



Europa veta las aerolíneas inseguras

El medio de transporte más seguro no quiere ver dañada su imagen por los accidentes de compañías anecdóticas en número de viajeros. Las líneas aéreas creen que todos deben pasar las mismas exhaustivas inspecciones

El 14 de agosto de 2005, a primera hora de la mañana, media Europa se sobresalta con la noticia de que un avión de la compañía chipriota de bajo coste Helios Airways ha caído en aguas del Mediterráneo. Dos días después, los diarios se hacen eco del accidente de un avión con dirección a la Martinica de la aerolínea colombiana West Caribbean, una compañía que contaba en su haber con varias denuncias de los propios pilotos sobre las deficiencias de seguridad de sus aeronaves. El triste rosario de accidentes no quedó ahí y, entre agosto y principios de septiembre, la aviación comercial ha visto como se estrellaban otros cinco aviones. A pesar de que las aeronaves pertenecían a compañías de las que la inmensa mayoría de los viajeros occidentales desconocía su existencia (Turinter, Tans, Flash Airways), estos sucesos han generado gran inquietud en los millones de personas que habitualmente usan el avión para realizar sus desplazamientos.

Esta alarma social ha abierto de nuevo el debate de la seguridad aérea, colocándola en el primer plano de actualidad hasta el punto de protagonizar la agenda política de sus mandatarios. Las autoridades de Francia, Bélgica, Reino Unido o Suiza se han dado prisa por elaborar unas "listas negras" de compañías con las que recomiendan no volar, relaciones integradas por una decena de aerolíneas de nombres impronunciables procedentes de países como Guinea Ecuatorial, Liberia, Tayiquistán, Sierra Leona, Congo, Mauritania o Ghana. Así, las listas francesas y belgas incluían, respectivamente cinco y nueve aerolíneas. Sin embargo, se da la paradoja de que sólo existía una coincidencia, de modo que algunas de las compañías prohibidas en Francia pueden volar tranquilamente en Bélgica y viceversa. De hecho, Air Mauritanie, una de las líneas tachadas en rojo por el Reino Unido, vuela tres veces por semana entre las Islas Canarias y Mauritania, mientras que Air Memphis, vetada por Bélgica, realiza vuelos chárter entre Madrid y El Cairo.

UNA LISTA ÚNICA

La Unión Europea ha reaccionado después de haber instado en el mes de febrero a los gobiernos a que creasen sus propias listas negras. Ahora aboga por la creación de una lista única de compañías a las que no se permita volar dentro de la UE.

Los últimos accidentes aéreos



Fuente: Elaboración propia

GRÁFICO: MARÍA JESÚS RIVERA

El Gobierno español ha preferido esperar a que sea la UE la que de el primer paso y no entrar en una proliferación de listas negras nacionales que, según Daniel Calleja, director general de Aviación de la Comisión Europea, "no tiene ningún sentido, pues no se puede admitir que haya compañías que en un país sean calificadas de poco seguras y que sean seguras en otros".

Para corregir estas diferencias, e impedir que compañías anecdóticas siembren dudas en los viajeros con respecto a un medio de transporte unánimemente considerado como el más seguro, es aho-

ra la propia UE -que en febrero instó a los gobiernos a que elaborasen listas nacionales- la que ha tomado cartas en el asunto de cara a tener el próximo año una lista negra única con capacidad de vetar aerolíneas en toda la UE. Los distintos gobiernos europeos, que hasta la fecha habían considerado el tema como una competencia nacional, ahora están dispuestos a trabajar en común y unificar criterios. Así, por ejemplo, las deficiencias en el cumplimiento de la normativa de la Aviación Civil Internacional o la falta de cooperación para subsanar los problemas que se detecten serán condiciones fundamentales para que una compañía aérea deje de volar en toda la Unión Europea.

El Parlamento Europeo también se ha mostrado esta semana a favor de la idea. De manera que la Comisión considera que su propuesta inicial será enmendada y enriquecida por la eurocámara, posiblemente, en la sesión plenaria que tendrá lugar en la localidad francesa de Estrasburgo en noviembre. Luego sería refrendada por el Consejo de Ministros de Transportes de los Veinticinco en la reunión prevista en diciembre.

Con la seguridad no se juega

De este modo, y si prosperan los planes de Bruselas, a mediados del próximo año habrá listas de aerolíneas prohibidas en los aeropuertos de los Veinticinco. Todo por mantener alto el estandarte de algo tan sensible para la opinión pública como la seguridad aérea, piedra angular para la supervivencia de cualquier compañía.

Las aerolíneas se quejan de la ligereza con que se ha realizado del asunto por parte de los medios de comunicación y, sobre todo, de que se ponga en tela de juicio la seguridad de sus aviones juzgando a todas ellas por las ineficiencias de unas pocas. "Se puede hacer demagogia sobre la comida de los aviones o los retrasos. Pero con la seguridad no se juega. Ningún ejecutivo de una compañía aérea en su sano juicio pondría en peligro la seguridad de los aviones y de las operaciones aéreas. Sería su fin", se hartan de reiterar desde Iberia. Opinión que es compartida por la inmensa totalidad de las principales aerolíneas occidentales, que como en el caso de Lufthansa, insisten en que una compañía no escatima ni un céntimo de inversión en la seguridad de los aviones. Y los datos así lo avalan. Iberia realiza 1000 vuelos diarios, lo que da un mínimo de 365.000 vuelos al año, cifra que



es superada con creces en el caso de la compañía germana, British Airways. Sin embargo, ¿recuerdan ustedes algún accidente mortal de Iberia o Lufthansa en los últimos años? La aviación es el transporte más seguro del mundo. Los

EL MEDIO MÁS SEGURO

El avión sigue siendo el transporte más seguro del mundo. Para que la siniestralidad aérea alcanzase las cotas de la que se produce en carretera, se tendrían que estrellar cada año una treintena de aviones. Los pilotos dicen que lo más peligroso del vuelo es el trayecto en coche hasta el aeropuerto.

accidentes de avión son sucesos excepcionales, en promedio ocurre uno por cada tres millones de vuelos, que suelen ocurrir en compañías de países en vías de desarrollo: casi todos africanos o de la órbita soviética. Se trata de cifras insignificantes si las comparamos, por ejemplo, con las estadísticas de siniestralidad en las carreteras españolas. En España, más de 4.000 personas se dejan la vida cada año en las carreteras, lo que equivaldría, a que cada año se estrellasen una treintena de aviones de Iberia, Air Europa o Spanair. Como dicen muchos pilotos, el mayor peligro del vuelo está en el trayecto en coche de casa al aeropuerto.

Uno de los grupos más molestos con la tormenta desatada en la opinión pública es el de las low cost, cuya seguridad ha sido duramente criticada por muchos y puesta en tela de juicio tras las últimas catástrofes. Estas compañías, que han revolucionado el sector en el último lustro con vuelos entre países a precios de autobús, se enfrentan a una crisis de confianza. El hecho de que varios de los accidentes hayan tenido como protagonistas a aerolíneas de bajo coste ha dañado su imagen y suscitado dudas entre los pasajeros. Tras este trágico mes de agosto, son muchos ciudadanos de a pie los que se preguntan cómo es posible que una compañía gane dinero ofreciendo un Londres-Madrid o un Madrid-Frankfurt por sólo 19 euros. Y una vez suscitada esta duda, la siguiente pregunta que se hacen es ¿son seguros sus aviones?.

Las aerolíneas se quejan de la demagogia que se ha realizado del asunto y, sobre todo, de que se ponga en tela de juicio la seguridad

OTRAS "LISTAS NEGRAS"

❖ Fuerza aérea americana: lista con los países que no realizan exhaustivos controles de seguridad

❖ Asociación de Transporte Aéreo Internacional

www.iata.org/ps/services/iosa/registry

Lista de aerolíneas que han pasado su altamente respetada "Auditoría de seguridad operacional".

❖ Aviation Safety Network <http://aviation-safety.net/database/operator/> Tiene una base de datos de accidentes por país y aerolínea.

❖ Air Security International LP Tiene una base de datos con 250 aerolíneas del mundo, con unas 15 clasificadas como "inadecuadas" en seguridad y unas 40 consideradas "cuestionables".

Las listas negras

• **Suiza:** la egipcia Flash Airlines y la armenia Air Van Airlines

• **Francia:** Air Koryo (Corea del Norte), Air Saint-Thomas (Estados Unidos-Puerto Rico), International Air Service (Liberia), Linhas Aereas de Mozambique y su filial Transairways, y Phuket Airlines (Tailandia).

• **Bélgica:** South Airlines (Ucrania) y Air Van Airlines (Armenia), Air Memphis (Egipto), ICTTPW (Libia), Central Air Express (Congo), International Air Tours Limited (Nigeria), Johnsons Air Limited (Ghana), Silverback Cargo Freighters (Ruanda) y Africa Lines (República Centroafricana).

• **Reino Unido:** Air Mauritanie (Mauritania), Phoenix Aviation (Kirguistán) y Phuket Airlines (Tailandia).

Las inspecciones en España:

La Dirección General de Aviación Civil exige que los aviones de las aerolíneas que vuelen en España pasen los siguientes controles:

❖ **MANTENIMIENTO DIARIO:** revisión que debe realizarse antes del primer vuelo del día, sin exceder en ningún caso las 48 horas, para comprobar su estado general.

❖ **CADA CIEN HORAS DE VUELO:** mantenimiento más profundo que comprueba aspectos de la seguridad alrededor del avión.

❖ **REVISIONES PERIÓDICAS** de diferentes partes del avión o de su conjunto.

❖ **GRAN PARADA:** cada cierto tiempo, que varía según el tipo de avión, todas las aeronaves tienen que pasar una gran revisión, donde se desmonta por completo el avión y se revisa meticulosamente.

Aparte, inspectores de Aviación Civil realizan controles puntualmente para comprobar que las empresas cumplen los requisitos de seguridad.

Lejos de despejar estas dudas los pilotos han contribuido a alentarlas aún más. Según el Sepla, el sindicato mayoritario de pilotos, "la seguridad es un problema del sector, pero las aerolíneas de bajo coste han ayudado a frivolarizar y han llevado la estructura de operación horaria, por ejemplo, a los mínimos que la ley exige. Antes había una vocación por hacerlo bien, pero ahora las aerolíneas tradicionales han seguido a las de bajo coste en esta carrera", explican desde el Sepla.

No todas las low cost son iguales

Términos que desmienten rotundamente desde las aerolíneas de bajo coste. Por ejemplo, desde Easyjet se ve con preocupación "la práctica cada vez más común de los medios de comunicación en España de referirse a las líneas aéreas de bajo coste de manera genérica, más aún cuando se trata de asuntos de seguridad, mientras que sólo deberían referirse a una o dos aerolíneas en concreto". Según su máxima responsable en España, Cristina Bernabé, "no somos todas las compañías iguales y no es lo mismo una aerolínea de bajo coste en la UE que en otros países". Y algo de razón tiene, pues igual que no son comparables Iberia o Air France con compañías de Etiopía o Kenia, tampoco son comparables las compañías de bajo coste siniestradas en países pobres con gigantes como Easyjet o Ryanair que cuentan con varias de las flotas de aviones más modernas del mundo y transportan a millones de pasajeros en Europa cada año sin ningún incidente reseñable.

A separar el trigo de la paja puede ayudar la auditoría de seguridad (disponible en Internet) realizada por la IATA independientemente. Se trata de una especie de sello de calidad que, desde 2001, han superado un total de 58 aerolíneas, entre las que se encuentran todas las grandes compañías ✈



europas, estadounidenses y asiáticas, así como algunas latinoamericanas como la brasileña Varig o la panameña Copa. Es revelador que ninguna de las aerolíneas siniestradas este verano se hubieran sometido a la auditoría de la IATA, que tiene una validez de dos años.

Un discurso similar al defendido por la patronal española de aerolíneas, Aeca, quien considera que "en la UE y en los países occidentales, la normativa sobre seguridad es muy exigente e igual para todas las compañías. Estos accidentes se han dado en compañías de países muy concretos, la mayoría en vías de desarrollo", explica su presidente Felipe Navío. "Se están extrapolando las cosas", afirma Navío, que pone en duda que la elaboración de las listas ayude a reducir los riesgos de accidente: "Nadie asegura que con esas listas se vaya a mejorar la seguridad", subraya Felipe Navío. Opinión compartida por las asociaciones de consumidores y los profesionales del sector turístico que han criticado el carácter parcial de la lista que no ofrece una imagen global y clara para el pasajero, al tiempo que, casualmente, no incluye ninguna de las compañías cuyos aviones han sufrido los últimos accidentes. Mientras, los expertos en seguridad creen que Francia y Bélgica se han apresurado demasiado en la emisión de sus juicios, pues las autoridades de ambos países no han especificado los criterios utilizados para clasificar a una compañía como peligrosa o no, ni cómo evaluaron a las empresas.

Más controles

Según los expertos, en vez de enfocarse en unas empresas concretas, quizás sea más útil para los viajeros ofrecerles en Internet, como hace Estados Unidos, una relación de países que, en su opinión, no supervisan adecuadamente sus aerolíneas, al menos según los parámetros establecidos por la Organización Internacional de Aviación Civil (ICAO). Las aerolíneas están clasificadas en dos categorías: las que se ajustan a los parámetros de la ICAO y las que



LA EFICACIA DE LAS LISTAS

Los profesionales del sector turístico y las asociaciones de consumidores están de acuerdo en que las listas son parciales y no contribuyen a mejorar la seguridad.

no. Las aerolíneas de estos últimos países -entre los que se encuentran, por ejemplo, Argentina, Bangladesh, Bulgaria, Venezuela, Serbia o Ucrania- están sujetas a un mayor y férreo control de las autoridades aeronáuticas estadounidenses cuando sus aviones aterrizan en suelo estadounidense.

Ésa es la cuestión: destinar más recursos a garantizar que los aviones que aterrizan y despegan en su territorio cuentan con total garantía de seguridad. Los expertos consideran que la UE y sus estados miembros deberían acompañar las listas negras de mayores controles y un aumento del número de inspectores que supervisan el estado de los aviones, sobre todo, los provenientes de países donde los controles destacan por su ausencia. De lo contrario, las listas negras quedarán en papel mojado. En este sentido, una de las opciones que baraja Bruselas es aumentar las competencias de la actual Agencia Europea de Seguridad Aérea, dotar de más cualificación profesional al personal de vuelo y controlar más la seguridad de las aerolíneas de países terceros. Por su parte, el colectivo de controladores aéreos ha propuesto la creación de una ITV de aviones, como hay de coches, con el objeto de aumentar la vigilancia y garantizar la seguridad de los pasajeros. ■

Las listas negras no son la solución si no van acompañadas de más revisiones de los aviones que proceden de países donde hay pocos controles técnicos