



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2004

VIII Legislatura

Núm. 63

DEFENSA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOAQUÍN LEGUINA HERRÁN

Sesión núm. 4 (extraordinaria)

celebrada el miércoles, 7 de julio de 2004

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor Ministro de Defensa (Bono Martínez), con carácter urgente, para informar de asuntos relacionados con el accidente del Yakolev 42 en Turquía. A petición propia. (Número de expediente 214/000025.)

2

Se abre la sesión a las once y cinco minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.
Señor ministro, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Bono Martínez): Con vuestra venia, señor presidente.

Señoras y señores diputados, cuando el Gobierno supo, por las pruebas del ADN, que al menos 22 cadáveres de los militares fallecidos en el accidente del Yakolev 42 habían sido enterrados o incinerados creyendo que sus restos pertenecían a persona diferente a la que realmente correspondían, el presidente del Gobierno decidió que con carácter urgente compareciera el ministro de Defensa en el Parlamento. Esa es la razón de mi presencia, pero no me limitaré exclusivamente a hablarles de las pruebas del ADN.

He revisado con atención la documentación, he solicitado aclaraciones, he recibido numerosos testimonios y nuevos datos y por eso he llegado a una serie de conclusiones que hoy les expondré. El accidente del Yakolev nos llenó de dolor y de tristeza, un dolor, desde mi punto de vista, mal curado, sobre todo porque en su momento faltó, como dije en la anterior comparecencia, diligencia. Hoy añado que faltó respeto a la verdad. Sobraron las supuestas certezas por las que algunos pusieron la mano en el fuego y que luego resultaron ser, en el mejor de los casos, verdades a medias o simples falsedades.

Hoy no lo sabemos todo, no sabemos absolutamente todo lo que ocurrió, pero creo tener datos veraces suficientes para ofrecer a SS.SS. una versión fundada, rigurosa y documentada. Los resultados de las pruebas del ADN han confirmado que el accidente del Yakolev 42 no podía quedar cerrado, salvo en falso, con la proclamación de la convicción moral de que algunas personas iban a tener que pedir excusas o disculpas por las dudas que manifestaban sobre las versiones que entonces se ofrecían. Quiero decir tan sólo, sin mencionar a quien así reclamaba las excusas y disculpas, que quienes se pronunciaron de ese modo estaban equivocados y que aquella convicción moral debe ser revisada.

Mi primera audiencia como ministro de Defensa fue para recibir a familiares de quienes habían muerto en Trebisonda. Desde entonces, y sobre todo cuando les acompañé a Turquía en el primer aniversario del accidente, me sentí emocionadamente solidario con su vía crucis en la búsqueda de una verdad que en muchos casos encontraron esquiva y cuyo calvario, el de los familiares, ha sido el descubrimiento científico de que las identificaciones de sus muertos estaban equivocadas, al menos en las cifras que ya son conocidas.

El primer sentimiento de tristeza que tuve como ministro se produjo en Turquía, cuando en una cena con los familiares pedí paz, piedad y perdón. Algunos de los presentes me increparon, incluso con dureza, por

lo que había solicitado. Me hicieron ver que ellos no tendrían paz ni capacidad para la piedad ni para el perdón mientras no tuviesen la verdad. Me esforcé por ponerme en su lugar, allí en Trebisonda, me comprometí a estar cercano a quienes representaban a aquellos 62 españoles que no quisieron, como dicen esos versos de: «La muerte no es el final vivir de otra manera», pero que por ello merecen el honor de ser recordados en sus hijos y en sus familias con dignidad; en sus hijos y en sus familias porque es lo que más a mano tenemos de ellos para honrarlos.

No soy militar, pero sí lo eran los 62 españoles fallecidos, desde los soldados hasta el teniente coronel. En su memoria, y por estima a todos los valores que impregnan la institución a la que pertenecieron, hago más las palabras de las Ordenanzas Militares cuando, al hablar de las funciones de quien ejerce el mando, en su artículo 93, ordenan: Será prudente en sus decisiones, que basará en la valoración de la información de que dispone, sin que la insuficiencia de ésta ni ninguna otra razón pueda disculparle para permanecer inactivo en situaciones que requieran su intervención. Y sigue: Mantendrá sus órdenes con firmeza y sin titubeos, pero no se empeñará en ellas si la evolución de los acontecimientos aconsejan variarlas.

Parafraseando la letra, y siguiendo el espíritu de las ordenanzas, serían hoy imprudentes el silencio y la inactividad. Considero prudente, señorías, hablar; hablar y tomar decisiones, como dicen las ordenanzas, con firmeza y sin titubeos, pero a la vez sin intención partidista y con objetividad. Deseo como ministro que resolvamos este asunto con transparencia, y ojalá que también con rapidez. Me mueve un doble compromiso, el compromiso con las familias y el compromiso con la verdad. Como dijo mi antecesor, el ministro Trillo, en su primera comparecencia tras el accidente en esta Comisión, tan injusto es eludir cualquier responsabilidad de futuro, si resultara probada culpa o negligencia, como injusto considero exigirla sin conocer las causas reales que han provocado el accidente.

Pues bien, en mi código ético no cabe alentar el odio, pero quiero que los familiares de los militares muertos, que sus amigos y quienes les conocieron antes, o quienes han sabido de sus vidas después del accidente, tengan la seguridad de que el Ministerio de Defensa y las Fuerzas Armadas van a hablar con la verdad. En mi anterior comparecencia ante esta Comisión afirmé: «He llegado a la conclusión de que cualquier fallo que haya podido producirse ha estado más que en la malicia o en el dolo en la negligencia o en el descuido». Creía yo ser generoso en esta apreciación, pero alguien me imputó intenciones perversas por lo dicho. Por lo dicho, yo creo que no debo disculparme, contrariamente a lo que se afirmó en aquella misma Comisión: la falta de diligencia debida tiene nombres y apellidos. Y, lamentablemente, para quien afirmó lo contrario, no se puede hacer recaer toda la responsabilidad en los pilotos que se estrellaron con ocasión de aquel accidente. Todos y

cada uno de nosotros somos dueños y responsables de nuestros actos. Respondo de los míos y a nadie puedo eximir por la responsabilidad de los suyos, aunque no me corresponda a mí ni al Gobierno exigir esa responsabilidad en todos los casos.

Señoras y señores diputados, me referiré a continuación a diversos aspectos de este accidente. En primer lugar, al accidente mismo y a sus causas; en segundo lugar, al plan de vuelo; en tercer lugar, a las características del avión; en cuarto lugar, a las quejas que sobre los aviones de origen o fabricación en los países soviéticos se habían producido; después, hablaremos de la identificación de los cadáveres y a continuación, de lo que considero que fue un error: las prisas; también les haré un capítulo de conclusiones y, por último, les anunciaré las medidas que tengo pensado adoptar.

El accidente. En la mañana del 25 al 26 de mayo de 2003 el Yakolev 42 se estrelló contra una colina a unos 15 kilómetros del aeropuerto. Todos sus ocupantes perdieron la vida: 12 ucranianos, miembros de la tripulación, 1 bielorruso y 62 militares españoles cuando regresaban a España de una misión humanitaria en Manas y en Kabul. De los militares españoles, 40 pertenecían al Ejército de Tierra, 21 al Ejército del Aire y había 1 guardia civil.

¿Cuáles pudieron ser las causas del accidente? Para averiguarlas se constituyó una comisión internacional de investigación técnica presidida por Turquía, al ser el país en donde se produce el accidente, y esta comisión aún no ha emitido un informe final. El avión despegó de Manas a las 20 horas y 12 minutos GMT del día 25 de mayo. Hace un primer intento de aterrizaje en Trebisonda a la 1 hora y 8 minutos del día 26, y ese intento queda frustrado. En una nueva fase de aproximación, y tras 5 horas y 3 minutos de vuelo, se estrella en el monte Pilav a la 1 hora y 15 minutos. Por el presidente de la comisión turca, señor Ümit Çendek, hemos sabido, en testimonio remitido por carta del embajador de España en Turquía, lo siguiente. Primero, que la responsabilidad del piloto es clara al no haber seguido la ruta correcta en el primer intento de aterrizaje, lo que le obligó a abortarlo, y al haber cambiado los códigos en el segundo intento realizado con un giro de aproximación a las montañas en vez de al mar.

Segundo, el piloto no se dio cuenta de este error, porque hubo error. Pero, ¿fue por falta de diligencia? Çendek afirma que, en opinión de la comisión, la tripulación llevaba bastantes más horas de vuelo de las debidas, según las normas internacionales, y asegura que la tripulación estaba cansada y se desorientó totalmente al intentar aterrizar en Trabzon.

Tercero —existe contradicción sobre el punto que a continuación les relato—. Se afirma en la carta del señor embajador que el comandante de la nave nunca había tomado tierra con anterioridad en dicho aeropuerto y que en tales casos la OACI prescribe que debe acompañarle otro piloto que sí lo haya hecho. Sin embargo, existe, como les digo, sobre este punto con-

tradición, porque también se afirma en un informe provisional que el piloto no había tomado tierra en ese aeropuerto con una nave como la que llevaba en esta ocasión. Por eso dejo constancia de que no es pacífica la información que acabo de darles sobre si había o no había tomado tierra con cualquier clase de aeronave en el aeropuerto de Trebisonda.

Cuarto. Al parecer —cito textualmente la carta del embajador de España—, el segundo piloto era un ingeniero de vuelo sin experiencia al mando de una nave. Las autoridades ucranianas se niegan a facilitar el dato de quién era la persona que estaba al mando en el momento del accidente, alegando que por los datos que figuran en el CVR, no es posible averiguarlo.

Quinto. La caja de registro de voz en cabina estaba estropeada desde hacía mes y medio. Por ello, las autoridades aeronáuticas de Ucrania han incumplido claramente la normativa internacional, ya que, según estas normas, si no funciona el grabador de conversaciones en cabina, CVR, el avión no debió haber despegado de Ucrania.

En definitiva, señorías, como dijo un señor diputado en esta misma Comisión: «Tiene razón el presidente del Gobierno cuando dice que las máquinas pueden fallar y los pilotos pueden equivocarse, pero las probabilidades de que esto suceda son geoméricamente proporcionales a la capacidad de que las compañías incumplan las normativas de seguridad». Hasta aquí la cita. Y desde luego mi absoluta coincidencia con el diputado autor de la misma, señor Companys, hoy senador.

El plan de vuelo. El planeamiento de vuelo por parte de la compañía no fue correcto. Muestra de ello es que ni el departamento de operaciones ni la tripulación advirtieron que en el aeropuerto de Manas había un aviso aeronáutico NOTAM, vigente entre el 30 de marzo y el 26 de octubre de 2003, sobre que cerraba la pista del aeropuerto los martes, miércoles, jueves, viernes y domingos desde las 14 horas GMT hasta las 20 horas GMT. Por tanto, al llegar a Manas la nave a las 13 horas y 48 minutos del día 25 tuvieron que esperar sin saberlo hasta las 20 horas y 12 minutos para despegar hacia Trebisonda, lo que originó un exceso de actividad para las tripulaciones y un aumento inesperado de la fatiga. El periodo de actividad máxima establecido en España para una tripulación es de 18 horas y 50 minutos, según certificación de la Dirección General de Aviación Civil. No es cierto, por tanto, como alguien ha manifestado, que las tripulaciones que pilotaron el vuelo desde Estambul hasta Trebisonda —comillas— «habían descansado sobradamente y que las horas de actividad de las dos tripulaciones, sumando las escalas técnicas, realizaban un total de 17 horas y 15 minutos de vuelo, por debajo de los periodos de actividad máximos establecidos por la legislación española». Aquí acaban las comillas. Incluso la compañía propietaria del avión siniestrado ha aportado por escrito el dato sobre el largo tiempo de estancia de las tripulaciones en

Manas. Señorías, al margen de cualquier declaración que pudiera tener un interés interesado por parte de la compañía o de quien fuere, la verdad es que el tiempo que estuvo trabajando la tripulación fue de 23 horas y 26 minutos, y así vulneró la legislación española al respecto.

El presidente del sindicato de pilotos, SEPLA, en declaraciones al diario *El Mundo*, de 30 de mayo de 2003, afirmó que los pilotos de los aviones del Este se ganan la vida como pueden y pasan muchas horas volando, aunque se turnen con otra tripulación y duermen durante los trayectos. Sigo citando: Su fatiga es muy elevada. El riesgo que se asume, contrastándolos, es muy alto. Hablar de un error humano después de 20 horas de vuelo, como si fuera un despiste, es injusto. El error —dice el presidente del sindicato de pilotos SEPLA— es el diseño del vuelo. Si yo llevo 20 horas trabajando y alguien me pide una aproximación como la que hicieron los pilotos en Turquía, también podría haber fallado. Hasta aquí la cita del presidente. Sirva este comentario para recordar a los pilotos que, con independencia de cuál fuera su fatiga o su error, ambos pagaron con su vida el error o su responsabilidad.

El avión. El avión siniestrado es un Yakolev 42-D, perteneciente a la compañía Um Air, se construyó en 1988 y entró en servicio en 1991. ¿Qué opinión merecen estos aviones? Pues depende de quién emita la opinión. Se ha dicho, por ejemplo, que todos los países contratan aviones de este tipo, incluso —y se ha dicho en España— que no se había producido antes del de Turquía ningún accidente con este tipo de aviones. Es falso. Con el de Turquía, se han producido ocho accidentes de este tipo de aviones. Según datos de *Aviation Safety*, los accidentes han sido en Bielorrusia, en Rusia, en China, en Macedonia, en Grecia, en Venezuela y el de Turquía. Se ha dicho también en España que son aviones —comillas— «excelentes, con plena garantía y revisados por la propia Alianza Atlántica. Un avión» —se dice dentro de las comillas— «absolutamente seguro, lo mejor que se puede contratar». Hay otras opiniones no tan positivas. Aviones basura los llama el presidente del sindicato de pilotos SEPLA y denuncia su uso o el hecho de que, aunque tengan los permisos en regla, esto no significa que cumplan las condiciones necesarias para garantizar un mínimo de seguridad en Europa. Y no sólo opiniones sino hechos significativos que también ponen de manifiesto cómo son, a juzgar por estos hechos. Si como se opinaba oficialmente el avión era bueno y la compañía solvente, no parecía sino razonable hacer lo que se decidió inmediatamente después del accidente, es decir, que «los vuelos en aviones ex soviéticos continuarán según lo previsto». Pero no deberían ser a ese nivel tan seguros o no debían ofrecer las cualidades que se derivan de afirmar que son los mejores que se podían contratar cuando, tres días después del accidente, las autoridades españolas deciden que no se va a volar más en ese tipo de aviones.

Los certificados escritos, los papeles del Yakolev parecían estar en regla, pero el hecho es que nadie inspeccionó sus prácticas ni su funcionamiento. En el proceso de contratación del avión se diluyeron muchas responsabilidades. Fíjense. Se realiza la contratación a través de la agencia de la OTAN, NAMSA, que actúa de intermediaria para este tipo de contrataciones. NAMSA, a su vez, una vez que tiene este encargo, contrata con la compañía alemana Chapman. Chapman no es la propietaria del Yakolev que se estrella. Chapman vuelve a contratar con otro subcontratista, Volga Diper. Pero Diper tampoco es la propietaria del avión que se estrella porque Diper vuelve a subcontratar con Um Air, la ucraniana propietaria del avión. NAMSA y el Ministerio de Defensa español tenían, según la cláusula 17 del contrato, el derecho, pero no la obligación, de inspeccionar los aviones antes del inicio de los vuelos y exigir las correcciones que fueran menester; tenían el derecho, insisto, no la obligación. Sin embargo, señorías, a mi modo de ver —y es la primera apreciación personal que hago—, hay derechos que, aunque no sean obligaciones, deben ejercitarse, porque el modo como viajen los soldados españoles ha de importar mucho más a España que a la OTAN, y mucho más a las autoridades españolas, a las Fuerzas Armadas, que a la compañía transportista, porque nos duelen más a unos que a otros y ha de doler más a quien está buscando un servicio que a quien está buscando simplemente una ganancia. Lo cierto es que no se produjo inspección alguna.

¿Por qué se recurre a contratar con la agencia de la OTAN, con NAMSA? Un informe que pueden comprobar porque está en la Cámara y se les entregó, dice que una de las razones es porque la contratación de este transporte aéreo a través de NAMSA ahorra el IVA para el ministerio por estar NAMSA exenta de su pago. No quiero hacer esta apreciación de manera que pueda ser utilizada en el sentido demagógico de que por ahorrar el IVA se pone en peligro la vida de los que han de viajar; no. Simplemente digo que la invocación del ahorro del IVA no tiene consecuencias económicas. ¿Y por qué? Pues porque, haciendo una comparación sencilla, el coste de este vuelo, del Yakolev 42, cuya capacidad máxima era de 120 pasajeros, fue de 149.000 euros y, a título comparativo, el coste de una rotación de Kuwait, de las recientemente hechas para la retirada de las tropas españolas, realizada en un 767, con capacidad para 260 pasajeros, es de 240.000 euros. En consecuencia, el coste unitario pasajero en el Yakolev era de 1.241 euros y el coste unitario pasajero en Air Europa era de 923 euros.

Las quejas. ¿Había quejas sobre estos aviones ex soviéticos contratados para el transporte de tropas españolas? La respuesta es rotunda: Sí, las había. Incluso alguna queja había tenido estado parlamentario. Había 12 quejas sobre los aviones ex soviéticos, dos de las cuales hacían mención a cuestiones relacionadas con la seguridad, y hasta por dos veces se había quejado el

jefe del contingente, el teniente coronel don José Ramón Solar, que tristemente falleció en el accidente del Yakolev. Tampoco carece de valor el testimonio del comandante Ripollés Barros, también muerto en el accidente del Yakolev, y que tres días antes, el jueves 22, remitió desde Kabul un correo electrónico a don Antonio Bendala Orbe, que decía, entre otras cosas: Como te puedes imaginar, no son aviones nuestros, sino alquilados a un grupo de piratas aéreos que, en condiciones límites, transportan nuestro material y personal. Te hablo de los Tupolev, de los Yakolev. La verdad, que con sólo ver las ruedas y la ropa tirada en la cabina de la tripulación, te empieza a dar taquicardia.

Podrá argumentarse, y sería razonable la argumentación, que todas las quejas que no hacían referencia a la seguridad y se referían a elementos no directamente relacionados con ella no debían inquietar tanto como aquellas que hacían referencia a la seguridad. Pero, señoras y señores diputados, si han leído las quejas que han sido en parte remitidas a este Parlamento, escritas por soldados, oficiales, jefes de infantería, de artillería, no especialistas en materia aeronáutica; si ustedes mismos suben a una aeronave, ¿cómo puede saber, si establecen una queja, que no funciona la caja de registro de voz en cabina? ¿Cómo adivinan SS.SS. que el piloto no ha descansado lo que las ordenanzas internacionales o nacionales prescriben? ¿Cómo calculan el peso de la carga? ¿Cómo saben si el piloto dijo la verdad cuando hizo el plan de vuelo? ¿Cómo aciertan a saber si el aeropuerto de Manas está cerrado con un NOTAM que conocen todas las compañías del mundo? ¿Cómo averiguan si el piloto es la primera vez que va a tomar tierra o si el copiloto tienen o no experiencia en este tipo de vuelos? Comprendan que es imposible. Todo tiene que ser inductivo, intuitivo. Lo que nos dicen en las quejas es lo que les acabo de leer, a mi modo de ver suficientemente elocuente, segunda apreciación personal que les hago.

¿Cuántas inspecciones se realizaron y cuántos expedientes se levantaron con motivo de esas quejas? Ninguno. Las quejas no fueron objeto de expediente. Y concretamente sobre el Yakolev siniestrado, ¿se habían producido quejas anteriormente? La respuesta es sí, concretamente una se refería al Yakolev. Pero no solamente había quejas sobre el Yakolev en las Fuerzas Armadas españolas. Quizá SS.SS. lo sepan porque es de dominio público y así lo han hecho saber periódicos como *El País*, *El Mundo* o el *Heraldo de Aragón*. También hubo un país significativamente relevante a este respecto, me refiero a Noruega. El capitán noruego Vindenes, que había volado en este mismo avión que se estrelló en septiembre de 2002, se quejó al Gobierno noruego de las condiciones del aparato, asegurando que eran deficientes y que observó irregularidades en la disposición de la carga, deficiencias en el mantenimiento de la aeronave y que «temió por su vida». Vindenes dijo tener noticia de pérdida de aceite en los motores de la aeronave y de que el material no estaba

correctamente amarrado, y llegaría a declarar a los medios de comunicación lo siguiente: «La experiencia fue más preocupante para mí que la desactivación de minas y explosivos en el Afganistán de la guerra». Así lo recoge el diario *El Mundo* el 29 de mayo de 2003. Noruega recibió estas quejas, inspeccionó y rescindió el contrato con el Yakolev. En honor a la verdad, señoras y señores, debo añadirles algo más: había un informe del Ejército de Tierra, que llegó al Estado Mayor de la Defensa antes del accidente, en el que se decía: «Se están corriendo altos riesgos al transportar personal en aviones de carga fletados en países de la antigua URSS, su mantenimiento, como mínimo, es muy dudoso».

El proceso de identificación de los cadáveres. El día 26 de mayo, a las 18 horas 55 minutos aterrizó en el aeropuerto de Trebisonda el avión en el que viajaba el equipo sanitario español. Aproximadamente una hora y media después se alertó a un equipo de especialistas de la Guardia Civil para que se trasladara a Turquía, al día siguiente, con muestras dentarias y con ADN de los fallecidos. En torno a las 19 horas 30 minutos el equipo médico se dirige a la empresa frigorífica Frival, donde han sido trasladados los restos de los fallecidos, y se está utilizando como tanatorio. El equipo médico español comienza a trabajar separando los cadáveres de los militares españoles de los del resto y, cuando habían abierto unas siete bolsas las autoridades turcas, les obligaron a parar en su actividad, realizándose a partir de ese momento el trabajo de identificación por parte del equipo forense turco hasta las 2 horas del día 27, momento en que suspenden los trabajos. A las 8 horas del día 27 los sanitarios españoles vuelven al tanatorio, donde permanecen como observadores, sin que los turcos les dejen participar en absoluto en los trabajos de identificación. Incluso un comandante médico me relata cómo quiso introducir en una bolsa de plástico la documentación de un militar español fallecido, así como también introducir en esa misma bolsa su alianza y el fiscal turco tuvo con él unas duras palabras, exigiéndole que no volviese a tocar ningún cadáver y que repusiera en su sitio la documentación que había metido en la bolsa de plástico, así como la alianza de aquel militar.

Comienzan a trabajar, como les digo, pero se les para, permaneciendo —dicen en el acta que tengo— como observadores. A las 2 horas y 20 minutos del 28 de mayo, es decir, ya en la madrugada, las autoridades judiciales y el equipo forense turco, con dos generales españoles, firman las actas de autopsia, de examen y diagnóstico, y también las de entrega y recepción de los cadáveres. A partir de ese momento, son los españoles quienes asumen la responsabilidad sobre las 62 bolsas que contienen los cadáveres de todos los militares españoles. ¿Quién hace la identificación de los mismos? La respuesta es ya casi evidente: las autoridades turcas entregaron a las españolas 30 cuerpos sin identificar, previsiblemente los que más dificultad presentaban en su identificación, que fueron identificados por las auto-

ridades españolas en sólo 3 horas y 25 minutos, desde las 2,20 en que se firma la entrega de los cadáveres, hasta las 5 horas y 45 minutos en que salen los aviones con los féretros con destino a España.

Se han hecho las pruebas del ADN. —SS.SS. las pueden tener si el presidente de la Cámara así lo cree oportuno, en cualquier caso aquí se encuentran— para 39 personas. Todas las pruebas de ADN correspondientes a las autopsias hechas por el equipo de médicos turco son correctas y los 22 casos incorrectos corresponden a los exámenes, identificaciones hechos por el equipo español. ¿Cuánto se tarda en identificar un cadáver en circunstancias como las de un accidente aéreo similar? Les recordaré un dato: con motivo del atentado terrorista del 11 M en Madrid, participaron en la identificación 70 forenses, que determinaron 190 fallecidos, si bien quizá SS.SS. recuerden cómo en los primeros momentos se habló de 202 fallecidos. Para llegar a esta cifra el tiempo necesario que tomaron los 70 forenses fue de 15 días después del atentado. Casi algo parecido ocurrió cuando en Alemania hubo que identificar el cadáver del periodista señor Anguita Parrado, venía en otras bolsas con tres cadáveres más y con las mejores técnicas y los forenses más especializados tardaron 48 horas en separar el cuerpo de Anguita Parrado: de los otros 3 con los que venía desde el lugar donde había encontrado la muerte.

Tanto en la identificación de cadáveres como en el posterior traslado inmediato de los féretros en aviones españoles, que se produce en la madrugada del día 28 de mayo (tercera impresión personal), no tengo ninguna prueba pero tengo la impresión de que se quería cumplir con un horario disparatado por la rapidez que se quiso imprimir al proceso. Probablemente los médicos recibieron la orden de ultimar la identificación de los restos y sin ninguna probabilidad, con toda seguridad, de tramitar con urgencia el regreso de todos ellos y actuaron con prisas, no cabe la menor duda. Cuando les aseguro que, con toda evidencia, actuaron con urgencia, lo digo porque, si ustedes miran la sesión de esta Comisión del día 4 de junio del 2003, observarán que aquel equipo médico recibió la orden de que tramitasen con urgencia el regreso a España de todos ellos. El equipo especialista de la Guardia Civil, que, como les dije, estaba alertado, no se consideró oportuno que fuese a hacer las pruebas a Turquía, y no se consideró oportuno por el equipo médico español que estaba en Turquía. Ya en el territorio nacional y a lo largo de la tarde del 28 de mayo, en la base de Torrejón, se confeccionaron los informes de autopsia individuales, según los datos recogidos en Turquía, y se expidieron los correspondientes certificados de defunción. A este respecto también quiero que sepan un dato: que se expidieron los certificados de defunción sin que las defunciones estuviesen inscritas en el registro consular, ya que las mismas se inscribieron al menos dos días después de expedir estos certificados.

Otro capítulo, las prisas. A pesar de lo que se dijo oficialmente —y lo que se dijo oficialmente es: «si hubiesen necesitado más tiempo, los expertos lo hubiesen tenido». Pues bien, a pesar de esta aseveración del Segenpol, es muy probable que las prisas marcaran los ritmos de actuación. Llama la atención la precipitación en fijar el funeral. Algunos de los patólogos españoles que participaron en la identificación han reconocido que hubieran necesitado más tiempo, incluso que sabían que había un funeral el día 28 por la tarde y que, —comillas—, los cadáveres tenían que estar en el funeral —cierro comillas—. En una reunión que se celebra en el ministerio se fijan los detalles del funeral y un alto mando militar propone que sólo se entreguen los cadáveres que están identificados de manera positiva y que se trasladen los demás a un tanatorio, a la espera de que dicha identificación se produzca. Pero no se sigue el consejo de este alto militar. Se podría comprender —y yo creo que es comprensible— el interés por entregar los fallecidos a las familias, pero sin perder nunca de vista la verdad y los tiempos que impone el rigor, al menos un mínimo rigor.

Ya en el mismo funeral, señoras y señores diputados, algunos familiares dudaron de la identidad (yo comprendo que le produzca risa, a mí ninguna, señor diputado) al no poder ver a sus familiares. Naturalmente iban en féretros cerrados. Es una duda legítima y en muchos casos difícilmente solventable, salvo que se practiquen las pruebas científicas obligadas. Tenían derecho a ellas, pero las dudas sobre la identificación se incrementaron en octubre del 2003 cuando algunos familiares viajaron a Turquía y encontraron placas de identificación de sus familiares; se acordaron que alguien les había dicho que se identificó a algunos cadáveres por dichas placas, lo cual en el caso de las que encontraron tenía que ser necesariamente falso, porque estaban todavía en el lugar del accidente. Quienes pensaron que firmando un acta o invocando su autoridad resolvían un problema, yo creo, fíjense, que con buena voluntad, se equivocaron. Se equivocaron al minimizar las consecuencias de aquel proceder. Pero fue un error y no el único. Hubo otro después, que fue el de no rectificar, perseveraron en el error. Así por ejemplo, la opinión pública y las familias conocieron que había muestras de ADN en Turquía por un documento que se incluye en el sumario turco; desde el ministerio español sólo se empieza a reconocer que hay muestras de ADN cuando a partir del 2 de marzo del 2004 algunos medios, concretamente, creo recordar, *El Heraldo*, *El País* y *El Mundo*, lo ponen de manifiesto. Y sin embargo debía conocerse que había muestras tomadas del ADN. ¿Saben por qué? Porque en el acta de entrega de los cadáveres se afirma que han quedado en Turquía muestras para poder practicar el ADN a todos los cadáveres debidamente numeradas. Alguien ha dicho que como estaba en turco el acta, pudo no saberse por esta circunstancia. Pero tampoco es cierto, porque se contrató por parte de las autoridades españolas a

un intérprete turco que leyó el acta en presencia de todos los que la firmaron.

Conclusiones que establece el ministro de Defensa.

Primera. España es el único país de la Alianza Atlántica que, junto a Turquía, utiliza aviones del Este para transporte de personas.

Segunda. Reiteradamente se ignoraron las quejas que se recibían sobre estos aviones y, durante este último año, se han producido afirmaciones oficiales que no se corresponden con la realidad; como por ejemplo cuando se dice: que no hubo en ninguno de los 44 vuelos realizados denuncias ni quejas, verbales ni escritas, sobre las condiciones de seguridad de los aviones.

Tercera. Hubo advertencias sobre la inseguridad que primero se ignoraron y después se ocultaron. El informe del Ejército de Tierra fechado y firmado el 28 de abril del año 2003, un mes antes del accidente, alertaba de los altos riesgos que se estaban corriendo al utilizar aviones de carga de la antigua URSS para transporte de personal militar español, y una queja parecida de un capitán, como ya les he dicho, noruego, sirvió para que se investigara y se cancelaran este tipo de contrataciones.

Cuarta. A pesar de todo esto, no se realizó ninguna comprobación o inspección técnica de los aviones.

Quinta. En el accidente concurrieron diversos factores. Uno de ellos fue la programación errónea del vuelo, que sin duda incrementó la fatiga de la tripulación. Otro, que el registrador de voz en cabina no funcionaba desde hacía mes y medio. Por otra parte y como circunstancia que concurre y pone de manifiesto la falta de diligencia, aunque no afecte a la seguridad, quiero que SS.SS. conozcan que en ese tránsito de una a otra compañía, hasta que finalmente se llega a la compañía ucraniana, se pierde el seguro por pasajero que España había contratado, 75.000 dólares por pasajero. ¿Y saben cómo nos hemos enterado? Porque se mataron, porque, de no haberse producido el accidente, no les quepa la más mínima duda de que el mismo silencio que las compañías en aquel tracto sucesivo tuvieron en beneficio propio, lo hubiesen tenido para ahorrarse la prima; y pasaron de los 75.000 dólares contratados, por interés, calculo que económico, a 20.000. ¿En perjuicio de quién? De España y de los militares que iban asegurados allí. Claro que esto no afecta a la seguridad, pero no habrá ni un solo diputado o diputada que no piense que es suficientemente elocuente sobre qué clase de compañías son aquéllas con las que se ha contratado.

Sexta. La identificación de las víctimas se realizó de forma precipitada y errónea, y contra hechos no valen razones. Se ha jurado que las identificaciones eran científicamente exactas. Aquí tienen las pruebas del Instituto Forense de Estambul, donde se acreditan los errores que pueden SS.SS examinar.

Séptima. Hay un justo sentimiento de falta de cercanía con los familiares. Se ha publicado que, por ejemplo, no se dejó a una madre entrar en un determinado escenario militar, con motivo del Día de las Fuerzas Armadas del año 2003. Esta mujer, no sé si con razón o

sin ella, me decía y dijo al diario *El Mundo*: No habría armado ninguna, soy pobre, pero tengo educación. Era la madre de un soldado canario que falleció en Turquía. Las familias tienen un sentimiento, el sentimiento de no haber sido tratados con cercanía y con afecto. Esto es subjetivo y aquí el juicio es más delicado, porque cada uno tiene un carácter y un gesto puede interpretarse de afecto para unos como de desafecto para otros. Pero hay cartas que reciben los familiares que no son de recibo. Les leeré algún párrafo de alguna de ellas: Refugiarse en la búsqueda de causas, de responsabilidades, de justificaciones, no conduce más que a perpetuar el dolor, sin beneficio alguno, sin recuperar al ser querido, sin dar espacio ni a la fe ni a la esperanza. Más adelante se dice: Son más las servidumbres que las grandezas. Yo añadiría a esta carta: Sí, sobre todo, de los que murieron.

El trato que se ha recibido en algún caso ha sido, desde mi punto de vista, diré que equivocado. Se ha dicho que los familiares no quisieron ver los cadáveres en algunos casos y no se ha dicho que a algunos de ellos les llevaron al Aeropuerto de Zaragoza, donde un oficial les informó que estaba prohibido ver los cadáveres. Esto está en el terreno de los afectos y ya sé que no es causa ni devuelve la vida a nadie y, como decía esta carta que acabo de leer, no recupera la fe ni la esperanza, pero, como les decía al principio, tengo la percepción de que sin verdad no hay posibilidad ni de paz, ni de piedad, ni de perdón. Así me lo dijeron en Trebisonda y por eso empecé a trabajar con fuerza para poderles informar hoy con detalle.

Señorías, voy a terminar. Una pretensión del ministro es poner punto final, si no al dolor, sí a las polémicas de este caso. En el propósito creo coincidir con el deseo de gran mayoría de familiares, de los miembros de las Fuerzas Armadas y también de la opinión pública. Para ello, y a través del diálogo y la colaboración con los familiares de las víctimas, vamos a desarrollar desde el ministerio las siguientes actuaciones: Primera. Un próximo Consejo de Ministros presentará un proyecto de ley sobre indemnizaciones para la participación en misiones en el exterior. Han sido 108 los militares españoles o dependientes del Ministerio del Interior que han perdido su vida en las 40 misiones de paz, y parece justo que se trate legalmente este asunto. Así se hará por parte del Gobierno, aunque debo decirles que, en el trato con las familias, no ha sido éste ni siquiera objeto de discusión entre los familiares y el ministro.

Segunda. Pienso constituir en el Estado Mayor de la Defensa un grupo de inspección sobre contrataciones, que afecte de manera muy prioritaria a aquellas que se refieran a elementos que tengan que ver con la seguridad de las personas.

Tercera. Todo el apoyo y transparencia para culminar en la medida de lo posible la correcta identificación de los restos de los fallecidos. Quedan 23 familias sin que se les haya practicado la prueba de ADN. A fecha de hoy, 18 familias ya han solicitado hacerlo; por tanto,

solamente 5 familias no lo habrían solicitado. Es voluntad de este ministerio realizar de forma inmediata las pruebas en aquellos que lo deseen, del modo más ágil y cómodo posible. Y, una vez obtenida la información y de acuerdo con el deseo de cada una de las familias, se procederá, en la más absoluta intimidad, a seguir sus instrucciones en cuanto a los restos de sus familiares proponiendo, como he propuesto para quien lo desee, la dignificación material de la memoria de los fallecidos erigiendo un monumento en Madrid, de acuerdo con el ayuntamiento y especialmente con los familiares, que han de dar su visto bueno.

En otro orden de cosas, y finalmente, les quería hablar de las responsabilidades. Ayer tarde reuní al jefe del Estado Mayor de la Defensa y a los jefes de los Estados mayores de los ejércitos y de la Armada para pedirles consejo, y me lo dieron. Tengo la pretensión de proponer al Consejo de Ministros que ningún responsable de error grave permanezca en la cadena de mando. No puedo compartir la actuación y los procedimientos que en su día se llevaron a cabo, algunos de los cuales han quedado hoy mencionados, sobre unos hechos que evidentemente, no sólo nadie deseaba, sino que, por ellos todos sufrieron. Por eso, ningún oficial o general afectado seguirá en activo en las Fuerzas Armadas. Esa es mi responsabilidad. Ahora bien, no sería justo que sólo se mire a los uniformados cuando de errores se trata. No todas las responsabilidades han de ser exigidas por el ministro de Defensa. Algunas están en el terreno de la política, de las urnas, de los españoles; otras las piden las familias, los electores, los militares, el Parlamento y hasta la conciencia de las personas. El ex ministro Trillo ha leído un comunicado pidiendo perdón. Ha dicho: Actué con buena fe. Y le creo. El ministro de Defensa le cree. Le pido que él también me crea a mí cuando traslado a esta Comisión los hechos, tal y como, documentada y reflexionadamente, creo que acontecieron. Yo no soy su juez. Tampoco he sido elegido para ser su abogado defensor y, gracias a Dios, me sobra fuerza moral para decir —y espero cumplirlo con toda la fuerza moral de la que les hablo, dejando a un lado las imputaciones injuriosas de carroñeros o explotador del dolor ajeno con motivo electoral—, que tampoco soy el fiscal de mi antecesor. No me corresponde acusarle, ni defenderle, ni juzgarle. Hubo errores y responsables de los errores. Errores que, con accidente o sin él, coadyuvando o no al accidente, deben corregirse, para evitar más posibilidades de accidente. Probablemente este sea el mejor homenaje que podamos hacer desde las Fuerzas Armadas a los que murieron.

Puede haber más causas del accidente de las que yo he mencionado hasta ahora, pues el informe técnico no está ultimado, pero de lo que no cabe duda es de que los errores y las negligencias que les he dicho tentaron la suerte. Se aceptaron riesgos innecesarios. Y estoy seguro de que, si alguien se hubiera parado a pensar serenamente sobre tal posibilidad, los hechos hubieran podido ocurrir de otro modo. Hoy nos hemos parado a debatir

y ojalá que este debate sea útil, para que sepamos corregir errores. Hago más las palabras de un diputado catalán, Ramón Companys, cuando en la comparecencia del ministro en esta Comisión tras el accidente, dijo lo siguiente: Cuando una persona en su libertad opta por ligar su vida a las Fuerzas Armadas, sabe que su profesión entraña riesgo y lo acepta. Lo que es difícil de aceptar es un final tan dramático e inútil como el que tuvieron. No sería aceptable, decía, señor ministro, que se pusiera en riesgo la vida de un soldado más allá de lo estrictamente imprescindible.

Señorías, nos enfrentamos al drama de unos soldados que hubiesen querido morir de otra manera, pero que no quisieron vivir de otro modo. Quisieron ser soldados de España. Por ello, doble deuda tenemos con ellos. A los familiares, como representante del ministerio, les doy las gracias y les pido perdón por el sufrimiento que desde la institución que ahora dirijo hayamos podido evitarles y no lo hayamos conseguido. Comencé citándoles un artículo de las Ordenanzas Militares y permítanme que termine con otro, el 96, cuando dice que el mando considerará las vidas de sus hombres como valor inestimable que la patria le confía y no las expondrá a mayores peligros que los exigidos por el cumplimiento de la misión. El ministro no pide olvido, al contrario. Recordemos siempre a los que murieron queriendo ser militares, que muchos lo llevaban en los tuétanos de sus huesos y hasta en el genotipo de su propia genealogía. No les pido que olviden, sino que guarden, que guardemos con amabilidad su memoria y la de la profesión en la que todos nos sirvieron. No les dejemos morir definitivamente porque nadie muere mientras que no se le olvida. Al ministro de Defensa, a las Fuerzas Armadas, nos corresponde también recordarles como compañeros y como soldados que vivieron peligrosamente, más peligrosamente de lo que era menester. Venían de una misión de paz. Recordemos la lección de sus vidas y sobre todo recordemos también las no pocas lecciones de su muerte.

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

Señoras y señores diputados, vamos a abrir un turno de intervenciones de los grupos, de menor a mayor. Lo que dice el Reglamento es que las intervenciones serán de 10 minutos, a las que contestará el ministro, y se levantará la sesión. No creo que los reglamentos deban ser interpretados de forma que eviten lo que aquí se viene a hacer, que es debatir, por lo que voy a ser flexible, pero les ruego que me ayuden. Así pues, cuando dé la palabra y pasen los 10 minutos, avisaré al diputado; le avisaré, no le quitaré el uso de la palabra. De su contrastada capacidad de síntesis, espero que la Comisión no se dilate en exceso.

Empiezo por dar la palabra al representante del Grupo Mixto, el señor Rodríguez, diputado del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Empezaré por afirmar que, después de la intervención del señor ministro, es difícil no quedarse perplejo, pero no tanto porque se descubra una interpretación nueva de un problema que se viene arrastrando desde hace tiempo, sino porque la contundencia de los datos lleva a una cierta angustia, en el mejor sentido de la palabra, por comprobar que realmente esta situación se podía haber evitado. Yo me voy a limitar a seguir la intervención del señor ministro, haciendo algunas aclaraciones e incluso algún análisis que profundice más en lo que él acaba de decir.

Desde nuestro punto de vista, lo primero que nos resulta alarmante y preocupante y que ya hicimos notar en las pocas veces que tuvimos ocasión de intervenir respecto de este tema es que la descripción que el señor ministro hace de las formas de funcionamiento de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, en cuanto a lo que son actuaciones o intervenciones militares de carácter internacional, en muchas partes del mundo alejados de su esfera de influencia inicial, pasma, asombra, puesto que se trata de una conjunción de lo público y de lo privado muy preocupante. Cuando realmente se estructura una cadena de relaciones y de subcontratas que llevan a que lo que debía ser una iniciativa, vuelvo a repetir pública y militar, acabe nada menos que gestionada por manos privadas y de forma tan irresponsable, lleva, lógicamente, a que también en la Organización del Tratado del Atlántico Norte se debieran plantear rectificaciones muy claras respecto de cómo se realizan las actividades militares y hasta qué extremo se debería tener la consideración de servicio público en todos los aspectos. No es de recibo que una organización internacional conlleve, sin embargo, un grado de actuaciones tan dispersas y tan diferenciadas por parte de los Estados que la constituyen y que en todo caso todos ellos acepten el principio de privacidad del negocio. Desde el momento en que hay una agencia de la OTAN, NAMSA, a través de la cual se pueden hacer contratos, contratos que acaban incluso eliminando los seguros que en este caso los militares españoles tenían, da idea de hasta qué extremo el negocio y la utilización perversa de fondos públicos con fines privados alarma incluso en temas donde la seguridad, lo que son los aspectos sensibles de la actuación de los Estados, está en juego. Por lo tanto habría también que actuar dentro del organismo internacional para que se cambiase esta forma de conducta y hubiese, por lo menos de forma mayoritaria, responsabilidad de los Estados miembros directos en todos los aspectos, no solamente en la actuación militar directa, sino también en todos los elementos concomitantes, para llevarlo a cabo.

En segundo lugar queremos manifestar que nos parece gravísimo, ya que afecta a la forma de funcionamiento de una institución como la militar en el Estado español, que no se hayan evacuado con la fluidez y la receptividad necesarias las quejas de mandos militares,

como el señor Solar o el señor Ripollés, desgraciadamente hoy desaparecidos en ese accidente. Esto indica también hasta qué extremo en muchas instituciones —no me refiero exclusivamente a la militar, podríamos citar otras muchas en el Estado español— puede más la autoridad y la prepotencia que la comunicación, la observancia y el análisis de aquello que se denuncia. Realmente, que estas quejas no hayan sido inspeccionadas debidamente, que no se haya abierto expedientes por ellas, demuestra —en este caso hay un elemento contrastivo que el señor ministro citó, que es el caso de Noruega— hasta qué extremo el talante democrático, no entendido como una cuestión formal, sino como una interrelación de diálogo entre los superiores y los inferiores, los que están en las escalas superiores del Ejército y los que tienen un estatus de mayor obediencia, no se cumple como debiera en casos en que, además, vuelvo a repetir, están en juego aspectos muy sensibles, incluso de funcionamiento militar. No queda más remedio que admitir que toda medida que se tome para que la prepotencia, la indiferencia y la autoridad entendida como autoritarismo desaparezcan, no solamente de las Fuerzas Armadas, sino de todas las instituciones del Estado español —un aspecto fundamental no sólo por un criterio de respeto a los hábitos democráticos, sino también a las opiniones y al análisis del funcionamiento de esas instituciones—, debe ser siempre comprobada con el mejor talante y la mayor amplitud.

En tercer lugar, y esto sí que es contrastivo y más alarmante todavía —aquí empezarían las responsabilidades políticas—, cómo se puede pensar en una desaparición tan importante de militares, de personas en definitiva, en un accidente en Turquía con un criterio exclusivamente de: Tapemos cuanto antes la cuestión y utilicemos sin embargo esto con finalidades de carácter político a través de un funeral. Funeral que podía tranquilamente esperar. ¿Por qué intentamos la manipulación del dolor —aquí sí—, echando precisamente una especie de capa profunda sobre el dolor, para que no se llegue a averiguar ningún tipo de cuestión? ¿Y cómo puede haber un contraste tan poderoso entre el comportamiento, por lo que se ve ejemplar, de las autoridades turcas, de sus autoridades judiciales y de sus médicos, y una posición tan irresponsable por parte de aquellos que fueron trasladados a Turquía para tomar buena nota de cuál era el estado de los cadáveres y de los procesos legales que había que seguir desde el consulado hasta el Estado español para llevar a buen puerto su identificación. Aquí yo creo que no solamente hay responsabilidades militares, sino que hay responsabilidades políticas claras, y no se puede eximir la responsabilidad del anterior ministro respecto de esta forma de conducta; yo diría que incluso del presidente del Gobierno. No se puede actuar con tanta desfachatez, con tanta violencia y tanta violentación del rigor ante un caso en el que, vuelvo a repetir, lo mejor sería la claridad, porque en definitiva, una vez que se hubiese comprobado que el accidente inicialmente se debió a causas de falta de

seguridad en los vuelos, sabemos que esto tendría responsabilidades políticas y militares, pero a mí me parece mucho más grave esta contumacia en seguir intentando ocultar la causalidad de una cadena de hechos que estaba claro que habría de descubrirse en algún momento, a mínima transparencia y mínimo contraste que pudiera darse, en este caso el contraste final entre la actuación de las autoridades turcas y de las autoridades españolas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, lleva 10 minutos.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Acabo ya.

El señor **PRESIDENTE**: No le digo eso.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: No tengo ningún interés en seguir. Acabo ya.

Nos parecen muy bien las medidas que se van a tomar, pero creo que sería muy importante que —vuelvo a repetírselo al señor ministro— esa inspección de la constatación de la seguridad de todos los aviones y de todos los medios materiales que se contraten por parte del Ministerio de Defensa conllevara también un debate en el seno de la Organización del Tratado del Atlántico Norte sobre si esta es la estructura que merece una organización militar que tiene que cumplir fines públicos, aunque esos fines públicos, bajo nuestro punto de vista, estén radicalmente equivocados o sean, desde el punto de vista de nuestra posición política, radicalmente erráticos en estas faenas militares que cumplen en otras partes del mundo.

Yo siento, en definitiva, que los militares españoles hayan fallecido en un accidente que pudo ser evitado, que hayan fallecido en el desempeño de unas labores militares, que para mí pudieron ser excusadas y que no eran defensivas para el Estado español, sino que eran claramente de ofensa en otras partes del mundo, para cuya solución creo que habría otras dialécticas políticas y militares.

Para terminar deseo decir que espero que los responsables políticos del anterior Gobierno, ante estos datos, tengan la suficiente vergüenza moral como para por lo menos tomar alguna iniciativa al respecto, porque para nosotros desde luego esta cantidad de datos significa una mezcla de pasmo, de horror y en todo caso de intención de rectificar con un cambio radical de formas de funcionamiento de las estructuras institucionales y orgánicas, en este caso del Ministerio de Defensa. No solamente del ministerio, sino también de las autoridades políticas que había en aquel momento. Es una buena medida que todos los apoyos a las familias se lleven al máximo nivel posible legalmente y que incluso se anime a que se hagan las pruebas de ADN las pocas que no se las han hecho, porque sería fundamental que se acabase con esta opacidad, que no creo que pueda producir ya más dolor. Ese dolor solamente va a

ser rectificado con la verdad y la verdad llevada hasta el extremo en que pueda producir una cicatriz, pero con consecuencias políticas que afortunadamente ya se empiezan a tomar y que siempre contarán con el apoyo del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **PRESIDENTE**: Para hablar en nombre del Grupo de Coalición Canaria tiene la palabra don Luis Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Sean mis primeras palabras para dar la bienvenida al señor ministro de Defensa, don José Bono, y para valorar de entrada de una manera positiva la forma en que ha dado esta información a la Comisión y los datos que ha aportado. Lo digo porque cuando estamos hablando de una situación en la que hay el calificativo de desastre y de tragedia, con la muerte de 62 militares profesionales españoles, el tema no admite medias tintas y hay que hablar con toda la carga de responsabilidad crítica en los extremos que se tienen que expresar ante esta Comisión.

Vaya por delante, señor ministro de Defensa, que usted acaba de realizar una delimitación que a mí me parece acertada: no entrar en una exigencia de responsabilidades políticas, que sería de otro escenario —una comisión de investigación parlamentaria hubiera sido, por ejemplo, el instrumento adecuado, un proceso electoral, unas responsabilidades ante el Pleno de la Cámara—, pero usted viene aquí como ministro de Defensa, como mando supremo en ese departamento ministerial de las Fuerzas Armadas, y ha limitado esas responsabilidades al área que llamaríamos castrense. Esto me parece acertado. Por tanto, las culpabilidades, las responsabilidades, bien por negligencia, bien por falta de diligencia, bien por prisa, bien por ir despacio, son de ámbito castrense, que es su responsabilidad. Y me parece oportuno que yo quiera enfatizar esto aquí, porque va a ir sobre el hilo de mi intervención, fundamentalmente en estos aspectos. Los responsables políticos ya no están en el ministerio, ha habido unas elecciones el 14-M, se ha podido dilucidar cualquier opción que se haya tenido; lamentablemente no hemos tenido una comisión de investigación que sí hubiera servido al Parlamento para la exigencia de responsabilidades civiles. Pero usted no estaba exento de mantener la exigencia de responsabilidades en la estructura castrense que hubiera. Me parece también oportuno que haya señalado un nivel de responsabilidades sobre máximos responsables, para que no tuviéramos una repetición del argumento de la famosa película de Kubrick *Senderos de gloria*, en la que los responsables del fracaso de un ataque fueron un cabo y dos soldados y se exoneraron las responsabilidades de los mandos militares máximos de la operación.

En la comparecencia del señor ministro de Defensa entonces, don Federico Trillo, ante esta Comisión, en la pasada legislatura, el 4 de junio, este diputado que habla ahora en nombre del Grupo de Coalición Cana-

ria, servidor de ustedes, dijo textualmente: Pero el tercer escalón son las responsabilidades, y si las culpas no están dentro del Ministerio de Defensa, las responsabilidades, las que sean, sí parece que están dentro del mismo. Y añadido más adelante: El ministro de Defensa es el que tiene, política y gubernamentalmente, que hacer las aclaraciones e investigaciones necesarias y aceptar el grado en que estén repartidas las responsabilidades máximas, medianas o mínimas, dentro de su departamento. Usted, hoy, a juicio de este diputado, está cumpliendo esta opinión. Y la puede cumplir. Es la postura de exigencia que yo hago aquí y más adelante haré determinadas matizaciones garantistas, cuestiones de forma que también son importantes para salvaguardar el concepto de la institución militar en el ámbito constitucional español. Recordaré lo siguiente: usted ha hecho una invocación genérica sobre aspectos de las Ordenanzas Reales. Nos podemos sentir tranquilos en la Comisión de si, en sintonía con lo que usted trata de solucionar, esta Comisión también adopta unas posiciones verdaderamente clarificadoras. Entrar en una exigencia de responsabilidades es por y para prestigio de la propia institución, para que no haya tergiversaciones del mensaje.

Y me voy a referir a las Ordenanzas Reales. El artículo 94 de su título IV, de las funciones del militar, dice claramente: Todo mando tendrá presente que para el cumplimiento de su misión son de la mayor importancia la organización apropiada del conjunto de sus medios, estableciendo responsabilidades, atribuciones y medidas de coordinación y control, así como la comprobación y análisis de los resultados obtenidos. Antológico, señor ministro. Nos sirve para legitimar todo lo que esta mañana podamos estar diciendo usted y nosotros, los diputados, ante esta Comisión, porque se trata, como usted ha señalado, de exigir unas responsabilidades a la cúpula militar, que tienen que saberse mucho mejor que nosotros el artículo 94, como cualquiera de las Ordenanzas Reales del Ejército de Tierra y de las Fuerzas Armadas españolas.

Usted ha hablado, por ejemplo, de las quejas. Es grave lo que usted ha dicho, para una responsabilidad del mando en su momento, el año pasado, que se ocultara o no se mencionara que el teniente coronel Marino, como responsable, el 28 de abril del año pasado emitió un informe del Ciset, del Centro de Información y Seguridad del Ejército de Tierra. Eso es muy grave, y usted está obligado por tanto a hacer las depuraciones pertinentes. Si un informe sale del propio seno del Ejército de Tierra y de un órgano de responsabilidad informativa y de seguridad como es el Ciset, se tienen que hacer ahí. Digo esto a la vista de las valoraciones objetivas en un sentido concreto, como son pruebas de ADN, o de las subjetivas como son las prisas. Señor ministro, ya se había llamado la atención precisamente el año pasado, a partir de la catástrofe y por las fotos que se estaban viendo del lugar de la tragedia, sobre cómo las fuerzas militares turcas que intervinieron

podrían tener medios para hacer en tres días prácticamente una identificación de cuerpos, la mayoría de los cuales estaban carbonizados o destrozados plenamente. Eso siempre suscitó dudas y es importante despejarlas ahora en beneficio de sus familiares que tienen el inalienable derecho a saber qué deudo tienen enterrado en el cementerio de la localidad correspondiente, porque es un derecho de intimidad personal que tenemos todos que garantizar.

Ha dicho usted, señor ministro, que ayer ha tenido una reunión con el jefe del Estado Mayor y los tres jefes de los Estados mayores de las Fuerzas Armadas en Tierra, Mar y Aire, y que han tomado la decisión de que ningún responsable permanezca en la cadena de mando. Esto en los usos y prácticas militares ha sido una norma común. Mal ejército y malas fuerzas armadas serían las que no exigieran las responsabilidades de la cadena de mando. Han determinado ustedes que ningún oficial general afectado siga en activo. Por la coincidencia de fechas en que se han producido las destituciones de la cúpula militar anterior, salvo el jefe del Estado Mayor de la Armada que ya estaba desde meses atrás en su empleo y cargo, afecta de una manera directa a personas. Señor ministro, las cosas conviene hacerlas con la forma y las medidas garantistas a que tiene derecho cualquier afectado, desde la presunción de inocencia, etcétera. Yo deduzco por la contundencia de su informe que lo que no pudo hacer una comisión de investigación usted lo ha podido hacer con una información interna dentro del departamento. Mi primera pregunta, es si se ha realizado así. ¿Ha habido un expediente informativo, un procedimiento reglado? Quería saber si ha habido una comisión interna de máximos mandos militares para abrir un expediente de responsabilidades con un procedimiento reglado que no deje indefensa a ninguna persona y que se trabaje con la información interna de su departamento y las cargas de la prueba pertinente. Desde luego, en este asunto en el que ha habido muertos se tiene que responder con claridad y con contundencia. Hay que ver si ha habido negligencia o falta de diligencia no dolosa, pero los descuidos en las Fuerzas Armadas y en las operaciones de riesgo son faltas muy grave. Los descuidos no son una falta leve en los códigos militares cuando se producen las bajas militares y el destrozo de todo lo que es una operación de alto riesgo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mardones, vaya terminando.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Termino, señor presidente.

Ayer, señor ministro de Defensa, hemos aprobado en la Cámara aumentar el contingente de Fuerzas Armadas españolas en Afganistán, de donde procedían las 62 víctimas militares. Los nuevos militares que vayan ahora a Afganistán tienen que tener todos los derechos y garantías de las Reales Ordenanzas, la Ley de Régi-

men Profesional Militar de 1999, y las tropas que se desplacen ahora, que van a ser más de las que había, los 140 hombres de los que murieron estos 62, han de tener las garantías del transporte en las formas que estamos ya exigiendo y que usted mismo se ha exigido en esta Cámara. De esto no se habló en el debate de ayer, pero hay que garantizar que las Fuerzas españolas que vayan y vengan entre España y Afganistán no solamente lo hagan cumpliendo la legalidad internacional y las resoluciones de Naciones Unidas, no solamente van a ir perfectamente pertrechadas, sino que ellos y sus familias van a ir perfectamente protegidos por el Estado, por el Gobierno, por el Parlamento español y por sus leyes. En cuanto a impedimenta militar, deberán llevar pólizas de seguros para cubrir cualquier riesgo que también implique a sus familias. La dignidad de los militares españoles, el sentido de responsabilidad del Parlamento y del Gobierno exigen que mantengamos todas las ideas muy claras. En esa línea, y para circunscribirme al tiempo que nos ha señalado el presidente, siendo esta materia tremendamente delicada, manifiesto nuestra anuencia a este planteamiento de solucionar problemas y de exigir responsabilidades por muy dolorosas y muy duras que sean, pero el ejercicio del mando, y más en la escala castrense, se ejerce ejecutando los criterios que las Reales Ordenanzas exigen para todos.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, para lo cual le doy la palabra al señor Herrera, diputado de Iniciativa per Catalunya.

El señor **HERRERA TORRES**: Señor ministro, muchos de los interrogantes que traíamos a esta sesión usted los ha explicado perfectamente en su intervención y la verdad es que nuestro grupo aún muestra más preocupación por lo sucedido.

Yo le quería plantear algunos interrogantes e incluso algunas propuestas. En este contexto, y tras esta explicación, es obligación del ministerio y creo que va a dar respuesta a su vez a la necesidad de crear mecanismos para que las quejas que emitan diferentes efectivos en zonas en conflicto o en misiones de interposición; precisamente el ministerio debería crear los mecanismos para que se atendiesen estas quejas y que no volviese a pasar. De hecho, usted planteaba que teníamos que sacar conclusiones. Yo creo que una de las conclusiones debe ser constatar que el carácter jerárquico de todo ejército hace que a veces no se haga caso de las quejas de los inferiores y, por tanto, deberían crearse mecanismos en el marco del ministerio para que esto no se volviese a dar. Segundo elemento: las exigencias que usted ya planteaba sobre el control del transporte. No debe ser sólo un derecho sino un deber que se debe ejercitar. Tercer elemento: creemos que el Gobierno español debería liderar un cambio en las formas de contratar de la OTAN para que se den garantías tanto en el transporte como en lo que ha explicado sobre los segu-

ros. Es absolutamente insólito que en la sucesiva subcontratación se pierdan por el camino los seguros en caso de accidente. No se trata tan sólo de que se ejerza una función en lo que respecta al envío de tropas españolas al exterior, sino de que el Gobierno español ejerza un liderazgo a partir de las conclusiones sacadas después del accidente. Cuarto elemento: un interrogante. ¿Va a tener efectos retroactivos lo que se contiene en el proyecto de ley que usted anunciaba? Nosotros creemos que los debería tener, ya que se trata lamentablemente de centenares de víctimas que han sufrido esta desgracia.

Dicho esto, nuestro grupo cree que los errores que se han anunciado son muy graves. La clave es por qué no se enviaron los forenses necesarios, por qué se envían menos médicos de los previstos y, sobre todo, por qué no se toman todo el tiempo necesario para identificar los cadáveres. De hecho se eligió una opción y la decisión tenía un interés político por delante de una visión técnica e incluso humana. Se optó por el interés político de hacerlo cuanto antes, partiendo de la base —y esta es nuestra interpretación— de que cuanto antes se hiciese la devolución de los cadáveres a territorio español antes se acabaría con el problema. Y esto, sin duda, más allá de las responsabilidades de los militares obedece a una lógica política y, por tanto, debe tener una respuesta de características políticas. Es muy determinante que no se envíen los forenses necesarios y es importante saber el porqué y el quién. Aquí no nos vale ni la obediencia debida ni la ley del silencio; hace falta una revisión a fondo, y no sólo sacando consecuencias y conclusiones en cuanto a las responsabilidades de los militares que tomaron la decisión, sino que el Parlamento, el Congreso de los Diputados tiene que tener también opinión sobre las responsabilidades políticas de tantas prisas, y sobre todo de los motivos de tantas prisas. También debemos tomar nota de lo que pasó antes, por qué se contrató de esa manera, cuáles eran las condiciones del transporte y del contrato, cuáles pudieron ser factores determinantes en la causa del accidente y, sobre todo, por qué se desoyeron las denuncias realizadas. Para nosotros también es muy importante saber el porqué y el quién. De hecho, los familiares en su día pidieron investigación. El señor Zapatero, en respuesta a nuestro grupo, se comprometió a que se realizase esta investigación; también lo hizo en la campaña electoral. Los hechos evidencian, por tanto, que esta investigación se tenía que hacer. Explicaba el señor Mardones que usted ha sacado las conclusiones, como ministro de Defensa que es, en cuanto a las responsabilidades militares, pero nuestro grupo cree que el Parlamento debe sacar conclusiones políticas en cuanto a los errores políticos que se cometieron. Seguramente podemos hablar de imprudencia temeraria en la contratación de las aeronaves, de negligencia clarísima en la identificación de los cuerpos, y no es mi responsabilidad determinar si esto puede conllevar en algún caso la responsabilidad penal o no, pero sí creo

que la negligencia y la imprudencia conllevan responsabilidades políticas. Por tanto, nuestro grupo entiende que ante lo descrito y ante lo explicado, ante la gravedad de la situación, ante la magnitud de la tragedia, sería responsabilidad de este Parlamento sacar conclusiones políticas, y las conclusiones políticas se sacan sin duda en un trámite parlamentario con resoluciones. Usted ha sacado unas conclusiones fruto de su investigación. Nuestro grupo cree que el Parlamento debe sacar conclusiones fruto del debate y de una resolución en torno a lo explicado. Se han dado ya muchos elementos que avanzan hacia lo que tendrían que ser las conclusiones de una comisión de investigación independiente, pero estos elementos deben llevar al Congreso a sacar conclusiones políticas en torno a lo pasado, y es que las responsabilidades se dan en el ex ministro de Defensa, pero incluso se podrían dar en el que fue entonces presidente del Gobierno. No son pocas las cosas que se han explicado ni pocos los errores ni menores las imprudencias ni insignificante la negligencia. Como resumen, nuestro grupo cree que estas conclusiones deberían tener respuesta política en un contexto que debemos tener en cuenta porque precisamente —y no es nuestra opinión— la participación de tropas españolas se va a volver a dar en Afganistán en unas dimensiones quizá similares a las que se daban en Irak. Por tanto, debemos tomar nota no sólo por lo que hace referencia al envío de tropas españolas, sino por la seguridad de un organismo como la OTAN que, por lo que ha explicado el ministro, no da las suficientes garantías en el envío de tropas.

Para concluir, lo sustancial que le quisiéramos transmitir al ministro —pero sobre todo a la Comisión porque tendría que tomar nota— es que más allá de las conclusiones del ministerio son necesarias las conclusiones del Congreso, y éstas, ante lo explicado, tan sólo pueden ser las de la exigencia de responsabilidades políticas, más allá de las responsabilidades que ha anunciado el ministro, ante hechos gravísimos que ponen de manifiesto negligencia, imprudencia y por tanto responsabilidades políticas.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre de Esquerra Republicana de Catalunya tiene la palabra don Joan Puig Cerdà.

El señor **PUIG CORDÓN**: En primer lugar, queremos agradecer la claridad de las palabras del señor ministro. Nuestro grupo entiende que la contundencia de los datos aportados da respuesta a la situación que habíamos planteado o a las dudas que podíamos tener, y creo que también puede dar respuesta a los familiares de los fallecidos. Es importante que los familiares de los fallecidos tengan respuestas claras respecto a las responsabilidades en todo este proceso que produjo la tragedia del Yakolev. En ese sentido estamos conformes con todo lo expresado.

Desde el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana queremos poner de manifiesto nuestra preocupación por el modelo de funcionamiento de toda esta tragedia. El señor ministro nos ha relatado todas las situaciones que se produjeron: el plan de vuelo; la contratación de la empresa; el modelo del avión; los incidentes que habían tenido aviones de este mismo modelo; el posible ahorro económico en el proceso, que luego no fue tal como ha explicado el ministro por los costes de este transporte; las quejas (nosotros pediríamos al ministro que se mejorara el traslado de las quejas de los estamentos militares para que puedan llegar a las máximas instancias del Ministerio de Defensa, con el fin de que no vuelva a ocurrir); el proceso de identificación de los cadáveres y lo relativo a las prisas. Creo que las preguntas son obvias: el porqué de no poner los medios adecuados para la identificación de los cadáveres y el porqué de estas prisas. Alguna responsabilidad deberán tener los responsables políticos del anterior Gobierno y el anterior ministro de Defensa, que podrían ser entendidas, pero creo que mucho más importante tendría que haber sido poner los medios necesarios para que la identificación hubiera podido realizarse. Los datos aportados de la actuación de las autoridades turcas y los errores en la identificación de los 23 cadáveres creo que son suficientemente contundentes.

Una situación como la que se ha producido, si no fuera por la tragedia que comportó, parece realmente increíble que se haya llegado a producir en el siglo XXI y en un Estado que el anterior Gobierno siempre nos decía que era una potencia de primer orden. Realmente raya lo patético. A uno le cuesta entender esta obsesión del anterior Gobierno por ocultar la verdad y no expresar las cosas claramente. Parece como si uno estuviera en la Comisión del 11-M en esta comparecencia del ministro para hablarnos del tema del Yakolev, porque me vienen a la memoria los datos de esta mañana y los de ahora y veo esta obsesión por ocultar la verdad, por pasar a piñón fijo a pesar de todos los pesares, y me cuesta entender que el Gobierno anterior hiciera lo que hizo en el tema del 11-M —ya veremos las conclusiones de la Comisión— y en el tema del Yakolev. Esta obsesión por ocultar la verdad es la que tiene que llevar a exigir las responsabilidades políticas de las que ya hablaré más tarde.

En cuanto a las propuestas que hace el ministro de Defensa de mejorar las condiciones para que no se puedan dar situaciones como ésta, vamos a dar nuestro apoyo al proyecto de ley en lo que respecta a las indemnizaciones. Quisiera preguntarle en este momento si en el caso de los fallecidos en otras misiones por el estamento militar se aplicarán las mismas condiciones por todo lo que han sufrido.

En cuanto al grupo de trabajo en el Estado Mayor en lo relativo a las contrataciones, también estaríamos de acuerdo en que se ampliase a todos los temas de contrataciones, no sólo al transporte, para garantizar la claridad y las actuaciones correctas en todo este ámbito.

Creemos que es un acierto. Estamos de acuerdo en dar un total apoyo a los familiares, a los que faltan por hacer el reconocimiento de las pruebas de ADN, para poner el punto final y tranquilizar y dar respuesta a los familiares. Por lo que se refiere a las medidas de responsabilidades a que se ha referido el señor ministro, estamos de acuerdo en el cese en el mando por las responsabilidades militares que se puedan haber producido.

Finalmente, voy a entrar en el apartado de las responsabilidades políticas. Vistos los datos aportados, está claro que hay unas responsabilidades políticas y más aun cuando uno recuerda las actuaciones del anterior Gobierno y las del anterior ministro de Defensa, porque a veces cuando uno oía sus declaraciones pensaba que tenían las cosas muy claras porque actuaban con una cierta prepotencia, lo hacían todo perfecto, pero cuando uno ve todo lo que ha ocurrido, aparte de pedir perdón, éticamente queda todo dicho y pienso que el Gobierno y los anteriores responsables, después de los datos aportados, tienen responsabilidades políticas. Está claro que ya no está el anterior presidente del Gobierno, no está el anterior ministro de Defensa y, por tanto, las conclusiones de responsabilidades políticas podrán ser hechas en el ámbito del propio Parlamento, pero creo que para la opinión pública, para las personas que han visto esta tragedia y los datos que en esta Comisión se han puesto encima de la mesa bastan los hechos. Serán los responsables del anterior Gobierno, los responsables del partido que daban apoyo al anterior Gobierno los que tendrán que dar respuestas —entendiendo— a estas responsabilidades políticas que por Esquerra Republicana se ven clarísimas, pero estaremos a la espera de la contestación que den a las preguntas que se han hecho.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo de Convergència i Unió tiene la palabra don José Maldonado i Gili.

El señor **MALDONADO I GILI**: Señor ministro, usted ha hecho un informe amplio, extenso, bien elaborado, comedido y sereno, con lo cual se ha abierto otra vez el debate hacia otros objetivos que quizás no son los que hoy nos han traído aquí, pero en este caso los diputados y diputadas que formamos parte de esta Comisión hemos llegado a conocimientos más amplios de los que teníamos y hemos podido ver que se ha producido una cadena de desaciertos, errores y omisiones que incluso se desconocían.

Esta es una comparecencia que tiene dos connotaciones muy diferentes. La primera es que es excepcional y la segunda que tiene una profunda carga emotiva. Excepcional porque, por suerte, el ministro de Defensa o cualquier ministro no comparece ante el Congreso para hablar de un accidente en el cual pierden la vida 62 personas. Por tanto, su excepcionalidad demuestra que se comparece por un hecho importante desde el punto de vista humano y por eso tiene una profunda

carga emotiva, que es la que nos lleva a pensar que hay que ser muy comedidos en lo que se dice. De su discurso así lo he deducido y le felicito porque podría ser una intervención con connotaciones de todo tipo y usted ha dado una explicación técnica, una explicación en el tiempo, en la forma, en el fondo bien hecha, pero sin procurar abrir heridas ni brechas, lo cual sería fácil por lo que decía de la carga emotiva, porque oímos hablar de errores técnicos y aspectos administrativos, jurídicos, etcétera, sabiendo que esto afecta a padres, madres, hijos, hijas, hermanos, a personas que a pesar del tiempo transcurrido siguen con un dolor permanente. Por eso le decía que el debate que usted hoy ha introducido nos podría derivar a otros objetivos, pero creo que haríamos un flaco favor si fuéramos en esa dirección.

¿Cuál será nuestra postura? Irá en tres aspectos. En primer lugar, un total esclarecimiento de la verdad. Este es el foro en el que se recaba siempre la verdad. El Congreso de los Diputados es el que tiene que investigar, informar, aprobar, legislar todo aquello que vaya alrededor de la verdad, de la libertad de las personas. En segundo lugar, un total apoyo al ministro y al Gobierno en la línea de su informe de hoy. Si va por ahí nos tendrá a su lado, señor ministro, porque creemos que ha hecho, como he dicho antes, un informe sereno, amplio, realista y bien hecho. No creemos que haya ocultado nada; no es tiempo nunca pero menos ahora de ocultar nada en un asunto de este tipo. Por tanto, total esclarecimiento de la verdad, total apoyo al Gobierno en la línea que usted por ahora está enfocando y, tercero, rechazo a la politización. Me ha gustado este aspecto suyo. El cuerpo político electoral le podía haber pedido ir hacia esta línea, habría sido fácil y quizás electoralmente positivo, pero creo que las familias, los centenares de personas afectadas directa o indirectamente por esta gente que perdió la vida quizás no entenderían que hoy el Congreso se enzarzara en una batalla política obviando otros aspectos que nos interesan: los déficit aún existentes, las necesidades pendientes, los aspectos que aún hemos de elaborar. Por tanto, rechazo a la politización.

Usted ha hablado al final, pasando de puntillas pero de una forma valiente, del señor Trillo. Nosotros no hablaremos demasiado del señor Trillo pero sí haremos un inciso porque ahora lo fácil sería ir a hacer leña del árbol caído. No lo haremos, no es nuestro estilo y no lo ha sido. Le agradezco las referencias a mi antecesor, Ramón Companys, que ha demostrado nuestro estilo, el *seny*, el sentido común siempre, pero más en temas humanitarios y tragedias personales. Yo creo que por ahora, mientras no haya más novedades —que esperamos que no las haya—, no hemos de ir hacia las responsabilidades políticas por sí; hay que ir mirando hacia esta escalera donde hay unos niveles de actuación, y más en el ejército y buscar en qué escalón se ha producido el error, la omisión, lo que sea. Usted ha sido valiente porque ha dicho: Depuraré las responsabilidades que haga falta. Chapó, se lo aplaudiremos y se lo

avalaremos donde sea, porque no hay que renunciar a nada, abajo, arriba, en medio, donde sea. Algún medio de comunicación me preguntaba hace unos días: ¿Usted cree que el señor Trillo como diputado debe dimitir? Nosotros creemos que el señor Trillo está aquí por su condición de diputado elegido recientemente, muchos meses después del accidente (no por su condición de ex ministro), y no vamos a entrar en tentaciones partidistas que nos podrían ir bien incluso electoralmente pero que la gente no entendería. Nosotros creemos que hay que ver qué ha pasado, por qué ha pasado y que no pase más, como han dicho otros portavoces. Nosotros sabemos que ni el anterior ministro ni el actual han ido ni irán a reconocer cuerpos ni a identificar a nadie. Esto lo tienen que hacer los técnicos en la materia. Vamos a ver quién lo ha hecho, por qué lo ha hecho y cómo lo ha hecho. Por ese camino queremos ir nosotros.

Señor ministro, lo que nos ocupa y preocupa son sobre todo las familias, familias que aún hoy están llenas de dudas y preocupadas. Se ha hablado de responsabilidades en la contratación. Yo, como supongo que todos los portavoces, nos hemos estudiado bien el tema técnico. Hay un informe del coronel auditor independiente que dice que las condiciones de contratación de los aviones se hicieron sin violar la normativa española en vigor. Después vemos que hay denuncias llevadas a cabo por privados, por entidades, que por ahora la jueza Teresa Palacios ha declarado el sobreesimiento de la denuncia en temas de contratación del avión, que hay querellas y recursos. Tenemos que estar pendientes de las responsabilidades que pueda haber desde el punto de vista penal, etcétera. Lo que a nuestro grupo le gustaría es que no nos paráramos aquí. Sería bueno que el ministerio siguiera orquestando instrumentos de apoyo a las familias, aparte de lo que usted ya ha anunciado relativo a buscar las responsabilidades que hay en los escalones de actuación. Hay que seguir dando apoyo a las familias. Quizás se han hecho cosas mal, seguro. Usted ha hecho definiciones durísimas de situaciones personales que ponen la piel de gallina; de madres que no han podido acceder a recintos, de familiares que no han podido identificar cuerpos, etcétera. No sabemos a qué nivel se ha hecho, pero a partir de ahora esto debe ser un hecho que ha pasado pero en el que se tiene que seguir dando apoyo. Nos gustaría saber en qué nivel están las concesiones de pensiones extraordinarias de estas familias, para viudas, hijos y progenitores. Sabemos que hay cuatro parejas de hecho que por razones jurídicas —se dice— no han podido ser atendidas. Este Congreso hace pocos días aprobó en el Pleno unas realidades sociales de matrimonios y de adopciones de segmentos sociales existentes, por lo que no tiene ningún sentido que parejas de hecho no puedan ser reconocidas si sufren igual que otras familias que han perdido a sus cónyuges o a sus compañeros. No sabemos cómo está el seguro de vida suscrito por el ministerio, si se ha cobrado. Usted ha hablado de pasada del abono —no iba a decir la cantidad, pero usted lo ha dicho antes—

de los 75.000 dólares aprobado por Consejo de Ministros a favor de los herederos. Nos gustaría saber si se ha entregado o no, es decir, que a la pérdida familiar no se unan las penurias económicas de las familias. Otro aspecto importante es el abono de los gastos funerarios, etcétera. Todo aquello que desde el ministerio se debería haber hecho y supongo que se hizo, se hará o se tiene que hacer, que se agilice. Sería bueno una oficina permanente de apoyo no sólo desde el punto de vista logístico, técnico, socioeconómico, sino también psicológico. Hay que seguir dando apoyo a menores, a mayores, a gente que pueda haber perdido a sus familiares. Hay que brindar a estas familias, el tiempo que haga falta, el apoyo a su estabilidad emocional para que esta gente pueda incorporarse a la normalidad a pesar de que es irremediable la pérdida de un ser humano.

Si bien es cierto que el coronel auditor dijo que se había contratado respetando la normativa española, ¿se ha hablado con la OTAN? ¿Se ha hablado de que NAMSAs, la agencia de la OTAN, ha hecho una contratación, oyendo su explicación, esperpéntica? ¿Se pueden recabar exigencias de por qué ha pasado y exigir que esto no pase más? Se ha dicho por algún portavoz que otros soldados seguirán volando. Si nos ponemos en manos de la OTAN, ¿va a seguir NAMSAs con esta actuación esperpéntica de subcontrataciones permanentes con ahorros de seguros? Es un tema en el que deberíamos entrar para ver si hay estas responsabilidades y ejercerlas. El ministerio aquí tiene que seguir siendo valiente. Hay que depurar responsabilidades donde las haya. Me gustaría conocer si el ministerio se está dirigiendo a la comisión internacional que se creó para estudiar las causas del accidente que según el convenio con la OACI preside Turquía. El ministro de Transportes de Turquía dijo que estas causas del accidente se determinarían antes del primer aniversario del accidente, añadiendo, comillas: «Lo habitual es que estas investigaciones duren de dos a tres años, pero estas causas se darán a conocer antes de un año.» Pues bien, el 26 de mayo pasado a la 1:15 hacía un año. No sé si esta información de la comisión internacional ha llegado, creo que no. La Fiscalía turca del lugar del accidente mantiene abierto el expediente pendiente de conocer las conclusiones de esta comisión internacional para eventuales procesos de responsabilidad penal. Sería bueno que su ministerio, por medio de algún instrumento jurídico o político-jurídico, recabara diligencias. No perdamos el tiempo, porque las familias siguen esperando.

No sé cómo voy de tiempo, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Lleva usted los diez minutos, pero no le quiero quitar la palabra.

El señor **MALDONADO I GILI**: No me voy a alargar demasiado, porque he visto que todos mis antecesores portavoces han sido comedidos en tiempo y debo serlo también para poder seguir con el diálogo y el debate.

Señor ministro, lo que desde nuestro grupo alabamos es el punto final que ha destacado: quiero un punto final, sin renunciar a nada. Cuanta más transparencia, mejor. Lo hecho hecho está, lo mal hecho mal hecho está. Las muertes ahí están. Desafortunadamente no podemos devolver la vida a nadie, pero sí podemos devolver dignidad y respeto a estas familias. Como decía al principio, su explicación larga, extensa, comedida, serena, amplia, bien hecha, nos puede abrir un debate más allá del que nos debería preocupar, que es el humano. Esta Comisión tiene que acabar pidiendo que estas familias tengan todo el apoyo logístico, humano, político que corresponde a quien ha perdido un familiar en este caso en acto de servicio. Como ha hecho el portavoz de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, señor Herrera, yo también tenía apuntado —y por tanto me uno a su petición— que este decreto-ley que usted ha anunciado, y que lógicamente pasará por este Congreso, tenga carácter retroactivo. Usted ha hablado de 108 fallecidos en acto de servicio. Sería bueno que la generosidad que debe tener cualquier institución también la tenga a la hora de legislar y, por tanto, el carácter retroactivo de este decreto sería bueno para esta gente que ha perdido vidas.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Popular tiene la palabra don Fernando López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA:** Créanme que me gustaría que esta sesión de hoy, esta comparecencia a petición propia del señor ministro no se hubiera producido. Me gustaría, en consecuencia, no tener que haber intervenido. Este es un tema serio, grave, doloroso que produce ampollas a mí personalmente y creo que a todos los portavoces que hemos intervenido al tener que hacer consideraciones sobrevolando algo tan doloroso como es la muerte de unos soldados españoles. Quiero empezar esta intervención diciendo que honro a los caídos por España, quisiera dar mi abrazo fraternal y les rogaría que así me lo aceptaran, a todos los familiares de las víctimas.

Entrando de lleno en la intervención del señor ministro, hay algunas cosas con las que estoy de acuerdo y otras con las que no puedo estarlo. Estoy de acuerdo en una afirmación muy clara y tajante, que es la de que el ministro Trillo actuó de buena fe. Estamos en la misma línea. Es evidente, como después voy a demostrar. Antes de ello, quería agradecer al señor ministro la seriedad y el tono que ha empleado para tratar este asunto. Quisiera que, como ministro, no tuviera que enfrentarse jamás a un accidente como el del Yak-42, teniendo en cuenta —según las informaciones, en las cuales puedo estar equivocado— que en el Ministerio de Defensa o bajo su órbita se realizan al año alrededor de 3.000 vuelos, tanto en acciones militares propiamente dichas, algunas internacionales, como en misiones militares de ámbito interno. Es evidente que ministro Trillo actuó de buena fe. Actuó de buena fe, a mi

juicio, por varias razones, pero la fundamental es que puso en conocimiento de los familiares de las víctimas, de las autoridades de todo tipo y del Parlamento la información disponible hasta el momento. Así, cinco días después de haberse producido el accidente, a petición propia, compareció en el Parlamento, siendo el preludeo de otra comparecencia, también en el Parlamento, el día 17 de junio del año pasado. Además, hubo en el Parlamento dos interpelaciones, dos mociones y 7 preguntas orales. Todo esto es significativo de que ha habido un escrupuloso respeto en sede parlamentaria a lo que debe ser la responsabilidad política, informando sucesivamente de los datos de que podía disponer el ministro de Defensa. La transparencia es obligada, pero se ha producido también una atención importante a los familiares de las víctimas. A veces no con todo el acierto, sin duda, porque, evidentemente, para dar un tratamiento adecuado a las víctimas no sólo ha de ser adecuado por parte del que lo da, sino también del que lo recibe. Parece que ahí ha habido algunas disfunciones. Con todo ello, la intendencia *post mortem* de los soldados muertos en el accidente ha sido ejemplar, como el reconocimiento en el plazo más breve posible de pensiones extraordinarias, tratamiento y atención psicológica y atención de todas las dudas por parte de la oficina que se creó ad hoc en el Ministerio de Defensa, dependiente del ministro que le precedió.

Entrando de lleno en las afirmaciones que ha hecho el señor ministro, le diré que ha mezclado, a mi juicio, informaciones periodísticas y testimonios de personas que no tienen mucho que ver con el tema en concreto. Después, con la información de que dispone, ha llegado a unas conclusiones de las cuales sí difiero rotundamente. Por seguir el *iter* del accidente que ha realizado el señor ministro, para emplear una metodología concreta, diremos que la contratación se hace por el EMACOM, que contrata con NAMSA, organismo dependiente de la OTAN, firmando un acuerdo marco, en el cual se especifican las necesidades y la licitación que posteriormente va a hacer NAMSA. Esa primera licitación —a la que, por cierto, puede presentarse cualquiera, y de la que no participan ninguna de las conocidas compañías españolas aéreas— produce una adjudicación al mayor operador de vuelos chárter de Europa, Chapman, que, a su vez, como muy bien ha dicho el señor ministro, va subcontratando hasta llegar a una compañía ucraniana. No ha habido sobre el Yak —y esto lo tengo que decir muy claramente— ninguna queja en cuanto a su seguridad, únicamente las ha habido en cuanto a su carga y descarga y a las condiciones de falta de catering de estos aviones, pero nunca, repito, en cuanto a su seguridad. Las certificaciones y homologaciones del vuelo demuestran que el aparato estaba en perfectas condiciones, que es un avión de altísimas prestaciones y de altas garantías, que está siendo utilizado por muchos países para transporte de personal, sin mezclar carga y personas, algunos de ellos con un PIB mayor que el de España. Por ejemplo, vuelos a Kabul,

con aviones procedentes de esta República hay, de Alemania 190; de Estados Unidos, 10; de Francia, 17; de Italia, 32; de Holanda, 29, y no sigo citando. España sólo llega a 10. Por lo tanto, la compañía es correcta, las certificaciones del aparato eran correctas, sus revisiones técnicas estaban a punto y las tripulaciones cumplían con las normas del país operador, Ucrania, que no pueden, como es evidente, estar en contradicción con normas internacionales como las de las OACI. Sembrar dudas sobre si el accidente es producto de cierto cansancio de los pilotos es una conclusión, al menos, precipitada. Yo preferiría decir que ha habido un error humano y no me atrevería a exponer sus causas. Los humanos, afortunadamente —en este caso es una desgracia—, no son máquinas y a veces fallan. Todas las conclusiones que usted ha extraído de la compañía ucraniana y de los pilotos son absolutamente erróneas. Todo el mundo conoce la pericia técnica de los pilotos de los países del Este. Usted ha citado una caja negra y me habría gustado que hubiera citado las dos. Es verdad que la caja de voz no funcionaba, pero la caja negra principal del Yakolev funcionaba perfectamente.

Yo no sé si hay alguno de ustedes que está pensando que el avión Yakolev es un avión de tercera división, pero yo tengo aquí una foto (**El señor López-Amor García muestra una fotografía a la Comisión**) en la que se ve que es un avión al uso, del mejor estilo de los que se pueden utilizar para el transporte de personas. Esta decisión se tomó porque sí había habido quejas sobre el transporte conjunto de mercancía, carga y pasajeros. Por decisión del anterior ministro de Defensa, se acordó que los pasajeros debían ir en aviones exclusivamente de pasajeros. Está en los informes del ministerio, que son públicos, que están en manos de cualquiera. Por lo tanto, quería despejar esas dudas.

En cuanto a los seguros, aparte del acuerdo del Consejo de Ministros para adelantar el segundo seguro —es decir, el que tenía que haber suscrito Chapman por la vida o por la muerte de los soldados españoles, y también de los ucranianos, que no fue suscrito nunca—, ha habido una reclamación en firme de NAMSА y del Gobierno español. En caso de que no se proceda a su pago —y mejor que yo puede informar el ministro—, se va a llegar a un arbitraje, que era lo previsto en el contrato respectivo. El Consejo de Ministros anterior atendió a las necesidades más perentorias, donde la responsabilidad o los riesgos sean afrontados por quien corresponde en el momento determinado.

Yo quería referirme a algunas de las apreciaciones personales que ha hecho el ministro. Evidentemente, no podemos aceptar algunas. Nos habría gustado que coincidiera con nosotros, pero es evidente que no. El señor ministro decía que a él le hubiera gustado que alguien hubiera ejercido ese derecho de inspección, porque, si no le he interpretado mal, en algunos casos es una obligación. La formulación teórica se la puedo aceptar, pero me cuesta admitir que el señor ministro de Defensa o sus mandos han revisado ya todos los avio-

nes que con posterioridad se han utilizado. Cuando Air Europa fleta un vuelo como avión de transporte para el Ejército español, no ha habido ninguna inspección, por lo menos, yo no tengo ninguna certificación de la misma. Si la hubiera, me encantaría y lo admitiría.

En cuanto a las quejas, vuelvo a repetir que han sido siempre sobre seguridad, pero no en aviones Yak, sino en otro tipo de aviones y, fundamentalmente, en temas de carga. Respecto a la segunda apreciación personal que ha hecho, que se trata de aviones piratas que están en el mercado, tengo que decir que hay organismos internacionales de perfecta solvencia en los cuales España está integrado. Lo defiendo, entre otras cosas, porque España forma parte de su estructura, como es la OTAN, y además hay unas pautas de comportamiento en Europa que son importantes a la hora de la contratación. La piratería está reñida con la rectitud que suele imperar en los países europeos respecto a la contratación. No puedo estar de acuerdo con la apreciación hecha por el señor ministro de que ha habido quejas elocuentes. Si esas quejas son tan elocuentes pregunto ¿cuántos expedientes se han iniciado por estas razones en el Ministerio de Defensa con posterioridad a la llegada del señor Bono. La apreciación de que el horario de los pilotos es disparatada no deja de ser subjetiva. Si cumplen los horarios permitidos por el país operador, que cumple normas de la OACI, es evidente que el horario no es disparatado. Sí que ha habido prisa, pero eso no significa que haya falta de diligencia ni urgencia que bordee la temeridad. Siempre hay que intentar hacer las cosas bien, pero cuando hay un interés absolutamente atendible, como es que las familias de los fallecidos quieren que los cuerpos de sus deudos sean repatriados, hay que intentar conjugar esos dos intereses y a lo mejor en un momento determinado uno prima sobre el otro. Pero desde luego puedo asegurar que se ha hecho desde la absoluta buena fe y sin esa falta de diligencia que la prisa podría haber producido.

Respecto al acta de recepción de los cadáveres, el señor ministro sabe muy bien que fueron las propias autoridades españolas, personificadas en los militares españoles que allí estuvieron, las que indujeron a la toma de ADN para la identificación de aquellos cadáveres —dice el acta— que no pudieran ser identificados de otra manera, que está prevista ya en los protocolos de identificación de la Interpol, quienes utilizan todos los medios de identificación conocidos: existencia de documentación, chapas, odontogramas, etcétera. Aquí también ha sido la prudencia de las autoridades españolas presentes en el caso la que ha permitido que hoy, un año después, podamos saber que se ha cometido un error y no quiero entrar en un tema como el del análisis del estado en el que quedaron los cuerpos, que demuestra que en una situación límite como aquella lo que hay que tener es un poco de sentido común y disculpar los errores que —lo admito— han existido en cuanto a la identificación.

En relación con las conclusiones del señor ministro, tengo que empezar por negar que España sea el único país de la OTAN, junto con Turquía que utilice estos aviones para el transporte de personas. He dicho antes que, de todos los países que utilizan estos vuelos, el que hace más uso de ellos es el que tiene mayor producto interior bruto de Europa: la República Federal de Alemania, con un Gobierno socialdemócrata. El señor ministro ha manifestado que se han ignorado las quejas sobre las condiciones de los aviones. Pues bien, vuelvo a insistir —lo he dicho antes en mi intervención— que no ha habido ninguna queja sobre las condiciones de seguridad del Yakolev 42, sino que únicamente ha habido una reserva recomendando el transporte en vuelos chárter del Servicio de Inteligencia del Ejército de Tierra. El resto va dirigido a otro tipo de aviones, como los Tupolev, salvo los Tristan americanos, referido a que conjuntamente, incluido los Hércules españoles, mezclaban carga y pasajeros. Por tanto, no puedo estar de acuerdo con la segunda conclusión que ha manifestado el ministro.

La tercera conclusión del señor ministro es parecida a la segunda y la doy por contestada. No se realiza ninguna comprobación técnica. Yo creo que sí. Cuando un vuelo se pone en marcha, dentro de las especificaciones hay una serie de homologaciones, como las revisiones técnicas de las que antes he hablado, las certificaciones, así como el control de las horas de vuelo que llevan los pilotos, que está plenamente demostrado que se ajustaban a la legalidad vigente. En cuanto a la programación del vuelo, la opinión es absolutamente subjetiva. Usted dice que es errónea y yo le digo que la programación del vuelo debe permanecer en el margen de autonomía que ciertamente, de acuerdo con las autoridades fletadoras del avión, tienen que hacer del vuelo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Voy terminando.

El señor **PRESIDENTE**: Le aviso como he avisado a todos. No le insto a que termine, sino a que sinteticé.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Esa programación hay que dejársela al fletante del avión, por decirlo de alguna manera, y a la compañía operadora del vuelo. Vuelvo a reiterar que la caja de voz no funcionaba, pero la caja negra principal demostrará en su día cuáles han sido las causas del accidente cuando esa comisión internacional evacue sus conclusiones. Se someterá a arbitraje la reclamación sobre los 75.000 euros del seguro no suscrito por Chapman, como tenía obligación de hacer.

En cuanto a la conclusión de identificación errónea, es evidente, pero hay dos *excusatio* que son importantes para mí. Primero, que las prisas tenían una razón última: de sentimiento, de afectividad, de corazón, y

desde luego nunca fueron prisas que seccionaran el principio de legalidad que había que cumplir en aquel país. También estoy de acuerdo con las disposiciones vigentes en España. Esa identificación errónea va a ser posible corregirla hoy gracias a las precauciones que se tomaron, como la toma del ADN de todos los cuerpos para proceder en su día, si fuera necesario, como lo ha sido, a una identificación correcta a través del mismo. Sentimos no estar de acuerdo con las conclusiones del ministro Bono. Están plenamente corregidas y cualquiera que lea la documentación existente, no sólo los expedientes que ha podido abrir el ministro Bono para complementar la información existente hasta el momento, se dará cuenta de que la misma desmiente totalmente sus conclusiones. Nos parece bien que el Consejo de Ministros quiera hacer un proyecto de indemnización, aparte de lo ya existente, para aquellas víctimas españolas en cualquier suceso internacional que se produzcan en el exterior. En todo lo que sea reforzar la seguridad, como grupos de inspección y contratación, va a tener nuestro apoyo, así como también apoyaremos la transparencia de identificación de todas las personas que lo soliciten. Usted ha continuado el camino que inició en su día el ministro Trillo.

Le diría, señor ministro, que sea usted como es, comprensivo y capaz de deslindar una cadena de mando militar de una cadena de mando político y las responsabilidades que conciernen a uno y a otro. El partido del que en este momento soy portavoz ha pagado las responsabilidades políticas con la pérdida del Gobierno en las elecciones del 14-M y también ha tenido lugar una catarsis, puesto que el ministro Trillo ha sacado su escaño de diputado al ser votado por la mayoría, por cierto, de los electores de la provincia de Alicante. Esas responsabilidades están perfectamente satisfechas y a mí me gustaría —con esto termino— es que en el futuro no ocurra ningún suceso de este tipo, en el que todos tengamos que volver a lidiar —perdónenme la expresión, que es un poco taurina— con sucesos que no nos gustan y que son irreversibles, como la muerte de los soldados españoles.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir las intervenciones de los grupos, en nombre del Grupo Socialista tiene la palabra doña Carmen Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ DÍAZ**: Señor Bono, mi grupo parlamentario lleva esperando 407 días para conocer más datos, datos transparentes como los que usted ha aportado y clarificadores. Después de lo que hemos escuchado tras su comparecencia no cabe la posibilidad de buscar más justificaciones. Por ello, el Grupo Parlamentario Socialista no puede permitir que pase ni un minuto más sin que se asuman responsabilidades políticas.

Señor Bono, su comparecencia ha dejado en evidencia que hay un antes y un después en el caso del Yak-42, hay dos formas de gestionar el accidente, que coin-

cide con el antes y el después del 14 de marzo. Por eso, en nombre de mi grupo parlamentario queremos agradecerle que venga a este Parlamento a contribuir al esclarecimiento de las acciones y de las circunstancias relacionadas con ese accidente; circunstancias y acciones duras y desagradables, pero que se han abordado con la mayor transparencia. Desde el momento en que ocurrió el accidente nos causó verdadera perplejidad la forma en la que estaban viajando nuestros militares, los profesionales que nos están representando en esas misiones de ayuda humanitaria. A partir de ahí, fuimos conociendo datos que nos sorprendían, y llegamos a pensar que jamás nos podrían sorprender con un nuevo dato, pero sin duda lo que usted nos ha aportado hoy, lo que ha traído hoy a esta Comisión conmueve y sobrecoje al más pintado. Se me ha quedado grabada una frase: Había motivo por el cual el avión no debió salir y despegar de Ucrania. Es la primera vez, señor ministro, que a este Parlamento se le ofrece una información rigurosa y transparente sobre este tema, incluso cabe pensar, porque usted ha traído aquí datos, que se conocían desde los primeros momentos en que ocurrió el accidente y, sin embargo, nunca se han traído a este Parlamento. Ha sido usted el primer ministro que ha dado apoyo y comprensión a las familias. Señor Bono, me acaban de comunicar hace un rato de parte de las familias que el bálsamo que ha dado usted a las familias tras su comparecencia se lo agradecen mucho; me han pedido que reitere ese mensaje. Ha sido usted también el primer ministro que ha tomado decisiones concretas con todas las carreras de errores cometidos y sobre todo ha traído medidas concretas para evitar que esas circunstancias vuelvan a ocurrir.

Permítame, señor presidente, que mire a la izquierda porque yo hoy echo en falta a alguien en esta Comisión, echo de menos al señor Trillo. El señor Trillo es el que tenía que haber estado sentado ahí en su lugar, señor López-Amor; el señor Trillo es el que tenía que haber utilizado hoy ese micrófono. Lamentamos que haya perdido la oportunidad de venir a esta Comisión a pedir disculpas y a dar explicaciones, porque las disculpas y las explicaciones hay que darlas aquí, en sede parlamentaria, pero no convocando a una rueda de prensa en la que no se admiten preguntas. Por cierto, lamento también que la semana pasada, en esa comunicación con la prensa, el señor Trillo volviera a mentir; volviera a mentir con la limitación de medios con que se hizo la identificación de los fallecidos y sobre la culpabilidad de las autoridades turcas. Tres informes y una pregunta parlamentaria remitida por el anterior ministro de Defensa a este Parlamento evidencia que el señor Trillo la semana pasada tampoco dijo la verdad. Se le presentó una oportunidad para aclarar unos hechos y no tuvo el coraje de decir la verdad y hoy tampoco ha tenido el coraje para venir a esta Comisión. Con todo el cariño del mundo, señor López-Amor, lamentamos que su compañero le haya dejado la difícil papeleta de justifi-

car lo injustificable. **(El señor López-Amor García pronuncia palabras que no se perciben.)**

Al principio de mi intervención, señor Bono, le daba las gracias en nombre de mi grupo por la transparencia y el rigor con que ha informado a este Parlamento. Que conste que no estoy afectada por el síndrome del peloteo, pero es que mi grupo lleva 180 iniciativas intentando que se conozca la verdad. Por más que lo hemos intentado nada nos ha servido para aclararnos los hechos. Nos hemos visto inmersos en un proceso jeroflíquico en el que se ha jugado a la confusión, a la contradicción, a la mentira y a la búsqueda de culpables, siempre otros. Ejemplos de confusión y de contradicción hay muchos. Yo creo que usted hoy nos ha aclarado muchas de esas confusiones y contradicciones que se habían dicho anteriormente. También tenemos ejemplos de mentiras. Me voy a quedar con las que más nos han asombrado. En principio se dijo que no había ninguna queja ni de forma verbal ni de forma escrita anterior al accidente que pudiera poner constancia de los hechos que se estaban produciendo; luego aparecieron 14 quejas. Últimamente nos hemos informado, a través de los medios de comunicación. Si el Ministerio de Defensa anterior no investigaba y en este caso lo han hecho los medios de comunicación, algo hemos podido conocer a través de ellos. Sabíamos a través de esos medios de comunicación que había dos informes reservados. Me gustaría que nos aclarara algunas cosas más sobre los informes. Por eso le vamos a hacer dos preguntas. ¿Existe algún informe que fuera conocido por el ministerio con advertencia de riesgo de aviones de este tipo, es decir, aviones de carga de la antigua Unión Soviética? **(El señor Ayala Sánchez: De carga no, de pasajeros.)** No, de carga, pero déjenme hacer la pregunta, señores del Grupo Popular. Segunda pregunta. ¿Los responsables del Ministerio conocían algún informe sobre el riesgo, sobre la necesidad de terminar ya con tan alto riesgo?

En definitiva, señor Bono, nos hemos encontrado en este caso con mentiras a las familias, con mentiras al Parlamento. Cada hecho nuevo que se iba descubriendo se intentaba tapar con una nueva mentira y con un nuevo culpable: meteorología, NAMSA, OTAN, pilotos, autoridades turcas. Se buscaban culpables cuando hoy hemos podido conocer que había responsables, y en eso me quiero detener. Usted ha hablado de responsabilidades militares, de que ningún responsable de los que pudieran estar implicados en esos errores graves permanezcan en la cadena de mandos; es decir, va a apartar de la cadena de mandos a varios militares. Me gustaría preguntarle, teniendo en cuenta la responsabilidad directa del EMAD en la contratación del avión, ¿cómo le va a afectar esta medida? Mi grupo, señor ministro, nunca ha encontrado explicación a que poco tiempo después del accidente el anterior ministro de Defensa ascendiese a los generales Navarro y Beltrán. ¿Hay alguna explicación para este ascenso? Si ha encontrado alguna, me gustaría que nos lo dijera. Tam-

bién les quiero decir a los señores del Grupo Popular que toda la responsabilidad no puede caer en los militares; tiene que haber también responsabilidades políticas. Ustedes no pueden creer que un general deba pagar y no la persona que está por encima de ese militar. No creo que eso sea tampoco lo que quiera el ejército. **(El señor Ayala Sánchez: ¿Quién ha dicho eso?—El señor Simón de la Torre: Cálmate, chico.)**

Señor ministro, por los hechos que conocíamos antes de su comparecencia siempre hemos sostenido dos conclusiones: hubo falta de vigilancia por parte del ministerio antes del accidente y hubo mala gestión, que se empezó a gestar minutos después de ese accidente. Tras los nuevos datos que usted ha aportado hoy al Parlamento podemos decir que después del accidente no ha habido errores. ¿Se le puede llamar error a que existan al menos 22 personas mal identificadas? ¿Se le puede llamar error a olvidarse de que habían recogido muestras de tejido con el que poder cotejar el ADN? ¿Se le puede llamar error a que consten unos hechos en el informe de la fiscalía turca y los contrarios en las autopsias entregadas a las familias? Que nadie se engañe. Después del accidente no ha habido errores; ha habido ineficacia, ha habido engaño, negligencia y manipulación. No, estos no son errores; estas son acciones que se emprendieron conscientemente y dirigidas por aquellos a los que no les interesaba la foto de nuestros militares estrellados en ese desastroso avión ni que esa foto permaneciera además mucho tiempo en nuestra retina. Había que acabar rápidamente con todo aquello y luego taparlo y camuflarlo como fuera. ¿Hasta qué punto —no sé si lo podremos saber— se ha manipulado, se ha engañado para que no se conociera la verdad? ¿Hasta dónde se puede llegar para no asumir responsabilidades?

Señor presidente, señorías, detrás de todo esto hay un responsable directo, que es el anterior señor ministro de Defensa, señor Trillo, y parece obvio que después de todos los datos que hoy conocemos desde mi grupo parlamentario exijamos inmediatamente que el señor Trillo asuma responsabilidades políticas. Él mismo dijo el 29 de mayo de 2003: Mi obligación es aclarar todo lo ocurrido, investigar todas las responsabilidades y asumir sus consecuencias cuando la investigación haya concluido. Creemos que es el momento para asumir esas responsabilidades. Además, queremos que se lleve a la práctica una doctrina, la doctrina del propio señor Trillo, la doctrina de la responsabilidad *in vigilando* del señor Trillo. Parece obvio que en este caso existe esa responsabilidad de quienes en aquellos momentos eran presidente y vicepresidente del Gobierno. Según la doctrina de Trillo a nadie le puede caer en la cabeza que ellos no estuvieran informados de todo o de parte de estos hechos. Por tanto, mi grupo parlamentario considera que es hora ya de que el señor Trillo asuma sus responsabilidades políticas.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las diversas intervenciones, tiene la palabra el señor Bono, ministro de Defensa.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Bono Martínez): Señor presidente, con vuestro permiso.

Señoras y señores diputados, debo comenzar pidiendo al diputado al que antes, equivocadamente, me dirigí —porque sin duda S.S. podría estar sonriendo por otro asunto, pero, por mi estado de ánimo hablando en el momento en que recordaba a los cadáveres, me hizo una mala pasada el subconsciente—, que sepa disculparme; no sabe lo que se lo agradecería, porque no era mi intención afrentar a un diputado que en un momento determinado sonríe y que nada tiene que ver con el asunto. Le ruego que me sepa disculpar.

En relación con las personas que han intervenido y que me han agradecido la presencia, también quisiera decirles algo que, aunque lo señalé al principio, no fue suficientemente claro. Señoras y señores diputados, yo he venido a esta Comisión porque era mi obligación, pero debo decirles que quien tomó la decisión fue el presidente del Gobierno, que quiso que el Parlamento recibiera, del modo en que SS.SS. han visto que he intentado trasladarla, una información con el mayor rigor. Cuando he añadido opinión creo que en la mayoría de los casos, al menos siempre que he sido consciente, he hecho ver que se trataba de una apreciación personal.

Antes de entrar en esta réplica —me gustaría no alargarla—, quisiera trasladar el sentimiento de la inmensa mayoría de los ejércitos, de los militares: desean que este asunto acabe bien, y saben que el único modo es con la verdad, que no se puede echar tierra sobre asuntos no aclarados. En ese sentido, yo les quiero manifestar, antes de empezar la ronda de contestaciones, que me agrada que en el ámbito de los ejércitos y de la Armada fuesen comprensivos y vieran que hay muchos militares que sufren por este asunto y que no tienen responsabilidad alguna en el mismo, y que tienen una función distinta de la que tiene el ministro y los grupos parlamentarios. Por tanto, cada cual asuma la petición que hago como pueda y como quiera, pero quede hecha del modo más sincero. Hay mucha gente que ha sufrido sin tener nada que ver con las familias, ni siquiera con una relación de amistad con los que fallecieron. Llevamos más de un año. La causa creo que es —apreciación que añado— porque ha faltado desde el principio la necesaria transparencia en todos los ámbitos. En algunos, qué duda cabe, yo he usado documentación que me he encontrado en el ministerio, si no, no podría haber construido el relato que me han podido escuchar, pero en otros ámbitos ha faltado transparencia.

Varios señores diputados, empezando por el señor Rodríguez del Bloque Nacionalista Galego, han hablado de la responsabilidad fuera del ámbito del Ministerio de Defensa. Yo quiero decirles a todos los que sobre este particular se han pronunciado —que creo que han

sido todos— que este es un asunto en el que tienen que comprender que el ministro de Defensa debe actuar de acuerdo con la ley que ha jurado cumplir y hacer cumplir. No le corresponde al ministro de Defensa tomar decisiones sobre responsabilidades políticas ni proponerlas ni alentarlas, ni aún siquiera pronunciarse sobre ellas, si quiere ser prudente. Claro que la Constitución me permite expresar en público mi opinión sobre un ciudadano o sobre otro, pero yo creo que al ministro de Defensa no le deben pedir —y agradezco muy sinceramente que no me lo hayan pedido— un pronunciamiento a ese respecto, porque es a otros a los que corresponde hacerlo.

En cuanto a la inspección que la OTAN debe realizar, y las críticas que se han hecho especialmente por Iniciativa per Catalunya, el Bloque Nacionalista Galego y también por el señor Maldonado, yo quisiera no faltar a la verdad. La OTAN ha manifestado, y su secretario general lo ha dicho, que actúa como mera organización intermediaria y que incluso en este caso, señoras y señores diputados, antes de adjudicar NAMSA el contrato a Chapman pidió consejo al EMAD y éste comunicó por escrito quién creía, con qué precios y en qué condiciones debía adjudicarse. No soy tampoco el abogado defensor de la OTAN, pero cada palo tiene que aguantar su vela. La OTAN lo que hizo fue una labor intermediadora.

Gracias, señor diputado Rodríguez, por la manifestación que ha hecho de coincidencia con mi intervención y con mis propuestas.

A don Luis Mardones también le quiero agradecer lo que, antes de que él hablara, yo ya he deducido de la lectura de sus intervenciones en las anteriores comisiones. Hemos tenido tal nivel de coincidencia que S.S. habrá podido descubrir cierto derecho de autor hurtado en algún párrafo, como le dije esta mañana, y que espero pueda entender por lo bien que lo expresaba. También le agradezco que se haya pronunciado sobre la cadena de mando y haya dejado bien clara una posición que para mí ha sido la que más tiempo me ha llevado que es dónde situaba la detección de errores. Finalmente, he pensado que no podía situarla en el soldado ni en el cabo ni en el suboficial ni en el teniente coronel, tenía que estar situada en el oficial general, porque es lo que dice el sentido común, porque lo contrario sería que el ministro actúa de un modo inadecuado y, si me lo permite, poco serio. Por eso le agradezco que usted sea el único que se haya fijado en el asunto, que es el que más tiempo me ha llevado en la preparación de esta intervención. Además, ha hecho usted una mención a un artículo de las ordenanzas que también le agradezco. El apartamiento de la línea de mando de un oficial general no significa un reproche moral. Yo no haré reproche moral en el apartamiento que se produzca o se haya producido, primero, por mis propias convicciones morales y, segundo, porque puede darse el caso que se aparte a un oficial general de la línea de mando y, sin embargo, tenga merecimientos muy dignos de ser pue-

tos en valor e incluso atenuantes muy dignas de ser también manifestadas. Esto vale para todos los que sobre este particular se han pronunciado.

Señoras y señores diputados, no hay un procedimiento disciplinario en un cese. Ya comprendo que no agrade y que no guste a los interesados o a los parientes, pero apartar de la línea de mando a un militar tiene tanta relevancia desde el punto de vista disciplinario como cuando el presidente del Gobierno cesa a un ministro. Podrá gustar más, podrá gustar menos, pero no se trata de una acción disciplinaria y muchísimo menos que tenga relevancia moral o judicial. Puede tener relevancia familiar, estética, amistosa, pero lo que el ministro ha anunciado no puede ser interpretado como un reproche moral, porque además es verdad. Me decía que es bueno guardar las formas. Sí, señor diputado, y sobre todo guardar la dignidad. Hay veces en que las formas nunca encuentran el momento oportuno. ¿Qué momento es oportuno para un presidente cuando tiene que cesar a un ministro? Casi nunca es oportuno, pero un día tiene que hacerlo —cuando lo hace—. En ese sentido, señor diputado, yo, más que guardar las formas, quiero guardar la dignidad de las Fuerzas Armadas, que desde luego no puede estar contaminada por un error, una inadvertencia de uno o dos oficiales generales, o tres o cuatro. Eso no puede afectar al prestigio de las Fuerzas Armadas. Precisamente las ordenanzas dicen que cuando se corrige, va también en mérito del conjunto de la institución, por eso he tomado esa decisión, que les he comentado, la de proponer al Consejo de Ministros el apartamiento de la línea de mando. El que quiera interpretarlo como reproche moral, que sepa que se equivoca. En cuanto al envío de tropas, señor Mardones, se hará como se hace, en aviones de líneas regulares. Fue la decisión que tomamos cuando se produjo el relevo, y después el repliegue en Irak, y así lo seguiremos haciendo. Además, señor Mardones, no cuesta más caro, o por lo menos no cuesta más caro al Tesoro público español.

Señor Herrera, yo también le quiero dar las gracias por expresar, como ha dicho, su satisfacción por lo manifestado por el ministro. Hoy es un día que me invita no a la verdad que otros días no me invitaran, pero hoy tengo la sensibilidad más a flor de piel para poder decirle lo que quizá en otro momento hubiese callado: Estoy preocupado por cómo atender las quejas de un modo eficaz. Se pueden quejar los militares, no se trata de una organización secreta donde esté prohibido elevar una queja —de hecho, se han elevado—, pero estoy preocupado por cómo hemos de atenderlas. Sí, señor López-Amor, cómo no ha de pesar sobre mi conciencia que puede ocurrir en mi mandato un hecho de esta naturaleza. Por eso he dicho al principio que ha habido errores, que ha habido inadvertencias. ¿Que hayan ayudado, coadyuvado o influido en el accidente? No me he querido pronunciar, entre otras cosas, porque no quiero facilitar procedimientos distintos de aquellos que creo que deben enmarcar la acción por la que el ministro de

Defensa tiene que moverse. No sé si han influido más, menos o siquiera han coadyuvado, lo que digo es que los errores tienen que corregirse, coadyuven o no a que se produzcan accidentes de esta naturaleza. Luego cada palo que aguante su vela, pero yo tengo que enterarme de esas quejas, tengo que enterarme. Mire lo que le digo, si se produjeran quejas de esta naturaleza y no me enterara, no le quepa duda de que sería porque alguien ha actuado de modo ilícito y antirreglamentario e incumpliendo la orden del ministro, que ya está dada, de que estas quejas quiero tenerlas en la mesa de mi despacho no más tarde de 24 horas de que se produzcan. Éstas y otras, como por ejemplo la correspondencia, que el ministro tiene que leer y tiene que ver, con independencia de multitud de permisos y burocracias que no vale para nada que las firme el ministro, porque finalmente acaba uno firmando como el loco de la pluma, sin saber lo que firma, si es que diariamente ha de firmar, por ejemplo, como el otro día, 364 escritos. Hay cosas que el ministro tiene que tener tiempo para ver, aunque no tenga tiempo para firmar un permiso a un sargento, que se lo puede firmar perfectamente su capitán, y es menos relevante. Sí, este tema me preocupa.

Control del transporte en cuanto a la OTAN. Lo dicho anteriormente le vale. La OTAN, quizá desde su perspectiva, sea una organización culpable de otras muchas actividades, pero de ésta yo diría que tiene la responsabilidad que tiene y no más.

Respecto a los efectos retroactivos sobre los que se pronunciaban el señor Maldonado, el señor Rodríguez y también el representante de Esquerra Republicana, señor Puig, claro, ha de acoger a todos los ciudadanos españoles que han muerto en acciones de paz desde que se inician éstas. Son 40 acciones, en las que han muerto 102 personas del Ministerio de Defensa; y 108, con las seis, del Ministerio del Interior. Lógicamente estas ayudas no serán compatibles con las que se perciban por atentado terrorista, porque expresamente están excluidas ya en el proyecto que estoy estudiando para presentar al Consejo de Ministros. ¿Por qué no fueron más medios para la autopsia? La respuesta creía haberla dado, se la doy ahora después de ver la documentación: porque el equipo médico que se trasladó consideró que era innecesario. Por eso no fueron, a pesar de que el equipo de la Guardia Civil especializado en este tipo de autopsias e identificaciones había participado en la identificación del periodista Anguita Parrado. En el informe de fin de misión se me hizo llegar un documento poniendo de manifiesto el grandísimo acierto que se había tenido en el envío de este equipo especializado de la Guardia Civil, por cierto, al mando de un general que es especialista también en estos asuntos.

Señor Puig, también le agradezco la claridad con la que expresaba su conformidad con lo manifestado por el ministro, así como cuando hablaba de la contundencia de los datos, porque he aspirado a ser *suaviter in modo, fortiter in re*, y creo haberlo conseguido a juzgar por lo que S.S. han manifestado. También le hablo

de la retroactividad de la norma, con la excepción de que no será compatible con las ayudas por atentado terrorista.

Señor Maldonado, tengo que agradecerle de modo muy sincero su calificación de comedido, sereno, amplio, y el que al final haya dicho: Hoy sabemos más. Este era un poco el cometido y yo le agradezco la felicitación que me trasladaba, porque no suele ser común y más en este tipo de intervenciones que, le aseguro, son bastante más incómodas hasta de preparar que de producir. En cuanto al esclarecimiento de la verdad, yo creo que hemos avanzado bastante. Le reitero el agradecimiento por el apoyo que manifestaba al ministro. Respecto al rechazo a la politización, S.S. va a estar de acuerdo conmigo en que lo que rechazamos es la utilización partidista, más que la politización, porque política es todo. Aquí estamos por la política. Yo soy político, no me ocurre como a aquella ministra, que decía: Yo no soy política. ¿Pues qué será entonces la señora ministra? Yo soy político y la utilización de la política no me produce, como en otras épocas, desprecio. Ya conoce aquella manifestación de un general que no deseo nombrar que dijo como consejo: Haga usted como yo y no se dedique a la política; después de estar políticamente machacando a un país. De modo que la política, para mí, no es un elemento que tengamos que rechazar, pero la utilización partidista de la muerte de 62 militares sí debe rechazarse. He intentado hacerlo y yo le agradezco que lo haya puesto S.S. en valor.

Por lo que se refiere a las familias, señor diputado, no tenga dudas —le contestaba al señor López-Amor y ratifico lo dicho— respecto del tratamiento en cuanto a las indemnizaciones o a los procesos en marcha para que en ningún caso queden excluidas por invocaciones legales trasnochadas. Por ejemplo, el primer compromiso que sobre este asunto asumí fue la identificación de las parejas de hecho como si se tratase de matrimonios perfectamente celebrados en cualquiera de las formalidades ritualmente válidas. Así se ha dicho, si no se ha completado todavía es por problemas administrativos, pero creo que los familiares afectados no tienen duda a este respecto y la palabra del ministro, desde luego, está comprometida.

En cuanto a las contrataciones, dice S.S. que hay que procurar que no se hagan contra la ley, incluso manifestaba que se le había informado que esta es una contratación que no se había hecho contra la ley. Claro, si se hubiese hecho contra la ley, señor diputado, ya sabe que no estaríamos aquí, estaríamos discutiendo de este asunto en otro lugar. Lo que ocurre es que, habiéndose hecho en el marco de la legislación que lo permite, ha habido errores en el proceso, ha habido circunstancias que, influyentes o no en la catástrofe, son las que hemos analizado. No hemos hecho un análisis legal, aunque he anunciado modificaciones legales en diversos ámbitos, porque hemos aprendido de estas circunstancias que estamos comentando.

Respecto a los militares que han sufrido más de lo que es exigible, ha sido S.S. quien ha provocado con su mención que empezara mi segunda intervención del modo en que lo he hecho: tengamos paz, piedad y perdón con aquellos que no tienen culpa alguna, que no han cometido error alguno y que a veces solamente por el hecho de llevar el uniforme del Ejército de España son vistos como responsables de algo en lo que nada tienen que ver y en ese sentido le agradezco la mención para haberlo podido decir de este modo.

En cuanto a la comisión internacional, me ha preguntado por qué no ha terminado. La propia comisión lo ha explicado: no ha terminado porque no está recibiendo la colaboración necesaria por parte de las autoridades ucranianas, que ni siquiera a estas alturas han enviado documentación acerca de la posibilidad de averiguar las certificaciones de mantenimiento, las inspecciones, los cursos realizados por los pilotos o aquellas otras circunstancias que ayudaran a profundizar en las causas del accidente. Ucrania no lo ha hecho y esta es una irregularidad probablemente menos grave que la que cometió dejando salir al avión Yakolev de un aeropuerto ucraniano cuando la caja de registro de voz no estaba funcionando. No encontrarán un piloto en España que les diga que ese es un asunto baladí o de menor importancia, es gravemente trascendente. Por esa razón no ha terminado la comisión.

En cuanto al proyecto de ley, le digo lo que anteriormente he manifestado a sus compañeros.

Señor López-Amor, también le agradezco —y lo hago muy sinceramente— que reconozca S.S. y además lo haga no solamente en una relación personalizada sino también públicamente, la seriedad y el tono utilizados por el ministro, no vaya a ocurrirme, señor López-Amor, lo que en estas lides a veces nos ocurre a los políticos, que siendo las cosas de un modo, luego se presentan en el exterior, probablemente por personas que nada tengan que ver ni con S.S. ni conmigo, de tal manera que no se parecen a lo que es la realidad. Cuando en la pasada reunión de la Comisión dije que creía en la buena fe y que creía que no había habido dolo, ya sabe S.S., por la lectura de los periódicos, lo que se escuchó: Bono reabre con interés partidista y juega con el dolor de los familiares. Y estas cosas incluso a los ministros de Defensa nos duelen. Por eso se lo agradezco y muy seriamente.

Me ha dicho S.S. que he hecho algunas citas y que he mezclado algún testimonio, y me lo ha puesto S.S. de tal manera bien que no voy a aprovechar lo que podríamos, entre paréntesis, llamar jugada. Claro, he mezclado testimonios, el de quien fue vicepresidente del Gobierno, señor Rajoy; el del señor ministro de Defensa, mi antecesor, el señor Trillo; el del sindicato de pilotos, el de muchos, y en los de políticos del PP no les he puesto nombre. ¿Por qué cree que lo he hecho? Por cortesía, por lo menos por cortesía, no por miedo, por cortesía. Cuando he dicho que los aviones estaban en el ámbito de los piratas aéreos o de los aviones basura, lo

que hacía era referirme a una declaración del Sindicato de Pilotos de España (SEPLA), que no es sospechoso de estar en una posición ideológicamente radicalizada y cercana al ministro de Defensa para zaherir al Partido Popular, creo yo. He recordado en todos los casos los testimonios, fíjese, sin mencionar los nombres de los políticos del Partido Popular. Concretamente no he dicho el nombre de quien afirmaba: Un día tendrán que pedir excusas por no creer en la identificación de los cadáveres. No lo he dicho. No he dicho tampoco quién señaló que se estaban contratando los mejores aviones del mundo, que eran excelentes. Tampoco he dicho quién aseguró que ningún avión había caído, y habían caído siete Yakolev antes del octavo, que era éste. ¿Por qué lo he hecho? Creo que por cortesía. Por tanto, lleva razón, he mezclado los testimonios.

En cuanto a los familiares, si éste tiene que ser el punto final en el ámbito parlamentario por lo que al ministro de Defensa se refiere, yo me alegraría, pero déjenme entonces que a los familiares les rindamos el homenaje de decir que no les han tratado bien. Si tuviera que decir que la culpa la ha tenido un político del PP, no diría su nombre, es que no estoy en condiciones de señalar con el dedo el mal trato a los familiares, no estoy en condiciones, pero sí de decir que se les ha maltratado. No se puede decir a los veintidós días de haberse producido el accidente más grave de la historia militar española que —comillas— nosotros no realizamos viajes de novios a Cancún, porque es gravísimo en lo que a la ofensa a los familiares se refiere. ¿Pero quién piensa que van a Cancún? Nadie ha demandado eso, sino que la carga vaya sujeta; lo que demandan es que funcione la caja negra; que el plan de vuelo sea correcto; lo que demandan es que los pilotos... Esto no lo dijo nadie del Partido Popular; lo que demandan es, en definitiva, ir en condiciones de una seguridad razonable, y se les faltó, desde mi punto de vista, a lo que se les debía haciendo ese tipo de manifestaciones. Fíjese, se mandan cartas a los familiares en las que se les dice que el proceso de identificación se ha hecho con todo rigor y que dar crédito a lo que dicen las campañas sensacionalistas de algunos medios no es sino incrementar la crueldad. Es grave el tema, pero esto se les ha dicho. Y se les ha dicho: Durante los pasados días, y debido sin duda a enfrentamientos políticos propios de este periodo electoral, algunos medios de difusión han dado por buena la afirmación de que existían informes previos al accidente del Yakolev. Claro, porque existían —ahora se lo enseñaré, porque tengo aquí el informe del 28 de abril del año 2003—. O cuando se decía: Su padre no está con ellos, y la culpa de ello la tiene un error humano, el de los pilotos del Yakolev-42. No era importante el que firmaba esta carta, no era importante, créanme, ni mencionar el nombre. Pero ¿a cuento de qué buscar ya culpables en los pilotos? ¿Por qué esa necesidad de buscar un culpable, muerto, a ser posible? Pues claro que tienen culpa los pilotos, han pagado con su vida, pero ¿habrá alguna culpa más? Esto a los familiares les

molestaba, porque hay otra carta que decía en cuanto a las identificaciones: El ministerio no ha mentido en absoluto. Pues si llega a decir la verdad, que dijo que todos habían sido —escuchen— perfectamente identificados. Aquí tienen el documento: 22 de 39 han sido erróneamente identificados.

Dice S.S. algo que es importante: No había quejas con anterioridad o las que había no se referían a temas de seguridad. El avión tenía los papeles, decía su señoría. Sí, tenía los papeles, pero ¿sabe qué piensa algún militar español que pertenece como observador a esa comisión internacional? Que los papeles que firma Ucrania tienen el mismo valor que la autorización de vuelo a un avión cuando sale de su territorio sin poder salir, según la propia legislación ucraniana. Lamento tener que decir esto de un país soberano, pero es así. Es así y lo ha acreditado por dejar salir un avión de Ucrania que no debía salir. Tenía papeles, pero no son de fiar, y también lo dice la comisión turca. Tenía papeles, pero no los envía a la comisión turca. ¿Por qué no los envía después de un año de haber ocurrido? ¿No les parece sospechosa la actuación ucraniana? Me dice S.S. que los países de occidente, además de Turquía y España, también utilizaban estos aviones. Le admito la corrección. ¿Sabe para qué? Para transporte de mercancías, pero no para transporte de pasajeros. Para transporte de pasajeros, señoras y señores diputados, en el informe del Cuartel General del Estado Mayor de la Defensa se dice lo siguiente: Estos aviones son utilizados para llevar personal por los siguientes países. Claro, la OTAN ha sido ampliada hace escasamente unas semanas. Si quiere, ahí le admito la corrección, pero cuando el informe estaba hecho —es decir, hasta hace un mes—, sólo Turquía y España utilizaban estos aviones para llevar al personal, porque Corea, que los utiliza y mucho, ya saben que no pertenece a la Alianza Atlántica.

En cuanto a la falsedad en el plan de vuelo, dice S.S. que esto es algo que corresponde a la compañía propietaria. Lleva razón su señoría. Pero yo no he dicho que el plan de vuelo sea responsabilidad ni del Gobierno español ni siquiera del Gobierno anterior. Digo que esa compañía hizo un plan de vuelo falso. ¿Por qué no quiso decir que Manas estaba cerrado en el plan de vuelo? Porque no hubiera podido hacer el viaje, porque si hubiese puesto que tenía que esperar en Manas cinco horas, no le hubiesen dejado salir del aeropuerto de Torrejón. Por eso hizo un plan de vuelo falso. Luego ya no es un problema meramente discrecional, es que estaban situándose en la ilegalidad y para que no se notara —si no hubiera pasado nada no se hubiese notado— mienten acerca del tiempo que van a estar en Manas. Pero hay algo más grave: en Manas hacen otro plan de vuelo, y este es un asunto que conviene que SS.SS. sepan para que conozcan cómo funcionan estas compañías a las que yo no he llamado piratas, les han llamado piratas otros. ¿Saben cómo hizo el piloto el plan de vuelo en Manas? Puso como aeropuerto alternativo el

de Trebisonda, donde murió —a 15 kilómetros de Trebisonda—, un aeropuerto inexistente. Puso que tenía autonomía de vuelo 5 horas y 30 minutos. Dicen los técnicos que es mentira, que tenía más combustible. Puso eso en la hoja de vuelo. ¿Saben cuanto tiempo llevaba volando cuando se estrelló? Cinco horas y cinco minutos. No lo había dicho antes, pero unánime a la fatiga de 23 horas y 26 minutos volando, la posibilidad de que sea cierto lo que puso el piloto; le quedaban 25 minutos de combustible y el aeropuerto alternativo que indicaba en la hoja de vuelo de Manas era falso. No existe en el punto que puso aeropuerto alternativo. Así las tenemos con la compañía a la que yo no he llamado pirata. Por tanto, sí que es un asunto nuestro conocer dónde van nuestros soldados y tenemos que aprender de estos errores que cometen para inspeccionarles. Dice S.S. que he dicho que no funcionaba la caja registradora de voz. Lo he dicho y lo repito. Y dice S.S.: Pero la otra sí funcionaba. Claro, y sin duda funcionaban muchas más cosas en el avión, pero la caja registradora de voz, que si hubiese funcionado hoy sabríamos mucho más, no funcionaba.

En cuanto a la fatiga, permítame solamente una referencia señor diputado, en el mismo tono que S.S. me agradecía y en el mismo tono de cortesía al que antes he hecho referencia. En este Parlamento se dijo que el tiempo de vuelo estaba acorde con la legislación española y no es cierto. Tengo aquí la certificación de Aviación Civil. El tiempo de vuelo exacto fue 23 horas y 26 minutos. A cualquiera que se le dice esto se asusta de que ese sea un tiempo para tripulaciones dobles. Yo digo simplemente que además de asustarnos debemos constatar que es contrario a la ley. En cuanto a la pericia que tienen los pilotos de los países del Este de la que hablaba S.S., pues gracias a Dios que tienen pericia, porque con lo que estoy relatándole a veces tienen que confiar más en Dios que en las aeronaves que llevan.

Por otro lado, dice S.S. que está pagado el seguro. Es cierto, y esto hay que agradecerlo al Gobierno anterior, que lo adelantó. Pero también sabe S.S. que yo no he mentado. Lo ha adelantado España de fondos españoles porque, como saben, en el camino de esa trapisonda de contratos se les olvidó poner la cuantía del seguro de nuestros soldados.

Hay un tema que desde el punto de vista de mi decisión como ministro es el más importante que ha planteado S.S.: derecho de inspección. Aquí tengo la hoja del contrato de NAMSA con Chapman. En la parte 16, condiciones de actitud, se dice que el cliente, España, tiene derecho, aunque no obligación, de inspeccionar. Su señoría dice: ¿Por qué si solamente tenemos el derecho en este caso cree el ministro —apreciación mía— que debería haberse inspeccionado? Y he contestado: Por las quejas recibidas. Porque hay quejas, algunas tan elocuentes como las que le he dicho. Que sí, ninguna de esas quejas hacen blanco en elementos de seguridad esenciales, pero ¿qué sabe el pobre teniente coronel

que muere si lleva o no caja negra de registro de voz? ¿Cómo lo adivina? Lo que él adivina, lo que ve es que al avión no funciona bien. Lo que ve el comandante Ripollés es que le da taquicardia y lo pone tres días antes de morir al ver lo que pasa en los aviones. Lo que les asusta es que en 16 quejas que tenemos registradas el desastre es general. Señor López-Amor, ni usted ni yo hubiéramos querido —y probablemente ni consentido— que nuestros hijos viajaran en esos aviones, sin duda. Yo he llegado a esa convicción personal. Esto no está escrito en ningún sitio, pero un hijo mío no hubiera viajado ahí, si yo hubiera podido pagarle otro avión. Les han llamado ataúdes voladores, pero no yo, porque no se puede respetar a las Fuerzas Armadas sólo cuando desfilan, hay que respetarles también cuando viajan, y hay muchos soldados que viajan, 55.000 lo han hecho en acciones de paz. El cierre del aeropuerto de Manas es gravísimo. Es gravísimo que cuando nos enteramos de ese plan de vuelo no inspeccionáramos a estas compañías.

Dice S.S. —y coincido con ello— que hubo prisa y que la prisa estaba justificada por las familias. ¿Sabe qué le digo? Casi le creo. No sé si hubo más razones para la prisa, pero casi le creo. De este asunto voy sabiendo mucho. Casi —el casi no se me olvida— le creo. Dice S.S. que hubo buena fe. Estoy harto de decirlo, por cierto, sin correspondencia. Luego se lo explicaré personalmente. Pero dice que no hubo temeridad. Yo creo que fue temerario cargar los cadáveres en los ataúdes y que al paso que vamos el acierto puede ser prácticamente nulo. Ahí no sé si hubo temeridad, lo que no hubo fue, además de acierto, sentido del deber, porque allí no estaban los médicos para atender a enfermos, todos estaban muertos. No les dejaron tocar a los cadáveres porque allí estaban los turcos. Si un proceso de identificación de cadáveres, por ejemplo, en el atentado del 11-M tardó 15 días con 70 forenses, ¿en qué cabeza cabe que en tres horas y media se identifiquen 30 cadáveres? Y sobre todo, señor López-Amor, ¿a quién se le ocurre sentarse en una silla en Torrejón de Ardoz y expedir certificados de defunción? Y no quiero entrar en otro asunto grave: las órdenes de incineración y enterramiento. El juez de Torrejón se negó a darlas. Las dio un juez togado de Zaragoza, pero las firmó en Barcelona, y cuando estaban todos enterrados o incinerados llegaron las certificaciones de inscripción. Esto verdaderamente es accesorio al caso que estamos viendo, pero si no temerario, desde luego fueron muy perseverantes en el error. Habla S.S. de la discrecionalidad en la inspección. Yo creo que, después de lo dicho, estábamos obligados a la inspección.

Y por último, respecto a errores en el ADN, usted ha hecho una mención que cariñosamente quiero corregirle. Ha dicho que si se pueden hacer las pruebas del ADN es porque los sanitarios españoles dijeron que se hicieran, y no es cierto, la realidad es otra. La realidad es que las pruebas de ADN se hicieron porque los turcos quisieron. Este es un hecho sobre el que no hay

posibilidad de argumento en contrario. Probablemente podríamos mantener diferencias sobre otros puntos. Yo estoy dispuesto a admitir matices en otros puntos, pero sobre este punto rotundamente no. Mire por donde, el general encargado de la custodia que firma el acta dijo: Si hubiésemos tenido alguna duda, habríamos pedido pruebas del ADN. Lo puede leer S.S. en el diario *El País* del 2 de marzo de 2004. Un familiar se acercó a uno de los médicos para saber si se habían hecho las pruebas del ADN y obtuvo la siguiente contestación: Se me dijo que no hicieron falta y no se hicieron. El día 17 de marzo de 2004 Defensa confirma que tiene muestras del ADN del Yak-42. ¿Por qué hay dudas sobre el ADN? Pues porque cualquier persona sensata que tiene relación con los hechos se da cuenta de que aquella formación de 62 ataúdes es falsa, no están en los ataúdes las personas que se corresponden con los nombres que han puesto fuera. Eso sí, se les ha puesto en formación por un sentido, desde mi punto de vista, equivocado, aunque no de mala fe y, por cierto, en contra del criterio de altos mandos militares que por su sentido de la responsabilidad callan, pero que aconsejaron ese día que no se pusieran en formación los cadáveres que no estaban identificados, y cuyo nombre callo por respeto. ¿Por qué no es cuestionable el ADN? Porque lo dice el propio general a la cadena SER: Absolutamente de acuerdo. Lo que sí le puedo decir es que hasta las familias fueron alertadas por si hubiera hecho falta haber tomado muestras de ADN de forma rápida. Parece que no hizo falta; dicen: lo hicieron los turcos. La información, dice, me parece cruel y falsa. Y luego se escribe a los familiares diciéndoles que las pruebas del ADN se han pedido a Turquía, a ver cuántas hay. No había que pedir ninguna, el acta de examen, autopsia y diagnóstico de los cuerpos es la prueba incontestable. Se hace constar que se han traído del punto del accidente al lugar donde se encuentran los cuerpos de los restos humanos que no ha sido posible identificar, y se han dado instrucciones a los expertos de medicina forense para que tomen muestras para el análisis del ADN que sirvan para el establecimiento de la identidad definitiva de estos restos. ¿Sabe quién firma esta acta? Los turcos. Hemos tomado —dicen los turcos— las muestras de tejido y órganos necesarias para el análisis del ADN, que nos servirán para la identificación definitiva de los cadáveres conservándolas en envases reglamentarios y numerando éstos. ¿Y saben dónde están?: en Turquía. Incluso, señor López-Amor, se llega a afirmar por parte del equipo español que no existen muestras de ADN. Cuando se afirma esto, sale del juzgado de Turquía un folio en el que se les dice a los familiares: Si quieren, pídaslas, que las tenemos.

¿Sabe a qué conclusión he llegado, Señor López-Amor? Que en esta discusión, en la que estamos dedicando quizá demasiado tiempo en saber quién pidió las pruebas o quien no las pidió, estaba clara una cosa: los familiares, cuando viajan en octubre, ven que hay placas de sus familiares muertos y se les dice que han sido

identificados por las placas, se asustan. Cuando en el mes de marzo, período electoral, *El País*, *El Herald de Aragón* y *El Mundo* dicen que se han hecho las identificaciones mal, se asustan, y los familiares insisten en que quieren las pruebas del ADN. Y aquí quiero dar un dato, no una apreciación: fue el ministerio que presido el que les puso un avión para que se hicieran las pruebas del ADN. Permítame una apreciación personal. ¿Por qué no querían facilitar las pruebas del ADN, dudando incluso sobre la existencia de las muestras tomadas? Yo estoy convencido de que algunos, no pongo nombres, no querían que se hicieran, para que este documento no existiera, porque es grave que 22 cadáveres están enterrados o incinerados como si fueran otras personas. He propuesto a los familiares que para acabar de algún modo se haga un monumento funerario único, y así, si todos llevan allí sus restos, excepto los 5 incinerados —han sido 14, pero las cenizas de 5 han sido esparcidas—, todos estarán en un mismo sitio. Hay familiares que dicen que sí, otros dicen que no. El ministro hará lo que ellos quieran. Yo también quería evitar esto, pero lo que no quería era evitarlo mintiendo.

Por último, me dice, señor diputado, que sea comprensivo. Y quiero decirle que sí, que quiero ser comprensivo. Si no lo fuera, esta comparecencia se hubiese producido en los términos en los que el señor Maldonado insinuaba y no en los que se está produciendo. Quiero ser comprensivo porque antes de ser ministro soy persona y antes de ser socialista soy español. Y ya está bien de intentar echar tierra a un asunto en el que lo que menos importa es la responsabilidad de uno o de cinco. He dicho que los uniformados van a salir de la cadena de mando y que a mí no me corresponde ni alentar ni mirar hacia otras responsabilidades políticas. Señor López-Amor, he dicho que eso corresponde a los electores, como indicaba S.S., o a los familiares o a los diputados o a los partidos o a quien quiera. El ministro de Defensa cree haber cumplido con su obligación y creo que ha sido comprensivo a pesar de que no siempre se haya sido así con él en este asunto.

Señora Sánchez, muchas gracias por sus palabras y su reconocimiento. Me ha preguntado si el avión debió salir de Ucrania. rotundamente no. Ese avión incumplía gravemente una normativa al no tener en funcionamiento la caja de registro de voz de cabina. Sabemos que no la tenía operativa porque se estrelló. Desde el día 11 de abril no la tenía operativa, ¿saben por qué? Porque es la última conversación que tiene registrada esa caja, que por cierto apareció, pero estropeada. Lamentablemente, el accidente consintió saber estas cosas. Si no, ese avión quizá estaría volando con la caja estropeada o con otros elementos que ignoramos. ¿Por qué no me determino a decir una causa definitiva, como no lo hace la comisión turca? Por algo muy sencillo, porque el piloto, ese piloto del que algunos ya han dicho que es el culpable de todo, intenta tomar tierra en Trebisonda, baja hasta 150 metros de la pista, se da

cuenta de que no puede tomar tierra, mete a tope los motores y dicen que hace una maniobra que es exagerada por la potencia e irregular en los parámetros. Yo me he preguntado y ahora pregunto en el Congreso de los Diputados: ¿No estaría nervioso aquel piloto? ¿No estaría cansado? ¿Quién era el piloto? ¿Era el ingeniero de vuelo que no había volado con la nave o no tenía experiencia, o era el primer comandante? ¿Quién era? ¿Por qué se va contra las montañas, porque está nervioso, porque está cansado? ¿Le funcionaban todos los instrumentos? Yo no estoy en disposición de decirlo, y como no lo estoy, por eso he hecho la apreciación de que, desde luego, la fatiga estaba acreditada. Que la fatiga estaba acreditada es algo que me han dicho los propios dirigentes del ministerio de la época anterior, porque sólo desde la necedad se puede concluir que volando 23 horas y 26 minutos haya un piloto que no esté cansado.

Me pregunta S.S. si hubo informes previos. Teníamos el informe del Ciset del 28 de abril de 2003. ¿Hablaban del Yakolev y de la probabilidad de que se estrellara? Claro que no, pero decía que nuestros militares viajaban asumiendo riesgos que deberían evitarse. ¿Se puede cargar sobre una persona la responsabilidad de 62 muertes? Yo no me atrevo. No lo hago y no lo haré ni si el ministro es del PP ni si un día, como dice el señor López-Amor, Dios no lo quiera, me ocurre a mí. Lo que manifiesto es que el informe diciendo que corrían riesgos innecesarios estaba en el ministerio y lo puedo demostrar.

Por último, me habla de se ha ascendido a dos generales. Se asciende a muchos, señora diputada. Déjeme administrar en el terreno de la línea de mando lo que al Ejército corresponde, lo cual espero hacer de acuerdo con la Junta de Jefes de Estado Mayor para que nuestras Fuerzas Armadas se puedan levantar mañana, pasado o al otro con la dignidad que siempre han tenido y que ahora les corresponde, porque ellos son los que mueren, los que dan la vida y los que han viajado en estos aviones.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, la opinión del presidente de esta Comisión es que el debate se puede dar por concluido. Sin embargo, quiero decir que este asunto es especialmente doloroso y delicado; delicado porque toca un tema especialmente redundante, delicado, que es el duelo de las familias, una institución humana íntima, terrible y necesaria. Ahora bien, no quisiera que esta Comisión cayera en una perversión que yo personalmente he visto y he sufrido estando mi grupo en la oposición. Se ha hablado de responsabilidades, era imposible que no se hiciera, era lo lógico por lo tanto, como el ministro de Defensa se llama José Bono y no se llama Federico Trillo, eso el presidente de la Comisión lo tiene que tener en cuenta. Es decir, que si el señor López-Amor quiere hacer uso de la palabra, se la voy a dar, pero a ninguno más. No me llamen arbitrario, por favor. Entiéndanme.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Señor presidente, voy a intervenir brevemente, abusando de la confianza y de la argumentación que usted acaba de hacer.

Si somos capaces de entender los dos discursos, el del ministro y el mío, aunque yo, evidentemente, no puedo compartir el que ha hecho el señor ministro, nos daremos cuenta de que entre los dos hay un camino que seguramente se acerca más a la realidad que el del ministro solamente o el mío solamente. De las dos intervenciones se puede sacar una información que puede ser la más ajustada a la responsabilidad.

Termino diciendo que, en cualquier caso, por parte de la anterior Administración de Defensa siempre se ha actuado con veracidad, y la veracidad, como bien saben SS.SS. y el señor ministro, no tiene por qué coincidir a veces con la verdad. Desde luego se ha ido dando verazmente la información como se ha ido produciendo, y es al día de hoy, un año después, cuando existe una información realmente novedosa que nos ha aportado el ministro hoy aquí en esta Comisión, como son los informes sobre el ADN. También quiero decir que la Comisión internacional que investiga las causas del accidente, normalmente, por lo que he leído, aparte de una posible obstrucción por parte de las autoridades ucranianas, suele tardar en cualquier accidente del orden de dos años a dos años y medio en evacuar sus informes.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir definitivamente, tiene la palabra el ministro de Defensa.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Bono Martínez): Ojalá, atendiendo a las palabras del señor presidente relativas a esa conclusión definitiva, que en lo que a las Fuerzas Armadas se refiere SS.SS. tuvieran en consideración mi petición.

En contestación a su breve intervención, señor López-Amor, le digo lo siguiente. Primero, callo respecto de lo dicho por S.S., aunque hablar pudiera, respecto de las veracidades y las certezas. Segundo, yo no miento y si quiere en este momento le hago una propuesta. Si en algún dato que he dado no como apreciación hubiera mentido, demuéstrela ligeramente y me voy del ministerio. Yo no miento y esto no se puede decir de esta manera de todos los comparecientes de esta Comisión siempre que se ha reunido. Y tercero, he leído las quejas, he visto la documentación y quiero decir una verdad. Si pudiera, desde luego ni mi hijo ni el suyo ni el de ningún español volvería a subir a aviones de esa naturaleza.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro. Muchas gracias, señoras y señores diputados. Se levanta la sesión.

Eran las dos y treinta minutos de la tarde.

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**