Público

LO QUE NO SE HA DICHO SOBRE EL DESASTRE DEL AVIÓN EN LOS ALPES

Vicenç Navarro

Catedrático de Políticas Públicas. Universidad Pompeu Fabra

9 de abril de 2015

La gran concentración de las noticias en los mayores medios de comunicación españoles ha sido sobre la salud mental del copiloto del avión que estrelló el vehículo que pilotaba, causando la muerte de las ciento cincuenta personas que viajaban en él. Pero no se ha dicho nada sobre las condiciones contractuales de tal piloto, ni sobre las circunstancias que determinaron que un piloto con tan escasa experiencia en manejar tal vehículo tuviera esa responsabilidad: tripular un avión de tal complejidad y desarrollo tecnológico como el Airbus A320 que estrelló. Según un reportaje publicado en el *New York Times* del pasado 2 de abril, el copiloto Andres Lubitz (un nombre hoy internacionalmente conocido) acumulaba solo 630 horas de vuelo, una cifra considerada muy limitada e insuficiente para pilotar tal aparato. ¿Cómo puede ser que a una persona con tan poca experiencia de vuelo, solo 630 horas, se le permitiera tripular un

A320? Esto se preguntaba en este reportaje una ex comandante de la Armada de EEUU y ex piloto de la compañía estadounidense United Airlines, la Sra. Amy Fraher. La respuesta de tal piloto, que hoy es profesora de la Universidad de Birmingham en Gran Bretaña, es que por el interés de reducir costos, la formación y la experiencia de los pilotos se ha reducido excesivamente, saltándose las exigencias y requisitos que solían pedirse de siete u ocho años de experiencia en tiempos anteriores. Tal exigencia está particularmente acentuada en las compañías aéreas de bajo coste (las conocidas como “low cost”). Estas son las conclusiones de una persona experta en aviación civil y militar, representando una opinión que está bastante generalizada. Ni que decir tiene, las compañías de “low cost” han promocionado la opinión opuesta, como también lo han hecho las asociaciones profesionales de los pilotos de avión. Y estas han sido las voces que han tenido mayor visibilidad en los medios. Debería haber –y hoy no los hay- estudios internacionales objetivos, rigurosos e independientes, que analizaran la seguridad en la aviación civil en términos comparativos, incluyendo datos sobre la calidad de formación y experiencia de los pilotos por tipo de compañía aérea. Los hay por tipo de avión, pero no los hay por tipo de piloto.

El valor de los accidentados por nacionalidad

Otra información que tampoco ha tenido demasiada visibilidad es la compensación que los tribunales otorgarán a los familiares de los muertos en accidentes de aviación. Los lectores podrán ver en las compensaciones de la compañía propietaria del avión estrellado, Germanwings Co., que esta pagará mucho menos a los familiares de las víctimas españolas que a los de las víctimas estadounidenses. Esta ha sido una práctica generalizada desde hace tiempo. El valor de una vida española cotiza en los tribunales mucho menos que el valor de una vida estadounidense. Según otro artículo publicado el pasado 30 de marzo en *The New York Times* ("Germanwings Crash Settlements are Likely to Vary by Passenger Nationality"), según James Healy-Pratt, director de despacho de accidentes de aviación civil del famoso bufete de abogados británico Stewards Law, el promedio de compensación de un ciudadano estadounidense en una muerte por accidente aéreo es de 4.5 millones de dólares, más de tres veces superior a la compensación del ciudadano español (una diferencia muchas veces mayor que la diferencia del estándar de vida entre los dos países). La causa de que ello sea así se debe a que, en la mayoría de los casos, los familiares de las víctimas llevan a las compañías aéreas a los tribunales de los países donde residen, y son las compañías de seguros de tales compañías las que pagan las compensaciones dictadas o negociadas por los tribunales de cada uno de esos países. En el caso del avión estrellado en los Alpes había 16

países involucrados dada la gran variedad de nacionalidades representadas entre las víctimas.

Y ahí está el quid de la cuestión. Los tribunales y la legislación estadounidense son mucho más protectores del consumidor y del usuario que los tribunales españoles y su legislación. Esta es la conclusión del artículo del *New York Times*. Y esta es también mi experiencia, pues he vivido en España y en EEUU por muchos años, y lo he podido comprobar. En general, en temas de protección del usuario, el legislador y el juez estadounidense son más favorables a la ciudadanía que los españoles y los europeos (la compensación para los ciudadanos británicos y alemanes es también mucho más baja que la de los estadounidenses, 1.6 y 1.3 millones de dólares respectivamente).

Las razones de que ello sea así son muy variadas. Pero una razón importante, y casi nunca citada en los medios españoles, es que los cargos judiciales son elegidos directamente por la ciudadanía estadounidense. El día de las elecciones, en la papeleta de los candidatos, verán que se eligen no solo a los políticos, sino también a los jueces, una situación impensable en España (donde el enorme conservadurismo de la judicatura es bien conocido internacionalmente) y en Europa. No estaría mal que algunos de los partidos progresistas hicieran tales propuestas aquí también.