

Las rutas aéreas comerciales que todo avión debería evitar

El Ciudadano · 4 de septiembre de 2014





La semana trágica de la aviación civil

El pasado 23 de Julio un avión comercial ATR72-500 de TransAsia se estrelló en la localidad de Penghu, Taiwán en medio de un tifón causando 47 muertos y 11 heridos. Al día siguiente 116 pasajeros murieron al desintegrarse en el aire el avión MacDonnell Douglas MD83 de la compañía española Swiftair operado por Air Algérie cayendo en el Norte de Mali. Todo esto seis días después que un avión Boeing 777 de Malaysia Airlines cayera en el Este de Ucrania causando 298 muertos.

Estos incidentes no están exentos de polémica, misterio e incógnita. El Boeing 777 de Malaysia Airlines que volaba desde Ámsterdam a Kuala Lumpur fue supuestamente derribado por un misil procedente de la conflictiva zona de Donetsk, bastión de los rebeldes separatistas prorrusos. Aún no se han aclarado los hechos ni demostrado ninguna hipótesis aunque la comunidad internacional da por hecho que solo una superpotencia, en este caso Rusia, tiene armamento capaz de derribar un gran avión comercial. Desde ese momento no han cesado las acusaciones mutuas entre ucranianos y rusos.

El avión estrellado en el Norte de Mali también es fuente de dudas y sospechas. Fue precisamente el director del BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile) Remy Jouty quién días después del accidente declaró que no se podía descartar ninguna hipótesis, incluida la de una acción deliberada.

Restos del accidente del avión de Malaysian Airlines. Fuente: diariocostraste.com

Todos estos sucesos han activado la alarma en la comunidad internacional acerca de la seguridad aérea y no han sido pocas las reacciones desde todos los ámbitos criticando las compañías que sobrevuelan zonas en conflicto como el este de Ucrania o Mali. En este contexto se ubica el siguiente mapa donde se muestran las zonas por donde no deberían volar los aviones comerciales en la actualidad.

Este mapa superior realizado por New Republic muestra las zonas del planeta sobre las cuáles no deberían volar aviones comerciales operados por compañías estadounidenses. En rojo se señalan las zonas dónde la FAA (Federal Aviation Administration) prohíbe volar y en naranja las zonas de alto riesgo. Estas zonas coinciden con volcanes activos, zonas de ensayos armamentísticos o territorios en conflicto.

¿Quién regula las rutas de tráfico aéreo?

Mientras la FAA es responsable de las aerolíneas de Estados Unidos, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organización afiliada a la ONU, es quien se encarga de regular el espacio aéreo internacional. La OACI se creó en 1944 junto con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con el objetivo de administrar los principios establecidos en el Convenio. Este Convenio establece los privilegios y restricciones de todos los estados firmantes (190 en la actualidad). Proporciona regulación para la adopción de normas internacionales y métodos recomendados para el transporte aéreo, además de establecer la soberanía plena sobre el espacio aéreo de todo Estado.

Consecuencias tras el derribo

El corredor aéreo por el que volaba el Boeing 777 de Malaysia Airlines era una ruta popular desde Europa a Asia, tal y como han reconocido directivos de distintas aerolíneas. Desde el momento del accidente se anuló o se modificó la ruta de cualquier vuelo que tuviera planeado sobrevolar la zona. La aerolínea de Malaysia fue la primera en extremar las precauciones después de la catástrofe acontecida. Sin embargo otras aerolíneas, como las estadounidenses (FAA) y las italianas (ENAC) ya habían modificado las rutas por las que circulaban sus aeronaves para evitar la zona de Ucrania.

Aun así, no se puede decir que la compañía aérea de Malaysia Airlines estuviera incumpliendo ningún tratado, de hecho volaba a 33.000 pies (unos 10.000 metros) después que, días antes, el gobierno de Ucrania recomendara elevar el nivel mínimo a 32.000 pies por la presunta presencia de armamento antiaéreo en el este del país. Además, tal y como indicó el portavoz de la FAA Perry Flint, si bien existía desde abril, la prohibición de sobrevolar Crimea, al Sur de Ucrania, no había ninguna alerta o prohibición en la zona donde el avión fue derribado. Por supuesto la compañía malasia ha sufrido un gran revés (el segundo, después del avión desaparecido en marzo procedente de China) que ha provocado la nacionalización de toda la empresa por parte del Estado antes que su cotización en la bolsa de Kuala Lumpur cayera definitivamente.

¿Es esta la primera vez?

Desgraciadamente no es la primera vez, si se confirma la hipótesis sobre el Boeing de Malaysia Airlines, que un avión comercial es derribado voluntariamente en zonas beligerantes. Existen al menos ocho desgraciados episodios parecidos desde que en 1954 un caza del ejército chino derribara a un pequeño avión comercial de la aerolínea Cathay Pacific, al confundirlo con un avión militar en misión de ataque.

El segundo caso ocurrió casi veinte años después, en 1973, cuando un avión Boeing 727-200 de Libyan Airlines fue derribado por cazas israelíes en el desierto del Sinaí el 21 de febrero de 1973. El avión libio perdió su rumbo a causa del mal tiempo e ingresó en el espacio aéreo de Israel. País que después de diversas alertas dio la orden de derribarlo mediante dos cazas. Sobrevivieron cinco personas de las 113 que se encontraban a bordo.

Diez años después, el 1 de septiembre de 1983, el vuelo 007 de Korean Airlines que viajaba de Seúl a Nueva York fue derribado por un avión caza de la Unión Soviética, dejando una factura de 269 fallecidos entre pasajeros y tripulantes. La aeronave fue derribada cuando desvió su curso ingresando en el espacio aéreo soviético.

Uno de los casos más sonados fue el ocurrido el 3 de julio de 1988 cuando el crucero de la marina estadounidense USS Vincennes disparó contra el vuelo 655 de Iran Air, causando la muerte de los 290 pasajeros que volaban a bordo. Según fuentes oficiales en el momento del accidente, la tensión acumulada en la zona conflictiva de Iraq e Irán pudo provocar un error humano que confundiera el avión comercial con un interceptor iraní. EE.UU. indemnizó a los familiares de las víctimas con 61,8 millones de dólares aunque nunca asumió la responsabilidad públicamente ni pidió disculpas.

Restos del avión de Malaysian Airlines en Donetsk el pasado mes de julio de 2014. Fuente: www.melty.es

El precedente más parecido al incidente del pasado 18 de julio en Ucrania es seguramente el de dos aviones comerciales pertenecientes a Transair Georgia, derribados en 1993 por misiles disparados por rebeldes separatistas de la región de Abjasia, un enclave prorruso en Georgia. Fueron dos derribos en dos días causando 135 muertes en total. El parecido es evidente no sólo por la región y la presencia rusa sino también por el modo en que sucedió. En 1994 un avión comercial que se disponía a aterrizar en la capital ruandesa de Kigali fue derribado causando la muerte de todos los pasajeros a bordo, entre ellos los presidentes de Ruanda y Burundi, Juvenal Habyarimana y Cyprian Ntaryamira respectivamente. Aquel incidente fue el inicio de uno de los más sangrientos genocidios de la historia protagonizado por hutus y tutsis.

El 10 de octubre de 1998 tuvo lugar el penúltimo ataque a una aeronave comercial registrado hasta hace un mes. Ocurrió en la República Democrática del Congo donde un conflicto interno enfrentaba al presidente Laurent Kabila y a los rebeldes. Éstos derribaron

un avión comercial de Congo Airlines convencidos que se trataba de refuerzos militares del presidente

Finalmente, el último incidente (por decirlo de algún modo) de un avión derribado voluntariamente ocurrió el 4 de octubre de 2001 e irónicamente en la zona de Crimea, entonces Ucrania. Un avión de Siberian Airlines se dirigía desde Tel Aviv, Israel, hacia Novosibirsk, Rusia, cuando un misil tierra-aire lo impactó haciendo que se estrellara en el Mar Negro, causando la muerte a los 70 pasajeros. Aunque en un inicio se negara, el gobierno de Ucrania acabó reconociendo que fue su servicio de defensa antiaérea el que accidentalmente derribó el avión ruso.

El tiempo dicta sentencia

Viendo los casos precedentes y cómo en todos ellos, el tiempo fue necesario para dictar sentencia, parece razonable pensar que es precisamente tiempo lo que se necesita en el caso Rusia-Ucrania, y más todavía si se tiene en consideración la tensión en aumento que se vive en la región. No obstante es necesaria una investigación en profundidad para esclarecer lo ocurrido, depurar responsabilidades y tomar medidas punitivas para los responsables, así como medidas preventivas para evitar que catástrofes como estas se repitan en el futuro.

Ésta es una explicación sin ánimo de lucro

Fuente: [El Ciudadano](#)