



Aspectos jurídicos del accidente del Yak-42 en 2003

*Legal aspects of the Yak-42 accident in
2003*

**Máster Universitario en
Acceso a la Profesión de Abogado**

Presentado por:

Don Fernando Marquina Álvarez

Dirigido por:

Don José Manuel Calderón Ortega

Alcalá de Henares, a 9 de febrero de 2021

ÍNDICE

1.- OBJETIVOS Y METODOLOGIA.	1
2.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS.	3
2.1- LA GUERRA DE IRAK.	3
2.2- LA CUMBRE DE LAS AZORES: INVASIÓN INMINENTE. PARTICIPACIÓN DE ESPAÑA EN LA GUERRA.....	4
2.3- LA GUERRA DE AFGANISTÁN.	5
2.4- ESPAÑA EN AFGANISTÁN.....	6
3.- EL YAK-42.	8
3.1- EL ACCIDENTE.....	9
3.2- CONTRATACIÓN DEL AVIÓN; POLÉMICAS Y RESPONSABLES. 9	
4.- LOS PROCESOS JUDICIALES EN ESPAÑA. ANÁLISIS JURIDICO. ...	13
4.1- EL PRIMER PROCESO JUDICIAL.	14
4.2- EL SEGUNDO PROCESO JUDICIAL.	26
5.- OTROS PROCESOS JUDICIALES.	35
6.- LOS CAMBIOS TRAS EL ACCIDENTE.	39
7.- FEDERICO TRILLO Y EL YAK-42.....	43
8.- EL YAK-42 EN LA ACTUALIDAD.	47
9.- RECONOCIMIENTOS, HOMENAJES, HONORES... ..	50
10.- CONCLUSIONES.....	51
11.- BIBLIOGRAFIA.	55

SINTESIS DEL TRABAJO.

En los últimos años en España, al igual que en otros muchos países, se han cometido abusos y negligencias en numerosos casos importantes que han afectado a la historia del país y a su sociedad. Este trabajo pretende lograr que no caiga en el olvido el fatal accidente del Yak-42 y que el sufrimiento y la impotencia de las víctimas, que perdura a día de hoy, se siga teniendo presente para poder entender cómo no se deben hacer las cosas.

Se centrará el tema principalmente en los aspectos jurídicos del caso, analizando profundamente los procesos judiciales que tuvieron lugar y las sentencias que se dictaron, todo ello sin pasar por alto un recorrido histórico, político y social que es imprescindible para entender de una forma completa el trabajo.

ABREVIATURAS MÁS UTILIZADAS.

ART. → Artículo.

LECRIM → Ley de Enjuiciamiento Criminal.

NAMSA → Agencia de Mantenimiento y Apoyo de la OTAN.

ONU → Organización de Naciones Unidas.

OTAN → Organización del Tratado del Atlántico Norte.

PP → Partido Popular.

UM AIR → Ukranian Mediterranean Airlines.

YAK-42 → Yakovlev Yak-42D.

1.- OBJETIVOS Y METODOLOGIA.

Antes de entrar en el desarrollo de este trabajo, es conveniente hacer una breve pero concisa consideración de los objetivos y la metodología que se han seguido a la hora de su elaboración.

Por un lado, en lo referente a los objetivos, se ha pretendido mostrar de una forma clara y amena lo siguiente: en primer lugar, poner de relieve la situación en política exterior de España en aquellos convulsos años para poder entender, especialmente, por qué se encontraba dicho avión con tropas españolas en territorio turco, algo que sin lo cual no se puede comprender la parte posterior del trabajo. Una vez analizada la situación previa al accidente, he querido centrarme en el avión, propiamente dicho, su accidente, la contratación de la aeronave y las

diversas polémicas que surgieron, todo ello, antes de entrar en la exposición del núcleo del trabajo, el análisis de los distintos procesos judiciales que se sustanciaron a lo largo de los años como consecuencia de la catástrofe. Se explica de forma organizada el desarrollo de estos juicios, de la forma más jurídica posible, sus sentencias y sus correspondientes consecuencias. A continuación, he querido resaltar otros aspectos importantes a mi entender, para poder ofrecer una visión global del caso del Yak-42, intentando abarcar todos los aspectos. Son una serie de apartados donde se exponen otros asuntos de gran importancia, como la persona de Federico Trillo a lo largo de los años que duró el proceso o la actualidad del caso del Yak-42. Finalmente, se aportan una serie de conclusiones propias abordándolas desde una perspectiva jurídica y personal. La finalidad fundamental del trabajo, aparte de dar una visión global de todo el caso, especialmente de los aspectos jurídicos, es mostrar cómo no se deben de hacer las cosas y que la lucha de los familiares de los fallecidos siga presente y sirva de ejemplo a la ciudadanía española.

Por otro lado, en lo referente a la metodología, se han seguido los siguientes pasos: toda vez que se ha planteado con claridad el tema del trabajo y lo que se quiere mostrar, es ineludible acudir a la numerosa y valiosa información que es capaz de proporcionarnos Internet. Como se puede comprobar en el apartado de Bibliografía, he consultado y me he apoyado en multitud de páginas web que contenían una información precisa y veraz, necesaria para desarrollar el trabajo. En lo relativo a consultas online en periódicos españoles, he procurado no anclarme siempre en los más tradicionales y acudir también a otros periódicos menos conocidos, pues es importante tener una multitud heterogénea de fuentes. Sin embargo, uno de los campos que más útil ha sido para mí, sin duda, son las bases de datos que me han permitido consultar jurisprudencia sobre este caso y que me han permitido analizar con profundidad el núcleo de este trabajo, relativo a los procesos judiciales que se sustanciaron después del accidente. Estas dos fuentes de información, Internet y las bases de datos, han sido sumamente importantes en el desarrollo de esta labor, sin pasar por alto, desde luego, las diversas leyes relacionadas con este asunto y los convenios aéreos que también han sido de una enorme utilidad. Con estas herramientas en la mano, se ha seguido un desarrollo cronológico y organizado sobre el Yak-42, alcanzando un notable conocimiento sobre el tema, y que finaliza con una serie de conclusiones donde he intentado proporcionar, desde mi punto de vista, una aportación personal sobre esta cuestión que a día de hoy sigue estando muy presente en la sociedad española.

2.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

Antes de entrar en el fondo del asunto del presente trabajo cabe hacer mención, aunque breve, a una introducción histórica. Esta breve descripción no tiene como objetivo ser un recorrido histórico de lo que aconteció en el año 2003 respecto al conflicto de Irak, ni de las misiones humanitarias que se realizaban en países de Oriente Próximo y Asia como Afganistán, sino que pretende sentar las bases para poder entender algo fundamental para proceder a tener una visión más global del asunto: ¿Qué hacía un avión español en Turquía volviendo de Afganistán? Es decir, en un lenguaje más coloquial, ¿Por qué se encontraba ese avión ahí? Esta es la pregunta necesaria que se debe hacer antes de proceder al análisis, jurídico, político y social que trajo como consecuencia este desastre en nuestro país.

Es necesario realizar un breve análisis de las misiones que realizaba el ejército español en aquellos años en diversos países, especialmente Iraq y Afganistán, dos de los países más inestables en aquel momento y también a día de hoy para poder responder a los numerosos interrogantes que se dan en este trabajo. Es imprescindible siempre realizar un recorrido histórico para poder entender de forma correcta y veraz cualquier otro análisis que se pretenda desarrollar ya sea social, económico etc. No podría realizarse este trabajo sin entender la situación de las Fuerzas Armadas de España en aquel momento y el desastre que acaeció aquel mayo de 2003.

2.1- LA GUERRA DE IRAK.

Si bien, solamente para explicar los antecedentes que traen causa de aquel conflicto de 2003, se podría elaborar un trabajo al respecto, pero, este no es el motivo que nos ocupa, se ha tratado de hacer un resumen lo más breve posible para explicar de forma concisa las circunstancias que llevaron a esta guerra a numerosos países, entre ellos España, todo ello desde un punto de vista lo más objetivo posible.

El 20 de marzo del año 2003, los Estados Unidos al mando de una coalición de aliados, procedió a la invasión de Irak. Algunos de estos países que colaboraron con Washington fueron España o el Reino Unido.

Saddam Hussein, presidente de la República de Iraq, fue acusado de poseer armas de destrucción masiva y mantener contactos con la organización terrorista Al Qaeda, entre otras acusaciones. Con todo esto, en los años noventa tras la conclusión de las Guerras del Golfo, la coalición internacional liderada por Estados Unidos impuso un embargo económico sobre Iraq,

especialmente sobre las exportaciones petroleras del país, su principal fuente de ingresos, con la consiguiente vulnerabilidad que trajo esto sobre la población civil. Paralelamente a todo esto, inspectores de la ONU realizaban búsquedas periódicas en el país sobre la posible existencia de armas de destrucción masiva que Estados Unidos alegaba que poseían y que, según Washington, los iraquíes estaban burlando estos controles.¹

Con la llegada de George W. Bush a la Casa Blanca la tensión se endureció, si cabe aún más, que antes. El bloqueo económico a las exportaciones petrolíferas seguía, mientras que se mantenían las inspecciones sobre la búsqueda de armamento nuclear.

El presidente Bush insistía en la posesión de estas armas y presionó al Consejo de Seguridad de la ONU para que autorizase la invasión del país. Empezó a establecer una serie de alianzas para proceder a la intervención militar en Iraq y acabar así con el régimen de Saddam Hussein, llegando a lo que se conoce como la *Cumbre de las Azores*.

2.2- LA CUMBRE DE LAS AZORES: INVASIÓN INMINENTE. PARTICIPACIÓN DE ESPAÑA EN LA GUERRA.

El jefe de gobierno de Portugal en aquel momento, José Manuel Durao Barroso, que ejercía de anfitrión en la reunión que mantuvieron y que dio origen a la famosa foto del *Trío de las Azores* formado por los Estados Unidos, Reino Unido y España, con sus respectivos jefes de gobierno, George W. Bush, Tony Blair y el entonces presidente español José María Aznar.

En esta reunión de vital trascendencia en el desarrollo del conflicto que se avecinaba, se lanzó un ultimátum contra el régimen iraquí de 24 horas en el que se solicitaba la destrucción de su arsenal nuclear y el desarme del régimen. Este hecho trajo como consecuencia la invasión de Iraq el 20 de marzo de 2003 por una coalición internacional liderada por Estados Unidos y entre las que se encontraba España, 4 días después de la reunión de las Azores, algo que no contó con la aprobación expresa de las Naciones Unidas, si bien, esta coalición se acogió a tres resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU: 1441, 1483 y 1511.²

¹ López, D. (s. f.). Guerra de Irak. *Economipedia*. Recuperado de: <https://economipedia.com/historia/guerra-de-irak.html>

² Cumbre de las Azores. (s. f.). *En Wikipedia*. Recuperado el 2 de noviembre de 2020 de: https://es.wikipedia.org/wiki/Cumbre_de_las_Azores

Tras la invasión, no se encontró ningún rastro de armas de destrucción masiva y estas se dejaron de buscar en el año 2005, dos años después de la intervención. Tampoco se encontró ninguna evidencia que dedujese que hubiesen existido.³

La cumbre mencionada anteriormente fue duramente criticada en nuestro país, y esto supuso un punto de inflexión en la posterior caída electoral del PP.

Para poner de manifiesto esta oposición cabe hacer mención a las multitudinarias protestas en contra de la guerra que se sucedieron en todo el mundo a principios del año 2003 y, concretamente, en España, en las ciudades de Madrid o Barcelona donde acudieron cientos de miles de personas con el lema de *NO A LA GUERRA*. Si bien, gran parte de la participación española fue de apoyo logístico y diplomático también se enviaron tropas denominadas *Tropas de contención y apoyo logístico*, constituidas por unos 1200 a 1500 soldados.⁴

2.3- LA GUERRA DE AFGANISTÁN.

Tras el análisis de la situación iraquí con la participación de España en el conflicto, queda de analizar brevemente la otra postura que se estaba viviendo en un país con una igual o mayor inestabilidad, Afganistán. En este país se han dado los mayores sacrificios de vidas humanas españolas de las Fuerzas Armadas en los últimos tiempos.

El origen de este conflicto y las posteriores misiones españolas en este país no fue otro que el atentado contra las Torres Gemelas, el 11 de septiembre de 2001. El entonces presidente de los Estados Unidos, George W. Bush, consiguió el beneplácito de la Cámara de Representantes del país y del Senado estadounidense para el uso de la fuerza contra aquellos países que pudieron cometer o ayudar a los terroristas en los atentados del 11 S.

Aquel 7 de octubre de 2001 se apuntó ya el primer objetivo del que parecía ser el país que ocultaba a los verdaderos perpetradores que habían cometido los atentados: Afganistán. Enseguida, la enorme maquinaria de guerra estadounidense, con apoyo de aliados internacionales, se puso en marcha para lograr derrotar al fundamentalismo islámico que gobernaba el país desde 1996, los talibanes y, en especial, dar con el líder de la organización

³ Invasión de Irak (2003). (s. f.). *Enciclopedia*. Recuperado el 2 de noviembre de 2020 en: [http://enciclopedia.us.es/index.php/Invasi%C3%B3n_de_Irak_\(2003\)](http://enciclopedia.us.es/index.php/Invasi%C3%B3n_de_Irak_(2003))

⁴ España en Irak. (s. f.). *Omniamutantur*. Recuperado de: <http://www.omniamutantur.es/wp-content/uploads/1940-Espa%C3%B1a-en-Irak-ilovepdf-compressed.pdf>

terrorista Al Qaeda, Osama Bin Laden que estaba siendo, supuestamente, ocultado por los insurgentes.⁵

Con esto, empezaba una de las guerras más largas y cruentas del siglo XXI y que lleva ya más de 19 años en curso. Pero, en el año 2001, las operaciones empezaron realmente bien para el bando occidental. En apenas tres meses los Estados Unidos lograron derrotar al gobierno fundamentalista talibán y, en el año 2004, se instauró un nuevo gobierno con apoyo de los estadounidenses. Aún quedaba algún cabo suelto, pero se alegó que en unos pocos meses se habría solucionado el asunto de Afganistán.⁶

Al final no se recibió el resultado esperado, ni si quiera con el apoyo de otros países en la lucha, contra el islamismo radical en el país. Los talibanes siguieron haciendo la guerra y cada vez se volvieron más fuertes y numerosos gracias, en parte, al tráfico de drogas, la minería y la recaudación de impuestos.

Sin embargo, en febrero de 2020 se llegó a una negociación histórica en Doha (Qatar) entre el gobierno estadounidense y los insurgentes talibanes con el propósito de poner fin a la guerra y que implica la retirada gradual de los últimos efectivos militares que se encuentran en el país para el próximo año.

Todo queda pendiente del desarrollo de los acontecimientos en los próximos meses, pero la violencia y el fundamentalismo siguen bien presentes en Afganistán a día de hoy y todo parece indicar que así seguirá siendo durante un largo tiempo.

2.4- ESPAÑA EN AFGANISTÁN.

Pero no solo los Estados Unidos han estado presentes en este conflicto, sino que un conjunto de países aliados también realizó misiones en Afganistán, entre ellos, España.

⁵ Guerra de Afganistán: 5 preguntas para entender por qué Estados Unidos sigue en guerra contra el Talibán. (10 de septiembre de 2019). *BBC*. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-49634761>

⁶ Montoya, R. (7 de octubre de 2020). El otro Vietnam: EE. UU claudica en Afganistán tras 19 años de guerra. *El salto diario*. Recuperado de: <https://www.elsaltodiario.com/el-lado-oculto-de-la-noticia/trump-elecciones-derrota-otro-vietnam-ee-uu-claudica-afganistan-19-anos-de-guerra>

En España, el Consejo de Ministros autorizó la participación española el 27 de diciembre de 2001 en la guerra de Afganistán con el fin de ayudar al Gobierno de Kabul que luchaba contra las fuerzas insurgentes talibanes.

Sin embargo, la mayor contribución de España en la pacificación del país fue dentro del marco de la ISAF (International Security Assistance Force) donde una fuerza de diversas naciones se unió para la seguridad del país y su población del fundamentalismo islámico. La misión fue asumida por la OTAN y con el propósito de ayudar a conseguir al gobierno afgano la ampliación de su influencia en el país y la estabilización. El 31 de diciembre de 2014 se puso fin a esta iniciativa con la consecuente reducción del personal militar. Los fallecidos del accidente del Yak-42 pertenecían a esta fuerza. A partir de aquí, se estableció una nueva misión denominada Resolute Support (Apoyo Decidido), también bajo el mando de la OTAN con el fin de asistir al pueblo y a las instituciones afganas.⁷

Desde el año 2001 hasta la actualidad unos 27.000 militares españoles han pasado por la campaña afgana y, actualmente, hay desplegados dos contingentes de tropas cercanos a Kabul *donde atienden labores de adiestramiento, asesoramiento y asistencia a los órganos logísticos nacionales afganos...*⁸

Pero lo realmente desastroso de todo esto fue la pérdida de 102 vidas de militares en las diversas misiones humanitarias, ya sea en conflicto o en accidentes, que se han llevado a cabo a lo largo de los 19 años que dura el conflicto, de los cuales 62 de estos fallecimientos se produjeron en el tristemente famoso vuelo Yak-42, en suelo turco, cuando regresaban de una de esas misiones en Afganistán y Kirguizistán.

Esta fue la realidad militar en materia exterior de España durante aquellos convulsos años a principios del nuevo milenio. Es innegable el hecho de necesitar un recorrido histórico para poder comprender una manera más firme la realidad jurídica, política y social que consecuentemente sobrevino al accidente del avión siniestrado en Turquía y que se saldó con 62 fallecidos militares españoles.

⁷. Ministerio de Defensa. (s. f.). *Resolute Support (Afganistán)*. Recuperado de: https://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/actuales/listado/afganistan.html#

⁸ Villarejo, E. (1 de marzo de 2020). Los españoles de la <<generación afgana>>. *ABC*. Recuperado en: https://www.abc.es/internacional/abci-espanoles-generacion-afgana-202003010310_noticia.html

3.- EL YAK-42.

El 26 de mayo de 2003 se producía el mayor accidente de las Fuerzas Armadas Españolas en toda su historia con un saldo de 62 militares fallecidos, concretamente, 61 militares españoles y 1 guardia civil.

El avión era un modelo Yakovlev 42-D y se trataba de un avión que había sido construido en Rusia, un avión comercial fabricado por la compañía rusa Yakovlev, de ahí el nombre de Yak-42.⁹

Este prototipo de avión, de tres reactores, fue famoso en su época ya que se convirtió en el primer avión comercial producido por la Unión Soviética en ser propulsado por motores turbofán modernos en el año 1975. Aeronaves similares a este tipo de avión de fabricación rusa era el famoso Boeing 727 de fabricación estadounidense. El tipo de avión fue un Yakovlev Yak-42D que fue fabricado en la década de los ochenta, en 1988 exactamente, y que en el momento del accidente había volado 18.739 horas.¹⁰

Después del accidente, surgió una enorme polémica respecto al estado del avión, toda vez que las investigaciones posteriores determinaron su mal estado. Pero esto era un hecho que ya se conocía en este tipo de aviones que se manifestó, por ejemplo, en que países como Finlandia o Noruega anteriormente habían cancelado estos contratos de alquiler de este tipo de aviones porque consideraban que el mantenimiento y el estado de estos no era el más conveniente para el traslado de tropas.¹¹ Por tanto, ya había informes de otros países que ponían en duda la viabilidad del transporte de soldados en estos aviones, que si se hubiesen atendido con la debida responsabilidad es posible que el riesgo al que se sometió a los militares fallecidos podría haberse evitado y haber salvado sus vidas.

Todo esto sin contar con los mensajes que algunos de los familiares de las víctimas habían recibido de ellos antes del accidente del avión como relata Carlos Ripollés, hermano de uno de

⁹ Máiquez, M. (4 de abril de 2009). Las heridas abiertas del Yak-42. *20minutos*. Recuperado en: <https://www.20minutos.es/noticia/461127/0/yak-42/juicio/claves/>

¹⁰ Yakovlev Yak-42. (s. f.). *En Wikipedia*. Recuperado el 18 de noviembre de 2020 en: https://es.wikipedia.org/wiki/Yakovlev_Yak-42

¹¹ Molpeceres, D. (3 de enero de 2017). Yak-42: crónica de la gestión de un desastre. *Vozpópuli*. Recuperado en: https://www.vozpopuli.com/espana/Yak-cronica-gestion-desastre_0_986901695.html

los fallecidos del avión, y que dio a conocer un mensaje de su hermano respecto al estado del avión: *con solo ver las ruedas y la ropa tirada por la cabina de la tripulación te empieza a dar taquicardia.*¹²

3.1- EL ACCIDENTE.

El avión se estrelló el 26 de mayo de 2003 en Trabzon (Turquía), cerca del aeropuerto de Trebisonda, donde fallecieron los 13 tripulantes y 62 militares españoles en el acto contra una montaña. Volvían a la base aérea de Zaragoza (España) de una misión humanitaria en Kabul (Afganistán) y también de Manás (Kirguizistán) debiendo de hacer una escala en el aeropuerto de Trebisonda donde se produjo el fatal accidente.

Respecto a la luz que podría haber arrojado la caja negra del avión, esta llevaba sin funcionar más de un mes por lo que solo quedaron guardadas las conversaciones de los técnicos del aeropuerto de Trebisonda.

Se produjo una reacción en cadena de fallos que propiciaron el accidente:

- El piloto no siguió el plan de vuelo indicado por el aeropuerto de Trebisonda y se produjeron diversos fallos al intentar un primer aterrizaje.
- Cansancio excesivo de los tripulantes del avión que llevaban casi un día entero volando entre Ucrania, España Afganistán y Turquía.
- Múltiples deficiencias en el mantenimiento del avión.
- El laberinto de contrataciones que supuso al final el uso de este avión recayó en una compañía ucraniana de dudosa fiabilidad.

3.2- CONTRATACIÓN DEL AVIÓN; POLÉMICAS Y RESPONSABLES.

La contratación del avión que fletó a los militares españoles fue un laberinto caótico de contrata y subcontratas que también generó cierta polémica y que sucedió de la siguiente manera:

- El Ministerio de Defensa dirigido entonces por Federico Trillo entregó 149.000 euros a la NAMSA de la OTAN. La NAMSA es la Agencia de Mantenimiento y apoyo de la OTAN encargada, entre otras tareas, de la gestión de contratos de aviones para el

¹² Díaz de Tuesta, M.J. (15 de mayo de 2016). Accidente del Yak-42: una información crucial. *El País*.

Recuperado en: <https://aniversario.elpais.com/yak-42/>

transporte de tropas. El Ministerio tuvo que actuar a través de este tipo de vías ya que en esos años no poseía los aviones requeridos para este tipo de transporte de personal.

- La NAMSA sacó a concurso la concesión de recursos aéreos y le fue concedida a CHAPMAN FREEBORN y esta compañía se quedó con 24.043 euros de los 149.000 que les fue concedido por esta rama de la OTAN.
- A continuación, siguiendo la cadena de contrataciones, ya que esta compañía no fue la que se hizo cargo del vuelo, sino que contrató y arrendó el vuelo a dos compañías, VOLGA DNEPR AIRLINES y, esta a su vez, con ADRIYATIK LTD que se quedaron con 81.257 euros.
- Y esta última compañía a su vez pagó 43.700 euros a JTR COMPANY SAL que se quedaron 5258 euros y, a su vez, pagaron en una subcontratación 38.442 euros a UM AIR, compañía ucraniana, que fue la compañía que sí que operó y fletó el avión siniestrado, una compañía de dudosa fiabilidad y que ya había recibido múltiples quejas, como se ha reseñado anteriormente, por parte de militares españoles y de otros países sobre las deplorables condiciones técnicas de los aviones ucranianos.¹³

Además, como se ha podido ver en lo descrito arriba, una polémica que surgió tras conocerse los detalles de la contratación, fue donde había ido a parar el dinero que dio el Ministerio de Defensa, 149.000 euros exactamente, ya que la compañía ucraniana que operó el vuelo solo recibió como se ha especificado apenas 39.000 euros.

Según el contrato que NAMSA Y CHAPMAN FREEBORN llegaron establece que la NAMSA permitía recurrir a terceros para llevar a cabo el servicio, si bien se exigía la previa autorización de la agencia de la OTAN en los casos en que los subcontratistas fueran compañías que tuvieran su sede en países externos a la Alianza del Atlántico Norte.¹⁴ En el caso que se está tratando CHAPMAN FREEBORN no comunicó esta cadena de contrataciones incumpliendo su obligación legal de hacerlo al contratar con países no conformantes de la

¹³ Las claves de la tragedia del Yak-42. (4 de enero de 2017). *El Huffington Post*. Recuperado en: https://www.huffingtonpost.es/2017/01/04/claves-yak-42_n_13949502.html

¹⁴ Salvador, A. (15 de enero de 2017). Yak-42: incógnitas en el aire. *El Independiente*. Recuperado en: <https://www.elindependiente.com/politica/2017/01/15/yak-42-incognitas-en-el-aire/>

OTAN y esto llevó a la NAMSA a admitir *responsabilidades limitadas*.¹⁵ Pero el incumplimiento de CHPAMAN FREEBORN llega más lejos aún si cabe, sino que también violó otra de las condiciones contractuales al no contratar un seguro por responsabilidad de lesiones o fallecimiento. Por tanto, el Gobierno en el mismo año del accidente tuvo que realizar una indemnización a los familiares de las víctimas con fondos públicos que a día de hoy siguen sin haber sido abonados por CHAPMAN FREEBORN, a quien corresponderían, y que como consecuencia de este incumplimiento fue demandada por la NAMSA, una demanda que se quedó en el camino ya que fue inadmitida con la explicación de que *el perjuicio por el que la NAMSA pedía reparación no era propio sino de los pasajeros que viajaban a bordo del Yak-42*.¹⁶

Pero no solo cometieron graves negligencias estas empresas, sino que tras al accidente, el Ministerio de Defensa reveló hasta 14 informes de quejas por militares alegando las malas condiciones de este tipo de aviones, como se ha descrito anteriormente. E incluso un año y medio después se constató que se operó un cambio del tipo de avión, de un Tupolev al tristemente famoso Yakovlev, con el propósito de *ahorrar 6000 euros*.¹⁷

E incluso el Ministerio de Defensa y la NAMSA llegaron a cierto grado de tensiones en el accidente cuando ambas trataban de buscar culpables y esquivar responsabilidades. La agencia de la OTAN manifestó que desconocía las razones de por qué el Ministerio no usó el derecho al que podía acogerse para la inspección de vuelos o los documentos relacionados.

Sin embargo, el 3 de enero de 2017, muchos años después de la catástrofe, un dictamen del Consejo de Estado responsabilizó por primera vez al Ministerio de Defensa en la gestión del vuelo. Se achaca una responsabilidad patrimonial a la Administración del Estado sobre los hechos ocurridos previamente al desastre, ya que según dicho dictamen había *hechos anteriores al siniestro* que hubiesen capacitado a la Administración de *ponderar el especial riesgo* que existía. El dictamen establece también lo siguiente: *pudieron ser advertidas circunstancias que*

¹⁵ La agencia de la OTAN que gestionó los contratos del Yak-42 admite “responsabilidades”. (8 de junio de 2005). *20minutos*. Recuperado en: <https://www.20minutos.es/noticia/29768/0/yak/42/OTAN/>

¹⁶ Salvador, A. (15 de enero de 2017). Yak-42: incógnitas en el aire. *El Independiente*. Recuperado en: <https://www.elindependiente.com/politica/2017/01/15/yak-42-incognitas-en-el-aire/>

¹⁷ Máiquez, M. (4 de abril de 2009). Las heridas abiertas del Yak-42. *20minutos*. Recuperado en: <https://www.20minutos.es/noticia/461127/0/yak-42/juicio/claves/>

habrían llamado a la adopción por los órganos competentes de medidas que pudieran haber despejado el riesgo que se corría. ¹⁸ Además, se establece en este informe el deber de haber realizado una inspección a las empresas que se fueron contratando ya que la Ley de Contratos de la Administración Pública un deber de vigilar el cumplimiento de los requisitos a aplicar a través de labores de comprobación, verificación, inspección o investigación de las empresas que se contraten. ¹⁹

Todo esto da lugar al firme convencimiento de un gran cúmulo de negligencias consecutivas y un gran número de responsables, tanto a nivel nacional como internacional, que tuvieron como consecuencia el sesgo de 75 vidas, 62 de ellas españolas y el destrozo y la impotencia de los familiares de los fallecidos que iniciaron una carrera judicial por esclarecer los hechos durante años y pedir responsabilidades a los gestores de esta crisis.

Se han analizado una serie de polémicas sobre el accidente del avión y se irá profundizando en ellas en términos jurídicos a medida que se siga avanzando en el trabajo, pero cabe hablar de una última polémica, sin duda una de las más famosas y tristes antes de entrar en las cuestiones jurídicas que trata sobre la identificación de los cadáveres.

El entonces partido gobernante de España, el PP con José María Aznar como presidente del Gobierno, tras el accidente de avión intentó pasar página cuanto antes y procurar que el asunto se olvidase rápido, y es con esto que las labores de identificación de las víctimas fue un completo desastre.

Por las prisas por que la población olvidara el siniestro se trató de repatriar con celeridad los cuerpos de los militares fallecidos y se programó un funeral de Estado apenas dos días después del accidente en Torrejón de Ardoz (Madrid). La prisa por acelerar todo el proceso tuvo una consecuencia desastrosa: la errónea identificación en España de 30 cuerpos, aunque, posteriormente, solo se pudo exhumar 21 cuerpos ya que el resto habían sido incinerados. Sin embargo, este hecho no se descubrió hasta el 17 de mayo de 2004, casi un año después de la tragedia, cuando los familiares de las víctimas volaron a Turquía para realizarse una prueba de ADN y comprobar que, efectivamente, se había producido una mala identificación en los

¹⁸ España. Dictamen N.º 486/2016. (20 de octubre de 2016). *Boletín Oficial del Estado*. Recuperado en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=CE-D-2016-481>

¹⁹ El Consejo de Estado responsabiliza a Defensa del accidente del Yak-42. (3 de enero de 2017). *La Vanguardia*. Recuperado en: <https://www.lavanguardia.com/vida/20170103/413072867419/el-consejo-de-estado-responsabiliza-a-defensa-del-accidente-del-yak-42.html>

cuerpos. Los forenses de la Audiencia Nacional determinaron en el transcurso del juicio contra los responsables de las malas identificaciones que *encontraron hasta tres perfiles genéticos distintos en uno de los féretros*.²⁰ La juez Teresa Palacios, en noviembre de 2004, fue la responsable de ordenar la exhumación de los cuerpos para comprobar este hecho y se acusó a Vicente Navarro como general médico, José Ramírez, como comandante y Miguel Sáez, como capitán. En el juicio, del que se hablará con detenimiento más adelante, el general médico Navarro aseguró que el equipo turco cometió diversos errores.

Sin embargo, por su parte, el equipo médico turco que trabajó en las labores de identificación de los restos acusaron a los responsables que estaban siendo juzgados de mentir y que en los documentos que tuvieron que firmar los militares españoles para la repatriación de los cuerpos fueron conscientes de que aún faltaban 30 cadáveres por identificar correctamente.

De esta polémica se hablará en adelante más detalladamente cuando se desarrollen los juicios del caso Yak-42, las sentencias y las consecuencias jurídicas que hubo, pero es conveniente realizar un recorrido previo para entenderlo ya que son muchas las preguntas que hay que dar respuesta y es necesario un desarrollo organizado y cronológico del caso para tener una visión global del asunto.

4.- LOS PROCESOS JUDICIALES EN ESPAÑA. ANÁLISIS JURIDICO.

Una vez desarrollado lo anterior en materia de política exterior de España en aquellos años, la cronología e historia del accidente y el estudio de la contratación y los responsables con sus respectivas polémicas es hora de entrar en el asunto clave del presente trabajo: el estudio de los procesos judiciales que siguieron y el análisis jurídico de las sentencias que se dictaron.

Para una mejor comprensión del tema, ya que se abrieron numerosos y enrevesados procesos judiciales, se va a seguir una línea cronológica de estos hasta la actualidad y, paralelamente, también se hará referencia a las repercusiones sociales que tuvieron estos juicios.

El caso del Yak-42 llegó en numerosas ocasiones a los Tribunal Españoles, incluso a los Tribunales Turcos, aunque concretamente nos centraremos sobre todo en el caso de España si bien se hará alguna mención a los procesos en Turquía con el fin de abarcar todo el espectro jurídico del accidente.

²⁰ Máiquez, M. (4 de abril de 2009). Las heridas abiertas del Yak-42. *20minutos*. Recuperado en: <https://www.20minutos.es/noticia/461127/0/yak-42/juicio/claves/>

4.1- EL PRIMER PROCESO JUDICIAL.

El primer proceso judicial comenzó en octubre del mismo año del accidente, en 2003, concretamente el 31 de octubre, cuando la Asociación de Familias de Víctimas del accidente presentó una denuncia ante la Audiencia Nacional con el objetivo de buscar responsables. Esta denuncia no se dirigía contra personas en concreto, sino que pretendía que por medio de esta se aclarasen las circunstancias del accidente y que, a través de la investigación correspondiente, se esclareciesen las responsabilidades en el mismo y a los individuos que debían imputarse estas.

Si bien esta demanda fue inadmitida el 13 de noviembre de 2003 por la jueza Teresa Palacios, debido a que consideró que los hechos se habían producido fuera de territorio español y alegó que su tribunal no era el competente para conocer esta causa ya que *las irregularidades atribuidas a Defensa tuvieron lugar, en todo caso, en territorio nacional*²¹ y, por tanto, esta causa debería de conocerse por otros tribunales y no por este y así se procedió al archivo de la causa. Los familiares de las víctimas presentaron un recurso impugnando esta decisión y, además, se alegó indefensión hacia ellos por parte de la jueza Teresa Palacios ya que como específica la Ley de Enjuiciamiento Criminal, en adelante LECRIM, no fue delimitada la competencia del tribunal que pudiera conocer de la causa.²²

Sin embargo, unos meses después, el 15 de julio de 2004, la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional declaró la competencia del tribunal para conocer de este caso y el proceso siguió adelante al revisar los recursos interpuestos por los familiares de los militares fallecidos. A partir de ese día la Audiencia Nacional se declaró competente para conocer e investigar sobre las posibles responsabilidades penales ocurridas en el siniestro del avión, sobre las identificaciones erróneas de los cadáveres, así como su contratación.

Pero, ¿por qué ese cambio de parecer en este tribunal? Atendiendo a las circunstancias jurídicas, los magistrados de la Audiencia Nacional admitieron las alegaciones de los abogados de las víctimas, que los responsables del Ministerio de Defensa pudieron cometer una serie de

²¹ El fiscal se opone a la admisión de la última denuncia de los familiares de las víctimas del Yak-42. (22 de marzo de 2004). *La Vanguardia*. Recuperado en: <https://www.lavanguardia.com/politica/20040322/51262790199/el-fiscal-se-opone-a-la-admision-de-la-ultima-denuncia-de-los-familiares-de-las-victimas-del-yak-42.html>

²²Accidente del Yak-42 en Turquía. (s. f.). *En Wikipedia*. Recuperado el 18 de noviembre de 2020 de: https://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_del_Yak-42_en_Turqu%C3%ADa

negligencias en lo relativo al proceso de contratación del avión siniestrado, anteriormente descrito, y en lo relacionado con el transporte de tropas. Los familiares argumentaban que se debía investigar si se había cometido un delito de comisión por omisión con resultado de muerte por parte de las autoridades competentes que habían estado involucradas en este caso. Ante esta acusación, es posible iniciar una serie de investigaciones con el objetivo de buscar conductas omisivas que hubiese cometido la Administración o quien estuviese involucrado, pues las leyes españolas reservan un castigo penal para aquellos que tienen el deber fundamental de supervisión de ejercicios peligrosos, como es el caso, y que dicha conducta omisiva pueda provocar consecuencias lesivas, tanto graves o leves para las personas. Por tanto, si las citadas investigaciones pudiesen acreditar que se cometieron estas negligencias en las labores de control que debían de haberse llevado a cabo es posible imputar al responsable una comisión por omisión donde el Código Penal castiga las irresponsabilidades o imprudencias graves, pero las leves también.²³

Por último, en lo relativo al conocimiento de la causa por la Audiencia Nacional, es menester citar la Ley Orgánica del Poder Judicial, en adelante LOPJ, que establece en su art 65 una serie de supuestos específicos en los que la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional tiene la competencia para conocer pero que, en su apartado e), manifiesta que puede conocer toda clase de delitos siempre que sean: *delitos cometidos fuera del territorio nacional, cuando conforme a las leyes o a los tratados corresponda su enjuiciamiento a los Tribunales españoles.*²⁴ Aquí la pregunta que surge es: ¿son los tribunales españoles competentes? La respuesta es sí, porque el art 23.2 de la LOPJ establece lo siguiente:

- Asimismo, conocerá de los hechos previstos en las leyes penales españolas como delitos, aunque hayan sido cometidos fuera del territorio nacional, siempre que los criminalmente responsables fueran españoles o extranjeros que hubieran adquirido la nacionalidad española con posterioridad a la comisión del hecho y concurren los siguientes requisitos:

²³ Martínez-Buján, C. (21 de julio de 2004). El Yak-42, la Audiencia Nacional y Fungairiño. *La Voz de Galicia*. Recuperado en: https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/opinion/2004/07/21/yak-42-audiencia-nacional-fungairino/0003_2873868.htm

²⁴ España. Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. (3 de julio de 1985). *Boletín Oficial del Estado*, núm. 157, pp. 20632 a 20678. Recuperado en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-12666>

1. Que el hecho sea punible en el lugar de ejecución, salvo que, en virtud de un Tratado internacional o de un acto normativo de una Organización internacional de la que España sea parte, no resulte necesario dicho requisito.
2. Que el agraviado o el Ministerio Fiscal denuncien o interpongan querrela ante los Tribunales españoles.
3. Que el delincuente no haya sido absuelto, indultado o penado en el extranjero o, en este último caso, no haya cumplido condena. Si solo la hubiere cumplido en parte, se le tendrá en cuenta para rebajarle proporcionalmente la que le corresponda.²⁵

Con todo esto, es comprensible que la Audiencia Nacional rectificara y se declarase competente para conocer de este asunto, ya que las leyes españolas y el Derecho Internacional Privado son claros y este tribunal sí que era competente para conocer de la presente causa.

Aun así, las diligencias no empezaron hasta el día 20 de septiembre de 2004. Un hecho importante que tuvo lugar unas semanas después, el 15 de octubre, fue que la jueza Teresa Palacios, a petición del Fiscal, dividió el procedimiento en dos partes:

1. Se inician unas diligencias previas con el objetivo de conocer y profundizar sobre los responsables en el siniestro, con núm. 366/2003.
2. El otro proceso trataría sobre la falsificación en las identificaciones de los cadáveres, con núm. 295/2004.

Centrándonos en la primera vía, toca analizar el proceso 366/2003 y, posteriormente, el procedimiento 295/2004. A partir de este momento se investigó de forma oficial las causas del accidente. Se fueron citando a declarar a diversos testigos, altos mandos militares... a lo largo de meses y que hubiesen tenido alguna responsabilidad en la contratación del avión siniestrado.

Sin embargo, en casi dos años, hasta 2006, solo habían declarado en la presente causa tres testigos militares de lo ocurrido. Por aquel entonces, los abogados de las víctimas propusieron que se citase a declarar, entre muchos otros, al exministro de Defensa cuando ocurrió el accidente, Federico Trillo. A pesar de ello, la juez Teresa Palacios no realizó ningún

²⁵ España. Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. (3 de julio de 1985). *Boletín Oficial del Estado*, núm. 157, pp. 20632 a 20678. Recuperado en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-12666>

pronunciamiento acerca de esta posibilidad. En el año 2007 el juez Fernando Grande-Marlaska fue nombrado titular del Juzgado de Instrucción núm. 3 de la Audiencia Nacional, sustituyendo a Teresa Palacios que, hasta el momento, era la persona encargada de las citadas investigaciones.²⁶

Al final, el 1 de junio de 2007 se archiva otra vez la causa alegando que no se han descubierto indicios de delito por parte de las autoridades competentes del Ministerio de Defensa y subrayando que no existía obligación alguna de comprobar que la nave se encontrase en perfecto estado. Como es de esperar, las víctimas recurrieron esta decisión que al final vio sus expectativas cumplidas con una nueva apertura del caso el 22 de enero de 2008, donde la sección cuarta de la Audiencia Nacional dirigió a Grande-Marlaska a reabrir el caso por haberse apresurado y debido a la ausencia de diligencias de investigación.

Una de las principales novedades de esta nueva reapertura fue que finalmente se citó a declarar a José Bono y a Federico Trillo, ex ministros de defensa, e incluso al jefe de la cúpula militar de España, algo inaudito hasta la fecha, acusado de 62 delitos de homicidios por imprudencia grave. Aparte, se citaron a decenas de testigos, tanto civiles como militares, de las agencias de la NAMSA como de otros países. Es decir, aquí se produjo una gran internacionalización del caso pues no solo se citaron a testigos de España, sino de otros muchos países que pudieran saber o tener alguna relación con el avión Yak-42. En resumen, había en total seis imputados formalmente, acusados de homicidio imprudente por omisión, entre los que el más reseñable y notorio fue el exjefe del Estado Mayor de la Defensa, Antonio Moreno Barberá.

A pesar de todo esto, tras pasar otros cuatro años de instrucción finalmente el 2 de febrero de 2012, el juez Grande-Marlaska archiva nuevamente el caso, por tercera vez, donde se alegó que los hechos no eran constitutivos de infracción penal por parte de los imputados y que el estado del avión no afectó ni todas las circunstancias relacionadas con este punto, sin embargo, sí que se atribuyó responsabilidad directa a los pilotos del avión accidentado.

²⁶ Fernando Grande-Marlaska, el juez del Yak-42 y el chivatazo a ETA del bar Faisán. (26 de noviembre de 2013). *La Información*. Recuperado en: https://www.lainformacion.com/espana/fernando-grande-marlaska-el-juez-del-yak-42-y-el-chivatazo-a-eta-del-bar-faisan_o4xrwfcrxjsl9mexctjve6/

Nuevamente las familias, a las que se unió el Ministerio Fiscal, presentaron un recurso de reforma y subsidiario de apelación contra este auto de sobreseimiento, que fue rechazado en su conjunto por la Sección Cuarta de la Audiencia Nacional y que produjo el cuarto archivo y definitivo del presente procedimiento ante este Tribunal.

En el auto núm. 152/2012 de 17 de mayo se detallan los motivos del rechazo de las pretensiones de los familiares. Estos expusieron los 8 motivos que motivaron su recurso, los cuales son desestimados ordenadamente por la Audiencia Nacional y que, en resumen, se declara lo siguiente:

1. En lo referente a las causas del siniestro, el auto aclara que las conclusiones de la tragedia que obtuvo la Comisión Internacional de la Investigación se aclara la responsabilidad, es decir, cual fue la causa del accidente, entre otras:
 - El vuelo sufrió un típico accidente causado por pérdida de conciencia de la situación, incumplimiento de los procedimientos normalizados de acuerdo con el manual de vuelo y las cartas de aproximación, la realización de una aproximación falta de precisión, la utilización incorrecta de los sistemas de vuelos automático, una insuficiente formación específica y descender por debajo de la altitud mínima de descenso de la zona.
2. Respecto de la facultad de control del contrato y del derecho de veto el auto establece que, en referencia a la primera, esta se refiere a un deber de colaboración entre el JEMACON, jefe del Estado Mayor Conjunto de la Defensa, y la NAMSA y no se puede extraer un contenido diferente a este. En lo que atañe a la segunda facultad se establece:
 - Si lo que quiere decirse es que no se resolvió el contrato, lo primero que los recurrentes deberían haber acreditado... era determinar cuál fue la causa del accidente y quien la incumplió, para a continuación, acudir a la vía jurisdiccional competente que no es la penal.
3. Sobre el tercer motivo, respecto al dinero público entregado para el traslado de tropas en Afganistán, que anteriormente fue comentado este punto de interés, se alega que este motivo no guarda relación alguna con la causa del accidente, ni con los imputados y que además las cantidades entregadas están perfectamente acreditadas.
4. Otro de los motivos que se esgrime por parte de los familiares de las víctimas es que en el auto no consta la última escala efectuada por el Yak-42 antes de su trayecto final. Por su parte, la Audiencia Nacional dice que, nada más lejos de la realidad, queda escrito de forma indudable en el auto impugnado, concretamente, en su apartado cuarto:

el retraso del avión siniestrado durante 5 horas en el aeropuerto de Bishek, última escala antes de poner fin al largo trayecto en el aeropuerto turco de Trabzón. Efectivamente, el auto impugnado habla de ello.

5. El quinto de los motivos se apoya en que el juez instructor ha cometido una extralimitación en la investigación como consecuencia de valorar si el hecho atribuido a los imputados en la causa es delictivo o no. El auto aclara que el Instructor, una vez ha terminado la investigación pertinente debe valorar si de todo lo actuado se presentan indicios de delito, con base en el art 779 de la LECRIM. Esto no supone ninguna extralimitación, sino todo lo contrario, es propio de sus funciones ya que es el Instructor quien debe considerar si el hecho es delito o no.
6. En lo referente al tipo de archivo decretado en el procedimiento, el motivo esgrime que no ha habido una fundamentación jurídica de por qué se ha variado la aplicación inicial del art 637.1 de la LECRIM en otro archivo de la causa, a un sobreseimiento que ahora se sustenta en su punto 2. El auto explica que: *lo que se haya resuelto con anterioridad no afecta a la presente resolución y además pudo deberse a un error mecanográfico... y de que el objeto de la presente impugnación difiere de lo que se resolviera con antelación.*
7. Por último, sobre los dos últimos motivos alegados por los familiares, versan sobre que en el auto impugnado no se menciona la existencia de imputación objetiva que habría llevado a la responsabilidad penal de los militares imputados y el otro móvil acerca de *no haberse tratado la cuestión del agravamiento del riesgo a través del mecanismo de contratación utilizado.* Pues bien, aquí la Audiencia Nacional, en resumidas palabras, termina por alegar que:
 - Los imputados no han llevado a cabo ninguna acción generadora de un riesgo no permitido, ni ostentaban ni asumían la condición de garantes de que el resultado no se produjera, de forma tal que el desgraciado resultado no hubiera podido ser evitado mediante una hipotética acción omitida.²⁷

Tras todo lo expuesto, el procedimiento 366/2003 se archivó de forma definitiva. Fue un proceso de gran trascendencia en nuestro país, aunque no el único. Sin embargo, la Asociación

²⁷ Auto de la Audiencia Nacional 152/2012 (Sala de lo Penal, Sección 4ª), de 17 de mayo de 2012 (recurso 106/2012) Recuperado en: https://app.vlex.com/#search/jurisdiction:ES+content_type:2+tipo_decision:01+source:123/numero_resolucion%3A152%2F2012/WW/vid/403301118

de Víctimas planteó más recursos que llegaron al Tribunal Constitucional en 2013 y al Tribunal Europeo de Derechos Humanos en 2014, en este caso, contra España. Ambos Tribunales desestimaron sus recursos, sin embargo.

A continuación, toca analizar con profundidad uno de los aspectos que más polémica social ocasionó en su momento referente a las identificaciones erróneas de las víctimas del vuelo. Como se ha explicado anteriormente, el proceso anterior se dividió en dos sumarios el 15 de octubre de 2004. Una vez analizado el primer procedimiento 366/2003, es hora de atender al proceso penal por falsedad en la identificación de las víctimas con núm. de diligencias 295/2004, también ante la Audiencia Nacional.

Pero antes de entrar en el análisis jurídico de las sentencias que siguieron, conviene hacer un breve resumen sobre las identificaciones de las víctimas para comprender mejor el juicio que siguió y sus consecuencias.

El 5 de marzo de 2004 los familiares presentaron una querrela con el motivo de prevaricación y falsedad documental contra los mandos militares encargados de las identificaciones de las víctimas. Esta querrela se basó especialmente en *El Protocolo de Examen de Cadáveres, Autopsia e Identificación*. Este protocolo lo habían diseñado las autoridades turcas y había sido firmado por las respectivas autoridades españolas. Sin embargo, esta primera querrela fue rechazada por la juez Teresa Palacios, en similares términos a los del anterior proceso analizado, donde se alegó que los militares no habían firmado documentos en el extranjero y que no era competencia de la Audiencia Nacional. A pesar de ello, como se ha visto arriba, este tribunal terminó por aceptar su competencia para el conocimiento de la causa, tanto en la contratación del vuelo como en las erróneas identificaciones unos meses más tarde y, a continuación, se dividió el proceso en dos partes. A partir de aquí se iniciaron una serie de investigaciones tendentes a averiguar lo ocurrido y se imputaron hasta cuatro personas, siendo la presencia más notoria Vicente Carlos Navarro Ruiz, como general de división, siendo el principal acusado en el marco del juicio sobre las erróneas identificaciones.

Hay que recalcar que la identificación de los cadáveres que se hizo en Turquía se realizó en presencia de un traductor, como requiere la ocasión. El encargado de preparar la repatriación de los cuerpos a España fue el general Vicente Navarro. Aquí surgió una de las grandes polémicas en torno a la traducción. En palabras del forense turco, Bulent Sam, que estuvo presente en las labores de identificación, aseguró que el traductor estuvo presente en todo momento y que además expresó que *yo hablaba en ingles con el general Vicente Navarro y,*

en referencia a las autoridades militares españoles, destacó que hablaban *un inglés perfecto*.²⁸ Sin embargo, la controversia surgió cuando los militares españoles debieron de firmar los documentos que presentaron las autoridades turcas donde se detallaba en dicho documento que aún se desconocía la identidad de 30 de los 62 fallecidos en la tragedia. A pesar de ello, durante el desarrollo del procedimiento penal, el general Vicente Navarro declaró que firmó estos documentos, pero desconocía su contenido pues se hallaban en turco, según él.

En España, cuando se descubrió este asunto estalló una enorme polémica en torno a él. Incluso se llegaron a hallar restos de tres militares en un mismo féretro cuando la juez Teresa Palacios dictaminó la exhumación de 21 cadáveres en noviembre de 2004. No pudieron exhumarse todos los fallecidos que habían sido identificados erróneamente ya que 9 habían sido incinerados para esas fechas.

En enero de 2005 es cuando se dio a conocer la penosa identificación que se había llevado a término de forma apresurada en suelo turco. Los forenses de la Audiencia Nacional, una vez realizadas todas las labores de identificación, detallaron que al menos 21 de los 62 militares habían sido identificados de forma errónea. Alguna de estas irregularidades que se constatan en el informe remitido a la juez Teresa Palacios son, entre otras, las siguientes:

- Los responsables turcos que ayudaron en las identificaciones en su país constataron en su informe que había tres cuerpos que llevaban alianzas matrimoniales. Una vez que los forenses finalizaron su investigación se constató que solo había una.²⁹
- Se equivocó a un individuo de raza negra con uno de raza blanca.
- Se confundió a un militar de uniforme verde, perteneciente al Ejército de Tierra, con un militar de uniforme azul que pertenecía al Ejército del Aire.

Sin duda, este informe fue una piedra angular en contra de las autoridades militares imputadas en este proceso, en especial, Vicente Navarro y José Antonio Beltrán, responsables de la labor de repatriación de los restos a España para el funeral que se celebró unos días después del accidente.

²⁸ Turquía advirtió de que 30 cuerpos estaban sin identificar. (3 de abril de 2009). *EL País*. Recuperado en: https://elpais.com/diario/2009/04/03/espana/1238709608_850215.html

²⁹ González, M. (12 de enero de 2005). Los forenses confirman las falsas identificaciones del “caso Yak-42”. *El País*. Recuperado en: https://elpais.com/diario/2005/01/12/espana/1105484417_850215.html

Desde estos hechos hasta noviembre de 2007 se produjeron diversas investigaciones y declaraciones, tanto por parte de testigos presenciales como de los imputados. Un evento reseñable durante estos meses fueron las declaraciones de dos enfermeros que ayudaron en el momento del accidente en Turquía. Estos argumentaron en el juicio que, respecto al principal responsable de la repatriación, Vicente Navarro, este no realizó anotaciones respecto de las labores de investigación, así como tampoco adquirió fotos de los fallecidos para llevarlas a España.³⁰

A pesar de todo lo reseñado, el 22 de noviembre de 2007, el juez Fernando Grande-Marlaska, que como ya se ha detallado, sustituyó a la juez Teresa Palacios, archivó por segunda vez la causa alegando que los responsables militares cometieron un *dolo falsario* ya que realizaron estas identificaciones de *forma arbitraria* y sabiendo que estas eran *incorrectas*, aunque, el auto que ordenó el archivo admite que esto no propició una alteración de la verdad en los componentes fundamentales. Ahora bien, la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional tuvo que volver a corregir al juez y pidió que se volviera a abrir la causa que se había archivado, unos meses después de su fichero. La base de la acusación se apoyó en que pudieran haber cometido *un delito de falsificación de documento público y/o oficial*. También se especifica en el auto que los hechos podrían considerarse bajo un tipo de *imprudencia grave*.³¹

Sin embargo, el auto excluye de responsabilidad a José Antonio Beltrán, que era Teniente General y continua la acusación contra Vicente Navarro y otros dos médicos militares, José Ramon Ramírez y Miguel Ángel Sáez.³² Así que, finalmente, el 7 de julio de 2008 se dicta auto de apertura de juicio oral por parte de Fernando Grande-Marlaska contra los tres militares mencionados por falsedad documental.

El 23 de marzo de 2009 finalmente tuvo lugar el juicio penal contra los tres imputados, todos ellos médicos militares que habían participado en las labores de identificación de los cuerpos y en su posterior repatriación a España. El juicio se desarrolló en 9 sesiones hasta que se dictó

³⁰ Accidente del Yak-42 en Turquía. (s. f.). *En Wikipedia*. Recuperado el 25 de noviembre de 2020 en: https://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_del_Yak-42_en_Turqu%C3%ADa

³¹ Marlaska, obligado a reabrir la causa sobre la identificación de cadáveres del Yak-42. (29 de abril de 2008). *Libertad Digital*. Recuperado en: <https://www.libertaddigital.com/nacional/marlaska-obligado-a-reabrir-la-causa-sobre-la-identificacion-de-cadaveres-del-yak-42-1276329153/>

³² González, M. (30 de abril de 2008). Nuevo varapalo de la Audiencia a Marlaska por archivar el “caso Yak”. *El País*. Recuperado de: https://elpais.com/diario/2008/04/30/espana/1209506410_850215.html

sentencia el 16 de mayo del mismo año, declarando hasta 26 testigos entre militares, familiares de las víctimas y los forenses turcos.

También es importante hacer un breve pero detallado análisis de lo que argumenta esta sentencia respecto al caso que estamos tratando, ya que además fue un evento especialmente seguido por los medios de comunicación e importante para la sociedad española.

La Sección Primera de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional que dictó sentencia, en los fundamentos de derecho, son reseñables las siguientes ideas que motivaron el fallo:

- Los hechos *son legalmente constitutivos de un delito de falsedad en documento oficial, cometida por funcionario público, previsto y penado en el artículo 390.1, 1ª y 4ª del Código Penal*. Aunque el Tribunal no aprecia continuidad delictiva, sino que los hechos probados que se están tratando se basan únicamente en una decisión que revisten caracteres de delito.
- Este delito, basándose en la jurisprudencia vertida por el Tribunal Supremo, no requiere que la acción haya sido personal y física, sino que también pueda ser corroborada por otros hechos, acciones, documentos etc.
- El dolo falsario ha de entenderse como:
 - La conciencia y voluntad de transmutar la realidad, o como voluntad de alterar conscientemente la verdad por medio de una acción que quiere trastocar la realidad convirtiendo en veraz lo que no es, y a la vez atacando la confianza que la sociedad en general tiene depositada en el valor de los documentos.
- En lo relativo a documentos oficiales, *los certificados de defunción y los informes de necropsia son documentos oficiales*.
- Sobre la falsedad de que se acusa se explica que la importancia jurídica *de la falsedad se descubre porque de la identificación de cada fallecido, de la causa del fallecimiento y del tiempo y lugar en el que ocurrió el deceso, dependen múltiples consecuencias jurídicas, tales como la extinción de la personalidad jurídica*.
- La Audiencia aseguró que el General Navarro sí que conocía el contenido del acta de los turcos y que era plenamente consciente de que a 32 cuerpos solamente se les habían podido asignar una identidad correcta.
- Este Tribunal declara, respecto del asunto del acta turca, que el valor probatorio de esta es irrefutable por un hecho: *los 32 cuerpos que en el acta aparecen identificados estaban bien identificados y mal los 30 a los que no se asignó identidad*.

- Se concluye, respecto a Vicente Navarro que *actuó con conocimiento y voluntad de faltar a la verdad al emitir los documentos con identificaciones aleatoriamente asignadas, es decir, actuó dolosamente.*
- Respecto a los otros dos acusados se los califica de cómplices o de auxilio no necesario ya que *el delito se podría haber realizado sin la colaboración de ellos.*
- En lo que atañe al daño moral, la Audiencia Nacional estipula que *se trata de fijar la indemnización del daño moral derivado de la prolongación del duelo complicado que sufren las familias de los militares fallecidos como consecuencia de las falsas atribuciones de identidad.* Si bien, estas indemnizaciones irán destinadas a las familias que sufrieron que sus seres queridos fueran indebidamente identificados ya que *el daño moral tiene que derivar del hecho ilícito, de la significación espiritual que el delito tiene con relación a la víctima.*
- Sobre la responsabilidad civil subsidiaria del Estado se designa al Ministerio de Defensa, conforme al art 121 del Código Penal ya que *la identificación de los cadáveres se realiza por funcionario público en el ejercicio de sus funciones, es producto del desempeño de un servicio público especial para el que fueron comisionados el general Navarro, el comandante Ramírez y el capitán Sáez.*³³

En lo referente al fallo de la sentencia y las penas impuestas, hay que recordar que el Fiscal pedía para estos militares entre 4 años y medio y cinco años de cárcel por falsedad documental, mientras que las familias exigían 6 años para cada uno.³⁴ Al final, la Audiencia Nacional dictó el siguiente fallo:

- Vicente Carlos Navarro Ruiz --> 3 años como autor responsable de un delito de falsedad en documento oficial cometido por funcionario público y de forma consciente.
- José Ramon Ramírez García --> un año y seis meses, por el mismo delito en calidad de cómplice.

³³ Sentencia de la Audiencia Nacional núm. 40/2009 (Sala de lo Penal, Sección 1ª), de 16 de mayo de 2009. Recuperado en: https://e00-elmundo.uecdn.es/documentos/2009/05/19/yak_42.pdf

³⁴ Los familiares del Yak-42 confían en que el juicio aclare que Trillo dio la orden de no mandar forenses. (23 de marzo de 2009). RTVE. Recuperado en: <https://www.rtve.es/noticias/20090323/familiares-del-yak-42-confian-jucio-aclare-trillo-dio-orden-no-mandar-forenses/251967.shtml>

- Miguel Ángel Sáez García --> un año y seis meses, por el mismo delito en calidad de cómplice.³⁵

Un total de seis años de cárcel consistió el fallo que recayó sobre los acusados. Si bien, la Fiscalía pedía un total de 14 años de cárcel para los tres acusados. Además, el General Vicente Navarro fue condenado a dos años de inhabilitación para el desempeño de funciones públicas, una multa a razón de 10 euros al día durante los próximos seis meses y una indemnización de 10.000 euros para los herederos de cada uno de los treinta militares fallecidos que fueron erróneamente identificados. En caso de no poder hacer frente a dicho pago, quedan como responsables civiles subsidiarios José Ramon Ramírez García y Miguel Ángel Sáez García que, en caso de que ellos tampoco pudiesen hacer frente a esta indemnización el pago debería ser resuelto por el Ministerio de Defensa. Por su parte, los otros dos condenados les fue impuesta una multa a razón de una cuota diaria de 10 euros durante tres meses y un año de inhabilitación especial para el ejercicio de funciones públicas.³⁶

Sin embargo, ambas partes recurrieron la decisión de la Audiencia Nacional ante el Tribunal Supremo. Los familiares afectados pedían un aumento de las penas impuestas y la asunción de responsabilidad civil. Las partes condenadas, menos el general Vicente Navarro, también presentaron sus respectivos recursos ante el Alto Tribunal.³⁷

Estas penas fueron posteriormente confirmadas por el Tribunal Supremo en marzo de 2010 y se rechazaron la totalidad de los recursos presentados por las dos partes. Este Tribunal confirmó la *actuación dolosa* por parte del General Vicente Navarro y que fue *plenamente consciente de que le entregaban cuerpos no identificados*.³⁸

³⁵ Sentencia de la Audiencia Nacional núm. 40/2009 (Sala de lo Penal, Sección 1ª), de 16 de mayo de 2009. Recuperado en: https://e00-elmundo.uecdn.es/documentos/2009/05/19/yak_42.pdf

³⁶ Sentencia de la Audiencia Nacional núm. 40/2009 (Sala de lo Penal, Sección 1ª), de 16 de mayo de 2009. Recuperado en: https://e00-elmundo.uecdn.es/documentos/2009/05/19/yak_42.pdf

³⁷ El Supremo confirma las condenas por las identificaciones erróneas en el caso del Yak-42. (17 de marzo de 2010). RTVE. Recuperado en: <https://www.rtve.es/noticias/20100317/supremo-confirma-condenas-identificaciones-erroneas-caso-del-yak-42/324059.shtml>

³⁸ Morales, J y Balín, M. (18 de marzo de 2010). El Supremo confirma los tres años de prisión al general Navarro por las identificaciones del Yak. *Heraldo*. Recuperado en: <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/el-supremo-confirma-los-tres-anos-prision-general-navarro-por-las-identificaciones-del-yak.html>

Aun así, el general Vicente Navarro no llegó a entrar en prisión ya que falleció por causas naturales a raíz de una enfermedad que venía sufriendo el 12 de junio de 2010. Respecto a los otros dos condenados no se produjo su entrada en prisión ya que, como se ha visto, estas dos penas eran menores a los dos años de prisión y, además, la Audiencia Nacional había suspendido la ejecución de la pena mientras se esperaba la tramitación del indulto que había solicitado la parte condenada. Así, en 2012, se produjo una gran polémica debido a que ambos fueron indultados a través del Consejo de Ministros del recién formado Gobierno de España del PP, en lo relativo a su condena de inhabilitación especial de un año para el ejercicio de funciones públicas. Acorde con la ley, esta medida implicaba su exclusión de las Fuerzas Armadas Españolas, algo que se consideró desproporcionado y que motivó el indulto parcial que fue concedido ese año.³⁹

Toda vez que ha quedado analizado y explicado el procedimiento 295/2004, tanto de gran importancia jurídica como social, es momento de proceder a analizar otro de los juicios más importantes que trajo el desastre del Yak-42. En este caso ya no conocerá la Audiencia Nacional, sino el Juzgado de Primera Instancia de Zaragoza y que se detallará a continuación como se inició y sustanció.

4.2- EL SEGUNDO PROCESO JUDICIAL.

Una vez analizada la vía penal que se siguió ante la Audiencia Nacional sobre el caso Yak-42, es hora de proceder a desarrollar la vía civil que se siguió ante el Juzgado de Primera Instancia núm. 2 de Zaragoza ya que esta ciudad era uno de los destinos del Yak-42.

Esta vía se inició el 2 de febrero de 2004, cuando los abogados de 12 de las familias afectadas interpusieron una demanda civil ante dicho juzgado. La demanda iba dirigida, en esta ocasión, contra la compañía ucraniana Ukrainian Mediterranean Airlines, UM Air, que como se ha visto en el apartado de contratación del avión fue la compañía que operó y fletó el vuelo, propietaria del avión, una compañía que poseía una dudosa fiabilidad y que ya había recibido numerosas quejas antes del siniestro.

³⁹ El Gobierno indulta a dos de los condenados por el accidente del Yak-42. (21 de abril de 2012). *La Vanguardia*. Recuperado en: <https://www.lavanguardia.com/politica/20120421/54285077131/indulto-dos-condenados-accidente-yak-42.html>

Esta fue la primera demanda civil que se presentó tras el accidente, donde se reclamaban un total de 12,5 millones de euros en indemnizaciones y cuyo propósito era la asunción de responsabilidad civil por parte de la compañía por todos los daños y perjuicios que se habían ocasionado.

Para la presentación de esta demanda fue especialmente trascendente un informe pericial de un experto en materia de accidentes aéreos y también piloto, Orlando Jiménez Forero, que analiza los últimos momentos del vuelo y todas las circunstancias relacionadas. El perito achacaba una serie de errores a la tripulación del avión y aseguraba que *la tripulación carecía de entrenamiento, estaba agotada tras 24 horas seguidas sin descansar y, además, no conocía el aeropuerto de Trabzon.*⁴⁰

Importante reseñar que el fundamento jurídico de la demanda es el *Convenio de Varsovia* de 1929 sobre las reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, modificado en 1955 por el Protocolo de la Haya y fue modificado, posteriormente, otra vez por el Convenio de Montreal en 1999. Este convenio se aplica a *todo transporte internacional de personas*. Aquí se analiza la responsabilidad en la que puede llegar a incurrir el transportista en el caso de siniestros aéreos. En el art 17.1 del Convenio se establece que

- El porteador es responsable de daño ocasionado, en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque.⁴¹

Por tanto, estos errores que se achacaron a la tripulación del vuelo permiten abrir un procedimiento donde la responsabilidad civil de la entidad podría ser ilimitada conforme a lo que establecen los siguientes artículos:

⁴⁰ Valero, F. (4 de febrero de 2010). Un informe desvela que la falta de combustibles estresó al piloto del Yak. *El periódico de Aragón*. Recuperado en: https://www.elperiodicodearagon.com/noticias/aragon/informe-desvela-falta-combustible-estreso-piloto-yak_557167.html

⁴¹ “Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, ultimado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, como consecuencia de la Conferencia internacional de Derecho privado aéreo”. Ratificado por España el 31 de marzo de 1930. *Gaceta de Madrid* núm. 233, de 21 de agosto de 1931, p. 1362 a 1367. Recuperado en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1931-7008>

- El art 22 del Convenio establece un límite en la responsabilidad del transportista: *en el transporte de personas, la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limitará a la suma de doscientos cincuenta mil francos.*
- Sin embargo, el art 25 establece excepciones a este límite y dice lo siguiente:
 - Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que estos actuaban en el ejercicio de sus funciones.⁴²

Así, tomando como base estas normas jurídicas, se podría llegar a declarar la responsabilidad ilimitada de una compañía que cumple lo que se ha descrito anteriormente en los artículos.

Además, la citada demanda se sustentaba también en la reclamación de cinco daños que eran:

- Daño moral: el efecto del dolor al perder a un ser querido.
- Daño de afección: la pérdida como tal de esa persona que se tenía afecto y no volver a tenerla al lado.
- Perjuicios económicos: ya que algunas familias dependían económicamente de los fallecidos.
- Daños psicofísicos sufridos por los familiares de las víctimas: bajas médicas y secuelas.
- Daños materiales: los elementos que llevaban en el momento del accidente.⁴³

⁴² “Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955”. Ratificado por España el 6 de diciembre de 1965. *Boletín Oficial del Estado* núm. 133, de 4 de junio de 1973, p. 11212 a 11215. Recuperado en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1973-765>

⁴³ Familiares de los militares del Yak-42 presenten una demanda civil contra la propietaria del avión. (2 de febrero de 2004). *El Mundo*. Recuperado en: <https://www.elmundo.es/elmundo/2004/02/02/espana/1075730188.html>

Esta demanda fue admitida a trámite, pero no fue la única demanda interpuesta, sino que, en diciembre del mismo año, se interpuso otra, esta vez por todas las familias afectadas ante los Juzgados de Zaragoza. Se demanda en este segundo caso a la empresa mayorista CHAPMAN FREEBON que fue la responsable de la contratación del avión, como queda reseñado en el apartado de contratación del vuelo del presente trabajo. En resumen, en la primera demanda, como se ha señalado, se procede contra el transportista y, en la segunda, contra la compañía mayorista que hizo un papel de intermediario en la contratación. Así, con estas reclamaciones, se procedió a la acumulación de procesos que prevé y permite la ley en una misma causa.⁴⁴ Además, también se demandó a la aseguradora ucraniana del avión, Busin Joint Stock Insurance Company.

Tras casi dos años de instrucción, el 24 y 25 de enero de 2006 se desarrolló el juicio. En estos días los abogados de las víctimas trataron de demostrar la responsabilidad de las compañías mencionadas achacando una multitud de errores a la tripulación apoyándose, especialmente, en el informe de Orlando Jiménez Forero, el Convenio de Varsovia y la Comisión Turca de Investigación. Durante estos días se sucedieron diversas declaraciones de gran importancia, sobre todo, de una serie de militares que habían viajado en el vuelo de ida del Yak-42, donde acreditaron que los fallecidos no llevaban billete. Así también lo acredita el certificado del Ministerio de Defensa. Esto supuso una importante consecuencia jurídica, en relación con el Convenio de Varsovia antes visto, ya que en caso de dictarse una indemnización no estaría limitada a 130.000 euros que establece el Convenio modificado, sino que habría una responsabilidad ilimitada al haberse cometido una negligencia.⁴⁵

Un hecho reseñable a comentar que, antes de entrar en el contenido de la sentencia, luego fue sumamente importante en el trascurso del proceso civil por el accidente fue que la compañía CHAPMAN FREEBORN no acudió al juicio. La sentencia argumenta que fue emplazada la compañía correctamente en su domicilio en territorio español y que por la vía del exhorto

⁴⁴ Monserrat, C. (27 de diciembre de 2004). Los familiares de las víctimas del Yak demandarán a la empresa que contrató el avión. *El País*. Recuperado en:

https://elpais.com/diario/2004/12/27/espana/1104102014_850215.html

⁴⁵ González, M. (25 de enero de 2006). Un alto mando declara que los militares podían haberse negado a volar en el Yak-42. *El País*. Recuperado en:

https://elpais.com/diario/2006/01/25/espana/1138143619_850215.html

judicial este fue devuelto correctamente por los empleados de dicha compañía. Sin embargo, en una carta remitida por CHAPMAN FREEBORN se aclara que su domicilio está en Alemania y que a donde se ha dirigido la notificación es otra sociedad diferente y que se niegan a admitir la documentación remitida. Así, de esta forma, el juzgado entiende que la notificación ha sido efectuada en forma legal y se declara a la compañía en rebeldía procesal.

La sentencia se dictó el 10 de febrero de 2006 y, resumiendo lo más importante, ha de mencionarse los siguientes aspectos:

- Se demuestra la temeridad tanto de la tripulación, empleados y dependientes de la compañía que ha sido demandada a consecuencia de la investigación del siniestro por parte de las autoridades turcas y no se dan circunstancias que puedan significar una reducción de su responsabilidad.
- El ingeniero de vuelo poseía un certificado de vuelo caducado de 1ª clase cuya validez era hasta el 22 de mayo de 2003, al igual que su certificado médico. El accidente se produjo el 26 de mayo.
- El registrador de voz de la cabina de pilotaje estuvo sin funcionar durante los 45 días anteriores al siniestro.
- Se asignó una pista de aterrizaje que luego, ante el cambio de dirección y velocidad del viento, se asignó otra.
- Además, según la sentencia *la tripulación no era consciente de la zona sobre la que estaban volando.*
- La sentencia admite un cansancio extremo de la tripulación tras 23 horas de vuelo que *hizo mella y se reflejó en el comportamiento posterior de todos ellos.*
- UM AIR no proporcionó enseñanza CRM (Gestión de Recursos en Cabina) ni CFIT (Vuelo Controlado contra el Terreno) y que *únicamente el 23 de mayo se impartió la formación básica de la tripulación prevista para volar en dichas montañas y a aeródromos de zonas generalmente montañosas.*
- La sentencia concluye, respecto de las causas del accidente, que no está probado que los controladores turcos cometieron errores que condujeran al accidente, como así defendía la parte demandada.
- La sentencia asegura que *el accidente se produjo como consecuencia de una cadena de errores humanos cometidos por la tripulación de la aeronave siniestrada... y no pueden*

ampararse ni en fallos técnicos ni en causas de fuerza mayor que puedan limitar o reducir su responsabilidad.

- Se declara la responsabilidad ilimitada de UM AIR con base en el Convenio de Varsovia. Además, se menciona el artículo 3 de dicho convenio, que no se ha cumplido, relativo a los billetes que establece:
 - Sin embargo, sí, con el consentimiento del transportista, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billete del pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido por el párrafo 1 c), el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del art 22.

Esto quiere decir que el transportista no entraría en una limitación de responsabilidad por este hecho. Se achaca una culpa grave a la entidad con base en el art 25 del Convenio de Varsovia y se niega la responsabilidad limitada que podría amparar a la compañía el art 22 de dicho Convenio.

- A CHAPMAN FREEBORN también se la achaca responsabilidad ilimitada donde la parte demandante se apoya en el Convenio de Varsovia de 1929, el Protocolo de la Haya de 1955 y el Convenio complementario al de Varsovia, llamado Convenio de Guadalajara. Incumplió sus obligaciones contractuales ya que no se comprobó que la nave subcontratada reuniera las medidas de seguridad adecuadas y de tripulación, así como el seguro de accidentes.
- Para la compañía de seguros ucraniana, Busin Joint, se establece una responsabilidad limitada hasta el límite máximo, demandada únicamente como aseguradora de responsabilidad civil de UM AIR.
- Con todo esto se concluye que en la determinación de la indemnización por responsabilidad civil se atenderá a 4 supuestos: perjuicio moral, perjuicio de afección, perjuicio económico y daños materiales directos.
- Respecto de los daños materiales, se fija una cuantía genérica de 1000 euros por cada fallecido.
- Se fija que los afectados de cada fallecido cobren una cuantía como mínimo de 130.000 euros al margen de los componentes.⁴⁶

⁴⁶ Sentencia del Juzgado de Primera Instancia N.º 2 de Zaragoza, de 10 de febrero de 2006. Recuperado en: https://e00-elmundo.uecdn.es/documentos/2006/02/10/sentencia_jakoleb.pdf

De esta forma, se estableció una cuantía indemnizatoria de unos 10 millones de euros, una vez recaída la sentencia que debían abonar las compañías demandadas, una cifra muy inferior a la que pedían los familiares, en torno a 60 millones de euros. Aun así, la causa estaba muy lejos de terminar pues ambas partes recurrieron la sentencia ante la Audiencia Provincial de Zaragoza.

Una vez que la Audiencia de Zaragoza repasó y estudió los recursos de las partes emitió auto el 16 de octubre de 2007 donde determinó que las actuaciones se devolviesen otra vez al Juzgado de Primera Instancia núm. 2 de Zaragoza y se repitiese el juicio. La causa de esto radica en el hecho que el tribunal entiende que la notificación efectuada a CHAPAMAN FREEBORN, a través de su filial en España, se debió dirigir a su domicilio en Alemania, concretamente en Frankfurt, y no en España ya que, aunque ambas compañías tengan la misma web, el mismo nombre y se integren en el mismo grupo, se trata de una compañía distinta.

La Audiencia argumenta que *no es que se practicara incorrectamente, sino que en realidad no ha existido emplazamiento de la sociedad alemana*. El auto significa una desautorización del deber del titular del Juzgado de Primera Instancia.⁴⁷

Por tanto, las indemnizaciones que iban a percibir las familias que ya se habían establecido quedaron sin ejecutarse y el proceso retrocedió otra vez al momento en el que se debería emplazar a la compañía CHAPMAN FREEBORN y celebrar un nuevo juicio.

Volvió, de esta forma, una larga espera a la espera del nuevo juicio ya que la instrucción del caso duró más de dos años esta vez. Se sucedieron diversos acontecimientos como la recusación que se formuló y se materializó contra Ángel Dorado, el juez que emitió la primera sentencia, y que fue sustituido por la jueza Amalia Sanz. La recusación, esgrimida por CHAPMAN FREEBORN, fue aceptada por la Audiencia Provincial de Zaragoza y Ángel Dorado fue apartado del caso por *carencia de imparcialidad*.⁴⁸

⁴⁷ Monserrat, C y González, M. (17 de octubre de 2007). La Audiencia de Zaragoza ordena repetir el juicio civil contra las empresas del Yak-42. *El País*. Recuperado en:

https://elpais.com/diario/2007/10/17/espana/1192572017_850215.html

⁴⁸ Recusan al juez Ángel Dolado por “carencia de imparcialidad” en el caso del Yak-42. *Heraldo*.

Recuperado en:

https://www.heraldo.es/noticias/aragon/recusan_juez_angel_dolado_por_carencia_imparcialidad_caso_del_yak_42.html

Finalmente llegó la celebración del segundo juicio civil los días 1, 2, 3 y 4 de febrero de 2010. Paradójicamente, la representante de CHAPMAN FREBOORN tampoco acudió a este segundo encuentro cuando se celebró la primera sesión el 1 de febrero. Las familias siguieron pidiendo una cantidad indemnizatoria similar al primer juicio, en torno a 60 millones de euros contra las 3 compañías codemandadas. Durante estos días se sucedieron diversas declaraciones de testigos, especialmente relevante la de un cabo del ejército que voló en el trayecto de ida a Kabul donde aseguró que no recibió billete y que no tenía conocimiento si sus compañeros habían recibido algún billete.

El 12 de marzo de 2010 se dictó nuevamente sentencia por parte del tribunal. El fallo consistió en la indemnización de 6.125.000 euros que deberán pagar las compañías demandadas a las familias afectadas. Como se puede observar, el fallo contiene unos 4 millones de euros menos que el primero, sin embargo, respecto a esto, la primera sentencia establecía una deducción de 3 millones de euros que ya habían sido compensados gracias al seguro, algo que no establece la segunda sentencia, por tanto, se pueden entender unas cantidades similares al final.⁴⁹

La sentencia, en un resumido análisis, manifiesta lo siguiente:

- Se confirma la *actuación temeraria* de la tripulación y que realizó *maniobras gravemente negligentes* que fueron la causa del accidente.
- No se prueba que se produjesen fallos técnicos de la aeronave, ni que las autoridades turcas del aeropuerto de Trabzon cometiesen fallos ni que hubiese un tiempo particularmente adverso.
- Se sigue la línea marcada, por tanto, en la primera sentencia y en el informe de la Comisión Turca de Investigación y se achaca el accidente a un error humano. La tripulación realizó unas maniobras incorrectas debido al cansancio, el retraso de cinco horas en su última escala, falta de información y de coordinación, la falta de formación en CRM etc.
- Se califica el vuelo de *ilegal, ya que el CVR (Registrador de voz de la cabina de pilotaje), no funcionaba*, por tanto, el avión no debió de despegar.

⁴⁹ Monserrat, C y González, M. (13 de marzo de 2010). La temeridad y negligencia de los pilotos causó el accidente del Yak-42. *El País*. Recuperado en:

https://elpais.com/diario/2010/03/13/espana/1268434811_850215.html

- Se califica el vuelo de civil y no de militar apoyándose en la jurisprudencia emitida por la Audiencia Provincial de Zaragoza donde se dice que:
 - La aeronave siniestrada, comandada por una tripulación civil, que en ningún momento estaba sometida a las órdenes de mando militar español alguno... aunque por parte de Defensa se haga una utilización instrumental de la aviación civil para un transporte regular de sus tropas no le dota pese a sus singularidades, de un carácter extraordinario que justifique la exclusión de la aplicación del Convenio de Varsovia.

De esta forma, las compañías demandadas no pueden evitar su responsabilidad con esta calificación.

- Se establecen las siguientes cuantías indemnizatorias: 60.000 euros para cada viuda; 30.500 por huérfano; 8.500 para cada uno de los padres y 3.000 euros por cada hermano. Aquí se produjo una novedad jurídica importante y es que, con este fallo, se reconoce por primera vez el derecho de los hermanos a percibir una indemnización en estos casos.⁵⁰

Una vez recaída sentencia, esta fue recurrida por las compañías condenadas, no así por los familiares demandantes. La Audiencia Provincial de Zaragoza rechazó los recursos presentados y confirmó las penas impuestas en la referida sentencia anterior. Aun así, las compañías presentaron, posteriormente, sus recursos ante el Tribunal Supremo y el Tribunal Constitucional. El primero de los Tribunales, en 2012, volvió a emitir su conformidad con la sentencia dictada en Primera Instancia alegando, en los aspectos más importantes, que:

- *En modo alguno puede considerarse que el reconocimiento del derecho a la indemnización implique el de su responsabilidad por el Estado a causa de la deficiente ejecución del transporte por las empresas obligadas a realizarlo con seguridad.*
- Se rechaza la pretensión de CHAPMAN FREEBORN por la que se solicita el descuento de las cantidades dinerarias que había efectuado a los familiares el Ministerio de Defensa. El Alto Tribunal argumenta que *la indemnización concedida por la Administración no tenía el mismo régimen jurídico que la concedida en el proceso civil,*

⁵⁰ Sentencia del Juzgado de Primera Instancia N.º 2 de Zaragoza, de 11 de marzo de 2010. Recuperado en: https://e00-elmundo.uecdn.es/documentos/2010/03/12/sentencia_yak.pdf

ya que no procedía de una responsabilidad del Estado por la deficiente ejecución de la prestación del transporte.

- Se rechaza el argumento de la parte condenada por el que afirmaba que la competencia sobre el caso pertenecía a los Juzgados de lo Mercantil.⁵¹

Posteriormente, la parte condenada presentó un recurso ante el Tribunal Constitucional que no fue admitido en 2013. Una vez que trascurrió este proceso, los familiares de las víctimas que habían obtenido la sentencia favorable se trasladaron a Alemania con el propósito de que se ejecutase el fallo, ya que CHAPMAN FREEBORN tenía su domicilio en Frankfurt.

El Tribunal de Primera Instancia de Frankfurt acogió el título de ejecución europeo de las familias que habían rogado toda vez que el Tribunal Constitucional de España rechazó las pretensiones de la compañía condenada. Así, cuando el tribunal alemán admitió la ejecutoria a trámite, la compañía deberá empezar a abonar las cantidades dinerarias que fue obligada a pagar en España. Finalmente, en mayo de 2014, las familias empezaron a cobrar sus debidas indemnizaciones por parte de CHAPMAN FREEBORN.⁵²

5.- OTROS PROCESOS JUDICIALES.

Los anteriores procedimientos judiciales fueron los más importantes que trajo el accidente del Yak-42, tanto judicialmente como socialmente. Sin embargo, no fueron los únicos. A continuación, se reseñarán una serie de procesos que también se abrieron en España y en Turquía, aunque con menos consecuencias que los mencionados.

Por un lado, se presentaron dos querellas ante el Tribunal Supremo:

1. Por la Asociación para la Defensa y Progreso de los Intereses Ciudadanos, (Politeya), el 18 de noviembre de 2003.

⁵¹ El Supremo confirma la indemnización de 6 millones de euros por el accidente del Yak-42. (13 de noviembre de 2012). RTVE. Recuperado en: <https://www.rtve.es/noticias/20121113/supremo-confirma-indemnizacion-6-millones-euros-accidente-del-yak-42/574594.shtml>

⁵² La contratista del Yak-42 entrega los 6,2 millones de indemnización. (29 de enero de 2014). HOY. Recuperado en: <https://www.hoy.es/rc/20140129/mas-actualidad/nacional/ejecucion-sentencia-201401291026.html>

2. Otra segunda querrela se presentó por la Asociación de Estudios Penales, el 21 de abril de 2004.⁵³

A pesar de ello, ambas querellas fueran rechazadas por el Alto Tribunal el 3 de septiembre de 2004. Estas querellas tenían como objetivo al exministro de Defensa Federico Trillo para depurar responsabilidades. Conviene recordar que el exministro estaba aforado y, por tanto, no podía ser juzgado por los cauces ordinarios, de ahí que se presentaran ante el Tribunal Supremo. Este Tribunal consideró que ya se estaba siguiendo una causa penal ante la Audiencia Nacional, la causa anteriormente explicada, y procedió al rechazo de ambas. Aun así, unos años después, el juez Fernando Grande-Marlaska volvió a solicitar al Tribunal Supremo la imputación de Federico Trillo por la presión de los familiares de las víctimas, debido a que estaba cerca la prescripción del delito de imprudencia. Sin embargo, este Tribunal rechazó su imputación pues alegó que el juez Grande-Marlaska debería haber precisado indicios de delito contra el exministro.

En resumen, se intentó abrir la vía penal ante el Tribunal Supremo mediante estas dos querellas mencionadas, la vía penal que se siguió ante la Audiencia Nacional y la vía civil ante los Juzgados de Zaragoza. Sin embargo, también se abrió una vía patrimonial en octubre de 2003 ante el Ministerio de Defensa.

Aun así, esta vía quedó en suspenso en 2004, toda vez que se abrió la vía penal ante la Audiencia Nacional a pesar de que se unieron la mayoría de las familias en esta reclamación patrimonial. La causa volvió a abrirse en marzo de 2013, muchos años después de su incoación. El juez militar volvió a abrir este proceso con el único objetivo de que el Ministerio de Defensa asumiera la responsabilidad por el accidente. El juez, toda vez que juntó las 54 peticiones de las familias de las 62 afectadas que se adhirieron a la causa en un único recurso, pretendió continuar con un procedimiento que llevaba archivado casi 10 años. Después de esto, el juez militar deberá comunicar al Consejo de Estado si acepta la culpa en la catástrofe, no teniendo este Consejo un plazo superior a seis meses para decidir. Si el veredicto del Consejo de Estado fuese desfavorable para las víctimas cabrían dos opciones:

- No continuar con la reclamación patrimonial ante el Ministerio de Defensa.

⁵³ Accidente del Yak-42 en Turquía. (s. f.). *En Wikipedia*. Recuperado el 11 de diciembre de 2020 de: https://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_del_Yak-42_en_Turqu%C3%ADa

- Acudir al Juzgado de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional.⁵⁴

Los abogados de las familias afectadas se mostraron confiados una vez que se volvió a abrir la vía patrimonial por, especialmente, dos razones:

1. Inglaterra, Italia y Chile sufrieron también catástrofes militares similares a la de España del Yak-42 y, al final, el Estado de los respectivos países asumió la culpa y pagó las indemnizaciones.
2. La sentencia del caso de *la riada del camping de Biescas*, donde se condenó al Estado y a la Diputación General de Aragón a pagar más de 11 millones de euros por la muerte de 87 personas como responsables de la tragedia. Esta sentencia fue dictada por la Sala de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional y donde se alegó que ambas administraciones eran responsables patrimoniales ya que autorizaron o consintieron que el camping *Las Nieves* se ubicara en un lugar peligroso tanto para las personas como para las instalaciones.⁵⁵

Finalmente, unos años más tarde, el Consejo de Estado en su dictamen responsabilizó al Ministerio de Defensa en la gestión del vuelo. Este dictamen ya fue analizado en el apartado del presente trabajo: *contratación del avión; polémicas y responsables*.

Este dictamen se dio a conocer el 3 de enero de 2017, sin embargo, la asunción formal de la responsabilidad por parte del Ministerio de Defensa se produjo el 4 de mayo del mismo año. La entonces ministra de defensa, María Dolores de Cospedal, firmó la resolución del expediente administrativo respectivo a las solicitudes de indemnización de las familias afectadas. De esta forma *se reconoce la responsabilidad patrimonial de la administración en la tragedia aérea*. En lo respectivo a las indemnizaciones se establece lo siguiente: *el importante despliegue resarcitorio derivado de los distintos mecanismos que han operado en el presente caso... no puede sumarse una indemnización por responsabilidad patrimonial de*

⁵⁴ Balín, M. (26 de mayo de 2013). Los familiares de las víctimas del Yak-42 aún no han recibido ni un euro de indemnización. *La voz de Cádiz*. Recuperado en:

<https://www.lavozdigital.es/cadiz/20130525/nacional/familias-yak42-aniversario-201305251751.html?ref=https:%2F%2Fwww.google.es%2F>

⁵⁵ Medio Ambiente y Aragón deberán pagar 11 millones a las víctimas de Biescas. (21 de diciembre de 2005). *La opinión de Murcia*. Recuperado en: <https://www.laopiniondemurcia.es/nacional/2330/medio-ambiente-aragon-deberan-pagar-11-millones-victimas-biescas/25068.html>

*la Administración. Además, respecto del contrato con la NAMSA, se dice que esto no significa un total y completo traslado de responsabilidades sobre la ejecución del contrato a NAMSA con simultáneo y total desapoderamiento de competencias de seguimiento y control por la Administración Militar concernida. Con esta resolución se pone fin a la vía patrimonial iniciada en 2003 y el Ministerio de Defensa asume que no observó las advertencias del peligro que suponían este tipo de vuelos y que no estableció medidas que podrían haber evitado el accidente aéreo ya que, como explica el informe: han podido constatarse hechos anteriores a la fecha del siniestro que habrían permitido a la Administración ponderar el especial riesgo concurrente en el transporte de tropas en que se produjo el accidente.*⁵⁶

A continuación, se va a realizar un breve análisis de otros procesos judiciales que tuvieron lugar como consecuencia del accidente del Yak-42, en este caso los procesos judiciales turcos, ya que el accidente se produjo en suelo turco y, por tanto, se investigó este hecho también en dicho país. Una vez se haya expuesto este último apartado, se habrá finalizado todo el recorrido judicial que existió respecto a esta triste catástrofe aérea.

En Turquía, una vez que sucedió el accidente el 26 de mayo de 2003, se abrieron dos causas judiciales:

1. La Fiscalía de Maçka (Turquía) abrió un proceso penal el mismo día que se produjo el accidente y de oficio por posibles negligencias en la tragedia. La localidad de Maçka es un punto a cuyo distrito judicial pertenece el lugar del accidente. Durante este tiempo de instrucción, el Ministerio de Defensa envió a Francisco Sánchez Borralló, general del ejército del aire de España, con el objetivo de aclarar las circunstancias del accidente.⁵⁷ Si bien el papel de este general suscitó cierta polémica en su momento, pues se reprochó que la labor de este general más que para ayudar a esclarecer los hechos, fue para frenar en todo lo posible a las autoridades turcas en sus investigaciones

⁵⁶ Ministerio de Defensa. (4 de mayo de 2017). *El Ministerio de Defensa reconoce la responsabilidad de la Administración en el Yak-42*. Recuperado en: <https://www.defensa.gob.es/gabinete/notasPrensa/2017/05/DGC-170504-expediente-yak.html>

⁵⁷ Sanz, J.C. (25 de octubre de 2003). Un general español y militares turcos visitan al fiscal del “caso Yak-42”. *El País*. Recuperado en: https://elpais.com/diario/2003/10/25/espana/1067032809_850215.html

e intentar que no se formase escándalo de lo ocurrido.⁵⁸ Finalmente, aunque el Fiscal turco, el 23 de enero de 2006, dictó un fallo en el que achacaba una serie de negligencias a la tripulación del avión, consideró que al haber perdido sus vidas ya no cabía incoar un proceso contra ellos. El caso terminó archivado.

2. El segundo proceso se abrió a instancias de los familiares de las víctimas en suelo turco. En este caso, tomando como base las conversaciones de la tripulación con la torre de control del aeropuerto de Trebisonda, las familias alegaron que los controladores aéreos no indicaron que no debían de girar hacia el sur, que era una dirección prohibida. Con todo esto, presentaron una demanda contra dichos controladores y reclamaron indemnizaciones por su responsabilidad en la catástrofe. Aun así, el caso también fue archivado.

Con este último aporte sobre los procesos judiciales que se abrieron en suelo turco como consecuencia del accidente del Yak-42, termina el desarrollo judicial del presente trabajo, el cual es su núcleo y pieza más fundamental para poder entender la complejidad social y política que trajo este acontecimiento.

6.- LOS CAMBIOS TRAS EL ACCIDENTE.

A continuación, es necesario exponer los cambios que se produjeron en España tras el siniestro del Yak-42. Estos cambios hacen referencia tanto a cambios en la estructura militar, por ejemplo, sobre el traslado de tropas, cambios legislativos o aprobación de Reales Decretos relacionados con los errores que se cometieron con el Yak-42.

Se va a realizar una exposición de los cambios más significativos que se produjeron, pues sí que se aprobaron diversas medidas importantes tras el siniestro para no volver a cometer los mismos errores y procurar que no se produjese un accidente similar:

- El cambio más importante y significativo después del accidente ha sido la modificación en las formas del traslado de tropas a otros países y su retorno. Ahora, para este tipo de vuelos, por ejemplo, un adjudicatario fue, entre otras, hasta 2017 que caducó el acuerdo la aerolínea española Air Europa. Desde los medios militares se explica que no se

⁵⁸ Díez, L. (15 de enero de 2017). “Las mentiras el Yak-42 respondían al mismo patrón que las del 11-M”. *Cuarto poder*. Recuperado en: <https://www.cuartopoder.es/espana/2017/01/15/las-mentiras-del-yak-42-respondian-al-mismo-patron-que-las-del-11-m/>

permite a una aerolínea la subcontratación del vuelo como ocurrió, recordemos, en el caso del Yak-42, aquella interminable cadena de subcontrataciones hasta que finalizó la operación del vuelo en la malograda UM AIR. Por tanto, a través de un Acuerdo Marco, a esta adjudicataria se la prohíbe las subcontrataciones y se le exige un alto grado de solvencia y de seguridad. Un apunte importante en este apartado es la figura del director del contrato, perteneciente al Mando de Operaciones, el cual tiene como labor que se lleve a término la buena ejecución del contrato. En lo relativo a la seguridad del avión, se encuentra un equipo del Ejército del Aire, formado por un piloto, un ingeniero y un mecánico, cuya labor es simple, realizar una inspección del avión antes de su vuelo. Una vez realizada la inspección deben de emitir un informe al Mando de Operaciones y si resulta que dicho informe tiene carácter negativo, el vuelo no podría despegar. Es un avance importante que el traslado de tropas se de en aviones comerciales y con grandes medidas de seguridad.⁵⁹

- Otra medida sumamente importante fue aprobada en enero de 2005, en la legislatura de José Luis Rodríguez Zapatero. Se trató del Real Decreto 2394/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el *Protocolo para la recuperación, identificación, traslado e inhumación de los restos mortales de los miembros de las Fuerzas Armadas, Guardia Civil y Cuerpo Nacional de Policía, fallecidos en operaciones fuera del territorio nacional*. Hace alusión, entre otras materias, a recuperación de restos mortales, identificaciones, traslado de los restos mortales, inhumación, apoyo a las familias etc. En dicho protocolo se revelan algunos aspectos importantes como alude el art 1.4: *el traslado o la inhumación provisional de los restos mortales de los fallecidos se llevará a cabo previa identificación. Esta será tan exhaustiva como los medios humanos y técnicos disponibles en el teatro de operaciones lo permitan*. Como se puede observar, se pone especial énfasis en las labores de identificación para que se no se vuelvan a repetir las que se realizaron con el Yak-42. Otro punto interesante es el que establece el art 5.7:
 - Una vez terminado el proceso de identificación del cadáver en territorio nacional se procederá, en un plazo de dos días, a la comprobación de la

⁵⁹ Villarejo, E. (27 de mayo de 2013). Lo que el Yak 42 cambió en el Ejército. ABC. Recuperado en: <https://www.abc.es/espana/20130527/abci-cambio-ejercito-201305262125.html>

identidad por los familiares si así lo desean. En caso de manifestar su desacuerdo se llevará a cabo un nuevo proceso de identificación.⁶⁰

- También se aprobó el Real Decreto-ley 8/2004, del 5 de noviembre, sobre las indemnizaciones a los participantes en operaciones internacionales de paz y seguridad, otra de las importantes novedades introducidas tras el accidente aéreo. El sistema de indemnizaciones cambió tras la aprobación de este Real Decreto. El art 1 establece las siguientes indemnizaciones:
 1. Fallecimiento → 140.000 euros.
 2. Gran invalidez → 390.000 euros.
 3. Incapacidad permanente absoluta → 96.000 euros.
 4. Incapacidad permanente total → 48.000 euros.
 5. Incapacidad permanente parcial → 36.000 euros.

Dicho artículo, sin embargo, establece que las indemnizaciones *en ningún caso implicarán asunción de responsabilidad alguna por el Estado*.⁶¹ El Decreto continúa con una serie de disposiciones legales importantes, relativas a ámbito personal de aplicación, los requisitos temporales, beneficiarios y compatibilidades etc. Finalmente, el Real Decreto concluye con unas disposiciones adicionales en las que se reconoce una serie de pensiones excepcionales e indemnizaciones por fallecimiento y gran invalidez a aquellos que perdieron su vida en acto de servicio por España, atendiendo a las circunstancias especiales que concurrían.

- Por último, también un Real Decreto introducido importante fue el 2218/2004, del 26 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Aeronavegabilidad de la Defensa. Este Reglamento tiene como objetivo mejorar la seguridad en las aeronaves militares españolas. A lo largo del reglamento se puede observar una mayor exigencia

⁶⁰ “Real Decreto 2394/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Protocolo para la recuperación, identificación, traslado e inhumación de los restos mortales de los miembros de las Fuerzas Armadas, Guardia Civil y Cuerpo Nacional de Policía, fallecidos en operaciones fuera del territorio nacional”. *Boletín Oficial del Estado* núm. 13, de 15 de enero de 2005, p. 1629 a 1633. Recuperado en:

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2005-724>

⁶¹ “Real Decreto-ley 8/2004, de 5 de noviembre, sobre indemnizaciones a los participantes en operaciones internacionales de paz y seguridad”. *Boletín Oficial del Estado* núm. 271, de 10 de noviembre de 2004, p. 37000 a 37004. Recuperado en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2004-19120>

en las inspecciones técnicas de las aeronaves y una mayor severidad en los programas de mantenimientos de estas naves. El Reglamento nos enseña los diferentes tipos de certificados que, dentro del ámbito de la aeronavegabilidad, nos avalan la seguridad del vuelo de una aeronave y, además, describe los requisitos que deben de cumplir los que soliciten estos certificados. También se disponen los procedimientos necesarios para la expedición de estos certificados y los preceptos para mantener la vigencia de estos. Por tanto, su principal objetivo es la seguridad aérea, como ya se manifiesta en el art 1.3: *ninguna aeronave de las comprendidas en este reglamento será autorizada para el vuelo si no dispone del certificado de aeronavegabilidad que le corresponda en vigor.*⁶²

- Como último punto importante a reseñar sobre los cambios producidos tras el accidente del Yak-42, hay que poner de manifiesto que cuando se confirmó los errores en las identificaciones de los cuerpos, se cesó a la cúpula militar en el momento del accidente, pues este hecho causó una gran controversia social en España. Además, otro hecho que se produjo, fue establecer la prohibición de la contratación de transporte de tropas mediante la NAMSA que, recordemos, es la Agencia de Abastecimiento y Mantenimiento de la OTAN y que fue la contratista del avión siniestrado.⁶³

En resumen, estos fueron los cambios más importantes y significativos introducidos en nuestro país tras el desastre del avión Yak-42. Como se puede observar, se introdujeron novedosos cambios con el propósito de mejorar la seguridad en este tipo de transportes, especialmente, además de dar una mayor seguridad jurídica a lo relativo a identificaciones, indemnizaciones etc. Si bien, se introdujeron más cambios como, por ejemplo, un plan especial de Inspección y Certificación para todos los helicópteros de las Fuerzas Armadas Españolas o una Orden Ministerial 200/2004, de 11 de noviembre, por la cual se establece un procedimiento de alerta para prevenir que las posibles quejas de seguridad no finalicen archivadas y puedan acceder de forma directa al Ministerio de Defensa.

⁶² “Real Decreto 2218/2004, de 26 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Aeronavegabilidad de la Defensa”. *Boletín Oficial del Estado* núm. 286, de 27 de noviembre de 2004, p. 39346 a 39355.

Recuperado en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2004-20120>

⁶³ Un accidente aéreo que podría haberse evitado. (15 de enero de 2020). *Levante*. Recuperado en: <https://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2020/01/15/accidente-aereo-haberse-evitado-11683589.html>

Sin embargo, los cambios explicados anteriormente son los cambios más llamativos e importantes que se introdujeron en nuestro país tras el accidente. Si bien, es verdad, que se aprobaron medidas valiosas en esta materia, especialmente, en seguridad aérea y traslado de tropas, lo verdaderamente importante es que una situación como la sufrida en mayo de 2003 no se vuelva a repetir, y esto no solo depende de la aprobación de nuevas leyes u órdenes, sino también hacer que estas nuevas medidas se cumplan con firmeza y utilizar los mecanismos punitivos que existan para castigar a aquellas personas que no cumplan las normas, pues como se ha visto, cuando sucede una catástrofe así, son muchas las vidas que están en juego.

7.- FEDERICO TRILLO Y EL YAK-42.

En este apartado del trabajo se va a realizar un recorrido del proceso a través del hombre que estuvo en el punto de mira todo el caso del Yak-42, el exministro de Defensa, Federico Trillo, político del Partido Popular. Dejando a un lado las polémicas entorno a su persona, este análisis pretende, desde la objetividad, explicar el recorrido del máximo responsable del Ministerio de Defensa de aquella época a lo largo del proceso que tuvo lugar y como esquivó responsabilidades. Conviene recordar que Federico Trillo no era una persona sin conocimientos jurídicos, sino todo lo contrario, es licenciado en Derecho por la Universidad de Salamanca y, además, Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Después, obtuvo el número uno de su promoción en el Cuerpo Jurídico de la Armada y, posteriormente, ingresó en el cuerpo de los letrados del Consejo de Estado. A partir de este momento entró plenamente en la vida política de España. Además, antes de ser Ministro de Defensa del año 2000 a 2004, fue presidente del Congreso de los Diputados del año 1996 al año 2000. Posteriormente, en el año 2012 llegó a ser nombrado embajador de España en Londres. Entre otros cargos de renombre, fue diputado en la Cortes Generales por Alicante y vicepresidente segundo del Congreso de los Diputados.

En resumen, en vista de estos hechos se puede decir que estamos ante una persona con grandes conocimientos jurídicos y sabedor de poder utilizar ciertos instrumentos jurídicos y políticos a su alcance para organizar una defensa con la que pudiese eludir responsabilidades.

Federico Trillo, desde los años noventa, ha sido una de las cabezas del PP en cuanto a estrategia y defensa judicial de su partido. Como se ha puesto de manifiesto, con sus enormes conocimientos jurídicos ha sabido salir airoso de numerosos escándalos políticos, ya no solo a nivel individual, como es el caso del Yak-42, sino escándalos de su partido que ha sabido defender con éxito. Gracias a sus conocimientos, sus contactos en el mundo de la justicia, sus

privilegios debido a los altos cargos políticos que ha ocupado a lo largo de su vida y su larga experiencia han sido determinantes para salir de apuros políticos. Ejemplo de ello es el *caso Gürtel*, que trata sobre una red de corrupción política vinculada al PP, donde intervino activamente para intentar reducir las consecuencias a las mínimas posibles. También el *caso Naseiro*, sobre un tesorero del PP que en los años 90 que fue detenido por financiación irregular y del cual Trillo logró su archivo.⁶⁴

En el momento del accidente del Yak-42, Trillo era el actual Ministro de Defensa, cargo que no dejó de ocupar hasta abril de 2004, casi un año después del accidente. Aun así, nunca fue juzgado ni asumió responsabilidades políticas en la tragedia si bien los indicios que empezaron a aparecer iban todos en una misma dirección, hacia Federico Trillo. La Audiencia Nacional, en el año 2008, ya apuntó que *las personas que pudieran ser responsables del Ministerio conocían las circunstancias incómodas, penosas y en ocasiones ciertamente peligrosas*,⁶⁵ en lo referente a este tipo de viajes. Además, como apoyo de esta tesis, la Audiencia también recalca que en un informe que mandó elaborar Trillo sobre el accidente, se incluyen en él las numerosas quejas anteriores a la catástrofe sobre el peligro de volar en este tipo de aviones e incluyendo el propio avión siniestrado. Por tanto, a ojos de la justicia, los responsables del Ministerio de Defensa conocían las circunstancias adversas que rodeaban a este tipo de aviones. A esto hay que sumarle el ya explicado informe del Consejo de Estado de 2017, donde de forma oficial se responsabilizó al Ministerio de Defensa sobre la gestión del vuelo y donde se asegura que la tragedia pudo haberse evitado.

Sin embargo, a pesar de todas estas evidencias en el proceso, Trillo a lo largo de todo el proceso fue aportando su propia versión del caso y acusando a la oposición y a los medios de comunicación de un juicio paralelo en su contra:

- Trillo, unos días después del accidente, aseguró que, *según todos los informes técnicos, el Yak-42 era un buen avión y que la aeronave había pasado una completa revisión*. Algo completamente alejado de la realidad como se verificó más adelante.

⁶⁴ Clemente, E. (4 de junio de 2010). Trillo mueve los hilos de la estrategia judicial del PP. *La Voz de Galicia*. Recuperado en: https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/espana/2010/06/04/trillo-mueve-hilos-estrategia-judicial-pp/0003_8527470.htm

⁶⁵ Gutiérrez, A. (22 de enero de 2008). Los jueces apuntan al equipo de Trillo en el caso Yak-42. *Público*. Recuperado en: <https://www.publico.es/espana/jueces-apuntan-al-equipo-trillo.html>

- El Ministerio de Defensa, unos días después del accidente, aseguró que la caja negra del avión estaba *intacta*. Sin embargo, las autoridades turcas, posteriormente afirmaron que esta no funcionaba. A pesar de ello, Trillo aseguró en un informe que aun así este hecho no impide conocer las causas del accidente.
- En 2004, Trillo alabó las labores de identificación en suelo turco: *los traslados e identificaciones se hicieron siguiendo los parámetros españoles. Fue una dedicación ejemplar de las autoridades turcas*. Un tiempo después, salió a la luz los errores en las identificaciones de los cuerpos y su posterior juicio que terminó, como ya se ha visto anteriormente, con tres condenados.
- Por último, y quizá su más famosa frase respecto al caso del Yak-42, fue cuando se dio a conocer la sentencia por la que se condenaban a tres mandos militares por las erróneas identificaciones y que decía: *respeto la sentencia, pero no la comparto*, ya que, según él, todos actuaron de buena fe.⁶⁶

Todas estas afirmaciones hechas por el Ministro de Defensa resultaron ser erróneas como pudo comprobar la justicia más tarde. Se tejió un hilo de verdades a medias con el fin de dar una versión alejada de la realidad y así, de este modo, evitar la asunción de responsabilidades políticas en un asunto tan delicado como aquel.

En el año 2004, Trillo aseguró que ni tanto las autoridades políticas ni las militares del Ministerio de Defensa eran sabedoras de los errores cometidos en las identificaciones y achacó la culpa de esto a Turquía. Trillo intentó defender a sus subordinados del trabajo realizado en Turquía, sin embargo, esta defensa que tenía como objetivo hacer ver que habían hecho correctamente su trabajo llevaba como acompañantes dos problemas adicionales:

1. La Unidad Especial de Catástrofes de la Guardia Civil fue desactivada por el Ministerio de Defensa antes de que acudiesen al lugar de los hechos para ayudar al reconocimiento de los cadáveres. El Ministerio alegó que los restos estaban en buen estado y no era necesaria esa intervención.
2. El otro de los problemas fue el informe que firmaron los generales médicos poco tiempo antes de la repatriación a España de los cadáveres donde se comprometieron a seguir con las labores de identificación de los 30 cuerpos que el equipo turco consideraba que

⁶⁶ Las perlas de Trillo sobre el Yak-42. (3 de enero de 2017). *Público*. Recuperado en: <https://www.publico.es/politica/perlas-trillo-yak-42.html>

aún no estaban identificados correctamente. Sin embargo, el equipo español sí que consideró en aquel momento que todos esos cuerpos eran pertenecientes a ciudadanos españoles.⁶⁷

Por tanto, como se ha puesto de relieve a lo largo de este trabajo, y los problemas mencionados arriba, es claramente observable la cantidad de errores que cometieron tanto el Ministerio de Defensa en sus labores como los errores de los militares que fueron enviados a suelo turco para realizar las identificaciones de los cuerpos.

Trillo también tuvo que hacer frente a la reprobación moral que tuvo lugar en el Congreso de los Diputados en 2005. Eso sí, dicha reprobación no tuvo ningún carácter vinculante, pero sí que afectó políticamente al PP. Una sesión que se auxilió bajo los artículos 196 y 197, relativos a las comunicaciones del Gobierno, del Reglamento del Congreso y que necesitaba la aceptación del propio ejecutivo y que, al final, salió adelante. La Comisión de Defensa del Congreso certificó esta desaprobación contra el exministro de Defensa por 22 votos a favor contra 15. En el texto de la resolución cabe destacar:

- La responsabilidad de los poderes públicos por las graves negligencias detectadas en el seguimiento y control de la contratación del vuelo del avión siniestrado, así como los importantes errores del proceso de identificación de cadáveres, durante el cual se constató además un constante y claro menosprecio a las familias, no corresponde exclusivamente a las instancias militares, sino que afecta directamente a las autoridades políticas, en concreto al ministro de Defensa Federico Trillo, que ejercía las máximas funciones de dirección de la Administración Militar y de la defensa en el tiempo que tuvieron lugar los hechos.⁶⁸

Contra esta resolución, Trillo emprendió un ataque contra el Estado Mayor de Defensa y contra el entonces jefe del Mando Aéreo del Levante, Carlos Gómez Arruche, descargando contra él la toda la responsabilidad por el Yak-42, ya que según Trillo su responsabilidad ya

⁶⁷ González, M. (4 de septiembre de 2004). Trillo niega que conociera los errores en la identificación de los cadáveres del Yak-42. *El País*. Recuperado en:

https://elpais.com/diario/2004/09/04/espana/1094248809_850215.html

⁶⁸ Accidente del Yak-42 en Turquía. (s. f.). *En Wikipedia*. Recuperado el 19 de enero de 2021 en:

https://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_del_Yak-42_en_Turqu%C3%ADa

estaba *colmada* cuando Aznar rechazó su dimisión.⁶⁹ A pesar de esta reprobación moral y las acusaciones que se vertían sobre él, Trillo supo contraatacar en una sesión del Congreso excesivamente tensa. Empezando por la propia Comisión de Defensa del Congreso, según él, la cual había alterado el sistema democrático y terminó acusando de mentiroso a José Bono, quien era el actual Ministro de Defensa en el Gobierno del PSOE, el partido socialista, el sucesor de Trillo.

A pesar de todo lo expuesto en este apartado, Federico Trillo fue premiado como embajador en el Reino Unido en el año 2012, nombrado por el Consejo de Ministros en la legislatura de Mariano Rajoy. Tras más de 4 años como embajador en Londres, unos días después de que se hiciese público la resolución del Yak-42 del Consejo de Estado por el que se responsabiliza al Ministerio de Defensa de aquella época de la gestión del vuelo, Trillo anunció que dejaba su puesto, toda vez que perdió el favor del Gobierno. En su carta de despedida no mencionó ni el accidente del avión ni a los familiares de las víctimas.

A pesar de todo lo expuesto en este apartado del trabajo, se puede decir que Federico Trillo sobrevivió políticamente al escándalo del Yak-42.

8.- EL YAK-42 EN LA ACTUALIDAD.

A continuación, se va a poner de manifiesto las últimas noticias relacionadas con el siniestro antes de las conclusiones finales del presente trabajo. El caso del Yak-42 sigue siendo un tema que aún acapara portadas y titulares desde el año 2003 debido al impacto social que tuvo sobre la población española y que, en el presente, aún persisten muchas incógnitas sin resolver. Se analizarán las noticias más importantes que han acontecido desde el año 2017 hasta el presente año. Se toma como referencia en este apartado el año 2017, ya que fue aquí cuando el Consejo de Estado responsabilizó de forma oficial al Ministerio de Defensa en la gestión del vuelo y terminó la batalla legal de los familiares en los juzgados por la búsqueda de la verdad.

Una de las noticias más relevantes a partir de este año que tuvo un gran impacto mediático se produjo cuando Turquía anunció que encontró más restos mortales de militares fallecidos en su territorio 16 años después. La noticia se materializó en todos los medios periodísticos españoles. En 2018, debido al ruego de uno de los familiares de las víctimas al Ministerio de Defensa, este se puso en contacto con el Ministerio de Exteriores de Turquía sobre el hecho de

⁶⁹ El Congreso reprueba a Trillo por su gestión en el Yak-42. (30 de junio de 2005). *El País*. Recuperado en: https://elpais.com/diario/2005/06/30/portada/1120082408_850215.html

nuevos restos mortales del accidente. El Ministerio de Defensa de España en ese año se propuso colaborar con la Audiencia Nacional para aclarar donde se pueden encontrar estos restos mortales y proceder a su debida identificación.⁷⁰

Consecuentemente, a finales del año 2019, se confirmó que Turquía entregaría a España numerosos restos mortales que habían sido hallados, en concreto, un fémur y 23 tarros que contienen restos mortales. Una vez comunicado este hecho a la juez titular del Juzgado de Instrucción núm. 3 de la Audiencia Nacional, María Tardón, ha ordenado reabrir el caso del Yak-42. Los restos de los militares fallecidos fueron trasladados a España, al mando del adjunto militar en la embajada española en Turquía, mediante una *valija diplomática custodiada*.⁷¹ Toda vez que los restos mortales llegasen a Madrid se debe proceder a un análisis forense para identificar correctamente a quien pertenecen los restos.

Sin embargo, cuando ya se había producido el accidente, expertos aseguraron que se habían encontrado restos mortales de los fallecidos en la zona donde había caído el avión. Un ejemplo de ello es que, en el año 2003, un equipo turco encontró una pierna que no podía haber sido identificada ya que el Ministerio de Defensa no realizó pruebas de ADN y tuvo que ser enterrada en un punto de Maçka (Turquía). Esto se pone en contraposición a lo alegado por Javier Jiménez-Ugarte, el número tres del exministro de defensa Federico Trillo que, por aquel entonces, en una carta a los familiares afectados aseguró que *pueden estar totalmente seguros de que todos los restos de sus queridos deudos retornaron a España debidamente identificados por sus compañeros militares enviados al efecto para llevar a cabo tan delicada tarea*.⁷²

Esto pone de relieve las lamentables labores, una vez más, de identificación de los cuerpos y, especialmente, la celeridad que el Ministerio de Defensa mostró aquellos días posteriores a la catástrofe sobre la recogida de los cadáveres de los fallecidos, algo que ya se demostró en

⁷⁰ Crespo, D. (28 de mayo de 2018). Turquía aún tiene una pierna de un fallecido en el accidente del Yak-42. *20 minutos*. Recuperado en: <https://www.20minutos.es/noticia/3352436/0/turquia-espana-yak42-restos/>

⁷¹ González, M. (18 de diciembre de 2019). Turquía entregará restos de víctimas del Yak-42 más de 16 años después. *El País*. Recuperado en: https://elpais.com/politica/2019/12/18/actualidad/1576652864_135403.html

⁷² Ruiz, M. (29 de mayo de 2018). Defensa dijo en el 2004 a las familias de las víctimas del Yak-42 que todos los restos retornaron a España. *El periódico*. Recuperado en: <https://www.elperiodico.com/es/politica/20180529/defensa-dijo-familias-victimas-yak-42-restos-espana-6846883>

2003, pero que incluso hasta hace relativamente poco tiempo siguen apareciendo noticias sobre este hecho que vuelven a confirmar estos hechos.

Finalmente, en enero de 2020, la juez María Tardón entregó los restos mortales de las víctimas a sus familiares toda vez que los expertos habían verificado correctamente los restos. A raíz de la entrega numerosos familiares pidieron al Ministerio de Defensa que enterrase esos frascos de sus seres queridos en un lugar común para honrar su memoria. Otros familiares alegaron que prefieren inhumar los restos en una iglesia castrense e incluso otros familiares prefirieron no pasar por este dramático momento de recibir los pequeños restos que llegaban procedentes de terrero turco.

Una vez concluido este acto, se pone prácticamente punto y final al proceso del Yak-42 casi 17 años después de la tragedia que golpeó a un país.

Aunque hayan pasado muchos años de esta catástrofe aérea, el Yak-42 sigue siendo un tema especialmente controvertido a día de hoy y que se sigue utilizando como ataque político contra el PP. No es poco frecuente encontrar en las discusiones políticas actuales en el Congreso de los Diputados referencias a este desastre con cierta regularidad. Prueba de ello es una discusión que tuvo lugar en febrero de 2020, donde el actual ministro de transportes, José Luis Ábalos, tras unas acusaciones del PP contra él decía lo siguiente: *¿A ustedes les preocupa la mentira? Que nos hicieron creer a España y al mundo que el peor atentado que ha tenido España lo había cometido ETA para salvarse ¿que a los soldados del Yak-42 no quisieron identificarlos?*⁷³

Como se ha puesto de relieve, el accidente del Yak-42 sigue estando muy presente en la actualidad. La sociedad española no ha olvidado aquel fatídico 26 de mayo de 2003 que tanto marcó al país y, especialmente, a unas familias que quedaron rotas por el dolor de la pérdida de sus seres queridos. Unas vidas que no deben caer nunca en el olvido y que sirvan de ejemplo para algo más que debates políticos y broncas en el Congreso de los Diputados, una politización que no merecen ni los fallecidos ni sus familiares.

⁷³ Ábalos recurre al 11-M y al Yak 42 para zafarse de las acusaciones por el “Delcygate”. (26 de febrero de 2020). *El independiente*. Recuperado en: <https://www.elindependiente.com/politica/2020/02/26/abalos-recurre-al-11-m-y-al-yak-42-para-zafarse-del-caso-delcy-y-provoca-nuevos-gritos-de-dimision-en-el-congreso/>

9.- RECONOCIMIENTOS, HOMENAJES, HONORES...

Desde que se produjo el accidente hasta la actualidad han sido muchos los homenajes que se han realizado en memoria de las víctimas, al igual que monumentos o la dedicación de calles a alguno de los militares fallecidos. Pero esto no solo se circunscribe a esta esfera, sino que estos reconocimientos también se han dado en literatura, cine, teatro etc. Se va a realizar una breve y pequeña enumeración de los más destacados a lo largo de estos años:

- En el día de las Fuerzas Armadas, en el desfile habitual que se celebra todos los años, en el año 2017 se hizo un pequeño homenaje a los militares que perdieron su vida ya que en dicha ceremonia estuvieron presentes familiares de algunos de los fallecidos a los que el rey Felipe VI saludó expresamente.
- Se han escrito numerosos libros sobre la tragedia del Yak-42, especialmente, cabe mencionar dos:
 1. Yak-42. Honor y verdad: crónica de una catástrofe. De Ramon Javier Campo, Península 2004.
 2. Yak-42. A sus órdenes, ministro. De Mariela Jiménez, Foca 2006.
- Un documental titulado *Yak-42*, estrenado en Telecinco en el año 2005. Los familiares intervienen en dicho film, al contrario que el Gobierno de aquellos años que rechazó la oferta.
- Una obra de teatro titulada *Yak-42. No te reconozco*. Estrenada en Zaragoza en el año 2013, que se sigue reproduciendo por toda España.
- En lo relativo a televisión, hay que recordar todas las emisiones que se hicieron el año de la tragedia, como el funeral que se retransmitió en directo, y los numerosos informativos relativos a este hecho.
- Por último, si bien aún quedan muchos reconocimientos por nombrar, hay que acabar hablando de uno de los más significativos. Se trata de un monumento memorial, ubicado en Zaragoza, ya que este era el destino del avión siniestrado y, además, la ciudad origen de 21 de los 62 militares. Este fue el primer monumento que se inauguró en España como consecuencia del accidente y se encuentra en la Avenida de la Constitución de dicha ciudad. Todos los militares fueron nombrados Hijos Predilectos e Hijos Adoptivos de la ciudad. Es tradición de los familiares reunirse anualmente cada 26 de mayo por el aniversario de la tragedia. E incluso, el Ayuntamiento de Zaragoza ha dedicado hasta 7 calles a alguno de los militares que murieron.

Además, está en proceso otro reconocimiento importante que será inaugurado en los próximos meses:

- El Ayuntamiento de Madrid aprobó la construcción de un monumento en recuerdo de los fallecidos en el Parque del Oeste, en Moncloa, y que parece que podrá ser inaugurado en verano de 2021. Además, la persona encargada de diseñar este monumento es hijo de uno de los militares que falleció en el mismo accidente. La obra consistirá en *dos muros paralelos que conducen de la oscuridad a la luz hasta llegar al espacio principal: 62 huecos, uno por cada fallecido.*⁷⁴

10.- CONCLUSIONES.

A tenor de todo lo que se ha expuesto anteriormente, he querido expresar una serie de conclusiones para finalizar esta labor de forma consecuente, terminando con una valoración personal el tema de este trabajo:

UNA. – Cuando se ha estudiado este caso con amplitud, es fácilmente observable la dificultad que tienen los políticos para asumir responsabilidades y, en caso de que sea necesario, presentar su dimisión. Es algo sumamente inusual en España ver a un político admitiendo sus errores y presentando su renuncia si realmente cometió una serie de errores tan catastróficos como los del Yak-42.

Pero como se ha podido comprobar en este trabajo, a todos los implicados les costó asumir su responsabilidad en la catástrofe, algunos incluso ni la asumieron, y ya no cabe hablar, ni mucho menos, de dimisiones.

Y aquí surge un debate sumamente interesante y común en nuestros días: si este es el ejemplo que dan los políticos a la ciudadanía de un país, ¿Cómo se va a pretender cambiar y mejorar una sociedad, si los que gobiernan dan tan mal ejemplo al resto?

Por tanto, es menester usar de forma consecuente todos los instrumentos jurídicos que el Estado dispone para castigar a los responsables, ocupen el puesto que ocupen. ¿Por qué la reprobación moral que tuvo lugar en el Congreso de los Diputados contra Federico Trillo tuvo

⁷⁴ Echague, J. (27 de diciembre de 2020). Estos son los monumentos que están por venir: víctimas del Yak-42, holocausto y terrorismo. *La razón*. Recuperado en:

<https://www.larazon.es/madrid/20201227/s44nngt7ljbzldlpjts5ppgou.html>

un carácter no vinculante? ¿Por qué no un carácter vinculante y así tener más peso a la hora de la deliberación? ¿Por qué tan poca determinación para juzgar a los responsables en un Estado de derecho? Es inasumible en un país como el nuestro que, por ejemplo, en el caso de las labores de identificación, sean solamente juzgados y condenados tres personas, de las cuales ninguna entró en prisión. Provoca tristeza e indignación pensar en los familiares, que fueron engañados durante años a través de un sistema político y judicial que menospreció a las víctimas.

Sin embargo, este menosprecio sigue bien presente a día de hoy, ya que el Yak-42 se sigue utilizando como herramienta política, como un instrumento, se ha politizado desde el día del accidente a los fallecidos que se usan, actualmente, en el Congreso de los Diputados para atacarse mutuamente entre sí.

Y, mientras, siguen surgiendo más escándalos políticos en torno a la gestión del vuelo y sus posteriores luchas judiciales. Incluso, el extesorero del Partido Popular, Luis Bárcenas, llegó a afirmar que la defensa judicial de los militares que fueron condenados por las identificaciones se llegó a pagar con dinero negro del partido...⁷⁵ Y, paralelamente, partidos contrarios al Partido Popular usan el accidente para desprestigiar su gestión y así recabar más apoyo electoral. Al fin y al cabo, ninguno de estos partidos se merece tener unos militares como aquellos 62 que fallecieron en Turquía, ni tampoco se merecen una ciudadanía española que tanto apoyó y empatizó con aquellas familias.

Finalmente, llegó el perdón oficial en 2017 de la entonces ministra de Defensa, María Dolores de Cospedal, un perdón que no supo pronunciar Federico Trillo. Un perdón y un reconocimiento de culpa del Estado que llegó muy tarde, 14 años después... un perdón frío y tardío, pero que al menos se pidió.

DOS. – En total se dictaron 3 sentencias sobre la catástrofe aérea como se ha visto: una demanda civil que, al final, se emitió sentencia que obligó a pagar indemnizaciones por parte de CHAPMAN FREEBORN, y otras compañías, a los familiares; una demanda penal, por un delito de imprudencia con resultado de muerte, que se archivó en 2012 al considerarse que no

⁷⁵ Sanchis, L. (3 de enero de 2017). Rajoy, sobre el informe del Consejo de Estado del Yak-42: “Eso ya está sustanciado judicialmente”. *El diario*. Recuperado en: https://www.eldiario.es/politica/rajoy-consejo-yak-42-sustanciado-judicialmente_1_3658718.html

había delito; una última demanda respecto a las identificaciones de cadáveres donde hubo tres condenados por falsedad documental en documentos oficial, uno de los condenados falleció antes de entrar en prisión y los otros dos condenados fueron indultados por el Gobierno.

Por tanto, de todas las demandas que se presentaron, tanto por familiares como por otras organizaciones, prosperó solo una demanda civil. Parecería sencillo achacar una serie de conclusiones contrarias a las sentencias, poner de manifiesto que fueron injustas para los familiares, que la justicia, en ocasiones, muestra una lentitud inusual etc. Pero aquí no se va a valorar lo que se dijo en los fallos, ya que su interpretación y valoración personal es algo completamente subjetivo de cada persona, es decir, a cada persona nos puede parecer el resultado, justo, injusto, poco determinante, ineficaz... y, al fin y al cabo, no sería muy provechoso hacer este cometido, pues se trata de un hecho enjuiciado hace muchos años.

Pero si me gustaría hacer una pequeña reflexión acerca del carácter independiente de la justicia. La Constitución Española, como norma de rango más elevada, alude al carácter independiente de la justicia, pero, ¿es esto una verdad realista? ¿Existe una justicia verdaderamente independiente en nuestro país? A lo largo del estudio del derecho que hemos recorrido todos aquellos que queremos dedicarnos a este mundo, siempre se ha incidido en su carácter independiente, pero aquí, en este trabajo, he observado que, por muy bien que suene la teoría, la práctica es algo bien distinto. A través de la lectura de los juicios que se sustanciaron, se puede apreciar, aunque sea un ligero atisbo, de una dependencia hacia los poderes políticos. El caso del Yak-42 me ha otorgado una enseñanza práctica al respecto de este tema, pues creo firmemente que, en este caso, ambos poderes, el judicial y el político, caminaron de la mano desde el mismo día del accidente. Un ejemplo de este hecho es que la Comisión europea ya advirtió a España en 2015 que ocupaba el puesto cuarto en cuanto a percepción de un bajo nivel de independencia judicial.⁷⁶ Sin duda, a mi parecer, este es uno de los aspectos más importantes y, especialmente, más preocupantes de las conclusiones que se pueden extraer del presente trabajo. No creo en el idealismo de una justicia perfecta y sin fallos, desde luego, pero estimo que, a la larga, para poder mejorar y avanzar como sociedad, es imprescindible reparar y subvertir este condicionamiento del poder político en la esfera de la justicia.

⁷⁶ Sosa, F. (18 de noviembre de 2015). A vueltas con la Justicia independiente. *El mundo*. Recuperado en: <https://www.elmundo.es/opinion/2015/11/18/564b8399268e3ee6748b457c.html>

TRES. – *El que busca la verdad corre el riesgo de encontrarla.*⁷⁷ Así decía el escritor español Manuel Vicent.

Y así, de esta forma, hay que entender el largo camino que en 2003 emprendieron los familiares de los militares fallecidos. Y no solo ellos, que gracias a su lucha y perseverancia consiguieron encontrar la verdad, sino a todas las personas y amigos que los acompañaron y apoyaron en su sufrimiento y dolor tras la pérdida de sus seres queridos.

Una vez leído la totalidad del presente trabajo y llegados a este apartado, es común pensar en las desventuradas familias que han tenido que aguantar larguísimos procesos judiciales, y también muchos descalabros, hasta que por fin el Estado reconociese su culpa, de forma oficial, en la tragedia. Nada más y nada menos que casi 14 años de lucha incansable hasta que, al fin, el Consejo de Estado emitió su famoso informe sobre el Yak-42, responsabilizando al Ministerio de Defensa.

Tras muchos años de injusticias se confirmó posteriormente que las sospechas y las incógnitas del accidente que motivaron a los familiares a emprender un largo camino judicial demostraron ser verdad, a pesar de todos los impedimentos que se pusieron para que todo fuese olvidado con celeridad.

Y si la persona que lea este trabajo, a medida que avanzaba en su estudio, ha valorado y respetado esta lucha, ha sentido tristeza y aflicción por los familiares en su búsqueda por sacar la verdad a la luz, entonces se ha conseguido el objetivo primordial y más personal en este análisis, que la lucha y el dolor de estas familias no quede en el olvido. Que su dedicación y esfuerzo sirva de ejemplo para muchos otros casos que estén siendo injustamente tratados. Que tampoco se olvide la penosa y desastrosa gestión que se hizo tras el accidente, algo completamente injustificable y que conmocionó a la sociedad en su momento. Y, sobre todo, que nunca se olvide aquel retorno de tropas españoles en unas condiciones lamentables y peligrosas que costó sus vidas cuando regresaban a sus hogares para que nunca se vuelva a cometer.

Sin embargo, seguirá habiendo hechos donde se trate injustamente a aquellos que son víctimas de malas gestiones por parte de la política pues, al final, para muchas personas estas

⁷⁷ Frases sobre la verdad. (s. f.). *Proverbia*. Recuperado el 25 de enero de 2021 en: <https://proverbia.net/frases-de-verdad>

muerres no dejan de ser números que pueden afectar a su resultado electoral, su máxima preocupación, independientemente del partido político de que se trate. Esperemos que, al menos este caso, sirva para remover conciencias y demuestre como no se deben hacer las cosas.

11.- BIBLIOGRAFÍA.

-A continuación, se expone la bibliografía del presente trabajo:

-LIBROS

Campo, R.J. (2004). *Yak-42. Honor y verdad: crónica de una catástrofe*. Barcelona: Península ediciones.

Rubio, M. (2006). *Yak-42. A sus órdenes, ministro*. Madrid: Foca ediciones.

-SENTENCIAS, LEYES Y OTROS DOCUMENTOS CITADOS.

Auto de la Audiencia Nacional 152/2012 (Sala de lo Penal, Sección 4ª), de 17 de mayo de 2012 (recurso 106/2012) Recuperado en:

https://app.vlex.com/#search/jurisdiction:ES+content_type:2+tipo_decision:01+source:123/numero_resolucion%3A152%2F2012/WW/vid/403301118

“Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, ultimado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, como consecuencia de la Conferencia internacional de Derecho privado aéreo”. Ratificado por España el 31 de marzo de 1930. *Gaceta de Madrid* núm. 233, de 21 de agosto de 1931, p. 1362 a 1367. Recuperado en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1931-7008>

España. Dictamen N.º 486/2016. (20 de octubre de 2016). *Boletín Oficial del Estado*. Recuperado en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=CE-D-2016-481>

España. Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. (3 de julio de 1985). *Boletín Oficial del Estado*, núm. 157, pp. 20632 a 20678. Recuperado en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-12666>

“Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955”. Ratificado por España el 6 de diciembre de 1965. *Boletín Oficial del Estado* núm. 133, de 4 de junio de 1973, p.

11212 a 11215. Recuperado en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1973-765>

“Real Decreto 2218/2004, de 26 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Aeronavegabilidad de la Defensa”. *Boletín Oficial del Estado* núm. 286, de 27 de noviembre de 2004, p. 39346 a 39355. Recuperado en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2004-20120>

“Real Decreto 2394/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Protocolo para la recuperación, identificación, traslado e inhumación de los restos mortales de los miembros de las Fuerzas Armadas, Guardia Civil y Cuerpo Nacional de Policía, fallecidos en operaciones fuera del territorio nacional”. *Boletín Oficial del Estado* núm. 13, de 15 de enero de 2005, p. 1629 a 1633. Recuperado en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2005-724>

“Real Decreto-ley 8/2004, de 5 de noviembre, sobre indemnizaciones a los participantes en operaciones internacionales de paz y seguridad”. *Boletín Oficial del Estado* núm. 271, de 10 de noviembre de 2004, p. 37000 a 37004. Recuperado en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2004-19120>

Sentencia de la Audiencia Nacional núm. 40/2009 (Sala de lo Penal, Sección 1ª), de 16 de mayo de 2009. Recuperado en: https://e00-elmundo.uecdn.es/documentos/2009/05/19/yak_42.pdf

Sentencia del Juzgado de Primera Instancia N.º 2 de Zaragoza, de 10 de febrero de 2006. Recuperado en: https://e00-elmundo.uecdn.es/documentos/2006/02/10/sentencia_jakoleb.pdf

Sentencia del Juzgado de Primera Instancia N.º 2 de Zaragoza, de 11 de marzo de 2010. Recuperado en: https://e00-elmundo.uecdn.es/documentos/2010/03/12/sentencia_yak.pdf

-SITIOS WEB

Ábalos recurre al 11-M y al Yak 42 para zafarse de las acusaciones por el “Delcygate”. (26 de febrero de 2020). *El independiente*. Recuperado en: <https://www.elindependiente.com/politica/2020/02/26/abalos-recurre-al-11-m-y-al->

[yak-42-para-zafarse-del-caso-delcy-y-provoca-nuevos-gritos-de-dimision-en-el-congreso/](#)

Accidente del Yak-42 en Turquía. (s. f.). *En Wikipedia*. Recuperado en:

[https://es.wikipedia.org/wiki/Accidente del Yak-42 en Turqu%C3%ADa](https://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_del_Yak-42_en_Turqu%C3%ADa)

Balín, M. (26 de mayo de 2013). Los familiares de las víctimas del Yak-42 aún no han recibido ni un euro de indemnización. *La voz de Cádiz*. Recuperado en:

<https://www.lavozdigital.es/cadiz/20130525/nacional/familias-yak42-aniversario-201305251751.html?ref=https:%2F%2Fwww.google.es%2F>

Clemente, E. (4 de junio de 2010). Trillo mueve los hilos de la estrategia judicial del PP.

La Voz de Galicia. Recuperado en:

https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/espana/2010/06/04/trillo-mueve-hilos-estrategia-judicial-pp/0003_8527470.htm

Crespo, D. (28 de mayo de 2018). Turquía aún tiene una pierna de un fallecido en el accidente del Yak-42. *20 minutos*. Recuperado en:

<https://www.20minutos.es/noticia/3352436/0/turquia-espana-yak42-restos/>

Cumbre de las Azores. (s. f.). *En Wikipedia*. Recuperado el 2 de noviembre de 2020 de:

[https://es.wikipedia.org/wiki/Cumbre de las Azores](https://es.wikipedia.org/wiki/Cumbre_de_las_Azores)

Díaz de Tuesta, M.J. (15 de mayo de 2016). Accidente del Yak-42: una información crucial. *El País*. Recuperado en: <https://aniversario.elpais.com/yak-42/>

Díez, L. (15 de enero de 2017). “Las mentiras el Yak-42 respondían al mismo patrón que las del 11-M”. *Cuarto poder*. Recuperado en:

<https://www.cuartopoder.es/espana/2017/01/15/las-mentiras-del-yak-42-respondian-al-mismo-patron-que-las-del-11-m/>

Echague, J. (27 de diciembre de 2020). Estos son los monumentos que están por venir: víctimas del Yak-42, holocausto y terrorismo. *La razón*. Recuperado en:

<https://www.larazon.es/madrid/20201227/s44nngt7ljbzldlpjtsg5ppgou.html>

El Congreso reprueba a Trillo por su gestión en el Yak-42. (30 de junio de 2005). *El País*. Recuperado en:

https://elpais.com/diario/2005/06/30/portada/1120082408_850215.html

El Consejo de Estado responsabiliza a Defensa del accidente del Yak-42. (3 de enero de 2017). *La Vanguardia*. Recuperado en:

<https://www.lavanguardia.com/vida/20170103/413072867419/el-consejo-de-estado-responsabiliza-a-defensa-del-accidente-del-yak-42.html>

El fiscal se opone a la admisión de la última denuncia de los familiares de las víctimas del Yak-42. (22 de marzo de 2004). *La Vanguardia*. Recuperado en:

<https://www.lavanguardia.com/politica/20040322/51262790199/el-fiscal-se-opone-a-la-admision-de-la-ultima-denuncia-de-los-familiares-de-las-victimas-del-yak-42.html>

El Gobierno indulta a dos de los condenados por el accidente del Yak-42. (21 de abril de 2012). *La Vanguardia*. Recuperado en:

<https://www.lavanguardia.com/politica/20120421/54285077131/indulto-dos-condenados-accidente-yak-42.html>

El Supremo confirma la indemnización de 6 millones de euros por el accidente del Yak-42. (13 de noviembre de 2012). *RTVE*. Recuperado en:

<https://www.rtve.es/noticias/20121113/supremo-confirma-indemnizacion-6-millones-euros-accidente-del-yak-42/574594.shtml>

El Supremo confirma las condenas por las identificaciones erróneas en el caso del Yak-42. (17 de marzo de 2010). *RTVE*. Recuperado en:

<https://www.rtve.es/noticias/20100317/supremo-confirma-condenas-identificaciones-erroneas-caso-del-yak-42/324059.shtml>

España en Irak. (s. f.). *Omniamutantur*. Recuperado de: <http://www.omniamutantur.es/wp-content/uploads/1940-Espa%C3%B1a-en-Irak-ilovepdf-compressed.pdf>

Familiares de los militares del Yak-42 presenten una demanda civil contra la propietaria del avión. (2 de febrero de 2004). *El Mundo*. Recuperado en:

<https://www.elmundo.es/elmundo/2004/02/02/espana/1075730188.html>

Fernando Grande-Marlaska, el juez del Yak-42 y el chivatazo a ETA del bar Faisán. (26 de noviembre de 2013). *La Información*. Recuperado en:

https://www.lainformacion.com/espana/fernando-grande-marlaska-el-juez-del-yak-42-y-el-chivatazo-a-eta-del-bar-faisan_o4xrwfcrxjls19mexctjve6/

- Frases sobre la verdad. (s. f.). *Proverbias*. Recuperado el 25 de enero de 2021 en:
<https://proverbias.net/frases-de-verdad>
- González, M. (4 de septiembre de 2004). Trillo niega que conociera los errores en la identificación de los cadáveres del Yak-42. *El País*. Recuperado en:
https://elpais.com/diario/2004/09/04/espana/1094248809_850215.html
- González, M. (12 de enero de 2005). Los forenses confirman las falsas identificaciones del “caso Yak-42”. *El País*. Recuperado en:
https://elpais.com/diario/2005/01/12/espana/1105484417_850215.html
- González, M. (25 de enero de 2006). Un alto mando declara que los militares podían haberse negado a volar en el Yak-42. *El País*. Recuperado en:
https://elpais.com/diario/2006/01/25/espana/1138143619_850215.html
- González, M. (30 de abril de 2008). Nuevo varapalo de la Audiencia a Marlaska por archivar el “caso Yak”. *El País*. Recuperado de:
https://elpais.com/diario/2008/04/30/espana/1209506410_850215.html
- González, M. (18 de diciembre de 2019). Turquía entregará restos de víctimas del Yak-42 más de 16 años después. *El País*. Recuperado en:
https://elpais.com/politica/2019/12/18/actualidad/1576652864_135403.html
- Guerra de Afganistán: 5 preguntas para entender por qué Estados Unidos sigue en guerra contra el Talibán. (10 de septiembre de 2019). *BBC*. Recuperado de:
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-49634761>
- Gutiérrez, A. (22 de enero de 2008). Los jueces apuntan al equipo de Trillo en el caso Yak-42. *Público*. Recuperado en: <https://www.publico.es/espana/jueces-apuntan-al-equipo-trillo.html>
- Invasión de Irak (2003). (s. f.). *Enciclopedia*. Recuperado el 2 de noviembre de 2020 en:
[http://enciclopedia.us.es/index.php/Invasi%C3%B3n_de_Irak_\(2003\)](http://enciclopedia.us.es/index.php/Invasi%C3%B3n_de_Irak_(2003))
- La agencia de la OTAN que gestionó los contratos del Yak-42 admite “responsabilidades”. (8 de junio de 2005). *20 minutos*. Recuperado en:
<https://www.20minutos.es/noticia/29768/0/yak/42/OTAN/>

- La contratista del Yak-42 entrega los 6,2 millones de indemnización. (29 de enero de 2014). *HOY*. Recuperado en: <https://www.hoy.es/rc/20140129/mas-actualidad/nacional/ejecucion-sentencia-201401291026.html>
- Las claves de la tragedia del Yak-42. (4 de enero de 2017). *El Huffington Post*. Recuperado en: https://www.huffingtonpost.es/2017/01/04/claves-yak-42_n_13949502.html
- Las perlas de Trillo sobre el Yak-42. (3 de enero de 2017). *Público*. Recuperado en: <https://www.publico.es/politica/perlas-trillo-yak-42.html>
- López, D. (s. f.). Guerra de Irak. *Economipedia*. Recuperado de: <https://economipedia.com/historia/guerra-de-irak.html>
- Los familiares del Yak-42 confían en que el juicio aclare que Trillo dio la orden de no mandar forenses. (23 de marzo de 2009). *RTVE*. Recuperado en: <https://www.rtve.es/noticias/20090323/familiares-del-yak-42-confian-jucio-aclare-trillo-dio-orden-no-mandar-forenses/251967.shtml>
- Máiquez, M. (4 de abril de 2009). Las heridas abiertas del Yak-42. *20minutos*. Recuperado en: <https://www.20minutos.es/noticia/461127/0/yak-42/juicio/claves/>
- Marlaska, obligado a reabrir la causa sobre la identificación de cadáveres del Yak-42. (29 de abril de 2008). *Libertad Digital*. Recuperado en: <https://www.libertaddigital.com/nacional/marlaska-obligado-a-reabrir-la-causa-sobre-la-identificacion-de-cadaveres-del-yak-42-1276329153/>
- Martínez-Buján, C. (21 de julio de 2004). El Yak-42, la Audiencia Nacional y Fungairiño. *La Voz de Galicia*. Recuperado en: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/opinion/2004/07/21/yak-42-audiencia-nacional-fungairino/0003_2873868.htm
- Medio Ambiente y Aragón deberán pagar 11 millones a las víctimas de Biescas. (21 de diciembre de 2005). *La opinión de Murcia*. Recuperado en: <https://www.laopiniondemurcia.es/nacional/2330/medio-ambiente-aragon-deberan-pagar-11-millones-victimas-biescas/25068.html>
- Ministerio de Defensa. (4 de mayo de 2017). *El Ministerio de Defensa reconoce la responsabilidad de la Administración en el Yak-42*. Recuperado en:

<https://www.defensa.gob.es/gabinete/notasPrensa/2017/05/DGC-170504-expediente-yak.html>

Ministerio de Defensa. (s. f.). *Resolute Support (Afganistán)*. Recuperado de:

https://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/actuales/listado/afganistan.html#

Molpeceres, D. (3 de enero de 2017). Yak-42: crónica de la gestión de un desastre.

Vozpópuli. Recuperado en: https://www.vozpopuli.com/espana/Yak-cronica-gestion-desastre_0_986901695.html

Monserrat, C. (27 de diciembre de 2004). Los familiares de las víctimas del Yak demandarán a la empresa que contrató el avión. *El País*. Recuperado en:

https://elpais.com/diario/2004/12/27/espana/1104102014_850215.html

Monserrat, C y González, M. (17 de octubre de 2007). La Audiencia de Zaragoza ordena repetir el juicio civil contra las empresas del Yak-42. *El País*. Recuperado en:

https://elpais.com/diario/2007/10/17/espana/1192572017_850215.html

Monserrat, C y González, M. (13 de marzo de 2010). La temeridad y negligencia de los pilotos causó el accidente del Yak-42. *El País*. Recuperado en:

https://elpais.com/diario/2010/03/13/espana/1268434811_850215.html

Montoya, R. (7 de octubre de 2020). El otro Vietnam: EE. UU claudica en Afganistán tras 19 años de guerra. *El salto diario*. Recuperado de:

<https://www.elsaltodiario.com/el-lado-oculto-de-la-noticia/trump-elecciones-derrota-otro-vietnam-ee-uu-claudica-afganistan-19-anos-de-guerra>

Morales, J y Balín, M. (18 de marzo de 2010). El Supremo confirma los tres años de prisión al general Navarro por las identificaciones del Yak. *Heraldo*. Recuperado en:

<https://www.heraldo.es/noticias/aragon/el-supremo-confirma-los-tres-anos-prision-general-navarro-por-las-identificaciones-del-yak.html>

Recusan al juez Ángel Dolado por “carencia de imparcialidad” en el caso del Yak-42.

Heraldo. Recuperado en:

https://www.heraldo.es/noticias/aragon/recusan_juez_angel_dolado_por_carencia_imparcialidad_caso_del_yak_42.html

Ruiz, M. (29 de mayo de 2018). Defensa dijo en el 2004 a las familias de las víctimas del Yak-42 que todos los restos retornaron a España. *El periódico*. Recuperado en:

<https://www.elperiodico.com/es/politica/20180529/defensa-dijo-familias-victimas-yak-42-restos-espana-6846883>

Salvador, A. (15 de enero de 2017). Yak-42: incógnitas en el aire. *El Independiente*.

Recuperado en: <https://www.elindependiente.com/politica/2017/01/15/yak-42-incognitas-en-el-aire/>

Sanchis, L. (3 de enero de 2017). Rajoy, sobre el informe del Consejo de Estado del Yak-42: “Eso ya está sustanciado judicialmente”. *El diario*. Recuperado en:

https://www.eldiario.es/politica/rajoy-consejo-yak-42-sustanciado-judicialmente_1_3658718.html

Sanz, J.C. (25 de octubre de 2003). Un general español y militares turcos visitan al fiscal del “caso Yak-42”. *El País*. Recuperado en:

https://elpais.com/diario/2003/10/25/espana/1067032809_850215.html

Sosa, F. (18 de noviembre de 2015). A vueltas con la Justicia independiente. *El mundo*.

Recuperado en:

<https://www.elmundo.es/opinion/2015/11/18/564b8399268e3ee6748b457c.html>

Turquía advirtió de que 30 cuerpos estaban sin identificar. (3 de abril de 2009). *EL País*.

Recuperado en:

https://elpais.com/diario/2009/04/03/espana/1238709608_850215.html

Un accidente aéreo que podría haberse evitado. (15 de enero de 2020). *Levante*.

Recuperado en: [https://www.levante-emv.com/comunitat-](https://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2020/01/15/accidente-aereo-haberse-evitado-11683589.html)

[valenciana/2020/01/15/accidente-aereo-haberse-evitado-11683589.html](https://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2020/01/15/accidente-aereo-haberse-evitado-11683589.html)

Valero, F. (4 de febrero de 2010). Un informe desvela que la falta de combustibles estresó al piloto del Yak. *El periódico de Aragón*. Recuperado en:

https://www.elperiodicodearagon.com/noticias/aragon/informe-desvela-falta-combustible-estreso-piloto-yak_557167.html

Villarejo, E. (27 de mayo de 2013). Lo que el Yak 42 cambió en el Ejército. *ABC*.

Recuperado en: <https://www.abc.es/espana/20130527/abci-cambio-ejercito-201305262125.html>

Villarejo, E. (1 de marzo de 2020). Los españoles de la <<generación afgana>>. *ABC*.

Recuperado en: https://www.abc.es/internacional/abci-espanoles-generacion-afgana-202003010310_noticia.html

Yakovlev Yak-42. (s. f.). *En Wikipedia*. Recuperado el 18 de noviembre de 2020 en:

https://es.wikipedia.org/wiki/Yakovlev_Yak-42