

## **Defensa abonó tres millones en comisiones por aviones como el Yak**

El jefe de la cúpula militar consideró escandaloso el pago a intermediarios

MIGUEL GONZÁLEZ

Los "piratas aéreos", como los denominó en un correo electrónico el comandante José Manuel Ripollés, sólo cuatro días antes de morir en el accidente del Yak-42, no llevan lanzagranadas ni fusiles Kaláshnikov. Pero su botín no tiene nada que envidiar al de los corsarios que infestan las aguas de Somalia.

Entre febrero de 2002 y mayo de 2003, el Ministerio de Defensa dirigido por Federico Trillo-Figueroa contrató 42 vuelos, la mayoría en aviones de la extinta Unión Soviética, para el transporte y apoyo a las tropas españolas desplegadas en el exterior. El coste global de los contratos ascendió a 8,9 millones. Y aproximadamente un tercio de esta cantidad, tres millones, acabó en el bolsillo de intermediarios.

El porcentaje dedicado al pago de comisiones figura en un informe confidencial suscrito por el jefe del Estado Mayor de la Defensa, el general Félix Sanz, que el ex ministro de Defensa José Bono ha remitido al juez de la Audiencia Nacional que investiga la contratación del Yak-42, Fernando Grande-Marlaska.

"El dato indicado es, a todas luces, escandaloso, porque supondría unos beneficios a los intermediarios superiores al 33% del precio final" —escribe el general Sanz— "y ello teniendo en cuenta que se contrataba con NAMSА [agencia de la OTAN] para reducir costes".

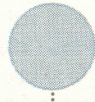
El informe está fechado en diciembre de 2004 y responde al encargo que hizo Bono al jefe de la cúpula militar para que reconstruyese la cadena de subcontrataciones que llevaron a fletar el avión ucraniano. Para ello, Sanz comisionó al teniente coronel Abraham Ruiz López, quien realizó múltiples gestiones en Kiev, Moscú, Ankara e incluso Beirut, pues se descubrió un nuevo comisionista (JTR), con sede en la capital libanesa.

El primer paso fue reclamar su contrato a Volga Dnepr, la primera de las intermediarias con las que contrató el broker Chapman Freeborn. "Aunque aseguraron que lo remitirían", explica el informe, "en un correo electrónico posterior sólo accedieron a contestar una serie de preguntas. Después de recordarles la obligación que tenían de facilitar información, se [les] remitió una serie de preguntas entre las que figuraba el precio de la subcontratación. Ninguna pregunta fue contestada".

Con Adriatik no fue mucho mejor. Tras sucesivas demandas, entregó su contrato con Volga, pero mutilado. "Contamos con copia de la primera y la última página del contrato, en las que no está contenido el precio", admite el general Sanz.

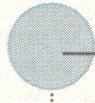
## La contratación del Yakovlev 42

**1** MINISTERIO DE DEFENSA  
ESTADO MAYOR CONJUNTO



Paga  
149.000 euros a:

**2** NAMSA (OTAN)  
(Luxemburgo)



Paga 149.000 euros a:

**3** CHAPMAN FREEBORN  
(Francfort am Main, Alemania)

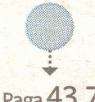


Paga 124.957 euros (148.000 \$) a:

**4** VOLGA DNEPR  
(Shannon, Irlanda)



**5** ADRIYATIK LTD  
(Estambul, Turquía)



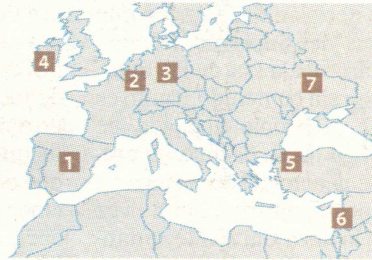
Paga 43.700 euros (53.000 \$) a:

**6** JTR COMPANY SAL  
(Beirut, Líbano)



Paga 38.442 euros a:

**7** UM AIR, compañía que opera el Yakovlev 42  
(Kiev, Ucrania)



Cobra 33.060 euros  
al año por gestionar  
el flete de aviones  
para las Fuerzas  
Armadas Españolas

Se queda con  
24.043 euros

Se quedan con  
81.257 euros

Se queda con  
5.258 euros

#### ■ VUELOS DE APOYO A LAS TROPAS (2002-03)

Número vuelos	Avión	Destino	Compañía	Coste por unidad (euros)
9	AN124	Kabul	Volga Dnieper	258.505
6	IL76	Kabul	Volga Dnieper	185.000
1	AN124	Kabul	Volga Dnieper	331.395
2	AN124	Manás	Volga Dnieper	284.000
1	AN124	Kabul	Volga Dnieper	285.505
1	AN124	Kabul	Volga Dnieper	284.300
1	AN124	Kabul	Volga Dnieper	320.000
1	IL76	Kabul	Volga Dnieper	120.000
1	IL76	Kabul	Volga Dnieper	105.000
1	IL76	Kabul	Volga Dnieper	195.500
1	IL76	Yibuti	Volga Dnieper	135.000
1	IL76	Muscat	Volga Dnieper	130.000
1	IL76	Yibuti	Volga Dnieper	128.000
1	TRISTAR	Kabul	Euroatlantic	209.924
1	TRISTAR	Kabul	Euroatlantic	230.000
1	TRISTAR	Kabul	Yescharter	260.000
1	YAK 42	Manás	Latcharter	112.000
1	YAK 42	Kabul	Latcharter	142.000
1	YAK 42	Yibuti	Umair	137.500
1	YAK 42	Kuwait	Umair	134.000
1	YAK 42	Kabul	Latcharter	164.000
2	TU154	Kabul	Belavia	235.000
1	TU154	Kabul	Belavia	155.000
1	AN124	Kabul	Volga	380.000
1	AN124	Kuwait	Volga	302.500
1	AIRBUS 310	Yibuti	Midwest	102.000
1	YAK 42	Kabul	Umair	149.000
42			Coste total:	8.987.169

EL PAÍS

El jefe del Estado Mayor de la Defensa logró, pese a ello, averiguar cuánto pagó Adriyatik a JTR, el fantasmal comisionista libanés. "El hecho más sorprendente, explica, "es que aparece un precio a pagar de 53.000 dólares; es decir, 43.700 euros. En el caso más desfavorable, es decir que hubiera de añadirse el precio del combustible y otros costes (catering, tasas de aeropuerto, etc) al fijado en el contrato, el gasto real de transporte podría situarse en 90.000 euros aproximadamente, cifra muy alejada de los 149.000 que habría pagado España a NAMSA".

El informe recuerda que, según su contrato con Defensa, la agencia de la OTAN estaba obligada a dar cuenta de todas las subcontrataciones con empresas no radicadas en países aliados, cosa que no hizo, a pesar de que sólo una intermediaria (Adriyatik) cumplía este requisito.

El 26 de enero de 2005, el general Sanz elevó a Bono un segundo informe sobre el mismo asunto en el que desvelaba el importe final cobrado por la compañía operadora del avión, la ucraniana UM Air: 38.422 euros.

Y reiteraba sus críticas a la agencia de la OTAN: "Su actitud es contraria a la idea para la que fue creada; es decir, todos los socios deberían obtener ventajas económicas a través de una contratación con NAMSA y ahora resulta evidente que sólo benefició a una larga cadena de intermediarios, que recibieron comisiones por contratación muy elevadas. Todo ello sin entrar en otras valoraciones tales como si se han respetado los códigos internacionales de comercio o si alguien pudo haber realizado un hecho constitutivo de delito".

Este último asunto debe desentrañarlo el juez Grande-Marlaska, que había citado para hoy al representante de Chapman, responsable de la cadena de subcontrataciones. Pero fuentes próximas al proceso indicaron ayer que su

declaración en la Audiencia Nacional ha sido aplazada, como lo fue hace una semana. El próximo día 26 se cumplen cinco años de la catástrofe del Yak-42 y las familias de los 62 militares fallecidos temen que el retraso judicial acabe provocando la prescripción del delito.

**El País, 12 de mayo de 2008**