



Atentado del 11-S y pandemia: un antes y un después para la aviación comercial | OPINIÓN

Del atentado del 11 de septiembre a la crisis del COVID-19, el experto en derecho aeronáutico, Miguel Mena, analiza todos los efectos que hubo y los cambios para la aviación comercial.

SUSCRIPTOR DIGITAL



Hoy, 11 de septiembre de 2021, se cumplen 20 años del atentado terrorista contra las Torres Gemelas. (Foto: EFE)



Miguel Mena Ramírez

Socio de CMS Grau

Lima, 11 de septiembre de 2021
Actualizado el 11/09/2021 05:52 p.m.

Conforme a los criterios de  **The Trust Project**

[Saber más](#)

Todavía quedan en nuestra retina los espantosos atentados terroristas ocurridos hace veinte años en Nueva York y Washington, que recordamos gracias a los medios de comunicación, la amplia literatura, ensayos, documentales y artículos que se han elaborado sobre el uso de aeronaves como medios de destrucción y como en algún momento se creyó que el 11/9 sería el punto de referencia para la industria, así como A.C y D.C es para los católicos el inicio de una nueva era, considerando que no podría haber hechos de tal naturaleza que afecten la economía del transporte aéreo. Sin embargo, nos equivocamos; se produjeron hechos catastróficos sólo superados por la ficción, que demostraron la fragilidad de la humanidad ante la naturaleza y resaltaron las características sui generis de la industria de la aviación comercial.

LEE TAMBIÉN | *Petro-Perú: “El tipo de cambio es lo que más está impactando en el precio de combustibles”*

Recordemos en primer término, que como consecuencia del 11-S el cese de las operaciones de transporte aéreo hacia y desde Estados Unidos, por tres días, causó inmensas pérdidas a todas las aerolíneas (dicho país posee el 27% del tráfico aéreo mundial y en el 2001 tenía 41%) , la disminución de la demanda, consecuencia del miedo de volar, traumatizó los viajes de negocios y paralizó prácticamente el comercio internacional y el turismo.

En aquella oportunidad, consciente del grave perjuicio sufrido por las aerolíneas de su país, el Congreso norteamericano aprobó la Air Transportation Safety and System Stabilization Act, mediante la cual se otorgaron a sus líneas aéreas US \$ 5,000 millones para compensarlas por la pérdida directa sufrida al no operar los días siguientes de los atentados, y por la disminución de ingresos hasta finalizar el 2001. Adicionalmente ofreció garantías de crédito hasta por US \$ 10,000 millones para ayudar a las aerolíneas a obtener crédito que en otra forma no podrían recibir.

Según el diario Universal de México, aerolíneas y fabricantes aeronáuticos acumularon reducciones de más de 170,000 empleos. De acuerdo a estimaciones

de la OIT, a nivel mundial se perdieron más de 20 millones de empleos directos e indirectos como consecuencia de los atentados.



Los hechos terroristas no afectaron a las aerolíneas latinoamericanas en la misma proporción que a las norteamericanas, pero las golpearon severamente y, en el momento en que atravesaban una de sus peores épocas, por lo que muchas de ellas quedaron al borde de la quiebra. El bajísimo rendimiento de la industria aérea, cuando se obtiene, no permitía asumir la pérdida tan grande que esos hechos terroristas causaron.

Pero como si fuera poco, un nuevo factor se unió a esos problemas para hacer insoportable la situación. Las aseguradoras, afectadas por los siniestros, y ante la posibilidad de que ocurran otros similares, aumentaron la prima por riesgos de guerra, y resolvieron las condiciones de las pólizas suscritas exigiendo aumentos inusitados hasta de 10 veces en los pagos por todo concepto.

La débil economía de los países latinoamericanos no permitió que sus gobiernos acudiesen a prestar ayuda a sus aerolíneas con similares programas y con la misma rapidez, al igual que ha sucedido con la crisis originada por la [COVID -19](#).

Posteriormente, cuando parecía que podría haber una mejoría se produjo la guerra en Irak y ello agravó más la situación del transporte aéreo. La demanda decayó en un 10%, especialmente por la incidencia de los menores tráficos hacia y desde

Estados Unidos.

En los últimos tiempos, la naturaleza se volvió más agresiva con la humanidad y con la industria. El ejemplo más importante fue la erupción del volcán Eyjafjallajökull que se produjo entre marzo y mayo de 2010 en Islandia y que provocó el cierre del espacio aéreo europeo norte, suponiendo la cancelación de más de 100,000 vuelos y afectando a cerca de 10 millones de pasajeros. Además, hubo otros casos tan notables como las erupciones de los volcanes Tungurahua en Ecuador y Puyehue en Chile, que obligaron a suspender vuelos en Latinoamérica durante varios días, ocasionando más pérdidas a las aerolíneas que los atentados de las torres gemelas.

Adicionalmente a ello se han sumado otros problemas como la epidemia de neumonía en Asia (SARS), la gripe AH1N1, la guerra en Irak, el notable incremento de las primas de seguros aeronáuticos y el alza del combustible que llegó a incrementarse hasta US\$ 150 por barril en 2008 y se convirtió en una nueva pesadilla para la industria, en especial la de nuestra región; hasta que llegó el **coronavirus – COVID-19**.

La **pandemia** generó una crisis mundial sin precedentes, especialmente para la industria. De acuerdo a IATA se considera que 2020 fue el peor año para la industria aérea. La disminución de pasajeros transportados el año pasado fue la mayor registrada desde que la demanda mundial de viajes aéreos comenzó a rastrear alrededor de 1950.



En esta foto del 11 de septiembre de 2001, un avión comercial secuestrado se acerca a las torres gemelas del World Trade Center poco antes de estrellarse contra el emblemático rascacielos de Nueva York. (SETH MCALLISTER / AFP).

Las mayores aerolíneas europeas y estadounidenses perdieron 46.787 millones de euros (unos 55.800 millones de dólares) en 2020, el peor año en la historia de la aviación, frente a una rentabilidad de 12.798 millones en 2019, debido a la drástica restricción de los viajes. Los tres grandes grupos de aerolíneas europeos – IAG, Air France/KLM y Lufthansa – sumaron pérdidas de 20 mil 726 millones de euros en 2020, frente a una utilidad de 3 mil 218 millones en 2019. Por otro lado, las cuatro grandes compañías estadounidenses –American Airlines, Delta, United Airlines y Southwest – acumularon más de 26 mil millones de euros de pérdidas, mientras que en 2019 declararon rentabilidad por casi 9 mil 800 millones.

No obstante, tanto en Europa como en Estados Unidos las aerolíneas afectadas recibieron notable apoyo de sus gobiernos con préstamos que superan largamente los montos otorgados por Washington en el 2001 a las aerolíneas norteamericanas.

Como resultado de la pandemia, un total de 30 aerolíneas a nivel mundial dejaron de operar durante el 2020, siendo Estados Unidos el país más afectado. En

Latinoamérica, cuatro aerolíneas iniciaron procesos de reorganización financiera (LATAM, Avianca, Aeroméxico y la colombiana Easy Fly). Asimismo, cesaron operaciones cinco aerolíneas en la región.

El escenario jurídico se volvió complejo pues se convirtió en una crisis global y ante la emergencia sanitaria mundial declarada por la Organización Mundial de la Salud – OMS, los gobiernos dictaron medidas extraordinarias y urgentes que consecuentemente, prohibieron mayoritariamente o restringieron los vuelos, cerraron fronteras, mediante regulaciones de varios sectores, además de las restricciones de carácter operativo. En términos jurídicos nos vimos afectados por supuestos de fuerza mayor, ante los acontecimientos imprevisibles que afectaron a la industria o por los denominados actos del príncipe por los actos y regulaciones del gobierno central, teniendo en cuenta la salud pública y la trascendencia de la industria. También se perjudicó el derecho de los pasajeros que cumplieron con sus obligaciones y de pronto vieron frustrados sus viajes.



La aviación cambió también durante la pandemia. (Foto: Renzo Sakazar).

Como consecuencia de la pandemia y la del Estado de Emergencia decretado por la

PCM en base a las opiniones vertidas por el MINSA se suspendieron las actividades aerocomerciales en todo el país desde el 16 de marzo de 2020.

Pese a los atentados del [11 de setiembre de 2001](#) y al miedo que existe a volar, el transporte aéreo sigue siendo el medio de transporte más seguro del mundo. Es irónico que en el Perú haya más víctimas por accidentes de tránsito y de carreteras que las que fallecen en accidentes aéreos a nivel mundial.

El bajísimo rendimiento de la industria no permite asumir una pérdida grande por los altos costos que asume el sector (servicios aeroportuarios, gastos de distribución, costo de las aeronaves, combustible, seguros, etc.) y por factores exógenos a la propia industria, como fenómenos meteorológicos o de otra naturaleza.

No obstante, la industria aérea demostró que estaba a tono con las circunstancias y se convirtió en un factor de recuperación de la salud, con el transporte de las vacunas y la demostración de que el transporte aéreo no generaba contagios.

Por ello, creo que estamos a tiempo de recuperar el tiempo perdido, luchando por nuestros mercados y potenciar el turismo. De esta forma estaremos en línea con una política de mejoría de la exportación de servicios y quizás, sea un justo reconocimiento a los muchos latinos que fallecieron en las torres gemelas y por el coronavirus.
