

EL PAÍS

ESPAÑA SIGUE SIN CORREGIR FALLOS EN LA SEGURIDAD AÉREA DENUNCIADOS EN 2010

Una auditoría sobre la seguridad aérea española detectó 40 'agujeros negros', algunos coincidentes con el accidente de Spanair
Críticas a la comisión investigadora oficial

FRANCISCO MERCADO Madrid 29 JUL 2012 - 21:41 CET

La OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), agencia de la ONU, detectó a través de una auditoría, en julio de 2010, la existencia de 40 fallos en la seguridad aérea española, algunos muy graves y vinculados con el accidente de Spanair en Barajas, ocurrido dos años antes. El Ministerio de Fomento, bajo mandato socialista, admitió que todos, salvo uno, eran ciertos. Dos de aquellos fallos tuvieron un peso decisivo en el mayor accidente aéreo español (154 muertos). Y perviven al filo de su cuarto aniversario.

» **El manual de vuelo.** “España no ha establecido en sus regulaciones de operaciones de aeronaves los requisitos que exijan a los solicitantes de las aerolíneas (AOC) elaborar procedimientos para garantizar que el manual de vuelo se actualice con la introducción de los cambios que el estado de matrícula ha aprobado o dispuesto como obligatorios”. Esta acusación de la OACI era capital porque uno de los elementos que se citan como posibles causantes del accidente de Spanair es que dicha compañía no traspuso a su manual la norma que sí se implantó en EE UU tras sugerirlo el fabricante.

Ana Pastor asegura que ya se han resuelto el 77% de las deficiencias

El informe final sobre el accidente de Barajas reconocía así la importancia de este punto: “Como consecuencia del accidente MD-82 de Northwest Airlines en el aeropuerto de Detroit, Mc Donnell Douglas emitió un télex en 1987 dirigido a todos los operadores de los aviones de este tipo en el que recomendaba que la comprobación del TOWS — alarma que permite saber si el aparato está configurado para volar— se realizara antes de cada vuelo. Todos los operadores en Estados Unidos habían incorporado ese cambio en sus procedimientos operacionales (...) Después del accidente, en octubre

de 2008 el operador [Spanair] revisó su manual de operaciones para que se comprobara el funcionamiento del TOWS antes de cada vuelo”.

Si el manual se hubiera actualizado antes del accidente, la tripulación habría comprobado que tal alerta no funcionaba y, por tanto, no podía indicarles si tenían los flaps desplegados. No los tenían. Y se estrelló el avión.

Un listado mínimo, un siniestro máximo

El MEL es el listado de equipo mínimo con el que un vuelo puede despegar seguro. En el accidente de Spanair aflora continuamente. Porque el avión partió con una avería conocida (se encendía en tierra la calefacción). Los mecánicos no dieron con la causa y se limitaron a desconectar su fuente eléctrica, coincidente con el TOWS, alarma que salta si el avión no está configurado para volar. El avión despegó porque pudo aplicar el MEL “sin necesidad de intentar localizar el origen de la avería”. ¿Qué fallo dejó inoperativo el TOWS? Hay muchas hipótesis y un hecho: no funcionó. El MEL no exigía que se comprobase el TOWS. Ni el manual de vuelo de Spanair obligaba a verificarlo antes de cada despegue, como sí ocurría en EE UU desde 1987.

Pero tras la tragedia, la actualización de manuales no se amplió en España a todas las aerolíneas. La OACI detectó que el problema subsistía en 2010. Fomento, bajo mandato socialista, se comprometió a resolverlo en febrero de 2012, pero no fue así. Ya con Ejecutivo del PP, sigue sin implantarse y no hay fecha prevista porque este punto debe regularlo primero la UE. Por tanto, cuatro años después este peligro subsiste.

» **Equipamiento mínimo.** El MEL, lista de equipamiento mínimo que debe funcionar en un avión para volar con seguridad, fue otro factor que planeó sobre el accidente de Spanair de 2008.

¿Debió partir el avión sin resolverse un fallo, se encendía la calefacción en tierra, que compartía suministro eléctrico con una alarma clave, el TOWS? ¿Cómo pudo autorizarse aquel MEL con una avería sin respuesta en su manual? “El MEL se utilizó para permitir el despacho del avión”, dijeron los investigadores. Y OACI hizo sangre: “Las oficinas de Seguridad de Vuelo son responsables de la aprobación inicial y las modificaciones de los MEL. Sin embargo, dicho proceso no incluye la coordinación entre los aspectos de operaciones y aeronavegabilidad. Asimismo, no se han establecido los mecanismos para asegurar que la aprobación de los MEL corresponda a los tipos de aeronaves y las operaciones concretas autorizadas”. El reproche era claro. No se pueden despachar a granel los MEL. Que funcione o no la calefacción puede ser irrelevante... o determinante si el vuelo puede producir hielo en el ala. Fomento, bajo mandato socialista, previó resolverlo en junio de 2011. Pero también lo heredó irresuelto la ministra Ana Pastor (PP), Está en “borrador avanzado” y concluirá antes de 2013.



Desde el ministerio se asegura que cuando Pastor tomó posesión no halló un plan de seguimiento y ejecución de las 40 deficiencias alertadas dos años antes a su antecesor por la OACI. Su departamento asegura que a fecha de hoy están corregidos ya el 77% de tales fallos y confía en cubrir el resto antes de final de año. Pero más allá del grado porcentual de cumplimiento de exigencias de la OACI, que deja a España muy bien situada a escala mundial, la foto sobre su seguridad aérea que arrojó OACI en 2010 era demoledora.

Criticaba que España no imponía a sus explotadores de servicios aéreos y de mantenimiento un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS), procedimiento continuo de identificación de peligros. Ni regía un plan estatal (SSP) para supervisar tal sistema privado. Y tal plan, aún pendiente, es vital: busca riesgos recurrentes que se repiten en todos los factores operacionales. Por ejemplo, errores continuados de flaps o TOWS.

CRÍTICAS A LA COMISIÓN INVESTIGADORA OFICIAL

El informe cuestiona su capacidad para cumplir la tarea de modo eficaz

E. M. Madrid 29 JUL 2012 - 21:56 CET 1

En julio de 2010, cuando se realizó la auditoría de OACI, España se había aprendido unas siglas: CIAIAC (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil), porque investigaba el accidente de Spanair. Pero la OACI cuestionó su eficacia. “La CIAIAC tiene diez puestos vacantes para investigadores y otro personal técnico de su organización [su plantilla actual es de 22 expertos]. La limitación del número de investigadores en la CIAIAC ha afectado a su capacidad para cumplir todas sus tareas de manera efectiva y eficaz, en particular con respecto a la conclusión de los informes de investigación”. Era su modo de criticar que tardase años en aclarar los accidentes.

El accidente de Spanair de 2008 fue resuelto en 2011, pero vale también para su precedente: el avión de McDonnell Douglas que casi se estrella en Lanzarote en 2007 porque también despegó inadvertidamente sin los flaps desplegados. El informe se culminó en 2009. Un año antes quizá habría servido para evitar la tragedia en Madrid. La OACI también la acusaba de informarse tarde y de informar mal. “La obligación de notificación inmediata de incidentes graves a la CIAIAC no ha sido sistemáticamente cumplida por AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea)”. Pero no solo había retraso: “Algunas notificaciones iniciales [de accidentes e incidentes] no han sido enviadas a la OACI y los informes no han sido sistemáticamente enviados”. Y se añadía un tercer agujero negro: “La mayoría de los incidentes graves vinculados con el tráfico aéreo no han generado una investigación por la CIAIAC”.

Su profesionalidad también se ponía en duda. “Algunos investigadores con varios años en la CIAIAC no han recibido el curso básico de investigación de accidentes e incidentes”, ni hay “exámenes y ensayos de piezas o componentes de aeronaves”. Pero había otro factor que le inutilizaba, según la OACI. La CIAIAC podía emitir decenas de consejos sobre seguridad aérea tras cada accidente, pero el Gobierno ni siquiera estaba obligado a contestarle, y menos a asumirlos.

MÁS INFORMACIÓN

España sigue sin corregir fallos en la seguridad aérea denunciados en 2010

Y AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) “no cuenta con suficiente personal de inspección para desempeñar todas las tareas de vigilancia de la seguridad operacional”. A modo de símbolo de tanto descontrol, se enunciaba que un decreto de 2009 fijó que se debían certificar todos los aeropuertos internacionales en España. Un año después, ningún aeropuerto había sido certificado. Ni Barajas.