gasto de un montante total aproximado de 3.452 millones de euros, es decir, 574.364 millones de pesetas, en el que CASA tiene, por cierto, un protagonismo principal y que comenzarán a entregarse en el año 2010. En el anejo 3 se incluye una nota sobre los programas de inversión previstos por el Ministerio de Defensa para los próximos años en lo que tiene que ver con los distintos transportes aéreos y navales.

Cuarta. Para paliar transitoriamente esas insuficiencias, el Estado Mayor de la Defensa, EMAD, ha contratado a partir de enero del año 2002 medios de transporte aéreo externos de los disponibles en el mercado, con carácter subsidiario al uso de las propias capacidades. Como anejo 4 se incluyen distintos cuadros referentes a los vuelos de apoyo a misiones de paz, con medios propios y con otros medios, durante los últimos años 2002 y 2003 que, como explicaré a continuación, se programaron con NAMSA.

Quinta. A través de la Agencia NAMSA de la Alianza Atlántica, el EMACON, es decir, el Estado Mayor Conjunto, cerró el contrato marco denominado Acuerdo de ventas SP 17. Tras la correspondiente licitación, NAMSA adjudicó a Chapman Freeborn, en Alemania, el contrato final para el traslado de nuestras tropas a misiones de paz. En el anejo 5 se incluye, en primer lugar, una nota oficial sobre las razones que llevaron al EMACON a contratar con NAMSA. Además, se añaden los textos de los dos mencionados contratos, atendiendo así las peticiones de documentación que SS.SS han

hecho llegar al departamento que dirijo. También figura en el mismo anejo una nota sobre el procedimiento general de contratación con la Agencia NAMSA, así como los documentos oficiales de NAMSA, aún en inglés, explicando las razones por las que ninguna de las ofertas de las compañías españolas habían resultado ganadoras frente a la mejor oferta hecha por Chapman de Alemania.

Sexta. En ninguno de los informes finales de los jefes de misión española en Afganistán se han reflejado quejas sobre la seguridad de los aviones. Sin embargo, sí se ha comprobado que se produjeron partes de incidencias de algunos mandos sobre vuelos específicos con relación, sobre todo, a retrasos, repostajes y condiciones de confortabilidad de los vuelos. Tales partes de incidencias dieron lugar, en muchos de los casos, a la formulación por el EMACON de las correspondientes quejas, a través de NAMSA, a la compañía adjudicataria Chapman. Como ya tuve ocasión de explicar a SS.SS., inmediatamente después del accidente, pedí al Estado Mayor Conjunto que localizara cualquier queja formulada en relación con los vuelos contratados por Chapman. Tengo que reconocer que algunas de las recibidas no habían llegado al Estado Mayor Conjunto, por lo que tampoco me habían sido transmitidas ni habían dado pie a las correspondientes denuncias ante Chapman. En cualquier caso, de acuerdo con los compromisos que asumí ante SS.SS. de informar sobre futuras quejas que fuera conociendo, como anejo 6 se incluye una nota elaborada por mi departamento sobre todos los partes de incidencias recibidos antes y después del trágico accidente. También, en mi deseo de transmitir cuanta información válida resulte posible a SS.SS., se incluye en el mismo anejo una nota referente a los expedientes de todos los vuelos contratados con NAMSA. Al mismo tiempo que se describe el contenido de cada uno de estos expedientes se incluye toda la documentación referente al trágico vuelo del Yakolev 42. También se añade al respecto la documentación oficial remitida por NAMSA y legalizada por la Intervención General del Departamento de Defensa.

Séptima. El avión Yakolev 42 siniestrado en Turquía el pasado 26 de mayo había superado las inspecciones correspondientes en fechas inmediatamente anteriores a las del accidente y estaba en posesión de los correspondientes certificados. La comisión internacional ha señalado, tras la apertura de la caja negra, que todos los registros técnicos del avión funcionaron correctamente, atribuyendo a un error humano la causación del accidente que deberá todavía depurarse por la propia comisión y en la vía jurisdiccional correspondiente. Aunque ya hemos hablado mucho en esta comparecencia del avión, se incluye como anejo 7 una nota en la que se resume toda la información que hemos venido obteniendo sobre el mismo.

Octava. La atención a las familias afectadas ha sido y seguirá siendo el objetivo prioritario de dedicación de

todos los órganos y entidades del Ministerio de Defensa con el ministro a la cabeza. Para conocimiento de la Comisión, se incluye como anejo 8 una serie de notas de interés al respecto. En primer lugar, una nota sobre las primeras medidas adoptadas para la identificación, traslado y exequias de los fallecidos. Luego otra sobre la constitución y actividades de la oficina de atención a las familias en el gabinete de ministro. La tercera tiene que ver con el estado de actuación de la gestión y liquidación de las correspondientes pensiones, particularizadas caso a caso. A continuación, se presentan el estado actual y las gestiones en curso para el cobro de los seguros. En el caso del seguro colectivo suscrito con el Ministerio de Defensa para el personal en misiones de paz por 60.101 euros, se informa de los pagos que ya se han realizado y de las liquidaciones pendientes.

En lo referente a la indemnización de 75.000 dólares prevista en el acuerdo del EMACON con NAMSA, se incluye el texto del comunicado conjunto firmado entre el Ministerio de Defensa de España y NAMSA para coordinar e intensificar las gestiones de cara al abono por Chapman de lo adeudado. Además, se relacionan las ayudas concedidas a través de las correspondientes mutuas, se expresan las relaciones y gestiones que se han realizado para la devolución de los objetos personales de los fallecidos que he tenido ocasión de detallar, y se presentan las ayudas gestionadas para materializar las asistencias complementarias que se han proporcionado a los hijos menores de edad, incluidas las becas y el convenio de colaboración que he citado con la Fundación asistencial para las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil.

Novena. Quisiera añadir para concluir que sin duda la aplicación de una de las propuestas principales que contiene la revisión estratégica de la Defensa, que fue objeto de debate y amplio apoyo parlamentario en esta misma Comisión, permitirá también mejorar en gran medida, de cara al futuro, la gestión de los aspectos logísticos en las misiones de paz. En efecto, la creación de un nuevo mando de operaciones dentro del EMAD permitirá una más exhaustiva organización y control de los procedimientos operativos y financieros, así como de todo lo que tiene que ver con la asistencia jurídica e intervención. Este mando de operaciones constituirá de forma permanente un centro de movimientos y transportes conjuntos (CMTC), que será el responsable final para el planeamiento y dirección de los movimientos de proyección, sostenimiento y repliegue de las Fuerzas.

Décima. En esta misma línea, y a efectos de mejorar la información a las familias de todos los militares desplazados en operaciones fuera de España, se establecerá también una unidad de coordinación en el propio mando operativo y en cada una de las unidades desplazadas, así como en el mando orgánico del que traigan origen, de forma que se garantice la permanente comunicación e información entre los desplazados,

sus familias, los mandos militares y los responsables políticos.

Es todo cuanto tengo el honor de informar a sus señorías.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro. El presidente da por recibido el informe de conclusiones y anejos a que hacía referencia en su comparecencia y asimismo se les hará llegar a todos los portavoces de los distintos grupos parlamentarios.

Conforme al formato precedente en esta Comisión, tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, doña Carmen Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ DÍAZ**: Señor ministro, en primer lugar quisiera agradecer su comparecencia esta tarde, esta noche ya, en sesión extraordinaria para informar de las conclusiones iniciales de la Comisión internacional de investigación del accidente del avión comercial Yak-42. También me hubiera gustado agradecerle que esa documentación nos la hubiera remitido antes de esta comparecencia, porque la habríamos podido estudiar y a lo mejor algunas dudas que traemos hoy se hubieran resuelto o se nos hubieran planteado otras dudas. Pero hay que incidir en que la investigación oficial de las causas del accidente no ha concluido, tenemos conclusiones provisionales, y da toda la sensación de que usted las está intentando llevar a su terreno de juego interpretándolas a su favor. Señor Trillo, abra los ojos, porque de estas primeras conclusiones se está poniendo de manifiesto que las condiciones de los vuelos contratados por el ministerio han sido pésimas en todos los sentidos y quedan muchos datos todavía por descifrar.

Usted comparece hoy en esta Comisión por segunda vez tras el accidente del avión Yak-42, que costó la vida a 62 militares. En su primera comparecencia despejó pocas dudas y sembró muchas incertidumbres. Hoy también ha dejado más dudas que en una primera descripción que hemos podido hacer se las vamos a plantear y esperamos que en su segunda intervención nos las pueda resolver. Señor ministro, este Parlamento, la ciudadanía de este país y sobre todo las familias de las víctimas del accidente tenemos derecho a una información rigurosa y veraz. Hay que aclarar las causas del accidente y las condiciones en las que viajan nuestras tropas. Nunca se olvide de esta segunda parte, señor Trillo. Este es el mejor homenaje y reconocimiento que podemos hacer a los hombres y a las mujeres que, gracias a su esfuerzo y a su profesionalidad, dejan tan alto el listón de nuestras Fuerzas Armadas.

Señor Trillo, usted pasa por un momento crítico en credibilidad. Le recuerdo que las familias de las víctimas del Yak-42 mostraron recientemente, en su última reunión de Zaragoza, su desconfianza hacia usted. La acogida que le dispensaron el otro día en la base de Rota... **(El señor ministro pronuncia palabras que**

no se perciben.) No, señor Trillo, una no tiene nada que ver, los familiares tienen comunicación directa con el buque *Galicia*, pero si los familiares llegan a saber que el motivo de ese retraso se debía a que, de cuatro motores, tres y medio no funcionaban, la preocupación habría sido más evidente y se habría mostrado.

Los distintos grupos de este Parlamento ya hemos dicho en anteriores ocasiones que cada vez es más difícil creerle, y esta falta de credibilidad podía haberla subsanado hoy en esta comparecencia, pero no lo ha hecho, porque lo primero que debería usted haber hecho era aclarar por qué faltó a la verdad e incurrió en contradicciones en su primera comparecencia, en la de 4 de junio. ¿Por qué faltó a la verdad cuando dijo que la utilización de los aviones de la antigua Unión Soviética para transporte de tropas era una práctica habitual entre 140 países, cuando somos, señor Trillo, el único país que los ha utilizado para trasladar a nuestras tropas? ¿Por qué faltó a la verdad cuando dijo que era la NAMSА quien seleccionaba, revisaba e inspeccionaba estos aviones? Le recuerdo que fue la propia Alianza Atlántica quien se encargó de desmentirle, asegurando que NAMSА sólo cumplía con un papel de intermediación comprobando que los papeles, los permisos y los certificados estén en regla. Nunca hemos entendido por qué su ministerio no hizo un control técnico y de seguridad sobre los aviones que estaba contratando y en los que viajaba nuestro personal de las Fuerzas Armadas. Esperamos que hoy responda a ello.

También fue en esa misma comparecencia cuando faltó a la verdad diciendo que no había recibido ningún informe de irregularidades de esos vuelos. ¿Se le olvidó, señor Trillo, u ocultó intencionadamente a esta Comisión el informe o el parte de incidencia, según usted le llama, del teniente coronel Soler, del 14 de enero? Un informe importante, donde se dice que el avión que le transportaba a Afganistán no tenía permiso de vuelo para sobrevolar Turquía y ni siquiera combustible suficiente. Tampoco mi grupo parlamentario entenderá nunca por qué se minimizó este informe y por qué no se le dio entidad suficiente a la pregunta parlamentaria que realizamos el 1 de abril. Una pregunta que era una advertencia clara de que el transporte de nuestras tropas no se estaba realizando en las mejores condiciones, pero usted no quiso escuchar.

Tras su comparecencia de hoy se nos abren nuevas dudas e incertidumbres. Nosotros no queremos dudar de su palabra, lo que queremos son documentaciones y acreditaciones de lo que se dice, señor Trillo. ¿Puede explicar cómo la torre de control puede tener perdido siete minutos el avión Yak-42? ¿Puede explicar eso? ¿Puede explicar cómo a una torre de control se le pierde un avión durante siete minutos y no contacta con ellos? ¿Qué estaban haciendo en la torre de control, señor Trillo? ¿Y el radar? ¿Funcionaba el radar del avión, señor Trillo para saber que el rumbo era el indicado? **(El señor Caldera-Sánchez Capitán: De la**

torre de control.) Perdón, de la torre de control. Es que estas cosas, si no se explican y se sueltan, señor Trillo, crean mucha más confusión. **(El señor Caldera Sánchez-Capitán: En el radar aparece un puntito que es el avión. Siete minutos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Caldera, está haciendo de menos a su compañera, la portavoz. Ella sabe explicarlo tan bien como usted.

La señora **SÁNCHEZ DÍAZ:** Señor Trillo, también íbamos a preguntarle hoy la hora en que salió el Yak-42 de Zaragoza, las escalas y las paradas que hicieron, sobre lo que volveré luego porque me gustaría también hacerle nuevas preguntas. ¿Qué países sobrevoló el Yak-42? ¿Tenía permiso para sobrevolar todos estos países? Las incertidumbres, las dudas de este accidente no sólo han venido motivadas por su comparecencia del 4 de junio, sino cada vez que conocemos una nueva información sobre el caso. Además, nos seguimos reafirmando en que las condiciones de seguridad de esos vuelos eran malas. Fíjese, señor Trillo en las cajas negras. Primero, nos enteramos que la caja negra, denominada CVR, y que recoge las conversaciones de los pilotos en el interior de la cabina, no funcionaba, y usted lo ha confirmado hoy, con lo que se ha perdido un instrumento técnico de importancia para conocer las causas del accidente. No lo dice este grupo parlamentario ni esta diputada, señor Trillo, lo dice el mismo presidente de la Comisión de investigación, que ha señalado que, de haberse grabado las conversaciones de los tripulantes, habrían ilustrado claramente el motivo del siniestro. No podemos saber qué se habló en la cabina de la tripulación en los últimos momentos. Usted mismo ha dicho que ha habido una reacción del piloto cuando ve la montaña encima. Señor Trillo, seguro que ahí se dijo algo y no lo sabemos porque la caja negra no funcionaba. ¿Y dice usted que este avión no tiene fallos técnicos? ¿Cómo denomina usted este fallo, señor Trillo? Además, el representante en la Comisión dice que las cajas negras se entregaron sin sellar y sin cumplir los requisitos que marca el protocolo de la OACI. Usted ha dicho que las cajas negras estaban selladas, pero no entendemos a qué vienen tantas divergencias en este caso.

Señor ministro, desde el principio su ministerio tenía que haber hecho una gestión de riesgo de operaciones de estos vuelos y parece que no lo ha hecho. ¿Por qué? ¿No lo ha hecho por desconocimiento de la información, o porque han aceptado el riesgo con conocimiento, señor Trillo? A partir de la única caja negra que funcionaba, a pesar de esos cables rotos y de esas malas circunstancias, se dijo y se dice, y es lo que vamos a mantener, señor Trillo, hasta que usted no nos dé una información y acreditación suficiente, que el avión recorrió 28 horas de vuelo antes del accidente con escala. Pero no es eso sólo, señor Trillo, ¿cuántas horas hubiera volado ese avión si hubiera regresado a

España? ¿Seis o siete horas más? **(El señor ministro de Defensa, Trillo-Figueroa Martínez-Conde, pronuncia palabras que no se perciben.)** Sí, señor Trillo, pero cuando unos militares le hacen las denuncias a este grupo parlamentario de la situación en la que estaban viajando nos dicen que los pilotos descansan en unos asientos deformados y sin reposabrazos. En otras ocasiones, señor Trillo, descansan en las maletas que están sin anclar. Sí, señor Trillo, eso es lo que han dicho los militares que han viajado en esos aviones. Por tanto, queremos documentación e información para saber si lo que usted está diciendo es cierto. Porque lo que nos denunciaron es que en este caso no se garantizan las condiciones adecuadas para el descanso de la tripulación, de alojamiento individual, de temperatura, de luz, de ruido y de ventilación.

Lo que todavía resulta más sorprendente es que después de más de 40 días diga hoy aquí que existía una tripulación de refresco, señor Trillo. Recuerde sus últimas palabras al respecto. Dijo que la tripulación de refresco iba a entrar en Trabzon. Nunca, señor Trillo, ha hablado usted de que había entrado una tripulación de refresco y nunca se ha sabido de esa tripulación que se salvó de un accidente. Y para los medios de comunicación eso hubiera sido un dato importante a seguir. Por tanto, señor Trillo, acredítenos documentación, quiénes eran, cuándo entran y cuándo suben. Le recomiendo, señor Trillo, si me lo permite, que deje de maquinar argumentos para no responsabilizarse en este tema. Quiero aclararle una cosa. Nosotros no le consideramos culpable, pero sí responsable, porque usted es el máximo responsable político del Ministerio de Defensa, para lo bueno y para lo malo. Su ministerio, señor Trillo, debió conocer ese cambio de tripulación, dónde se bajaba y dónde entraba la tripulación de refresco, antes de que el avión saliera de aquí. Eso lo tenía que saber antes de conocer las circunstancias en las que estaban viajando nuestras tropas. Pero hay otra cosa. Usted dijo recientemente que el plan de vuelo cumplía con las normas ucranianas. ¿Cuáles son las normas ucranianas? ¿Las que nos ha hecho saber hoy? Porque usted, cuando conoció esta noticia por los medios de comunicación, enseguida buscó la excusa, y la excusa fue esa: estamos cumpliendo con las normativas de Ucrania. Señor Trillo, el tema es que usted conocía este plan de vuelo, este y tantos otros que se han realizado con este tipo de aviones. Si no, ¿cómo indicaba a los militares el lugar, el día y la hora en que iban a ser recogidos? ¿Lo tendría que conocer previamente su ministerio?

¿Se acuerda de esta hoja? Es la comunicación de un programa de vuelo de un avión similar, un Tupolev 154, donde consta cada escala con sus horas de salida, sus horas de llegada y sus tiempos de parada. Señor ministro, esta información pasa por casi 20 departamentos de su ministerio, entre ellos la Dirección General de Política ¿Le suena, verdad? Señor Trillo, deje de tomarnos el pelo, deje de convertir su ministerio en un

laboratorio de fabricación de excusas con el objetivo de tapar sus responsabilidades. De lo que no hay la menor duda es de que usted como máximo responsable, o bien establece el programa de estos vuelos, o bien consiente que se hicieran estos recorridos suicidas. Le repito, hasta que no nos lo demuestre, nosotros tenemos conocimiento de las características de este vuelo. Este Tupolev, señor Trillo, hace un recorrido de 58 horas y sólo bajan del avión para descansar doce horas. Este recorrido lo ha consentido su ministerio en más de tres ocasiones. Yo le pregunté en el Pleno, señor Trillo, dónde y cuándo dormía la tripulación de este avión, y usted no me contestó. Hoy le pregunto si cree que una compañía española aceptaría esta hoja de ruta. Yo creo que no, señor Trillo, así que no se vaya de esta Comisión sin explicarnos quién le dice a la compañía ucraniana dónde y a qué hora se lleva y se recoge a los miembros de las Fuerzas Armadas. Además, señor Trillo, o es la compañía ucraniana quien decide el recorrido o es el ministerio el que lo decide. Lo fundamental de este documento —le hemos solicitado más documentos de este tipo y espero que estén en ese archivo— es que se evidencia que estos planes de vuelo han sido una práctica habitual en todos los aviones que se han contratado con los países rusos.

Como faltan datos, señor Trillo, y como siguen existiendo dudas, volvemos a traer hoy aquí una propuesta de creación de una comisión de investigación parlamentaria. Señor ministro, es de interés público que podamos conocer cómo se han estado realizando esos vuelos, no sólo el del Yak-42. Queremos conocer todos los testimonios de quienes han utilizado estos aviones y de los pilotos, que nos pueden resolver las dudas y nos pueden aportar conocimientos. Hacemos esto sobre todo en aras de prevenir situaciones similares en el futuro. Por ello, ahora más que nunca, es necesaria la creación de una comisión de investigación parlamentaria. Además, señor Trillo, mi grupo parlamentario propone que el Gobierno remita al Congreso en el plazo de dos semanas dos informes. El primer informe debe describir cronológicamente todos los hechos relacionados con la misión de transporte militar del avión accidentado, incluyendo cada acción completa, descripción y responsables directos. El segundo informe, de naturaleza confidencial, a elaborar por los servicios especiales de información del Estado, debe relacionar cuantos datos disponen dichos servicios sobre este asunto, así como contener un dictamen sobre la cadena de casualidades previsibles que han conducido a la situación actual en este asunto.

Señor ministro, espero que aproveche su segunda intervención para aclarar las dudas que siguen existiendo sobre este caso. Espero que decida la creación de una comisión de investigación parlamentaria, porque si no se aclaran todas estas circunstancias, no sólo la del Yak-42, sino cómo están viajando nuestras tropas, usted tendrá que pensar en asumir responsabilidades.

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

El señor **CAMPUZANO I CANADÈS:** Quiero agradecer al señor ministro su información, que ha sido muy amplia y muy detallada.

El señor ministro, que es viejo parlamentario, coincidirá conmigo en que el formato de una Comisión de estas características no es el mejor para poder analizar con la suficiente calma y perspectiva el contenido de este informe, ni para el debate que los portavoces pueden llegar a suscitar. Le recuerdo la existencia de una propuesta de Convergència i Unió, con entrada en la Cámara el 13 de junio, de creación de una subcomisión en el seno de la Comisión de Defensa, que analice y proponga modelos más seguros para el traslado de las tropas españolas. Le rogaría al ministro que considerase con su grupo parlamentario esta propuesta que formula Convergència i Unió, que no la formula desde la desconfianza a lo que ha manifestado el ministro, sino desde la convicción de que es bueno que en sede parlamentaria, si de verdad queremos hacer bien nuestro trabajo, podamos profundizar con un mínimo de tiempo alrededor de este tipo de informaciones. Si no, el nivel del debate que podemos tener es necesariamente muy poco profundo y muy poco útil para el objetivo que debe unir al Gobierno y a los grupos parlamentarios, que es encontrar la verdad en esta cuestión, si es que somos capaces de encontrarla. Es evidente que Convergència i Unió no puede dar por cerrada hoy esta cuestión. El propio título de su comparecencia — conclusiones iniciales— ya lo indica, incluso la Comisión internacional habló en su rueda de prensa de conclusiones preliminares. Esto nos indica que hay que continuar avanzando.

A mi grupo se le plantean tres cuestiones. Una primera, que aparece un sistema de adjudicación de un servicio basado en diversas subcontratas, lo que diluye las responsabilidades. Hoy, ante este hecho, ni la compañía ucraniana, ni la empresa rusa que fabrica el aparato, ni la agencia de la OTAN que gestiona estos asuntos, ni la empresa británica subcontratada por la agencia de la OTAN, ni el Ministerio de Defensa pueden asumir estas responsabilidades, que quedan en manos de quien ya no está, el piloto que murió en el accidente. Este es un sistema que, como mínimo, crea desconfianza en la opinión pública y, sobre todo, en los familiares de las personas muertas. Es difícil que los familiares de estas víctimas entiendan que nadie, ni británicos, ni la OTAN, ni españoles, ni rusos, ni ucranianos, puedan asumir ningún tipo de responsabilidad.

En segundo lugar, si aceptamos la versión del ministro y la versión de la Comisión internacional, que es la del error humano, a mi grupo le queda la duda de si ese error humano no tiene relación con la fatiga que podía tener el piloto. La intervención que hoy hace el señor

ministro, que introduce importantísimas novedades respecto a la información que teníamos, puede matizar esa cuestión, pero mi grupo, para quedar tranquilo, le pediría al ministro que nos facilitase, si puede ser hoy y si no por escrito, las horas GMT de salida y de levantamiento de vuelo en todas y cada una de las escalas que se han realizado. Esa información nos daría tranquilidad desde la perspectiva de la fatiga del piloto.

En tercer lugar, mi grupo entiende que al final de este proceso alguien deberá asumir alguna responsabilidad, más allá de las legales derivadas de los procesos de responsabilidad civil, de aseguramiento, etcétera. Ante la opinión pública y ante los familiares de los fallecidos alguien deberá asumir alguna responsabilidad y eso debe ser en sede del Ministerio de Defensa. Mi grupo se lo deja ahí al señor ministro porque difícilmente podríamos entender que esta cuestión se cerrase sin que nadie asumiese que alguna cosa no se ha hecho bien en toda esta historia, tan triste y tan lamentable.

Para finalizar, pido disculpas porque tendré que ausentarme. He de estar mañana en Barcelona a primeñísima hora y tengo que coger el último avión, cosa que lamento, pero repito que esa información sobre el horario GTM en todas y cada una de las escalas es importante para nuestro grupo, para tener una cierta tranquilidad, junto con otra información. Si el ministerio conoce por qué países, desde Manas, voló el avión y si supuso una variación sobre la ruta prevista, si se tuvo que dar algún rodeo que alargase más de lo previsto ese recorrido. Pedimos esta información también en la línea de intentar aclarar si alrededor de ese error humano existe la fatiga como una causa que lo explique.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** La verdad es que yo, con lo que nos ha presentado hoy el señor ministro de Defensa, y con lo que además parece deducir como conclusiones definitivas el propio Ministerio de Defensa, aunque sean preliminares para la Comisión internacional, no soy capaz de saber por qué el Ministerio de Defensa no permite que haya una comisión de investigación en esta Cámara. ¿Qué es necesario para que haya una comisión de investigación en el Parlamento español? ¿No basta con que se produzcan 75 muertes, 62 de ellas de militares españoles en una acción humanitaria? ¿No basta con que, aparte del accidente, el mismo accidente haya mostrado una serie de problemas en los viajes de militares españoles a acciones humanitarias? Y sólo hablo de problemas. ¿No basta con que, a pesar de la dilución de responsabilidades, haya concausas en el accidente y en los modelos de contratación, y por tanto responsabilidades compartidas que deberían ser estudiadas? ¿No basta con eso? ¿Cuál es la razón para que no haya posibilidad

de que en el Parlamento español se abra una comisión de investigación en esta materia?

Hoy, el ministro nos ha presentado prácticamente la comisión de investigación, sin comisión de investigación. El señor ministro nos ha presentado las conclusiones de la Comisión internacional como si fueran conclusiones definitivas, cuando son preliminares. Es decir, que el señor ministro se ha adelantado, de alguna forma, a la investigación internacional. Ha presentado ese adelanto ante esta Cámara por algo, me imagino que con una finalidad política; finalidad política que puede ser la de tranquilizar a la ciudadanía, o puede ser también la de buscar fórmulas para que la responsabilidad no se diluya sino que se concentre, y cuanto más lejos del señor ministro, mejor.

Además, el señor ministro ha presentado ante la Comisión una documentación; documentación que no tenemos y que habíamos pedido; documentación que ha presentado ante la Comisión en el mejor sentido, también, de una comisión de investigación. Recordemos las comisiones de investigación: información y documentación. Pero ¿qué falta en esa comisión de investigación que, de manera virtual, está construyendo el señor ministro, a su imagen y semejanza? Faltan los grupos parlamentarios, lo fundamental de una comisión parlamentaria: la pluralidad política. Faltan las comparecencias que puedan pedir los grupos parlamentarios; es decir, una información contrastada, y no únicamente la información que el señor ministro transforma en esta Cámara en definitiva, aunque sea preliminar.

Señor ministro, usted ha presentado ante esta Comisión hasta las conclusiones de la comisión de investigación. Llama la atención que, como en la novela inglesa de misterio, el asesino sea el que esperábamos desde el primer momento, el que todos esperábamos: el eslabón más débil de la cadena. El responsable del accidente y, por extensión, el responsable —parece ser— de todos los accidentes potenciales que se podrían producir en el transporte de tropas españolas —o, incluso, más allá de las españolas— es el piloto. Un piloto desorientado, que pierde la conexión con la torre de control y se lanza al suelo, provocando una catástrofe aérea. Y puede ser así, señor ministro; es decir, puede ser que sus conclusiones finales —que son las preliminares de la Comisión internacional— sean ciertas. Pero también puede ser, como en el caso del mayordomo, que este sea sólo el brazo ejecutor; podría ocurrir, no sería el primer crimen en el que el mayordomo es el brazo ejecutor. Es decir, que hay otra serie de concausas que usted no está valorando; usted está valorando la causa del accidente: el eslabón más débil; qué curioso. Siempre pasa igual. A nosotros nos gustaría que nos diese la oportunidad de estudiar y de investigar esas posibles concausas.

Sin embargo, puede ocurrir, y a tenor de sus medidas —las que usted propone como conclusiones de una comisión de investigación puntual o virtual— parece apuntar, que no solamente haya concausas y el mayor-

domo sea únicamente el brazo ejecutor, sino que el mayordomo no haya sido el responsable; que haya habido otros responsables. Si no, no entiendo, señor Trillo, que usted venga a esta Cámara, y diga: conclusiones preliminares, prácticamente en fase de conclusiones finales, responsabilidad del factor humano. ¡Qué curioso! El factor humano, en una sociedad tecnológica, se está convirtiendo en la única razón de la mayor parte de los accidentes. ¿Por qué será? ¿Será porque es el eslabón más débil? Usted viene a esta Cámara y dice: factor humano. Pero a continuación nos da nueve puntos de conclusiones y cambia usted prácticamente la política que se ha mantenido en esta materia en siete puntos. Es decir, si no pasa nada, si es únicamente un factor humano, si es únicamente una catástrofe del destino, si es el sino, la fuerza del sino, si es eso, ¿por qué hay que cambiarlo todo? Sin embargo, usted plantea ante esta Cámara una serie de conclusiones para cambiar prácticamente todo. Propone una nueva fórmula de contratación. Propone criterios y mecanismos diferentes de seguimiento de los contratos. Programas nuevos de construcción y de inversión en materia de transporte. Propone prácticamente cambiarlo todo: unidad de coordinación en relación a las familias, centro de movimientos y transportes conjuntos en la revisión estratégica de la defensa... Bueno, pero si es el mayordomo, ¿por qué deshereda a la familia? ¿Por qué cambia el banco? ¿Por qué hace todo eso? A nosotros nos da la impresión en estos momentos de que las cosas están muy poco maduras todavía.

Le agradecemos la información, señor ministro. Le agradecemos las precisiones. Pero todo está muy verde, y en ese sentido, señor ministro de Defensa, le volvemos a reclamar que nos permita —que su Gobierno nos permita— una comisión de investigación que ya tiene mucho trabajo hecho: nos da usted la información, prácticamente hechas las conclusiones. Sólo nos queda esperar a las conclusiones finales, lograr las comparecencias y contrastar la información. Nos lo pone muy fácil. ¿Cuál es la razón para que usted no quiera que haya una comisión de investigación? ¿Qué le vayamos a pedir responsabilidades? ¡Pero si ya se las estamos pidiendo! ¡Si es que este accidente con lo que ha destapado ya de los modelos de contratación en el transporte de militares españoles, con lo que ha destapado, tiene que tener responsables políticos, señorías! Algún responsable político tiene que haber. En ningún país del mundo, en ningún país democrático se produce una catástrofe de estas características y ni hay comisión de investigación ni hay responsable político. Sobre todo si una catástrofe de estas características levanta una polvareda que nos muestra las debilidades, las contradicciones, las flaquezas de un sistema de contratación y de vuelos que usted quiere cambiar radicalmente; lo quiere cambiar radicalmente y nos propone medidas para cambiarlo.

Señor Trillo, yo espero que, además de seguir informando a esta Cámara, como me parece que usted comprometió en una comparecencia anterior un informe propio del Gobierno, espero conocerlo; pero además de informar a esta Cámara, señor Trillo, yo le reclamo, mi grupo parlamentario le reclama que permita la comisión de investigación y, además, que haya alguien que asuma alguna responsabilidad, aunque sea solamente en las concausas que existen en este accidente y en el conjunto de la situación de la contratación de aviones de transporte militar por parte del Gobierno español. Esas concausas existen y tienen responsables.

El señor **PRESIDENTE**: Me pregunta el compareciente si podemos suspender unos minutos. **(Pausa.)**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión.

Habíamos interrumpido la sesión en el turno correspondiente al portavoz del Grupo Popular don Manuel Atencia. En estos momentos, si ya está dispuesto, puede hacer uso de la palabra.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Con la venia, señor presidente.

Señorías, señor ministro, en nombre del Grupo Popular tengo que agradecer, en primer lugar, su comparecencia y decir que nos encontramos de nuevo ante un debate parlamentario sobre un lamentable y desgraciado accidente aéreo en el que perdieron sus vidas nuestros 62 compatriotas que habían estado dedicando sus esfuerzos en aras a la paz y la estabilidad, en un lugar donde nuestro país está implicado para conseguir un mundo más justo, trabajando en labores que son fundamentalmente de paz y humanitarias.

He agradecido su comparecencia, señor ministro, porque de nuevo se produce a iniciativa propia. De nuevo S.S., inmediatamente que tuvo conocimiento del informe de la comisión internacional de investigación sobre este accidente, pidió comparecer en este Parlamento, cumpliendo el compromiso que el pasado 4 de junio asumió de tener permanentemente informada a la Cámara y sin perjuicio de las otras iniciativas de control a las que S.S. se ha sometido y que ha hecho referencia en su intervención. Por tanto, hay que enmarcarlo en esos términos y por eso produce cierta sorpresa que algún grupo parlamentario, aunque sea simplemente a efectos meramente dialécticos, pretenda echar las campanas al vuelo cuando precisamente las cosas se hacen con toda concreción. El Grupo Popular tiene que agradecerle no sólo su comparecencia, sino su compromiso con la verdad y la transparencia desde el primer momento que se tuvo conocimiento del accidente. Su señoría ha hecho gala de ese compromiso de transparencia con su comparecencia de hoy y con la información rigurosa y veraz que le pedía el Grupo Socialista, información rigurosa y veraz que S.S. ha presentado.

En la anterior comparecencia ya tuve la oportunidad de agradecerle su amplia, exhaustiva y completa infor-

mación. Hoy sin ninguna duda S.S. al comparecer en esta Comisión ha cumplido. Ha dado toda la información que tenía sobre las causas del accidente y después se ha detenido en desarrollar otro tipo de aspectos que a esta Comisión le interesa. Eso hay que destacarlo, porque de ahí se puede empezar a sacar conclusiones y no lo contrario. Algunos han venido aquí con la intervención previamente redactada hasta el final y han carecido de absoluta cintura política cuando se han encontrado con que S.S. ha dado todo tipo de informaciones y todo tipo de detalles. Aquí hay una realidad, señor Trillo. Frente a la realidad de los hechos, que es la información que con todo detalle y precisión, con concisión y repitiendo los datos S.S. ha dado esta tarde y que parten de una investigación rigurosa realizada por la comisión internacional de investigación que se creó en Turquía, hemos oído meras conjeturas, especialmente de la portavoz del Grupo Socialista —los demás grupos se han mantenido en otros términos—, demostrando una incapacidad absoluta de venir a una comisión donde se supone que se pide que el Gobierno informe. En este caso se había pedido a efectos meramente verbales, no formalmente, que viniera el Gobierno a dar explicaciones. Esta mañana en la Diputación Permanente se pedía por el Grupo Socialista que se explicaran algunos aspectos que S.S. ha explicado y resulta que no se viene preparado para oírlo, se viene simplemente preparado para exigir responsabilidades políticas, haciendo un uso que después calificaré de las propias personalidades parlamentarias.

Señor Trillo, ya quedaron perfectamente claros para el conjunto de la opinión pública, y sin ninguna duda lo reconoció este grupo parlamentario (a otros les quedaría claro, pero no se atrevieron a reconocerlo), los elementos esenciales de la información que S.S. facilitó el 4 de junio y que partían de las propias investigaciones que S.S. animó, además de las que planteó, y que en cualquier caso en ese momento tenían el carácter de provisional, pendiente de las conclusiones de esta comisión de investigación que en Turquía, en el lugar del accidente, dirigidas por las autoridades turcas, pero con una participación internacional y la presencia de España, se iban a conocer. Todos lo estábamos esperando y claramente hoy se han producido.

Quedó claro en su momento cuál había sido el procedimiento de contratación, que había sido adecuado, de los aviones por parte del Estado Mayor de la Defensa, que el recurso a la agencia NAMSA, de la OTAN por parte del Estado Mayor de la Defensa era absolutamente adecuado e idóneo por la propia solvencia, experiencia y cualificación de dicha agencia. Quedó claro la supervisión de las condiciones técnicas de las aeronaves que realizaba la propia agencia NAMSA, de la OTAN. También quedó claro en ese momento con esa información, algunas no sólo se corroboran hoy, sino que se amplían y se detallan, que el avión estaba en buenas condiciones técnicas, que había pasado

las inspecciones obligatorias, el mantenimiento obligatorio de forma muy reciente, que el certificado de aeronavegabilidad, al que S.S. acaba de hacer referencia, del avión Yak-42 era de abril del año 2003, que además tenía las certificaciones de la acreditación de los equipos para operar tanto en la Unión Europea como en los Estados Unidos, donde hay un nivel de exigencia muy alto. Quedaron claros una serie de aspectos que tienen que ver con las condiciones de transportes de nuestras tropas y toda la cuestión presupuestaria de las misiones internacionales que ya había sido objeto de debate público. Incluso algunos, como el señor Zapatero, han pretendido ponerse una medalla —si me permite la expresión— diciendo que el Grupo Socialista había presentado una enmienda en el último presupuesto para ampliar estos créditos, lo que no se ajusta a la verdad. Lo que sí quedó claro es que el señor Zapatero había faltado a la verdad al decir públicamente algo que no tenía que ver con lo que su grupo había hecho.

Del mismo que quedó claro en ese momento —si me permite, señor presidente— la intención del Grupo Socialista porque además de manipular el dolor también manipularon una respuesta parlamentaria por escrito de la diputada que hoy ha intervenido en nombre del Grupo Socialista que se refería a otra operación, a otro vuelo, a otro avión y a otra compañía. Aquí con tal de generar un ambiente de confusión utilizando el dolor ajeno, un terrible dolor de 62 familias de los militares fallecidos, valía todo. Lo importante y lo esencial no era la verdad porque las conclusiones —lo dije en su momento y lo dijo este grupo— algunos ya las tenían preestablecidas. No les interesaba la información que el Gobierno daba, que iba a dar el 4 de junio, como hoy tampoco le interesa la exhaustiva y la detallada información que el señor ministro ha dado en esta sesión. Lo que importaba no era lo que había ocurrido, desgraciadamente. Lo que interesaba exclusivamente era cómo se desgasta al Gobierno como consecuencia de una terrible tragedia humana. Señoría, eso en política se llama carroñería política. Me duele decir estas palabras, pero eso es lo que ha hecho en el día de hoy la portavoz del Grupo Socialista, que encima se permite decirle al Gobierno, al ministro de Defensa, que falta a la verdad.

Señoría, si usted tiene algo que decir tendrá que demostrarlo, la carga de la prueba es suya. El Gobierno ha dado el día 4 de junio, en la interpelación, y hoy el ministro de Defensa, toda la información de la que dispone. Usted no puede hacer afirmaciones meramente gratuitas porque a S.S. se le ocurran o se le antoje. Usted tendrá que poner la carga de la prueba, si S.S. sabe lo que es eso.

Señor presidente, señorías, la verdad es que las cosas que quedaron perfectamente claras hoy se han confirmado. Hoy se conocen más datos porque sin duda las dos cajas negras se han abierto. Una de ellas no se ha podido utilizar y la otra tenía 62 parámetros de datos

que eran muy relevantes, lo que ha permitido confirmar extremos que ya se sabían, y que S.S. ya había podido anticipar, y han detallado muchos más aspectos. ¿En qué concluye todo esto? Concluye fundamentalmente en una cuestión clara que S.S. con toda la provisionalidad del tiempo y la prudencia dijo el pasado 4 de junio, y es que todo conducía a un fallo humano. Eso se ha visto claramente confirmado en el día de hoy. Sólo hay simplemente que atender, del mismo modo que el otro día usted explicó muchas cosas y algún portavoz, yo entre ellos, pudimos leer toda la documentación que usted aportó. Hoy con todo el detalle cronológico que usted ha hecho en el tiempo (por cierto, algunas informaciones se vuelven a pedir por la portavoz del Grupo Socialista, parece que no ha estado pendiente de la intervención, a lo mejor quiere más información) y con todo el detalle de cómo se produjo la aproximación y todas las circunstancias, uno perfectamente puede entender, siendo un lego en la materia, que han sido perfectamente explicadas todas las circunstancias que concurrieron en este accidente como consecuencia de los datos que parten de la comisión de investigación, que no son datos de S.S. sino de la comisión de investigación y por tanto, nos merece el mayor respeto. Por supuesto si los datos fueran de S.S. también, porque tiene la credibilidad a su favor, pero en este caso usted se apoya en una serie de datos de una comisión de investigación.

Esta tarde he oído muchos tipos de intervenciones, pero todavía no salgo de mi sorpresa con la intervención de la portavoz del Grupo Socialista. Mientras reclama información rigurosa y veraz, no reconoce la información y la documentación que se ha entregado al presidente de la Comisión. Aquí hay una situación clara que, insisto, frente a la realidad de los hechos hay meras conjeturas. Aquí se han dicho algunas cosas y este portavoz no puede quedarse callado. Allí el Grupo Socialista con el estilo de su portavoz, pero no voy a quedarme callado cuando se acusa al ministro de llevar las cosas a su terreno de juego. ¿Qué forma de hablar es esta, señoría? El único terreno de juego que conoce S.S. en este asunto —llevamos ya algunos meses conociéndolo— es el de la carroñería política, pretendiendo seguir utilizando el dolor y, además, manipulando —insisto— una respuesta parlamentaria del Gobierno. Eso ha hecho usted reiteradamente, le ha llevado a confusión a su portavoz y lo vuelve a plantear hoy aquí. Voy a decirlo con toda la contundencia y con todo el respeto del mundo: usted le ha faltado el respeto a esta Cámara con su insolente intervención.

Usted no se ha enterado de nada, señora Sánchez, o no ha querido enterarse. Para maquinarse, S.S.; pero usted sin duda lo hace mal porque hoy pretende construir una intervención basándose en datos confusos y en un titular de información de un periódico. Por cierto, parece que su gran interés es ser periodista porque de pronto en una Cámara parlamentaria, delante del

pueblo, utiliza un argumento de que esa información podían tenerla los periodistas. ¿Usted es periodista o es diputada elegida por una circunscripción y representa a los ciudadanos? Aquí estamos en un parlamento democrático, representando a los ciudadanos, y hoy comparece el Gobierno de España, que en un asunto de esta trascendencia está dando mucha información, toda la información.

Durante una hora el ministro ha estado interviniendo, ha hecho referencia a documentos que nos ha entregado, y a usted eso no le importa, usted viene a cumplir su papel, para ver si mañana vuelve a sacar un titular de periódico. Eso está muy bien, pero no se olvide de que no se trata de un asunto baladí, se trata de un asunto en el que ha habido 62 muertos españoles más 13 ucranianos. Y frente a ese asunto hay que actuar con la prudencia y el rigor de los que S.S. ha carecido, hoy y en sus anteriores intervenciones parlamentarias.

Su intervención es absolutamente singular, llena de conjeturas, escrita antes de llegar a esta Cámara y no ha tenido capacidad de reacción cuando el Gobierno ha dado a conocer datos muy relevantes. Por ejemplo, cuando el Gobierno ha informado, a través del ministro de Defensa, de cómo se ha producido todo el mecanismo de funcionamiento de las tripulaciones, y ha explicado que hubo una tripulación, que ha aparecido en todas las investigaciones que ha habido, que salió de su base, vino a España y volvió a Turquía. Usted eso no lo sigue, usted se queda con un dato confuso, que apareció un día, de alguien que hizo mal los cálculos. Eso es lo que lee usted. Y usted no calcula que en la segunda parte del vuelo, desde Turquía, yendo a recoger a las tropas españolas en el lugar donde estaban para volver a España, hasta llegar al lugar en que se produjo el desgraciado accidente transcurrieron 17 horas, si no he apuntado mal el dato que ha dado el ministro. Por cierto, iban dos tripulaciones y, además, reforzadas, porque iban cinco pilotos. Eso no lo calcula usted, eso no le merece a usted relevancia alguna porque eso no es importante. Lo importante es, pura y simplemente, exigir responsabilidades políticas. Por cierto, señoría, pedir responsabilidades políticas sin ningún tipo de datos ni de fundamentación.

Al final, señora Sánchez, usted ha basado toda su intervención en la petición de una comisión de investigación. Cuando el Gobierno viene y facilita todo tipo de datos sobre las causas del accidente, ya las había dado antes y las ha concretado ahora sobre el mecanismo de contratación, sobre cómo funcionan las misiones internacionales, etcétera, usted dice: No, comisión de investigación. Yo me pregunto: ¿qué tipo de comisión de investigación quiere el Grupo Socialista? Porque en su momento yo le oí pedir una comisión de investigación sobre las causas del accidente. Por cierto, ya se ha investigado. Después dijeron: no —lo dijo el señor Mariscal—, lo que hay que investigar son los mecanismos de contratación para las misiones internacionales de todo

el sistema de transportes. ¿Esa es la comisión o queremos hacer una comisión de investigación como si fuera una especie de causa general del funcionamiento de las misiones internacionales? ¿Qué pretenden ustedes? Aclárese, porque cada día dicen una cosa absolutamente distinta. No se puede utilizar el argumento de las causas del accidente si se quiere investigar otra cosa. Si ustedes quieren investigar las causas del accidente, díganlo, pero no diga usted aquí que se refiere a las causas del accidente y después, cuando registran una iniciativa, no quieren investigar las causas del accidente. Aclárense. Lógicamente, este grupo parlamentario, el Grupo Parlamentario Popular, no va a seguir la estrategia de S.S. que lo que pretenden es seguir abusando en esa posición, que lo que pretenden es hacer daño, ya se lo han hecho, a las misiones internacionales de España en el extranjero.

Señora Sánchez, a efectos meramente dialécticos, ¿cómo se hace una comisión de investigación, por parte del Parlamento español, de un accidente que no ocurre en España, con una tripulación y un avión que no son españoles, aunque, desgraciadamente, gran parte de los muertos son españoles? ¿Cómo funciona eso, usted sabe mucho de eso? Repito, a efectos puramente dialécticos. Además, donde se puede investigar, por ejemplo, en Turquía, se ha constituido una comisión de investigación, evidentemente no parlamentaria, del máximo nivel internacional, de la que han salido unas conclusiones preliminares, que no provisionales, señora Sánchez, preliminares. Esas son las cosas que hay que aclarar.

Nada dice usted sobre las propuestas que al final hace el ministro. El ministro ha presentado una serie de conclusiones que no son sino reafirmación de las realidades, de los datos objetivos que se presentaron en la comparecencia del 4 de junio y que se han ratificado, ampliado y concretado en el día de hoy, como consecuencia del informe de la comisión de investigación internacional. Además, S.S. nada dice sobre las propias conclusiones que el ministro ofrece a esta Comisión, que pretenden mejorar mecanismos en el futuro y desarrollar criterios que están en la revisión estratégica de defensa. Eso, como no estaba en el papel que usted traía, no lo dice. Pero es muy importante. A mí me gustaría, como diputado de esta Cámara y portavoz de la Comisión de Defensa, saber qué piensa su grupo parlamentario, con el que, por cierto, acordamos, junto con el Gobierno y con otros grupos, la propia revisión estratégica de defensa. Cuando el ministro de Defensa avanza algunos criterios que se incorporan en la revisión estratégica de defensa, como es la creación de otro bando operativo, algo tendrá usted que decir. Parece que se han metido ustedes en una espiral cuesta abajo, cuando en el punto de la comisión anterior dicen que la política exterior ya no es un asunto de consenso político, llaman a la confrontación pura y el señor Marín anticipa —aunque no sé si tiene la capacidad y

la legitimidad para hacerlo— que la política de defensa y seguridad también entrará en la confrontación. A partir de ese momento, los acuerdos políticos que se pretendían hacer con estabilidad para el futuro y el nuevo diseño de las Fuerzas Armadas que ustedes compartían, ahora ya no lo comparten como tampoco las conclusiones. Me gustaría conocer, como miembro de esta Cámara y como portavoz del Grupo Popular lo que piensan. Los mecanismos de los que ha hablado el ministro para mejorar y perfeccionar en el futuro el traslado de la información y las quejas, tanto en el ámbito puramente jerárquico castrense militar como en el político, creo que son relevantes. A este grupo parlamentario le parece muy adecuado. Nos parece que el ministro no se ha quedado en dar información detallada y exhaustiva de las conclusiones preliminares de la comisión de investigación, con datos perfectamente concluyentes que parten del fallo humano, sino que ha ido más lejos. Creo que es un gesto de valentía política y de espíritu reformista, porque cuando uno se queda quieto no hace nada, que es lo que le ha pasado a S.S.; se ha quedado quieto ante una pared o un espejo, daba igual que estuviera el ministro delante porque no le importaba haber oído lo dicho anteriormente. Sin embargo, ha habido portavoces de otros grupos de esta Comisión que cuando han oído al ministro de Defensa se han dado cuenta de que ha dado mucha información, y cada uno en su propia dialéctica parlamentaria se ha acogido al argumento de la comisión de investigación, tal y como ha hecho el señor Llamazares, con el que no coincido, pero entiendo ha hecho una construcción coherente desde el punto de vista de sus posiciones, distintas de las del Grupo Parlamentario Popular, que nos merece el mayor de los respetos porque ha oído al ministro, le ha merecido respeto y esperará a que aporte las conclusiones. Yo no soy partidario de esa comisión de investigación, pero me parece un planteamiento impecable. Sin embargo, S.S. ha tenido una incapacidad absoluta. Para intervenir en nombre del principal grupo de la oposición en esta Comisión y pedir una comparecencia del Gobierno para que explique por qué estaba en mal estado o no funcionaba una caja negra, tenía que haber venido un poquito más preparada.

Señor presidente, voy a terminar mi intervención inmediatamente. Reitero al señor ministro que el Grupo Parlamentario Popular agradece su comparecencia y toda la información detallada, exhaustiva, clara, completa y concreta que ha facilitado en el día de hoy. Le vuelvo a reiterar el apoyo de este grupo parlamentario para resolver una situación tan complicada, difícil y dolorosa para las familias. Le felicitamos por su actuación y especialmente —me lo había saltado— que haya demostrado con su comparecencia de hoy que en el frontispicio de usted como ministro de Defensa, del Gobierno y del Ministerio de Defensa en su conjunto estaban las familias de las víctimas. Lo ha demostrado con todos los datos que ha facilitado, que prueban que

no eran palabras retóricas sino una realidad, desde la creación en el seno de su propio gabinete de una unidad de atención hasta todas las reuniones que han tenido lugar, todas las atenciones, las gestiones, las consultas y la propia realidad de que, en el día de hoy, lo que estaba en manos del ministerio resolver está resuelto y mucho más. Por eso, señor ministro, el Grupo Parlamentario Popular, agradeciendo su comparecencia, llega a la conclusión muy clara de que este fue un asunto desgraciado, terrible y doloroso. Hoy tenemos la información básica de lo que ocurrió. Se pueden sacar las conclusiones que S.S. ha aportado y que este grupo suscribe de la primera a la última, y le animamos a seguir hacia delante e instamos al resto de los grupos a reconocer la solvencia de la información que se ha dado y a cambiar su posición política a partir de la realidad y no de las meras conjeturas políticas. **(Aplausos.)**

El señor **MARSAL MUNTALÁ**: Señor presidente, diez segundos para pedir, por cortesía parlamentaria, que se retire la expresión carroñería política que por dos veces se ha pronunciado. Creo que es una expresión inadecuada que va más allá de la cortesía parlamentaria. Pediría al portavoz del Grupo Parlamentario Popular que la retirara, por favor.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Atencia.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Es evidente que en la experiencia política ya saben los españoles que la carroñería política no obtiene réditos electorales, eso ha quedado claro, y en el Pleno de la Cámara lo hemos sabido. En cualquier caso estoy dispuesto a retirarlo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por la concordia y la buena armonía en esta Comisión. Ha retirado la expresión y que conste así.

El señor ministro de Defensa tiene la palabra para contestar a todos los grupos, y entiendo que con esto se da por concluido el debate. No va a conceder un turno extraordinario la presidencia porque no creo que haya aclaraciones que hacer después de seis horas largas de debate.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Trillo-Figueroa Martínez-Conde): En consecuencia, señor presidente, procuraré no dejar ninguna duda de las que han planteado quienes lo han hecho en el debate y que parece que no han sido resueltas en mi primera intervención.

Quiero empezar agradeciendo el último episodio parlamentario porque no deja de ser notable. Creo que a estas horas de la noche se puede decir que la única intervención del portavoz del Grupo Socialista en la Comisión de Defensa del Congreso de Diputados haya sido para pedir concordia, entendimiento y buen estilo parlamentario. Gracias, señor Marsal, gracias señor Atencia.

La señora Sánchez ha comenzado refiriéndose al incidente de Rota. En el trámite anterior he querido ser delicado con S.S. y, no voy a romper en su honor y en el del señor Marsal, ese estilo. Señoría, precisamente por no alarmar, por no contribuir a la confusión que se había generado en alguna declaración que he leído es por lo que no anuncié entonces que traía el *Galicia* sus motores averiados. He de decir que no implicaba ningún riesgo para la seguridad de la dotación del *Galicia*, como sabe cualquiera que entienda mínimamente cómo funciona un buque de estas características; implicaba, eso sí, el retraso. Además, son averías, como en todos esos grandes complejos tecnológicos que son los LPD, con el tiempo de uso normales. Prueba de ello es que fueron reparadas y que se encuentra ya en condiciones de continuar. Pero, señoría, con el ambiente que algunas declaraciones habían generado y como usted ha ratificado esta noche aquí, si yo me hubiera puesto a contradecir sus declaraciones y el ambiente generado en Rota con ellas hubiera incurrido en la misma irresponsabilidad y hubiera aumentado la alarma. Por eso, señora Sánchez, quiero remarcar que esa es la diferencia de estilos y entendimiento de la responsabilidad cara a las familias y a los miembros de las Fuerzas Armadas.

Me dice la señora Sánchez que falté a la verdad. Ese es un tema muy sensible para mí. Recurre la señora Sánchez al portavoz de la OTAN que, según dice, salió a desmentir mis declaraciones. No. El mejor portavoz de la OTAN es el secretario general de la organización, que en España, precisamente en Rota y luego en Madrid, ratificó de la A a la Z mis declaraciones y dijo expresamente: Tiene razón en lo que ha dicho el ministro de Defensa de España. Usted puede quedarse con el ex portavoz de la OTAN, que, como sabe S.S., y si no se lo comunico en este momento, ha sido cesado.

Tengo que hacer referencia inmediatamente al informe del teniente coronel Solar, al que ya se han referido usted y el grupo que con tanta prisa le informa reiteradamente diciendo que conocía cuando fue publicado por el diario *El País*. Quizás hubiera sido quedar mejor haber dicho que lo conocía, pero no lo conocía, ni lo conocía el jefe del Estado Mayor de la Defensa ni el EMACON ni el JEME, y lo han dicho públicamente, señoría. Se pueden compartir —y me alegro mucho de las palabras anteriores del señor Marín— los informes de todos y cada uno de los miembros de las Fuerzas Armadas, pero para respetarlos. No se puede poner en duda. La mía, allá S.S., no me agrada pero allá S.S., pero la del JEMAD, la del JEMACON y la del JEME, que dicen que no recibieron ese informe, no se puede poner en duda, no se debe poner en duda. No se recibió, quedó en la división de operaciones de la fuerza de maniobra. Lo dije en su momento y lo reitero hoy, y además vuelvo a recordar —lo siento, señor presidente, nos vamos a demorar porque no quiero dejar ninguna duda— que el informe del teniente coronel Solar no se

refería al vuelo del Yakolev, ni a un vuelo de Yakolev ni a un vuelo de vuelta de Kabul; se refería exclusivamente a asuntos relacionados con el confort del pasaje y retrasos durante el vuelo del avión *Lockeed Tristar*, avión americano de la compañía chárter portuguesa, no Chapman sino Jes. Ese era el vuelo en el que el contingente que mandaba el teniente coronel se dirigía a Kabul para iniciar su misión. En ningún momento se menciona en ese informe asunto relacionado con la seguridad del vuelo, sino que se comentan algunos aspectos del vuelo que vuelvo a reiterar.

Retraso debido a la falta de combustible en el aeropuerto de Valladolid, primera incidencia señalada por el fallecido teniente coronel Solar. La compañía Yes de vuelos chárter de la TAP portuguesa solicitó a la compañía CLH 104 toneladas de combustible en Valladolid. Al llegar el avión Tristar al aeropuerto, éste solamente podía suministrar 17 toneladas, con lo que no podía efectuar el salto directo a Kabul y por eso tiene que volver a Lisboa. Retraso debido a la falta de autorización de sobrevuelo de Turquía. Está S.S., como algún otro solicitante de información, empeñado en el sobrevuelo de Turquía. Como consecuencia precisamente de que tiene que retrasarse el vuelo para reponer combustible, el avión tiene que hacer una nueva escala inicialmente no prevista, y por ese motivo la autorización de sobrevuelo inicial desde Valladolid a Kabul ya no tenía validez y, en consecuencia, la compañía portuguesa tuvo que iniciar unos nuevos trámites para el nuevo trayecto desde Lisboa a Kabul. Retraso debido a la escala en Lisboa. Según el informe de Chapman Freeborn, la decisión de hacer escala en Lisboa, base de la compañía, se tomó por los siguientes motivos. En primer lugar para añadir un tercer comandante de refuerzo para la tripulación, ya que con el retraso acumulado se pasaba de horario de actividad —fíjese que ese es un tema al que luego hemos de volver, no en este vuelo sino en el de verdad, en el del Yakolev—, y en segundo lugar para completar el repostaje de combustible. Asientos de preferente ocupados por personal civil desconocido, también en el parte de incidencias del teniente coronel Solar. Los asientos de clase preferente estaban ocupados por otra tripulación de refuerzo, personal de mantenimiento y personal de cabina para la atención de los pasajeros pertenecientes a la compañía portuguesa. No obstante, tres plazas de preferente fueron ofrecidas por el personal de la tripulación al teniente coronel Solar para ser utilizadas por el personal militar. El resto de las quejas está relacionado con el mal funcionamiento del vídeo y la calefacción, que presumiblemente se encontraba en estado defectuoso. Por último, en relación con el catering, se cita que hubo un aperitivo a la hora prevista para la cena y una cena a la hora prevista para el desayuno. Son deficiencias motivadas por el retraso del vuelo cuando tiene que ir a reponer combustible a Lisboa. Esa es la realidad. Se lo he contado

en otras ocasiones a S.S., pero parece ignorarlo y me gustará que quede en el «Diario de Sesiones».

Dice S.S. que la torre de control pierde el control durante siete minutos. No es así, he dicho que estaba dispuesto a repetir hasta la saciedad cuál es el *timing* de contacto con la torre de control, pero las conversaciones entre la torre y el avión, según la transcripción que he referido, tienen lugar a la 1, dos minutos y 23 segundos, a la 1.02.31, a la 1.02.54, a la 1.03.25, a la 1.05.19, a la 1.05.43, a la 1.06.13, a la 1.09.18, a la 1.12.46, a la 1.12.53, a la 1.13.11 y colisión. Ya he dicho, señoría, que sí hay una exclamación que es intraducible, un grito probablemente de dolor, de extrañeza o de desesperación en el momento en que se va a producir la colisión. Es lo último que se escucha, es intraducible y no hay más.

Me habla S.S. del radar de aproximación. Trabzon no tiene radar de aproximación, con independencia de las aproximaciones técnicas que ha hecho S.S. Es un elemento de ayuda cuando el aeropuerto tiene mucho tráfico, y Trabzon es un aeropuerto de la categoría alfa, el más alto que se puede dar. El avión disponía de un sistema de navegación a bordo de posicionamiento por satélite que informa a la tripulación permanentemente de su posición y, por tanto, no era necesario radar de aproximación para que el piloto tomara conciencia de su ruta aérea. Pero para que quede tranquila S.S. le puedo decir que aeropuertos sin radar de aproximación seguro que ha visitado en Coruña, Vigo, Santander, Asturias, Valladolid, Melilla, Pamplona, Murcia, Vitoria, etcétera.

Las cajas negras. Lo que he dicho sobre las cajas negras es lo que dice la comisión, no es lo que yo digo; yo he transcrito lo que dice la Comisión. Señoría, que tenga desperfectos no es un fallo técnico. La CVR no es un fallo técnico, es un fallo material y mucho más después de la colisión. Lo de los cables, etcétera, que he explicado con todo detalle porque no quiero ocultar ningún dato, no ha impedido el que figuren plenamente los 64 registros que dan cuenta y razón de lo que ocurrió en el avión. Me dice S.S. que le dé un certificado de lo que cuento ahora de la tripulación. Se lo enviaré también, señoría.

Sobre el cómputo del tiempo de los tripulantes del Yakolev hemos tenido, y mucho más después del revuelo suscitado por la apresurada información que pudo leer todo el mundo, algunas informaciones testimoniales, la de nuestro consejero en NAMSA, la de los miembros de Fuerzas Armadas que embarcan en Zaragoza y que ven el cambio de tripulación en Estambul, pero fíjese que para comprobarlo hemos pedido un documento escrito a su excelencia el embajador del Reino de España en Ucrania, señor Luis Gómez de Aranda y Villén, que dice: Le informo que el vuelo 4229/4230, Jarkov-Madrid-Zaragoza-Estambul-Ashkabad-Kabul-Bishkek-Trebisonda, los días 24 a 26 de mayo, se cumplimentaba con tres tripulaciones. Una tripulación

cumplimentó el vuelo en el sector Jarkov-Madrid-Zaragoza-Estambul, la cual se trasladó a Trebisonda donde descansó en espera de continuar el vuelo en el sector Trebisonda-Zaragoza-Madrid-Jarkov. Es decir, que como S.S. pregunta qué hubiera ocurrido si hubiera continuado el vuelo aquí está la respuesta. Aquella tripulación que estaba en Trabzon, incluso cuando pocas horas después llegamos nosotros, era justamente la tripulación que había desembarcado para descansar dos días antes en Estambul. Las otras dos tripulaciones —continúa el documento— que cumplimentaron vuelo en el sector Estambul-Ashkabad-Kabul-Bishkek-Trebisonda llegaron a Estambul en el vuelo VV-261, a las diez de la mañana del 23 de mayo. De este modo, antes del vuelo que tuvo lugar el 25 de mayo a las 5 horas y 49 minutos, las tripulaciones descansaron no menos de 42 horas. El tiempo de vuelo planificado en este sector constituía 12 horas y 30 minutos, con una extensión del tiempo laboral de 17 horas y 45 minutos. Por orden del Ministerio de Transportes de Ucrania número 19, de 2 de abril de 2002, se establece la extensión máxima del tiempo laboral para una tripulación doble en 18 horas 45 minutos, de las cuales el tiempo de vuelo es 14 horas, 25 minutos. La extensión real del tiempo laboral de la tripulación doble hasta el momento del suceso, tomando en consideración el descanso de Bishkek, era de 18 horas, diez minutos de las cuales el tiempo en vuelo era de 12 horas, 39 minutos, lo que no supera la norma establecida en la orden citada anteriormente.

Señora Sánchez, usted ha hecho afirmaciones muy graves, parte de las cuales han sido respondidas desde el Grupo Popular. Ha dicho que deje de manipular, que deje de tomarnos el pelo, que he constituido un laboratorio de excusas, que miento compulsivamente. Ustedes empezaron imputando la causa del accidente a la falta de presupuestos; debate, por cierto, que insisto debemos aprovechar positivamente y en el que ya ha quedado claro que las operaciones internacionales se sostienen con cargo a un crédito ampliable que se ha multiplicado por 3,64 desde el año en que ustedes dejaron el Gobierno. Derivaron luego en lo que llamaron literalmente —lamento que no esté el autor de tales procedimientos y de algún otro reciente, señor Caldera— aviones basura o de todo a cien. Y cuando se les demostró que el Yakolev 42 tenía todos sus certificados e inspecciones en regla, se empeñaron en presentar como queja sobre la seguridad del avión los partes de incidencia que se habían presentado sobre otros aviones en vuelos distintos y sobre cuestiones distintas a la seguridad. Quisieron luego poner en cuestión el sistema de contratos con NAMSA y la labor de fiscalización de los requisitos que esta agencia de la OTAN realiza sobre las compañías contratadas. Cuando esto no fue suficiente, cuando el señor Robertson ratificó las declaraciones del ministro, quisieron desautorizar por anticipado el resultado de las investigaciones de las cajas negras porque faltaban las conversaciones en

cabina. No valía la caja negra ni la grabación con la torre de control. Y luego ya vino el último capítulo del descanso de las tripulaciones. Todo ello para no admitir la única hipótesis que apuntaban todos los criterios técnicos desde el principio y que era la del sentido común: un dramático error humano. ¿Y por qué? ¿Por qué no aceptaban SS.SS. que esa fuera la causa? Me temo que porque era muy difícil culpar al ministro del error de un piloto por trágicas que hayan sido sus consecuencias. Ahora sabemos que el avión funcionaba correctamente, que estaba recientemente revisado, que llevaba todos los certificados en regla, que era más confortable que aquellos que habían merecido las quejas anteriores, que las cajas negras han dejado claro que hubo un error humano, que los pilotos tenían experiencia y que encima eran tres tripulaciones y que habían descansado sobradamente. ¿Se puede saber para qué quieren SS.SS. una comisión de investigación si fuera cual fuere el resultado ustedes no querían investigar nada, sino simplemente tratar de culpar de los 62 muertos al ministro de Defensa, señora Sánchez? **(Varios señores diputados: ¡Muy bien, muy bien!)**

El señor Campuzano, al que tengo que agradecer su esfuerzo y lamentar que no haya podido escuchar la contestación que voy a darle y que le enviaré a través de la Presidencia de la Comisión, le diré que las conclusiones son preliminares. Naturalmente. Aún no sabemos qué dirán los jueces ni cómo responderán a ese cuestionario que hemos requerido los miembros de la comisión de investigación, pero lo que sí sabemos ya es que fue un fallo humano; que no falló el avión, que no falló el contrato, que no falló el aeropuerto, que no falló la NAMSA, que no fallaron las revisiones. Todo eso lo sabemos ya y por tanto no hay que seguir insistiendo, señoría, salvo que queramos otra cosa.

Se queja el señor Campuzano de algo que mereció ya una réplica por mi parte en lo que se llama cascada de confianzas, y es que cómo es posible que se gestione a través de NAMSA un contrato con Chapman y éste con una compañía aérea. Así se basa el derecho mercantil en todas las relaciones comerciales, financieras, civiles y laborales que hay en la sociedad. Basta empezar a conocer los rudimentos del derecho para saberlo.

Las horas voy a darlas. De Jarkov sale a las 00,40, llega a Torrejón a las 5,20. De Torrejón sale a las 5,45, llega a Zaragoza a las 6,20. Sale de Zaragoza a las 7,05, llega a Estambul a las 11,10. Sale de Estambul a las 11,35, llega a Ashkabad a las 13,30. Sale de Ashkabad a las 15,30, llega a Kabul a las 17,40. Sale de Kabul a las 18,10, llega a Manás a las 20,05. Sale de Manás a las 20,40, llega a Trabzon a la 1,30.

Señor Llamazares —me lo va a permitir a estas horas de la noche— quiero agradecerle por contraste el tono de su intervención y la defensa de su posición política, con la que obviamente tampoco coincido. Señor Llamazares, ¿para qué insiste en la comisión de investigación? ¿Qué cualificación técnica añade la comisión

de investigación parlamentaria a la comisión de investigación técnica internacional, que se ha regulado y se regula por las normas de la OACI y por el Convenio de Chicago? ¿Qué cualificación técnica añade? Me dirá usted qué añade la comisión parlamentaria, con todo el respeto y el afecto que sabe que le tengo a esta institución. ¿Añade alguna cualificación operativa militar a la que haya podido aportar el Ministerio de Defensa o las autoridades de otros países que han intervenido? ¿Vamos a tener mayor cualificación operativa militar en el Parlamento? ¿O es que acaso se pretende que una comisión de investigación parlamentaria tenga más independencia que la autoridad jurisdiccional que está instruyendo el caso? Su señoría reconoce que he aportado documentación propia de una comisión; naturalmente. Desde el principio dije que no había nada que ocultar y cada cosa que vaya saliendo la recibirán. Por cierto, señorías, la he traído hoy porque el plazo vencía el 6 de septiembre y he querido que la comisión dispusiera de ella todo el verano para poder estudiarla, sin necesidad de esperar, sin ningún subterfugio, sin refugiarme en el plazo del 6 de septiembre. ¿Qué falta entonces? ¿Qué falta para una comisión de investigación? Falta una responsabilidad política, ya se lo he dicho a la señora Sánchez, eso es lo que falta. Pero fíjense, señorías, la responsabilidad política ya la expresaron su grupo parlamentario y el Grupo Socialista con la reprobación, que fue rechazada por el Pleno de la Cámara. Y quiero agradecer la confianza de mi grupo parlamentario y de aquellos que respaldaron mi gestión rechazando su moción de reprobación.

Señor Llamazares, los programas a los que me he referido no son nuevos. Su señoría ha hecho un gran esfuerzo por seguir los detalles de esta Comisión y por entrar en materias que en muchas ocasiones no tienen por qué conocer más que quienes llevan el día a día de esta Comisión. Los programas del A-400M, del buque de desplazamiento estratégico, de los aviones CASA 295 y de los LPD no sólo están en marcha sino que algunos están entregados. Me he referido en el calendario de entregas al 295, me he referido a los dos LPD, uno de los cuales es el *GALICIA* y el otro es el *CASTILLA*; he hablado del plazo de entrega, desgraciadamente muy tardío, del A-400M; he dicho que vamos a seguir haciendo contratos a través de la agencia de la OTAN, lo he dicho, no en la utilización de nuestras capacidades para el transporte de personal, pero sí en las de transporte de material. Con toda probabilidad vamos a suscribir esa carta que en consideración a SS.SS. y a resultados de la investigación suspendimos cuando aún no se había determinado la causa generatriz del accidente, pero ahora que ya sabemos que nueve países de la Alianza Atlántica, entre ellos Alemania, van a suscribir el transporte de mercancías con los aviones soviéticos lo vamos a hacer, tampoco es nuevo. El mando operativo, lo ha recordado el señor Atencia, no es nuevo, está en la revisión estratégica que acordamos entre los dos

principales grupos de esta Cámara y que tuvo el apoyo de dos de los grupos minoritarios. En fin, señor Llamazares, es verdad que de lo actuado se deduce que hay que poner en marcha ese mando y reforzar la capacidad de conducción estratégica del JEMAD y de su mando operativo, ciertamente, y he esbozado las líneas que están formuladas en la revisión estratégica. No es menos cierto que en beneficio de todos, de la Cámara, de la transparencia informativa, del gobierno de los mandos, pero sobre todo de los familiares y de los afectados hay que mejorar el sistema de información interna con las unidades desplazadas y que vamos a montar esas unidades, claro que sí. Esa es una lección duramente aprendida en estos días transcurridos, señor presidente, desde el pasado 26 de mayo, días en los que les puedo asegurar que hemos trabajado con recta intención.

En la carta que dirigí a los familiares, señor Llamazares, y que agradezco que hayan sabido guardar, puse mi responsabilidad política a su disposición. Lo hago público hoy. Puse mi responsabilidad política a disposición de las familias si se conseguía que cualquier responsabilidad tuviera que ver con la gestión del ministro que le habla. En su momento la Cámara rechazó mi responsabilidad política, la que pedían SS.SS., pero le voy a decir algo: Hoy no lo admitiría mi propia con-

ciencia, porque hemos trabajado en el esclarecimiento de la verdad y tengo la satisfacción del deber cumplido. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor ministro.

Todos los grupos han tenido su oportunidad sobradamente, de forma que, señor Marsal, debo decir que el debate está suficientemente desarrollado. Han sido seis horas largas y no se puede dar otra oportunidad más. Es discrecional del presidente y éste, en uso de las facultades que le concede el Reglamento, no da más turnos de palabra.

Antes de levantar la sesión quiero agradecer, por supuesto, al ministro el gran esfuerzo desarrollado, así como al jefe de Estado Mayor de la Defensa y al secretario de Estado de Defensa que le han acompañado. Asimismo quiero agradecer su esfuerzo al Cuerpo de Taquígrafos —estas sesiones no son habituales— y al equipo de sonido, que ha hecho que esta Comisión, que estaba perdida para la acústica, se haya recobrado en este largo debate.

Se levanta la sesión.

Eran las once y cinco 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**