

LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

PEDRO IZQUIERDO SANCHEZ

Teniente Coronel de la Guardia Civil
Servicio de Costas y Fronteras

INTRODUCCION

La seguridad aeroportuaria se ha puesto desgraciadamente de moda a raíz de los atentados del pasado 11 de septiembre. Sin embargo, los ataques contra la aviación civil no son cosa nueva, pues ya en 1931, es decir sólo 28 años después del nacimiento de la aviación en el primer vuelo de los hermanos Wright, se produjo el primer caso de secuestro aéreo. Fue protagonizado en Perú por el Coronel Sánchez Cerro, que obligó al piloto de un avión comercial a sobrevolar Lima para lanzar octavillas en apoyo del golpe militar que se acababa de producir.

Acababa de descubrirse el potencial de la aviación civil como medio de propagación rápida e impactante de una idea. Años después fue profusamente utilizada como forma de presión y de propaganda de determinados idearios, si bien los procedimientos ya no han sido tan simples como aquella sencilla distribución de octavillas.

Los ataques han sido numerosos y no sólo limitados a secuestros sino que cubren toda una gama de atentados que en el argot aeroportuario y siguiendo la terminología de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se conocen como Actos de Interferencia Ilícita.

Para hacernos una idea del alcance numérico de estos Actos de Interferencia Ilícita a nivel mundial, haremos un repaso histórico de los últimos 40 años aproximadamente, en los que la frecuencia e importancia de los ataques han llevado a los organismos internacionales a tomar cartas en el asunto.

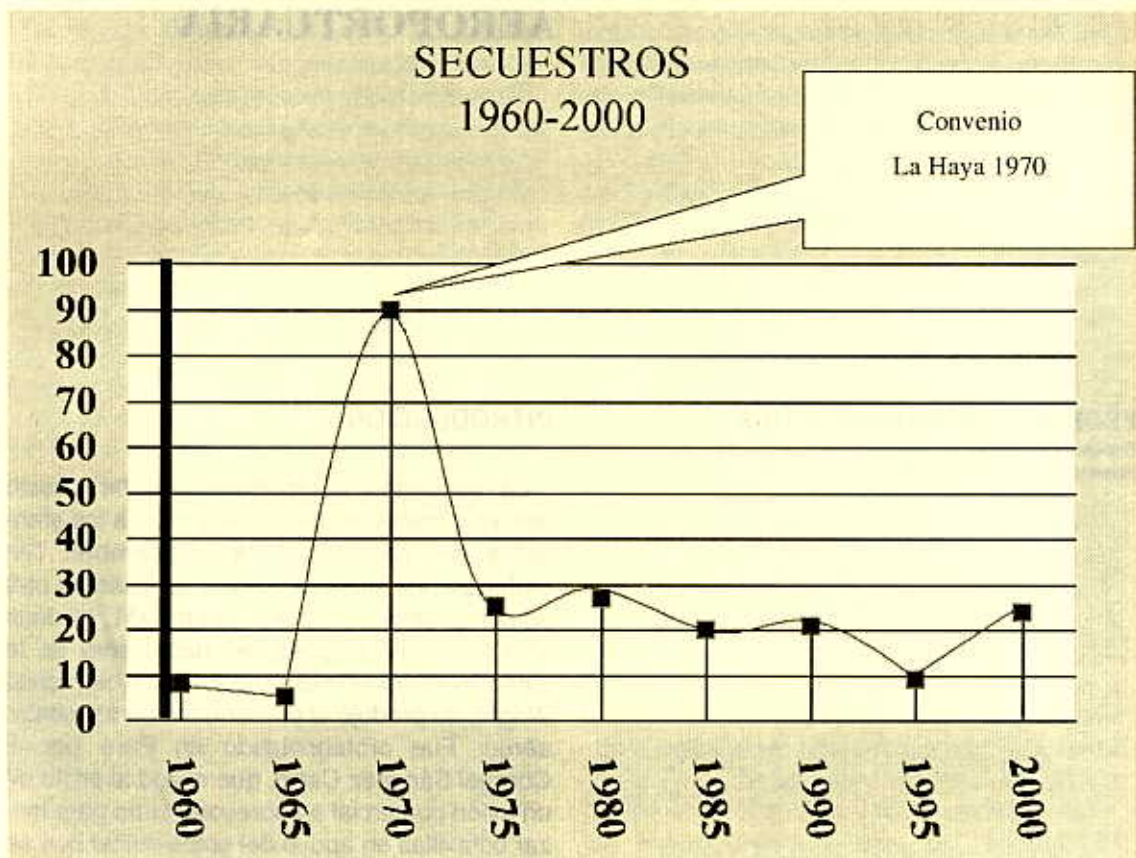


Gráfico 1

En el Gráfico 1 figuran los secuestros ocurridos desde los años 70 hasta el año 2000 (1). No se incluyen, pues, los del 11 de septiembre de 2001.

Ya antes de aquella fecha, recién terminada la II Guerra Mundial, se produjeron algunos casos con la petición de asilo político como fin (2).

Así en 1947 unos oficiales rumanos secuestraron un avión dirigiéndolo a Estambul donde se les concedió asilo político.

En 1948 realiza lo propio un Coronel de aviación búlgaro, consiguiendo también que se le concediera asilo político a su llegada a Turquía. En ambos casos se asesinó a los pilotos sin que los autores fueran juzgados.

En 1950 son secuestrados tres aviones de las líneas aéreas checas por pilotos militares

para huir a Munich con sus familias consiguiendo asimismo el ansiado asilo político.

Pero es en la década de los sesenta cuando este tipo de actos adquiere tintes absolutamente dramáticos puesto que su número se dispara hasta llegar a 94 en un solo año.

Son los años de máxima tensión entre Cuba y EE.UU, con múltiples secuestros de aviones desviados hacia uno u otro país, aviones que son retenidos como pago a deudas que se atribuyen al otro.

La escalada es tal que OACI se ve en la necesidad de abordar el problema firmándose el *Convenio de La Haya en 1970*, que se comentará más adelante, y que supuso la reducción drástica en el número de secuestros, como se observa en la gráfica.

Además de los casos de secuestros hay otros tipos de actos de interferencia ilícita.

ATAQUES A LOS AEROPUERTOS
1996 - 2000

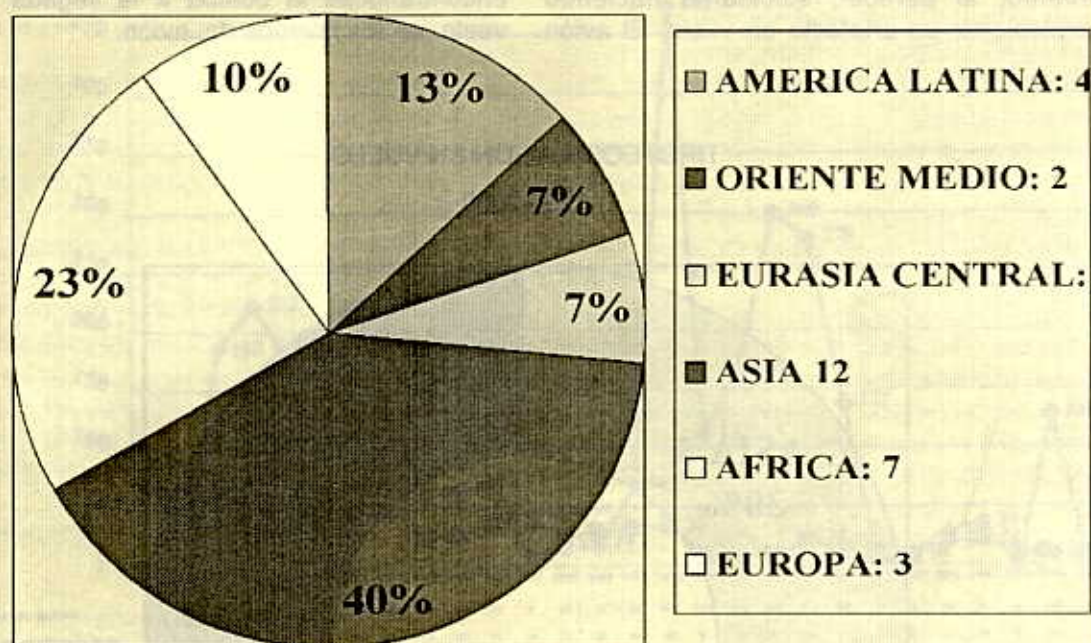


Gráfico 2

Así en el gráfico 2 tenemos reflejados los ataques a aeropuertos entre 1996 y 2000 (3). De los 30 incidentes registrados 21 son con explosivos y otros 19 son tiroteos o lanzamientos de granadas. Entre los últimos está el causado por ETA el 6 de enero de 1997 con-

tra el aeropuerto de Barajas en que lanzó varias granadas desde el exterior del recinto no sobrepasando ninguna la valla perimetral y explotando una solamente. No obstante consiguieron el efecto propagandístico que pretendían.

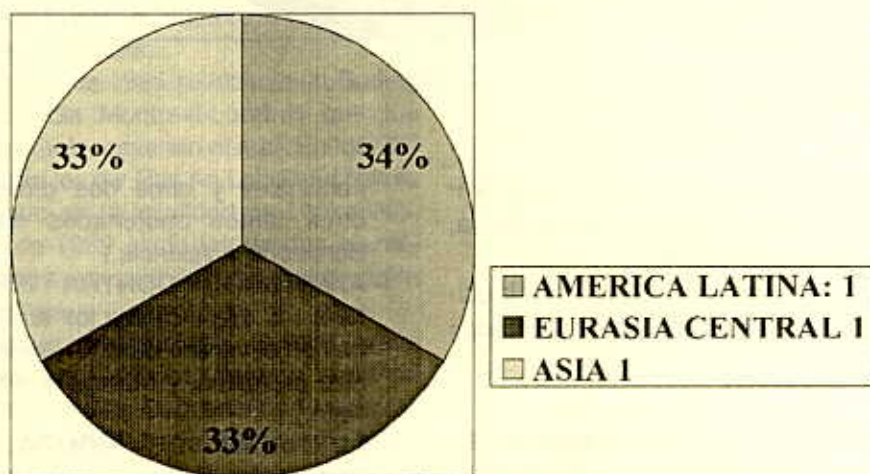


Gráfico 3

El gráfico 3 nos indica, en el mismo periodo anterior, los atentados con explosivos en aeronaves (3). Uno de los casos sucedió en Brasil en que un pasajero intentó, al parecer, suicidarse haciendo explotar un artefacto en vuelo. El avión

consiguió aterrizar aunque falleció un pasajero. Otro caso ocurrió en Japón, descubriéndose un artefacto en una maleta antes de iniciarse el vuelo. El tercero en Rusia, encontrándose la bomba a la llegada del vuelo en los lavabos del avión.

TIROTEOS A AVION EN VUELO
1996-2000

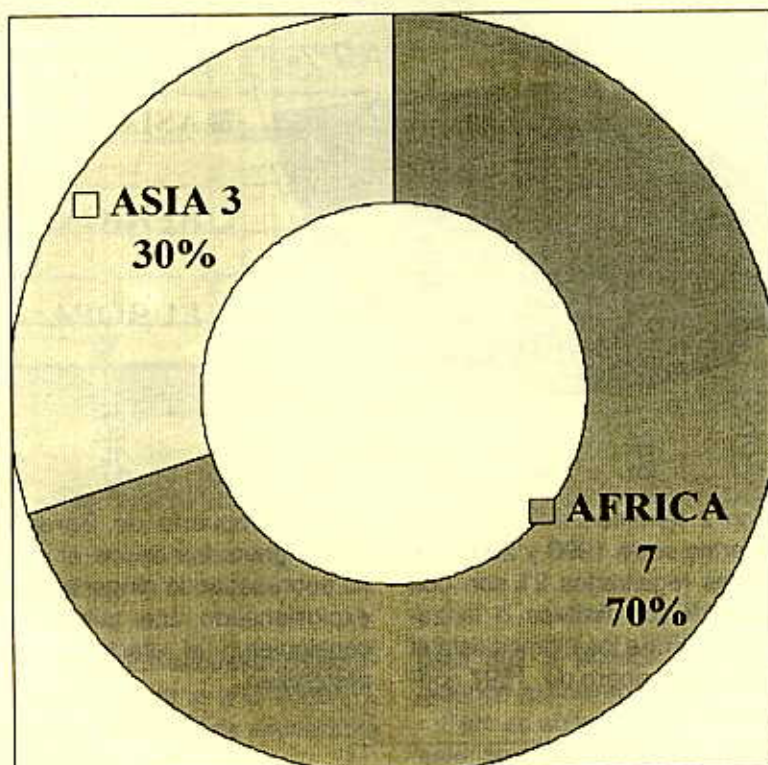


Gráfico 4

Hay también tiroteos a avión en vuelo ocurridos en zonas en conflicto en Asia y Africa, como se ve en el gráfico 4 (3).

En el caso concreto de España, en los últimos diez años se han producido los atentados siguientes:

- SECUESTROS: 4. (Dos finalizados en Alicante y Palma de Mallorca con la entrega de los secuestradores a las Autoridades

nacionales y otros dos provocados por otros tantos enajenados mentales en Barcelona y Valencia.)

- ATENTADOS CONTRA INSTALACIONES : 5. (Se incluyen los atentados sufridos en el verano de 2001 en Barajas, que hizo explosión, y Málaga que fue desactivado.)

- AMENAZAS DE BOMBA EN TIERRA: 371.

- AMENAZAS DE BOMBA EN VUELO: 55.

VICTIMAS DE INTERFERENCIA ILICITA 1970 - 1997

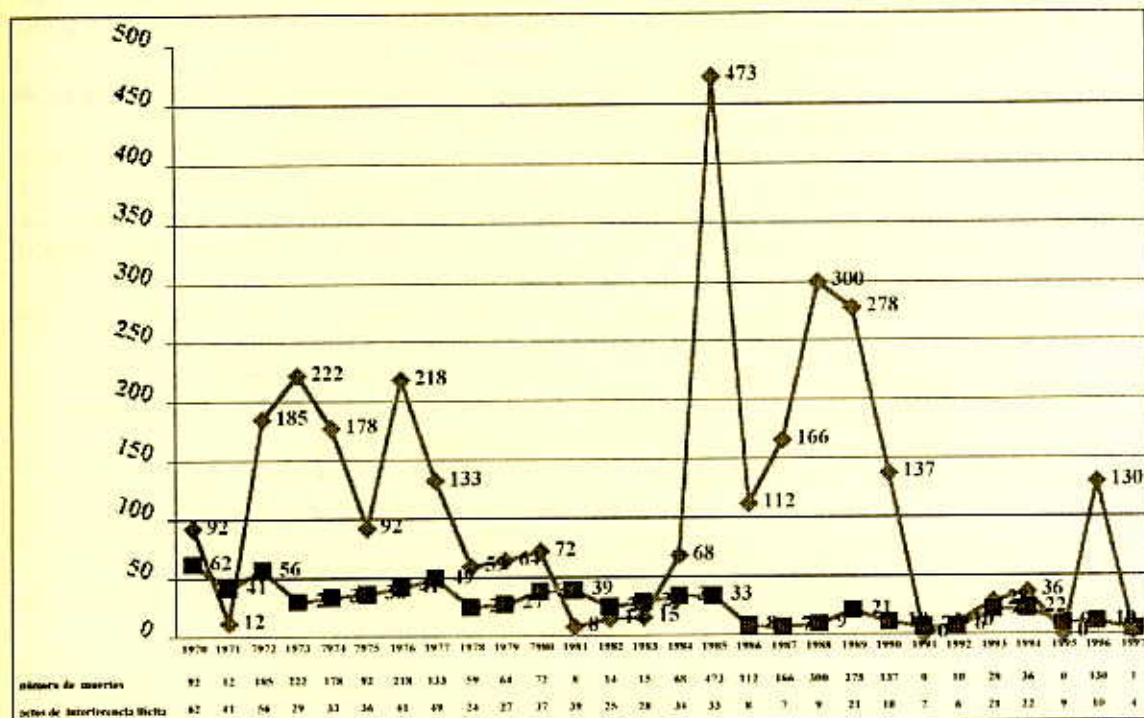


Gráfico 5

Por último en el gráfico 5 (4) se comparan los atentados con el número de víctimas. Como podemos comprobar no se corresponde un mayor número de atentados con un mayor número de víctimas, ya que la mayor parte de los casos se resuelven sin víctimas o con escaso número de ellas. Sin embargo cuando es abatido un avión el número de aquellos lógicamente se dispara.

Así en los 473 de 1985 se incluye un Boeing 747 de Air India Montreal-Londres que fue destruido en vuelo, cayendo al mar. En los 300 de 1988 están los de Pan An Londres / Nueva York derribado en la localidad de Lockerville. En los 270 de 1989 están los de dos atentados, uno contra un vuelo de UTA y otro contra uno de Avianca.

La respuesta internacional a esta grave situación ha sido la firma de una serie de acuerdos en forma de Convenios y Protocolos en el seno de OACI y con el respaldo de la ONU ante cuyo Secretario General son registrados una vez entran en vigor.

NORMATIVA INTERNACIONAL

CONVENIOS

- "CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL". (CHICAGO - 1944).
- "CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES". (TOKIO-1963).
- "CONVENIO PARA LA REPRESION DEL APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVES". (LA HAYA - 1970).
- "CONVENIO PARA LA REPRESION DE ACTOS ILICITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL". (MONTREAL - 1971).
- "PROTOCOLO PARA LA REPRESION DE ACTOS ILICITOS DE VIOLENCIA EN LOS AEROPUERTOS QUE PRESTAN SERVICIO A LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL". (MONTREAL - 1988).
- "CONVENIO SOBRE LA MARCACION DE EXPLOSIVOS PLASTICOS PARA LOS FINES DE DETECCION". (MONTREAL - 1991).

El primero de estos Convenios que hay que citar es precisamente el que crea la OACI, conocido como "Convenio de Chicago". Es el fruto de la Conferencia sobre Aviación Civil celebrada en dicha ciudad entre el 1 de noviembre y el 7 de diciembre de 1944. Está considerado como la base y fundamento del ordenamiento jurídico de la Aviación Civil Internacional (5).

Desde un principio y además de su articulado, se acompaña de una serie de Anexos que en la actualidad son dieciocho y en los que se recogen los aspectos técnicos derivados del mismo y que abarcan todos los relacionados con la actividad aeronáutica como Licencias, Unidades de medida, Aeronavegabilidad, Protección del medio ambiente, etc. De ellos, el Anexo 17 está dedicado a la Seguridad y es el que podríamos considerar como la "Biblia" de la Seguridad Aeroportuaria. En él se señalan los conceptos generales básicos en los que se basarán las medidas de seguridad a adoptar en los aeropuertos, (que luego explicaremos), y que por este motivo son similares en todos los países.

En 1963 se firma el Convenio de Tokio sobre "Infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves" (5).

Regula la actuación de los comandantes de aeronaves y los Estados en relación a aquellos actos que puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave, personas o bienes en la misma o el buen orden y la disciplina a bordo.

En principio tuvo escasa aceptación ya que en aquellos años los incidentes no parecían exigir ninguna medida de este tipo. Sin embargo, hoy día es el Convenio con mayor número de adhesiones (142).

El Convenio de La Haya, cuyo título es "Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves", se firmó en 1970. Es un desarrollo, en este campo, del Convenio de Tokio que tan sólo dedica un artículo al apoderamiento ilícito (5).

Independientemente de las medidas que contiene para hacer frente a este tipo de actos, es significativo que se depositara para su adhesión y ratificación en Washington, Londres y Moscú, con lo que no cabe duda de que se estaba dando a entender que las ideologías

políticas no tenían que interferir en la seguridad de la aviación civil.

La firma de este Convenio hizo disminuir drásticamente el número de secuestros como hemos visto antes.

Así, se pasó de más de 90 en 1970 a poco más de 20 en 1975.

En Montreal se firma en 1971 el Convenio que lleva tal nombre y que técnicamente es conocido como "Convenio para la represión de actos ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil" (5).

Podríamos decir que es un compendio de los de Tokio y La Haya ya que trata de regular las actuaciones de los Estados en relación con los delitos cometidos dentro de las aeronaves o contra las mismas.

En 1988 se firma un Protocolo que lleva consigo la inclusión en el Convenio de Montreal de los actos ilícitos de violencia cometidos en los aeropuertos (5).

Así, el Convenio de Montreal considera delito, en síntesis:

- Los atentados contra personas en una aeronave.
- Destruir o dañar una aeronave.
- Destruir o dañar instalaciones de navegación aérea o aeropuerto.
- Atentar contra una persona en un aeropuerto.

El último Convenio se firma también en Montreal en 1991 y trata de la "marcación de explosivos plásticos para los fines de detección" (5).

Por este Convenio los Estados se comprometen a adoptar las medidas necesarias para prohibir e impedir la fabricación en su territorio de explosivos sin marcar.

La "marcación" consiste, como define el propio Convenio, en introducir en los explosivos un agente de detección.

Como hemos visto, los distintos Convenios a excepción de este último, tratan de resolver el conflicto que se crea tras una interferencia ilícita así como reprimir al causante de la misma. Sin embargo, lo realmente importante es evitar que se produzca ese conflicto y eso es precisamente lo que se busca con los servicios de seguridad aeroportuaria, además del indudable valor disuasorio que puedan tener los acuerdos internacionales mencionados.

MEDIDAS PREVENTIVAS

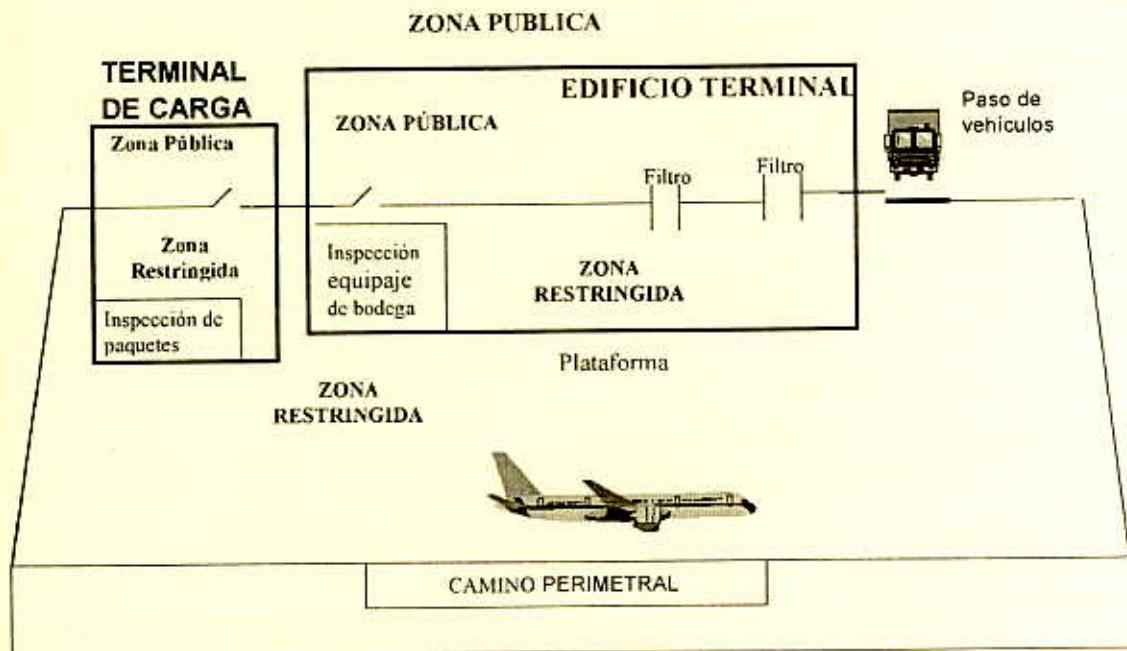
¿Cómo se consigue esa función preventiva?

En primer lugar con la propia arquitectura del aeropuerto que debe delimitar dos zonas perfectamente diferenciadas:

- Zona Pública.
- Zona Restringida.

La primera de ellas está abierta al público en general, y comprende:

- Accesos al aeropuerto.
- Aparcamiento público.
- Área terminal de facturación.
- Zonas comerciales incluidas en la última.
- Zona industrial.



La Zona Restringida es según definición de OACI, toda zona de un aeropuerto, edificio o instalación cuyo acceso está restringido o controlado para los fines de seguridad y protección.

En ella se incluyen básicamente:

- Las áreas de Terminal dedicadas al embarque.
- Las zonas comerciales ubicadas en ella.
- El patio de carrillos o zona dedicada a la distribución de equipaje facturado.
- La plataforma de estacionamiento de aeronaves.
- Las pistas.
- El camino perimetral y valla que delimita el perímetro.
- Otras instalaciones esenciales del aeropuerto como los depósitos de combustible, la central eléctrica, ayudas a la navegación etc.

El motivo de hacer esta diferenciación es conseguir una zona donde no pueda haber ningún objeto peligroso para la seguridad a fin de que el acceso a los aviones y a aquellos otros elementos esenciales para el aeropuerto no supongan un peligro ni para el vuelo ni para el buen funcionamiento de este. Es decir, se pretende conseguir una "Zona estéril".

A su vez, la esterilización se logrará mediante:

- A) Normas de seguridad.
- B) Control de accesos.

Además, contamos con la inspección del equipaje facturado para impedir que por este medio se introduzcan artefactos explosivos en el avión.

Las Normas de Seguridad se denominan "Instrucciones de Seguridad Aeroportuaria" y son las siguientes:

A) INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD EN LA AVIACION CIVIL.

ELABORADAS POR EL COMITE NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.

Instrucción SA-1 "Comité Local de seguridad Aeroportuaria".

Finalidad del documento.—Definir la organización y las funciones del Comité Local de Seguridad Aeroportuaria que debe estar establecido en cada uno de los aeropuertos.

Instrucción SA-2 "Medidas a tomar en caso de aviso de explosivos".

Finalidad del documento.—Establecer las medidas que se deben tomar en caso de aviso de explosivo en aeronave tanto en tierra como en vuelo y en edificios e instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea.

Instrucción SA-3 "Medidas a tomar en caso de apoderamiento ilícito de aeronaves".

Finalidad del documento:

a) La seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal de tierra y el público en general.

b) La protección de la aeronave implicada, de las demás aeronaves y de las instalaciones aeroportuarias.

Instrucción SA-4 "Medidas de seguridad de empresas con accesos a zona restringidas excepto Zona aeronáutica (Lado Aire)".

Finalidad del documento: Este documento establece las medidas de seguridad que deben aplicar las empresas concesionarias con locales e instalaciones que comuniquen la zona pública con la zona restringida del aeropuerto, sin incluir la zona aeronáutica (Lado Aire), para la que se aplicará lo especificado en la Instrucción SA-5.

Instrucción SA-5 "Medidas de seguridad de las empresas con acceso a la Zona aeronáutica (Lado Aire)".

Finalidad del documento: Establece las medidas que deben aplicar las empresas que necesitan acceder a la zona aeronáutica (Lado Aire) del aeropuerto para ejercer sus actividades comerciales.

Instrucción SA-6 "Procedimiento de acceso y vigilancia de zonas restringidas".

Finalidad del documento: Establece las normas y procedimientos que se deben seguir para acceder y permanecer en las zonas restringidas del aeropuerto, y las medidas de seguridad necesarias para llevar a cabo la vigilancia de estas zonas.

Instrucción SA-7 "Procedimientos de acreditación de personas y autorización de vehículos".

Finalidad del documento: Establece los procedimientos que se deben seguir para la solicitud, concesión, emisión y utilización de las acreditaciones de personas y las autorizaciones para vehículos que desempeñan su actividad en el recinto aeroportuario.

Instrucción SA-8 "Transporte de mercancías valiosas".

Finalidad del documento: Se establecen los procedimientos a seguir, en función de los medios y servicios específicos que dispone cada aeropuerto, para este tipo de transporte.

Instrucción SA-9 "Transporte de armas y objetos que puedan ser empleados como instrumentos ofensivos".

Finalidad del documento: Establecer cuáles son los objetos que pueden ser considerados como armas o artículos peligrosos y definir los procedimientos para su transporte en aeronaves.

Instrucción SA-10 "Programa de seguridad para explotadores de aeronaves".

Finalidad del documento: Pretende fijar las políticas y procedimientos de seguridad implantados por la Autoridad de Seguridad Aeroportuaria para los Aeropuertos Españoles.

Instrucción SA-11 "Procedimiento especial de facturación fuera del aeropuerto".

Finalidad del documento: La presente instrucción pretende establecer las medidas y procedimientos que debe cumplir una Compañía Aérea para poder realizar la facturación fuera del aeropuerto.

Instrucción SA-12 "Transporte de carga por vía aérea".

Finalidad del documento: Pretende fijar las medidas que se deben aplicar a la carga para asegurar que su transporte por vía aérea se realiza de un modo seguro.

Instrucción SA-13 "Agente de carga acreditado".

Finalidad del documento: Pretende definir el concepto de "Agente de Carga Acreditado" y fijar los requisitos que un agente de carga debe cumplir para adquirir esta condición.

Instrucción SA-14 "Pasajeros conflictivos" (En proceso).

Finalidad del documento: Regular los procedimientos de actuación ante incidentes en aeronaves provocados por pasajeros.

De las catorce, diez están dedicadas a medidas preventivas pues determinan los procedimientos de control tanto de personas como de mercancías.

B) EL CONTROL DE ACCESOS, va dirigido a todas aquellas personas que tienen que pasar a Zona Restringida.

Se compone de:

- Puertas de apertura con tarjeta de banda magnética, para quienes están autorizados.
- Controles de seguridad para:
 - Pasajeros.
 - Personal Laboral.
 - Tripulaciones.

Sin que quepa hacer distinguos de tratamiento entre unos u otros ya que la normativa OACI lo exige así.

Estos controles deben contar con el personal necesario y los medios técnicos adecuados para cumplir su función (arcos, detectores manuales, escáners de rayos X). El personal, además tiene que poseer la preparación suficiente en el manejo de los medios técnicos y en el conocimiento de los procedimientos de actuación.

Con estos controles buscamos lo siguiente.

a) Artículos que siempre deberían ser incautados:

- i) los sospechosos o fabricados para uso ofensivo o defensivo, armas de fuego y armas con punta, bordes o contundentes (bastones, porras, hachas y cartuchos cargados, y otros);
- ii) granadas, explosivos, munición y material incendiario;
- iii) sustancias inflamables, corrosivas o tóxicas, incluyendo gases, estando o no bajo presión; y

iv) cualquier imitación de lo anteriormente mencionado.

b) Artículos que deberán ser requisados a discreción de la Autoridad competente:

i) cualquier artículo ordinario capaz de ser utilizado como arma ofensiva o defensiva, tales como picos de alpinistas, bastones de esquiar, navajas de afeitarse, tijeras grandes con punta, cuchillos grandes y herramientas profesionales; y

ii) artículos de cualquier tipo que den motivo de sospecha razonable.

Normalmente no hay necesidad de requisar objetos de uso común que presente poco o ningún peligro, tales como cerillas, limas de uñas, cortaplumas, cuchillos de extremo redondeado o de cubertería. Si la posesión de un artículo constituye un peligro debería ser retirado.

Hasta aquí hemos visto los procedimientos considerados normales hasta el 11 de septiembre. Pero ¿cómo han afectado los acontecimientos de ese día a estos procedimientos?

LAS MEDIDAS PREVENTIVAS TRAS EL 11 DE SEPTIEMBRE

Las medidas de seguridad siempre han estado en un platillo de una balanza en cuyo otro lado habría que poner la atención y comodidad del pasajero, la calidad del servicio y los lógicos intereses comerciales de la Compañía aérea y el aeropuerto. El grado de amenaza conocido hasta ese fatídico día permitía que la balanza pudiera inclinarse ligeramente hacia el segundo platillo.

A raíz de esa fecha todo cambió dándosele a la seguridad un peso muy superior al que tenía.

Los controles de seguridad han sido los que de un manera más llamativa se han visto afectados ya que la normativa internacional sobre objetos considerados como potencialmente peligrosos y por lo tanto con obligación de retirar, se ha aplicado de una manera mucho más estricta, lo que ha ido en detrimento de la comodidad del pasajero al que se molesta con unos controles más exhaustivos y rigurosos.

También ha afectado a los demás elementos integrantes de ese platillo de la balanza y así, se han retirado cuchillos metálicos, no se permite la venta de objetos considerados peligrosos, etc.

También ha cobrado una primordial importancia a raíz del 11 de septiembre, la Inspección del Equipaje de Bodega. No hay que olvidar que la cruda realidad del terrorista suicida echa por tierra la conciliación del pasajero con su equipaje como medida bastante para evitar este tipo de atentados. Hasta ese día parecía que era suficiente que ninguna maleta viajara sin su pasajero correspondiente. Es una medida imprescindible pero, como decimos, no basta por sí sola.

La U.E. es consciente de ello y de la necesidad de asegurar que no accede a la bodega del avión ningún artefacto explosivo. Por ello va a exigir la conciliación del equipaje y la inspección del 100 % del equipaje facturado utilizando para ello los medios de detección de explosivos más modernos.

Esto va a exigir una fuerte inversión para la adquisición de estos medios y la remodelación de los Patios de Carrillos de la mayoría de aeropuertos, cuestión que se abordará en breve ya que el procedimiento ha de comenzar el 31 de diciembre del presente año, como fecha tope.

Se ha intensificado la protección de las áreas abiertas al público con inspecciones periódicas y vigilancia permanente, utilizando para ello todos los medios disponibles, entre los que se incluyen los perros detectores de explosivos.

Los vuelos especialmente amenazados reciben un tratamiento específico, con una vigilancia especial del avión y un segundo control de seguridad en la propia puerta de embarque aún más exhaustivo. Además, previamente a la facturación se realiza a los pasajeros una entrevista personal con registro de su equipaje facturado si se estima necesario.

La búsqueda de nuevos medios técnicos que mejoren la seguridad es otra consecuencia más, ya que si hasta ahora podríamos sentirnos más o menos satisfechos con los que disponíamos, la situación creada obliga a mejorar intentando encontrar medios que satisfagan las nuevas necesidades. (Por ejemplo los biométricos, para reconocimiento de la

voz, el iris, huellas digitales o palmares, rostro, etc. Los detectores de explosivos olfativos o de trazas, minirobots para reconocimiento de lugares de difícil acceso, etc.)

Un elemento fundamental en la seguridad y que sin duda falló el 11 de septiembre, es la información.

No cabe duda de que poseer información de lo que va a suceder sería lo ideal, pero resulta prácticamente utópico.

No obstante debemos acercarnos lo más posible a ese ideal, pues hechos tan graves como los ocurridos en EE.UU. nos demuestran que las medidas preventivas por sí solas no son suficientes.

Hay que buscar la información y para ello se investiga a los grupos terroristas, personas sospechosas de integrar los mismos, modus operandi, medios que utilizan, etc.

La información además debe intercambiarse con los países potencialmente amenazados por el mismo problema, ya que la internacionalización de cierto tipo de terrorismo, como el que llevó a cabo los luctuosos hechos comentados, así lo exige.

Con los datos así obtenidos se podrán orientar los servicios de la manera más adecuada para hacer frente a la amenaza.

Como última consecuencia, podemos citar la modificación de la normativa internacional. Por una parte, OACI tiene en estudio una reforma del Anexo 17, básico como dijimos en la seguridad aeroportuaria. Por otra, la U.E. está elaborando un Reglamento de Seguridad Aeroportuario que contendrá medidas más exigentes como la ya citada anteriormente sobre el equipaje facturado, Reglamento que es probable que esté aprobado y en aplicación para este verano.

No cabe duda de que tenemos ante nosotros un reto duro y difícil pero que es obligado asumir plenamente para que la Guardia Civil pueda cumplir el mandato que la Ley 2/89, de FF y CC de Seguridad le hace en cuanto a Seguridad Aeroportuaria, a fin de que la Aviación Civil española se sienta suficientemente segura y desde luego, al mismo nivel que los países de nuestro entorno geográfico y/o cultural. Esto nos demandará un esfuerzo personal, de imaginación, de medios y de colaboración con los Organismos implicados en el asunto para conseguir el objetivo común

que no solo la Ley sino la propia sociedad requiere.

NOTAS

(1) D. Ignacio Biosca Vancells. Conferencia: "Documento 30 de CEAC. Documento de Seguridad OACI." I Curso de Formación Avanzada en Seguridad Avanzada de la Aviación Civil.

Completado con datos facilitados por la UEI de la Guardia Civil.

(2) D. Julio Poyo Guerrero Sancho. Conferencia "El apoderamiento ilícito de aeronaves". I Curso de Formación Avanzada en Seguridad de la Aviación Civil.

(3) Publicación de la Federal Aviation Administration, año 2000, Criminal Acts Against Civil Aviation.

(4) D. José Sanz Dodero.. Conferencia "La formación y los últimos avances en Seguridad en los sistemas de inspección. I Curso de Formación Avanzada en Seguridad de la Aviación Civil".

(5) D. Luis A. Conde Asorey y D. Julio Poyo Guerrero Sancho. Convenios Internacionales Multilaterales de Aviación Civil.