

Despegar de un cenagal



JOSÉ SÁNCHEZ ALARCOS
Profesor Instituto de
Empresa
Director de Quasar
Aviation

Evidentemente, la mejor solución es no meterse en el cenagal. Sin embargo, son muchos los pilotos que, sin comerlo ni beberlo, se han visto metidos en él y no siempre han salido bien. Ha habido bastantes **pilotos** que han sido **encarcelados** simplemente porque han estado en el momento y lugar inadecuados.

Thomas Sowell, probablemente el ideólogo más brillante del liberalismo económico, señalaba que la **corrupción** y sus siempre acompañantes

“arbitrariedad” e “inseguridad jurídica” generan graves costes a los países que las sufren. Los **costes**, sin embargo, no los refiere a quien paga el peaje correspondiente para suavizar a un funcionario e inclinarlo hacia determinada decisión. Los costes reales son los producidos por aquellos que, como no quieren meterse en un cenagal, deciden abstenerse y no aparecer por países donde la corrupción y su acompañante habitual, la inseguridad jurídica, sean parte común del paisaje.

Esta idea es ilustrada con un ejemplo muy simple: Cuando se dice que las inversiones se van hacia China o algunos países de Europa Oriental porque la mano de obra es más barata, no se explica por qué esas mismas inversiones no van a África donde la mano de obra es aún más barata.

Lamentablemente, las empresas pueden tomar sus decisiones de inversión y la seguridad jurídica ocupa un lugar clave entre los parámetros de esa decisión, pero no así los trabajadores de esas empresas, que pueden ser “empaquetados” a lugares que son cualquier cosa menos seguros, si su empresa cree poder sacar algo del **cenagal**.

Los costes reales son los que sufren aquellos que deciden abstenerse y no aparecer por países marcados por la corrupción y la inseguridad jurídica



Pese a ser inocente, el comandante Luis Santos estuvo retenido un año en Venezuela tras ser detenido en el aeropuerto de Maiquetía en 2004

La actuación en un mercado responde a la ley de la sabana: el león se queda con los mercados más mollaros y, cuando lo que queda es despreciado por el león, empiezan a aparecer otros animales

Aunque sea una imagen desagradable, la actuación en un mercado responde a la **ley de la sabana**: El león, o sea las grandes compañías, se queda con los mercados más mollaros tanto en números como en seguridad y, cuando lo que queda es despreciado por el león, empiezan a aparecer otros animales dispuestos a sacar algo de los despojos; fundamentalmente las hienas y los buitres, es decir, pequeñas compañías dispuestas a aceptar cualquier contrato en cualquier sitio para sobrevivir.

Es ahí donde comienzan los problemas para aquellos que tienen que volar a cualquier agujero perdido en el mundo donde tienen que tener un exquisito cuidado con todo, desde el tipo y cantidad de combustible que le meten, hasta lo que le puedan poner o quitar entre la carga o en el pasaje y mil historias más de funcionarios venales.

Mientras no nos toca directamente, lo vemos como algo gracioso: Ir en un taxi y ver cómo la policía se queda con la licencia del taxista para asegurarse de que vuelve después de dejar al pasajero en el aeropuerto y así actuar sin testigos extranjeros... puede ser gracioso; también puede serlo que el aparcacoches que amablemente nos ayuda a estacionar el coche en el sitio adecuado tenga en una mano una carabina de dos cañones mientras con la otra nos hace señales o ver que la llegada a una oficina es casi una operación militar.

Ni que decir tiene que eso también implica cosas como abstenerse de ver una catedral que está a menos de 200 metros de la oficina porque ir a pie es peligroso o no poder parar un taxi que pasa por la calle porque el taxista podría ser un atracador...y así tantas cosas más.

Me gustaría recordar aquí el más que conocido caso de Los Rodeos, arquetipo del accidente producido por fallo humano y cómo ese fallo pudo tener en su origen fuentes de tensión no directamente relacionadas con el pilotaje del avión:

- Una fórmula compleja para calcular el tiempo de actividad de la tripulación que, al mismo tiempo, impedía que pudiera ser comprobada de forma fácil y rápida en la cabina y, además, tenía fuertes penalizaciones.

- El perjuicio para la compañía y el efecto sobre los pasajeros de la eventual cancelación del vuelo.

Naturalmente, sería utópico exigir que, antes de volar, los **pilotos** tengan que sentirse en plena forma, felices y **sin fuente alguna de tensión**, so pena de cancelación del vuelo. Si exigiéramos esto, sin duda, se rebajaría drásticamente el volumen de tráfico aéreo. Sin embargo, como casi todas las utopías, esto es algo a lo que se debe tender poniendo cada uno de su parte todo lo posible, especialmente reguladores y operadores.

Son múltiples los ejemplos que podrían darse de **actuaciones ajenas al pilotaje** que **inciden** fuertemente en cómo se desarrolla éste. Basten los siguientes:

- Cuando se despega en un aeropuerto con una elevación por encima de los 6.000 pies, el avión cargado y en un día caluroso ¿se puede, en determinados países, afirmar con certeza que se sabe lo que pesa el avión? Naturalmente, el experto trata de cubrirse todo lo que puede y el operador trata de explotar al máximo la aeronave y ahí tenemos un conflicto.



Agustín Rey, la víctima más reciente de la falta de seguridad jurídica que los pilotos encuentran en algunas zonas geográficas

Destinos de alto riesgo

La detención y posterior liberación de una tripulación española de la compañía Girjet en Chad ha puesto de manifiesto el alto riesgo que entraña viajar a determinados destinos en los que, derechos elementales como el de la seguridad jurídica, no están consolidados.

En diciembre de 2005, un tribunal venezolano decretaba la libertad sin cargos para el comandante portugués Luis Santos, que permaneció detenido en aquel país durante más de un año, acusado de un delito que jamás cometió. Los hechos se remontan a octubre de 2004, cuando el piloto se hallaba a punto de despegar del aeropuerto de Maiquetía, en Caracas. La policía detuvo a maleteros y tripulantes del avión cuando intentaban introducir droga a bordo de la aeronave. Pese a alertar a los agentes de los hechos, Luis Santos se vio injustamente imputado dentro de la operación policial. Desde un primer momento, el Gobierno portugués y los principales organizaciones de pilotos lusas y europeas (entre ellas SEPLA) condenaron la detención y solicitaron la libertad para el comandante, a la luz de falta de pruebas y la irregularidad del procedimiento judicial. Tras año y medio de un accidentado proceso (durante el cual hubo dos cambios de jueces y una veintena de vistas anuladas), Luis Santos fue puesto en libertad y pudo volver a casa.

El episodio más reciente de inseguridad se vivió el pasado mes de septiembre en la ciudad brasileña de Fortaleza. El piloto de Spanair, Marcelino Ruiz, fue tiroteado junto a otras tres personas cuando circulaba en automóvil, durante unos días de vacaciones. Una negligencia policial (les confundieron con unos atracadores y comenzaron a dispararles sin ni siquiera darles el alto) se ha saldado con nuestro compañero y amigo gravemente herido (por fortuna, se recupera en el Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo). Mach82 incluye en este número una entrevista a Marcelino, la víctima más reciente de estos destinos de alto riesgo.

- Cuando un piloto es amablemente invitado a no escribir nada en el libro de mantenimiento del avión ¿sabe realmente en qué condiciones está volando? Ha de tenerse en cuenta que la invitación no es personal sino generalizada. ¿Con qué se puede estar cruzando un océano? ¿Se sabe realmente cuáles son los recursos con que se cuenta ante una emergencia? El caso del Aeroparque en Buenos Aires, espléndidamente tratado en la película *WRZ*, es un claro ejemplo de inquietud derivada de conductas corruptas en la gestión.

- Cuando se despiden a un piloto por una protesta relacionada con la seguridad y el despido es ratificado aunque se condene a una indemnización, ¿qué mensaje se está dando a los demás pilotos? ¿es eso lo que se pretendía? ¿se fiarán esos pilotos de los aparatos que vuelan? Algunas fuentes oficiales comentaban que en este caso, al que no hace falta ponerle nombre porque está en la cabeza de todos, había una relación mala con la empresa y estaban buscando alguna excusa. Es posible pero, si es así, no han podido encontrar otra más negativa y con más grave

impacto sobre la seguridad tanto de pasaje como de tripulantes.

- El caso del Chad es también bastante representativo. Hace escasas semanas, en Francia descubrieron que una ONG no era lo que decía ser y que estaba promoviendo adopciones ilegales. Al parecer, el piloto del avión que esa ONG había fletado para el transporte de los niños tenía que ser más listo que los franceses y haberlo sabido antes. ¿Y si no? A la cárcel... en el Chad. Siempre hay necesidad de chivos expiatorios y es muy posible que a los jefes de la ONG no les puedan echar el guante, así que el piloto puede hacer de sucedáneo perfecto.

Thomas Sowell tiene razón: Las situaciones de inseguridad jurídica sólo se solucionan de una manera: **Huyendo** del país. Lamentablemente, volviendo al símil de la ley de la sabana, la huida de los leones atraerá a más hienas y, dada la situación de desempleo rampante, siempre encontrarán gente dispuesta a volar a esos sitios con tal de ponerse a los mandos de un avión.

Por supuesto, el que estén dispuestos no significa que no les afecte. O adoptan una posición de fatalismo pensando, probablemente con razón, que en cualquier momento pueden tener un accidente y aceptando esa posibilidad como parte del paisaje o intentan precaverse al máximo. En este segundo caso, se encontrarán entre la **espada** de la **inseguridad jurídica** y la **pared** de su **operador**, especialmente si éste adopta una política comercial que pueda definirse como “de mosca para arriba, todo lo que vuela es caza”... aunque esté podrido, añado ❖

En Francia descubrieron que una ONG estaba promoviendo adopciones ilegales. Al parecer, el piloto del avión fletado tenía que ser más listo que los franceses y haberlo sabido antes. ¿Y si no? A la cárcel... en el Chad