

INTERVENCIÓN DEL SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA EN LA COMPARECENCIA SOBRE EL ACCIDENTE DEL YAKOLEV-42

Comisión de Defensa del Congreso. Miércoles, 7 de julio de 2004

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, el ministro de Defensa compareciera en el Parlamento. Esa es la razón de mi presencia, pero no me limitaré a hablarles exclusivamente de las pruebas del ADN.

He revisado con atención la documentación, he solicitado aclaraciones, he recibido numerosos testimonios y nuevos datos. 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 sus señorías 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 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 COMPROMISO CON LAS FAMILIAS Y CON LA VERDAD

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. Y 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, me comprometí a estar cercano a quienes representaban a aquellos 62 españoles que no quisieron, como dicen los 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 mías 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. Mantendrá sus órdenes con firmeza y sin titubeos, pero no se empeñará en ellas si la evolución de los acontecimientos aconsejan variarlas”.

Parfraseando 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 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 en 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 los siguientes aspectos:

- EL ACCIDENTE.
- LAS CAUSAS.
- EL PLAN DE VUELO.
- EL AVIÓN.
- LAS QUEJAS.
- LA IDENTIFICACIÓN DE LOS CADÁVERES.
- LAS PRISAS.
- CONCLUSIONES
- LAS RESPONSABILIDADES.

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

Manás 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 Manás 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 Trebisonda.

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 contradicción sobre este punto, 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 Manás 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 la nave a Manás 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 *“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”*. Incluso la compañía propietaria del avión siniestrado ha aportado por escrito el dato sobre el largo tiempo de estancia de las tripulaciones en Manás. En cualquier caso, 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 en el servicio la tripulación fue 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:

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

Hasta aquí la cita del presidente de SEPLA. Sirva este comentario para recordar que los pilotos, 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 quién emita la opinión.

Se ha dicho, por ejemplo, que *“todos los países contratan este tipo de aviones”*, incluso se ha dicho que no se había producido -y se ha dicho en España- antes del accidente de Turquía ningún accidente con ellos. Es falso. Con el de Turquía, se han producido 8 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 “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 razonable sino 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 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 Volga Diper tampoco es la propietaria del avión que se estrella porque Volga 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, es decir, tenían el derecho, insisto, no la obligación.

Sin embargo, señorías, a mi modo de ver -y es la primera apreciación personal que hago-, creo que 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? Pues, en un informe que pueden comprobar porque está en la Cámara, una de las razones, dice ese informe que se les entregó, 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 B-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, 2 de las cuales hacían mención a cuestiones relacionadas con la seguridad, y hasta por 2 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 la misma 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 pueden saber, si establecen una queja, que no funciona la caja de registro de voz en cabina? ¿Cómo adivinan sus señorías 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 Manás está cerrado con un NOTAN 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 tiene o no experiencia en este tipo de vuelos? Comprendan que es imposible. Todo tiene que ser intuitivo, pero 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.

No solamente había quejas sobre el Yakolev en las Fuerzas Armadas españolas. Quizá sus señorías 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 Vindenness 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”. Vindenness 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 18,55 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 19,30 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. Comienzan a trabajar separando, el equipo médico español, los cadáveres de los militares españoles de los del resto y, cuando habían abierto unas 7 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 la alianza de aquel militar, 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, pero que fueron identificados por las autoridades españolas en sólo 3 horas y 25 minutos, desde las 2 y 20 en que se firma la entrega de los cadáveres, hasta las 5,45 en que salen los aviones con los féretros con destino a España.

Se han hecho las pruebas del ADN, sus señorías 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 e 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 sus señorías 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 3 cadáveres más y, con las mejores técnicas y los forenses más especializados, tardaron 28 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 producen en la madrugada del día 28 de mayo, tercera impresión personal, no tengo ninguna prueba, 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 más mínima 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.

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 marcasen 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, *“los cadáveres tenían que estar en el funeral”*.

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 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 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 y se acordaron que alguien les había dicho que se identificó a algunos cadáveres 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 aquel 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, y 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 Herald*, *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 concurren 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 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. 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.

Seis. 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 acredita los errores que pueden sus señorías examinar.

Siete. 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 y 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 la grandeza de los que murieron.

El trato que se ha recibido en algún caso ha sido, desde mi punto de vista, 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 devuelve la vida a nadie y que, 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. En un próximo Consejo de Ministros presentaré un proyecto de ley sobre indemnizaciones para casos de muerte en 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 aquéllas 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 al 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 mediante la erección de un monumento en Madrid, de acuerdo con el ayuntamiento y, especialmente, con los familiares, que han de dar su visto bueno.

LAS RESPONSABILIDADES

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 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, dejando a un lado las imputaciones injuriosas de carroñeros o explotadores del dolor ajeno con intención electoral-, que tampoco soy el fiscal de mi antecesor. Ni 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. Este será, probablemente, 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 del diputado catalán Ramón Companys al que antes mencionaba, 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, 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 sin haberlo 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 a 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 pocas lecciones de su muerte.