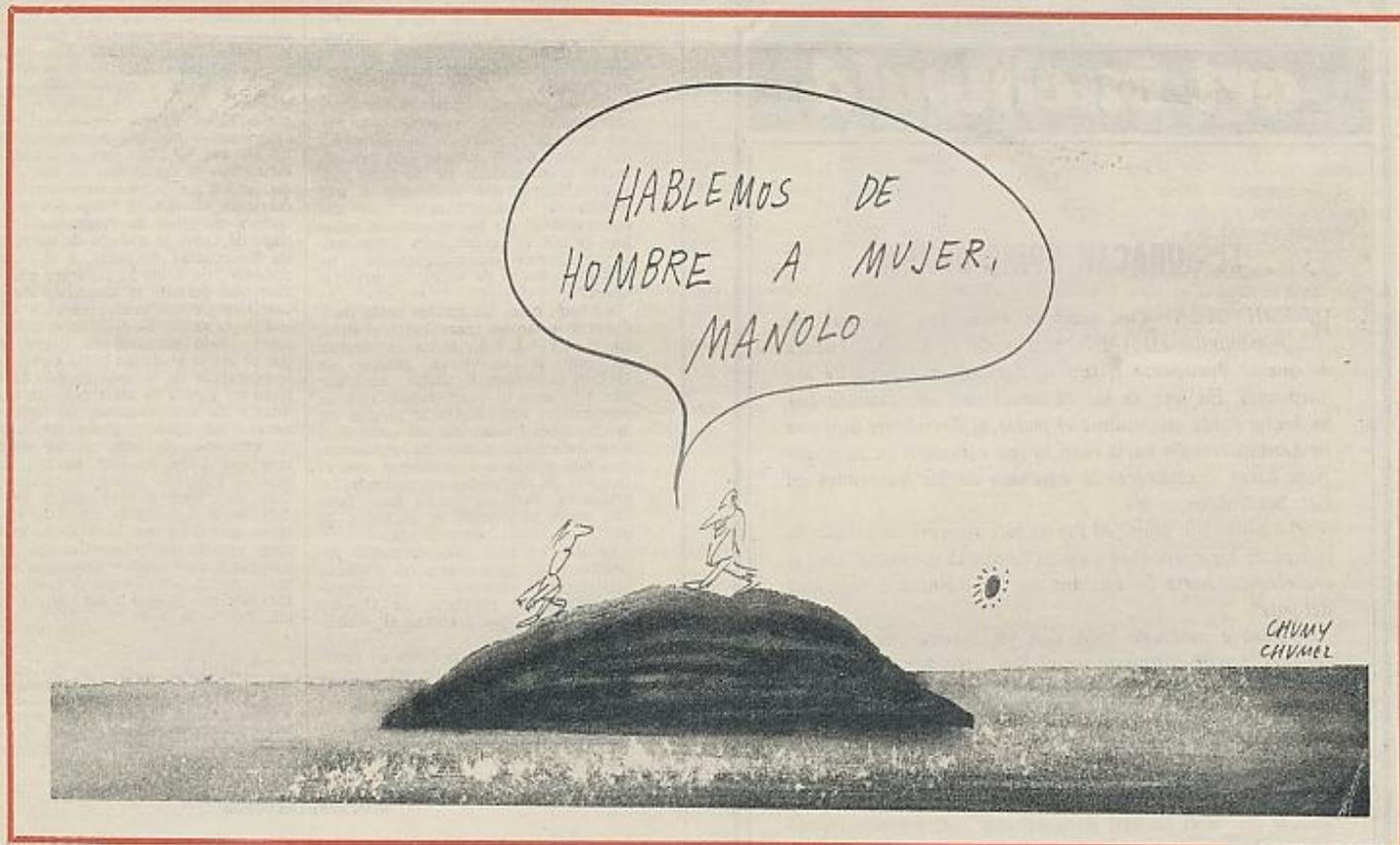


EN PUNTO



aproximadamente dos años. El autor del comentario anterior es Basil Edwards, inglés de pies a cabeza, cincuenta y tantos años, alto, delgado, ojos azules, salud de hierro, ex piloto y uno de los principales miembros del despacho londinense de la I.F.A.L.P.A., Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea.

Entre los desvíos figuran los del «Boeing 707» de El Al, obligado a aterrizar en Argel; los innumerables aparatos americanos desviados a Cuba; el «Boeing 707», de la T. W. A., desviado hacia Damasco, y, el 7 de septiembre pasado, el asesinato de un piloto militar ecuatoriano que se había negado a llevar a doce hombres y una mujer a Cuba. En total, cerca de noventa actos de piratería aérea han tenido lugar desde el mes de enero de 1969; se ha calculado que, al ritmo de un desvío por semana, cada uno de los aviones que vuelan actualmente en todo el mundo tiene una probabilidad sobre 170.000 de no aterrizar en el aeropuerto al que iba destinado.

«La situación es muy grave —estiman tres pilotos de Air France (dos pilotos de «Caravelle» y un comandante de «Boeing 707» intercontinental)—, ya que nada es más peligroso que un «hijacking»: los aparatos que pilotamos actualmente, estos «jets», bi, tri, tetra reactores, son auténticos monstruos, debido a su complejidad. Ya en circunstancias normales, la mínima falsa maniobra, el mínimo incidente puede desembocar en catástrofe; ¿qué decir entonces de cuando alguien nos está apuntando con un revólver?...

«No podemos oponernos físicamente al «hijacker», ya que tal acción representaría un peligro para todos los ocupantes del avión: a la altura a que volamos (entre los 9.000 y los 12.000 metros) la presión atmosférica exte-

rior es tan débil que bastaría que una sola bala traspasase la carlinga para que se produjese una rápida y peligrosa decompresión. Nos veríamos entonces obligados a picar hacia tierra a gran velocidad, para evitar la asfixia de los pasajeros. Habría que realizar decenas de maniobras (postigos, aerofrenos, comunicaciones, etcétera) en un tiempo record, y la ausencia de gravedad provocaría el pánico entre los 150 pasajeros. ¿Se imaginan el cuadro?... Puedo afirmar que la pérdida de dos ventanillas provocaría una decompresión explosiva y la destrucción total e inmediata del aparato».

Todos los pilotos están de acuerdo: sería una locura tratar de resistirse a un terrorista aéreo».

¿Qué otras soluciones técnicas, jurídicas y políticas se están considerando para desanimar a los «hijackers»?

«Numerosas —estima M. Jamet, responsable de estos problemas en el Secretariado General de la Aviación Civil (S.G.A.C.)—, pero ninguna es totalmente satisfactoria». De la misma opinión son la I.A.T.A. (Asociación Internacional del Transporte Aéreo), la O.A.C.I. (Organización de la Aviación Civil Internacional) y la I.F.A.L.P.A. Estos tres organismos internacionales llevan ya tiempo estudiando el problema y han propuesto hasta la fecha cierto número de medidas.

La más sencilla, en teoría: registrar a todos los pasajeros y todos los equipajes. «Basta —me explica un piloto— citar a los pasajeros antes, en el aeropuerto, y registrarlos antes de embarquen. Lo mismo con las maletas. E incluso el equipaje de mano. Dicen que ello inquietaría e indispondría a los pasajeros. Pero seguro que prefieren ser registrados a ver cómo alguien les amenaza con una granada

mientras el avión está en pleno vuelo».

Muchas de las compañías aéreas, entre ellas Air France, no son de la misma opinión: «Tales precauciones serían catastróficas para el desarrollo del tráfico aéreo. Provocarían demoras, embotellamientos, y serían anti-publicitarias». «Quizá —comenta un piloto—, pero me importa un bledo el punto de vista de la compañía. Muy pronto tengo que hacer un vuelo: «París-Tel-Aviv»; puedo asegurarle que haré uso de mis poderes, como comandante de a bordo, que me autorizan a verificar detalladamente la totalidad de mi carga. Nuestro deber es defender ante todo la seguridad de nuestros pasajeros, de la tripulación, de material y del aparato. Si las compañías no quieren tomar responsabilidades, seremos nosotros quienes las tomemos».

Parece ser, por otro lado, que la gran mayoría de los 44.000 pilotos afiliados a la I.F.A.L.P.A. están dispuestos, a pesar de la reticencia de algunos pilotos americanos, a seguir las consignas de la organización.

Se han pensado también otras medidas:

El restablecimiento del sistema de tarjetas de embarque, que permite controlar la identidad de todos y cada uno de los pasajeros antes del despegue del avión. Pero basta un pasaporte falso para introducirse en el avión; ¿y cómo saber, de todas formas, a quien hay que controlar?

La puesta a punto de controles magnéticos, que permitirían descubrir la presencia de todo objeto metálico voluminoso que llevase el pasajero o que viajase dentro de la maleta. «Pero —dice un piloto—, de diez veces, nueve se trataría de una plancha eléctrica».

«De hecho —declara el comandante

Gérard, presidente del Sindicato Nacional de los Pilotos de Línea Francesa (S.N.P.L.)—, ninguna medida técnica puede ofrecer una seguridad de un cien por ciento. El problema de los actos de piratería aérea es un problema político: sólo los gobiernos, las organizaciones aeronáuticas internacionales y la O.N.U. pueden resolverlo, creando una legislación universal, totalmente nueva y particularmente severa».

En la I.F.A.L.P.A. están deseando que todos los países del mundo adopten un texto previsor, en caso de piratería aérea:

1. La restitución inmediata de todos los pasajeros, del equipaje y del aparato.

2. La extradición del criminal al país de matriculación del aparato, juicio (obligatorio) y aplicación de penas muy severas (de veinte a treinta años de cárcel).

«Hace falta —se dice en la S.N.P.L.— que la opinión pública presione sobre las compañías y los gobiernos para que entablen negociaciones que permitirían, por ejemplo, completar y reforzar la Convención de Tokio».

Ratificada en la actualidad por doce países, esta Convención prevé la devolución de los pasajeros y del avión, pero nada dice de los criminales culpables del desvío de aquél. Por lo que los pilotos dicen que la Convención en cuestión no es «más que vientos».

Incluso si se llegase a un acuerdo general sobre la extradición de los «hijackers» y su procesamiento en un tribunal de justicia nacional o internacional, subsistiría un grave problema: el que plantearían todos aquellos que tratasen de obtener asilo político al término de su «viaje».

«En Gran Bretaña, por ejemplo