

CONCIENCIACIÓN Y FORMACIÓN, ÚLTIMA ESPERANZA DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Es difícil encontrar un artículo sobre seguridad aeroportuaria que no comience con el punto de inflexión del 11 de septiembre del 2001. Este no va ser menos, porque no hay forma de afrontar el tema sin hacer referencia al día en el que el mundo entero asistió, en vivo y en directo, a la destrucción de las torres gemelas del World Trade Center, dos colosos que simbolizaban el eje de la economía y de la forma de vida occidental. Esos símbolos fueron reducidos a cenizas ante las miradas atónitas de millones de espectadores, incapaces de desviar los ojos de las espeluznantes imágenes que ofrecían todas las pantallas de televisión del planeta, preguntándose adónde conduciría todo aquello, temiendo que la civilización del bienestar y consumo a la que tan fácilmente nos habíamos acostumbrado, se desintegrara como aquellas dos torres, ante las cámaras de televisión y la impotencia de todos, como en un apocalíptico “reality show”.

El impacto fue aún mayor para todos los que trabajamos en el ámbito de la aviación civil. Horrorizados, tuvimos que constatar que aquel desastre se había perpetrado utilizando aviones comerciales, con sus tripulantes y pasajeros a bordo, como unas armas con un tremendo poder de destrucción. Mentes diabólicas con una sorprendente capacidad de organización, usaron aviones y aeropuertos para llevar a cabo un despropósito que estuvo a punto de dar al traste con cientos de años de evolución y progreso. Miles de personas, en vuelo y en tierra, fueron víctimas directas de un golpe atroz a la libertad, a la democracia, a la soberanía y a todos los derechos que el hombre ha ido atesorando a lo largo de su historia. Los trabajadores y usuarios del transporte aéreo, todos víctimas indirectas, aún lo estamos pagando.

Tras la sorpresa y estupor inicial, siguieron unos días de frenesí en los que parecía que nada volvería a ser igual, pero los mecanismos globales de defensa se pusieron en marcha con el objetivo común de preservar la economía mundial y nuestro modo de vida. Lo hicieron realmente bien: un exceso de información superficial acabó enfocando la atención de la gente hacia temas más manejables. Conjuras, terrorismo islámico, demonización y promesas de escarmientos ejemplares accionaron los recursos de autodefensa, tanto a nivel global como individual. La memoria selectiva, bien alimentada por los medios de comunicación, se ocupó del resto.

No se puede vivir atenazado por el miedo, no podemos dejar de desarrollarnos sólo porque unos desalmados se empeñen en hacernos volver al tiempo de las cavernas, no podemos dejarnos vencer por los enemigos del progreso, pero... **tampoco es bueno olvidar tan pronto.**

Las organizaciones internacionales y los gobiernos nacionales y supranacionales se movieron con toda la agilidad que permitían sus entramados burocráticos y políticos para hacer frente a aquella amenaza. Desarrollaron, en tiempo record para sus intrincados procedimientos internos, unas normas básicas de seguridad para preservar al transporte aéreo de semejantes ataques y paliar en lo posible una vulnerabilidad que había quedado trágicamente en evidencia. Elaboraron reglamentos, normativas y cientos de procedimientos que fueron revisados y actualizados sobre la marcha tras su publicación, sin embargo, cuando esas normas se materializaron en las actuales medidas de seguridad de los aeropuertos, la amenaza terrorista ya se había borrado casi por completo de la memoria de la mayoría de los ciudadanos, incluidos trabajadores y usuarios del transporte aéreo y acabaron convirtiéndose en una pesadilla para todos.

Intentaremos analizar en estas páginas, desde la perspectiva de responsables directos de su financiación, gestión, dirección y organización, algunas de las razones que pensamos que dificultan la implantación de esas medidas de seguridad aeroportuaria, y dar una visión global y honesta de las barreras, tanto físicas y económicas como culturales e históricas que debemos salvar a diario para intentar cumplir con una normativa en continua evolución que, a veces, adolece de falta de precisión.

La salvaguardia y custodia de las instalaciones de transporte público, requiere un coste tan enorme en recursos humanos, económicos y tecnológicos, que ningún Estado moderno, por muy protector que sea, puede hacer frente a su financiación.

En el complejo mundo del transporte aéreo, con sofisticadas y muy costosas instalaciones, identificado además como el objetivo favorito de cualquier terrorismo por su enorme atracción mediática, el problema se intensifica de forma notable debido a la orientación tradicional de la seguridad aeroportuaria hacia los aspectos operativos y técnicos. No encontramos los términos adecuados que definan las dos vertientes principales de la seguridad aeroportuaria, por lo que emplearemos los términos ingleses “safety” y “security”, completamente arraigados en el mundo del transporte aéreo, para poder diferenciarlos y argumentar mejor este artículo. Los traductores de la OACI

discutieron durante meses sobre la traducción más indicada para ambas acepciones y concluyeron, aunque con muchas reticencias que podrían traducirse por “seguridad operacional” y “seguridad policial”, pero estos términos no reflejan debidamente el significado de ambas definiciones, por lo que a la espera de que se encuentre una definición más precisa, utilizaremos los términos ingleses antes mencionados.

Esta orientación exclusiva hacia *safety* de la seguridad aeroportuaria durante décadas, prevalece hoy, no sólo en muchos de los trabajadores y responsables del transporte aéreo sino también en los propios miembros de las FFCCSE destinados en los aeropuertos, que comparten la opinión generalizada de que son los únicos responsables de la seguridad aeroportuaria (*security*).

El elevado coste que supone la salvaguarda de los aeropuertos contra actos de interferencia ilícita ha provocado que los Estados deleguen en los operadores aeroportuarios la responsabilidad de su gestión y financiación, sin programas previos de formación e información para todos los integrantes de la misma, y ha dejado al descubierto un problema de autoridad y un importante conflicto de competencias.

Con muy poco tiempo de respuesta, sin recursos humanos ni económicos suficientes y con escasa formación específica, los operadores de aeropuertos han pasado de ser meros colaboradores de las fuerzas de seguridad del Estado y proveedores de servicios y facilidades en esta materia, a responsables directos de la planificación e implantación de las medidas adicionales de seguridad que la nueva normativa europea obliga a todos los aeropuertos de la Unión.

El Programa Nacional de Seguridad, elaborado por el Comité Nacional de Seguridad y que recoge todas las medidas comunes de seguridad de la aviación del RE(CE)2320/2002, define en su Instrucción de Seguridad 1 (SA-1) que **la autoridad en materia de seguridad aeroportuaria corresponde al Director del Aeropuerto en su calidad de Presidente del Comité Local de Seguridad**, órgano asesor y consultor en la citada materia y con absoluta capacidad de decisión en el ámbito de sus competencias locales, y que delega sus responsabilidades en el jefe de la Oficina Local de Seguridad.

De esta forma, los operadores de aeropuertos se enfrentan a la responsabilidad de diseñar, financiar, gestionar e implantar un sistema de seguridad que salvaguarde a millones de pasajeros y toneladas de carga en cientos de miles de aviones de todas las nacionalidades y características, a través de unas instalaciones diseñadas, en muchos

casos, de espaldas a cualquier concepto de seguridad para primar la operatividad y la facilitación.

Además, la entrada en vigor de todo un entramado de normativa internacional y nacional, obviamente caracterizada por su “confidencialidad”, con bastantes ambigüedades y contradicciones en sus contenidos, no han ayudado a facilitar el proceso, ya que esas normas, en muchos casos, han sido redactadas desde un desconocimiento importante de la propia gestión aeroportuaria y han provocado enfrentamientos y controversias entre los aeropuertos y sus clientes directos e indirectos. Por último, coaccionados por las denuncias de algunos usuarios en los tribunales internacionales y las posibles contradicciones con los derechos de los pasajeros, la Comisión Europea ha hecho público los Reglamentos 300/2008 y 820/2008, lo que ha originado interpretaciones mediáticas y personales, peregrinas en muchos casos, que han creado aún más confusión a la ya difícil tarea de compaginar seguridad y operatividad. Y todo eso en menos de seis años.

Los gestores de seguridad aeroportuaria se enfrentan día a día con:

- El rechazo e indignación de pasajeros, trabajadores aeroportuarios y tripulantes que consideran excesivas, poco eficaces y en ocasiones absurdas, la mayoría de las medidas de seguridad y las inspecciones y registros de los controles de accesos.
- Con la presión de los auditores, tanto de la Dirección General de Aviación Civil como de la propia Comisión Europea que buscan con ahínco fallos y debilidades en el sistema de seguridad implantado y amenazan con sanciones importantes por “no aplicar con la rigurosidad necesaria la normativa vigente”.
- Con el acoso mediático sobre la nula eficacia de tales esfuerzos, siempre dispuestos a primar la denuncia, la queja y el descontento, y que no se cortan en preparar documentales de cámara oculta, a veces falsos, que muestren a los cuatro vientos como se puede burlar la seguridad en un aeropuerto, comprometiéndola seriamente.
- Con la reticencia y a veces falta de colaboración de algunos miembros de las Fuerzas de Seguridad del Estado que desconocen o no reconocen el papel de los operadores de aeropuertos en la gestión de la seguridad aeroportuaria y la diferencia conceptual entre seguridad aeroportuaria y seguridad de orden público.

- Con la resistencia, falta de colaboración y rechazo de los colectivos aeroportuarios tradicionalmente implicados en la seguridad operacional y técnica, única acepción de seguridad aeroportuaria que históricamente ha prevalecido entre cualquier trabajador de un aeropuerto.

No se puede decir que la sociedad aeroportuaria sea muy remisa a los cambios. En un tiempo relativamente corto ha tenido que pasar de una gestión protectora, tradicional y monopolística a la libre competencia. No presentan grandes problemas a la hora de aceptar cambios importantes de gestión, o a integrar en sus tareas rutinarias los últimos avances tecnológicos. Enfrentarse a un crecimiento constante y a veces desmesurado les obliga a evolucionar continuamente, a someterse a una formación continua en los nuevos sistemas y procesos y a una expansión y modernización a veces radical del propio entorno físico en el que desarrollan su actividad. Sin embargo, someterse a unas medidas de seguridad que no admiten excepciones, a los registros e inspecciones reglamentarios, aceptar los itinerarios de acceso marcados por el aeropuerto y olvidar atajos y hábitos, asumir las servidumbres y gastos adicionales, tanto económicos como de tiempos y molestias que supone “blindar” la zona crítica de los aeropuertos, es una tarea que está resultando harto difícil para sus responsables, y creemos que inevitablemente debe pasar por un cambio importante de mentalidad y cultura para que llegue a ser aceptada como una rutina más en el día a día de todos los trabajadores, gestores y usuarios del transporte aéreo.

Los auditores europeos que inspeccionaron Madrid-Barajas el pasado año, se confesaron sorprendidos por la “**falta de concienciación y formación en materia de seguridad aeroportuaria**” de la gran mayoría de los trabajadores de los aeropuertos españoles, muy inferior a la también insuficiente concienciación de los aeropuertos europeos salvo contadas excepciones. Encontraron trabajadores, incluidos algunos de los propios responsables de la seguridad, tanto vigilantes de seguridad privada como algunos guardas civiles, que no comprendían la razón y finalidad de los procedimientos que llevaban a cabo, y no digamos el rechazo a las mismas que demostraron la gran mayoría de trabajadores de líneas aéreas, empresas de asistencia en tierra y demás colectivos aeroportuarios.

Redundando en lo anterior, el gestor de aeropuertos ha tenido que enfrentarse en tiempo record a unas instalaciones diseñadas de espaldas a la seguridad, una normativa ambigua, confusa y con algunas contradicciones, una autoridad competente y reguladora con escasos recursos y poco ágil, la reticencia de los FFCCSE que no acaban de

entender el papel de los técnicos aeroportuarios en un terreno hasta ahora de su absoluta competencia, además de a unos trabajadores y tripulantes que no dejan de quejarse de que su jornada de trabajo se alarga como consecuencia de los controles de accesos que deben sufrir para acceder a sus puestos de trabajo.

A todos estos inconvenientes, hay que añadir los desencuentros frecuentes entre distintos colectivos del propio aeropuerto, responsables unos de “*safety*” y otros de “*security*”, cuyos cometidos a veces interfieren y cuyas competencias aún no han sido debidamente clarificadas. El colectivo de bomberos, responsables de una parte importante de la seguridad y cabeza de lanza en cualquier actuación de emergencia ya sea por causas accidentales, naturales o criminales, y el colectivo de señaleros, responsables de la seguridad en plataforma, vigilantes de que las rodaduras y las pistas estén en perfecto estado y libres de obstáculos, se encuentran, en determinadas situaciones, enfrentados a aparentes duplicidades de competencias y a la indefinición de algunas de sus tareas y responsabilidades. Además, y para colmo de paradojas, hay un colectivo de funcionarios, los agentes de aduanas, que están autorizados a portar armas en el ejercicio de sus funciones y que no están exentos de la inspección reglamentaria ni del control de accesos según el Programa Nacional de Seguridad. No menos paradójico resulta, como bien se ha expresado en varios artículos de publicaciones del sector, que el colectivo de tripulaciones, responsables absolutos de la seguridad de las propias aeronaves en vuelo y de los pasajeros a bordo, deban ser sometidos a las mismas inspecciones que cualquier otro trabajador del aeropuerto o pasajero cuando sin más ayuda que sus propias manos podrían derribar el avión.

Todos tienen sus argumentos, todos critican, más o menos abiertamente, la propia norma o su aplicación, todos se sienten perjudicados y todos tienen su parte de razón. Queremos seguridad, pero nadie quiere pagar su precio. Queremos que limpien de cacos nuestro barrio, pero no queremos ver policías en cada esquina, que nos controlen o nos interpeleen a cada momento. Todos la apoyamos siempre y cuando no interfiera en nuestras vidas. Nosotros somos “los buenos” y esas medidas sólo deberían aplicarse para “los malos y los sospechosos” como si llevaran una marca identificativa. Nos sentimos humillados cuando se nos registra para acceder a nuestro puesto de trabajo o a para subir a un avión después de pagar un precio respetable por nuestro billete.

Somos conscientes de que estamos atravesando un difícil período de rodaje, que faltan muchos ajustes en todos los estamentos de esta nueva seguridad que ha nacido sin

identidad y que poco a poco se está configurando como uno de los pilares fundamentales de la aviación civil. Posiblemente el pilar fundamental para la propia supervivencia de la industria del transporte aéreo. Somos conscientes de los fallos actuales en los procedimientos, en las personas que los ejecutan, en las instalaciones poco adecuadas. Sabemos que aún estamos lejos de abarcar todos los recursos técnicos, humanos y económicos que serían necesarios para que la incidencia de la seguridad en la operatividad y en la facilitación se minimice; y además, la poca o nula cultura de seguridad de nuestra sociedad no ayuda en absoluto.

La seguridad aeroportuaria solo tendrá entidad propia, y alcanzará unos niveles de eficacia y eficiencia adecuados para no interferir con los de la operatividad, la facilitación, la calidad de servicio y la puntualidad, cuando cada colectivo que conforma el mundo aeroportuario **se conciencie** de que este tema nos atañe a **todos y todos** somos responsables de ello. Hasta que Guardia Civil, Policía Nacional, vigilancia privada, operadores de aeropuertos, trabajadores de líneas aéreas, de empresas de asistencia en tierra, agentes de carga, trabajadores de mantenimiento, tripulaciones, controladores aéreos, de contratas y subcontratas y el largo etc que configura este complejo mundo, **se embarquen en un proyecto común de seguridad, lo comprendan, lo integren en sus rutinas y colaboren conjuntamente en su implantación.**

Comprendemos que cualquier cambio significativo en cuestiones de seguridad, que pase además por una regulación normalizada y adaptada a reglamentos internacionales y europeos, conlleva una difícil labor de encaje entre las legislaciones supranacionales y las nacionales además de un tiempo necesario para su implementación.

Realicemos ahora un pequeño recorrido por la legislación española buscando información que nos permita comprender, desde el punto de vista de meros técnicos aeroportuarios, las responsabilidades de la seguridad que nos ha tocado gestionar.

- REAL DECRETO 2502/1979, DE 3 DE AGOSTO, por el que se reestructuran orgánicamente los servicios de seguridad aeroportuaria dependientes de la Subsecretaría de Aviación Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Cita::

Convenio De Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944 y el Real Decreto Ley 12/1978 de 27 de abril (disp. 11314), desarrollado por el Real Decreto 3185/1978, de 29 de diciembre (1979, disp. 1873).

Artículo Primero: El servicio de seguridad aeroportuaria, cuyo jefe tendrá nivel orgánico de subdirector general, estará encuadrado en el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, adscrito a la Subsecretaría de Aviación Civil.

Artículo Segundo: El servicio de seguridad aeroportuaria estará integrado por la Jefatura y la Oficina Central de Seguridad Aeroportuaria....

Aunque este Real Decreto se haya derogado con el RD 905/1991 sobre la creación de Aena, es la primera legislación que encontramos que desvincula la seguridad aeroportuaria de los organismos propios de seguridad del Estado y lo encuadra en el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales.

- Orden del 5 de diciembre de 1979 sobre seguridad pública en los aeropuertos y aeródromos públicos civiles. De conformidad con el Art. 11 del Real Decreto ley 12/1978, de 27 de abril, (Disp. 11314).

Art. 1.- El mantenimiento del orden público y de la seguridad ciudadana en los aeropuertos y aeródromos públicos civiles y demás instalaciones de la aviación civil corresponde al Ministerio del Interior, a través de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, en los términos señalados en la presente Orden, sin perjuicio de las competencias, autoridad y funciones que, en sus ámbitos específicos, estén atribuidas a los Ministerios de Transportes y Comunicaciones y de Defensa.

Art. 2: .- *Corresponde al Cuerpo Superior de Policía y al Cuerpo de la Policía Nacional, respectivamente, controlar la entrada y salida de nacionales y extranjeros por los aeropuertos y aeródromos públicos civiles e intervenir en los casos de alteración del orden público o de la seguridad ciudadana para su restablecimiento.*

Art. 3.- *Corresponde al Cuerpo de la Guardia Civil, en los aeropuertos y aeródromos públicos civiles:*

A) *La vigilancia, control y custodia de todas las zonas e instalaciones.*

B) La colaboración con las autoridades dependientes del Ministerio de Hacienda para la prestación de los servicios fiscales que deban realizar para perseguir el contrabando y el fraude fiscal.

Como vemos, en este último artículo se especifica que corresponde a la guardia civil la vigilancia, el control y la custodia de todas las zonas e instalaciones, pero no la implantación de las medidas de seguridad, ni la dirección, gestión y organización de los recursos técnicos y humanos, competencia asignada a los operadores de aeropuertos en otros convenios y protocolos.

Comparativamente, “la guardia civil de tráfico” vigila el cumplimiento de la normativa en carretera y denuncia a los trasgresores con multas que recauda la Dirección General de Tráfico y que pueden llegar a tener efectos penales, pero las normas de tráfico, los límites de velocidad y la señalización obligatoria los impone el Ministerio de Fomento.

Se podría por tanto, en algún momento, pensar en que se podría formar una “guardia civil aeroportuaria” que vigile, controle y custodie las instalaciones aeroportuarias y el cumplimiento de la normativa nacional y europea, de cuya implantación, gestión y organización son responsables los operadores aeroportuarios.

- La LEY 21/2003 de 7 de julio de Seguridad Aérea :

- Título 1: Distribuye las competencias y responsabilidades del Estado en la materia.*
- Título 2: Regula y refuerza la independencia de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes en la Aviación Civil*
- Título 3: Establece el régimen jurídico de la función inspectora de la aviación civil.*
- Título 4: Regula las obligaciones de quienes realicen actividades que puedan afectar a la seguridad aérea.*
- Título 5: Actualiza el régimen de infracciones y sanciones.*

“Artículo 3. Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

1. Por Acuerdo del Consejo de Ministros, adoptado a propuesta conjunta de los Ministros de Defensa, del Interior y de Fomento, se aprobará el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, en el que se determinarán las medidas y los procedimientos necesarios para garantizar la aplicación efectiva de las normas de

seguridad de la aviación civil en los aeropuertos, aeródromos e instalaciones de navegación aérea y la prevención de actos ilícitos contra las actividades aeronáuticas. El Gobierno designará, asimismo, los órganos competentes para su evaluación, seguimiento y ejecución.

2. Las medidas previstas en el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil serán aplicables en todos los aeropuertos abiertos a las operaciones comerciales de transporte aéreo.

3. El programa se revisará con la periodicidad que se derive de lo establecido en las normas internacionales y, en todo caso, siempre que resulte necesario adoptar nuevas medidas de seguridad o se produzcan circunstancias que así lo aconsejen

Solo éste pequeño apartado dentro del artículo 3 y referido en su totalidad al PNS se refiere a la *Security* , mientras que se tratan en profundidad todos los demás aspectos de *safety*, que están siendo desarrollados en términos técnicos y legales durante décadas.

REAL DECRETO 905/1991, DE 14 DE JUNIO, POR EL QUE SE APRUEBA EL ESTATUTO DEL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑÓLES Y NAVEGACION AEREA.

ARTICULO 1. 1.

EL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑÓLES Y NAVEGACION AEREA, creado en virtud de lo prevenido en el artículo 82 de la Ley 4/1990 de 29 de junio, tendrá como misión, en el ámbito de sus competencias, CONTRIBUIR AL DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA Y GARANTIZAR EL TRÁNSITO AÉREO CON SEGURIDAD, FLUIDEZ, EFICACIA Y ECONOMIA...

... El Ente Público, asimismo, asumirá su gestión con autonomía de actuación, que será todo lo amplia que permita el interés público, la satisfacción de las necesidades sociales y la seguridad de los usuarios, (art. 82 1.3 de la ley 4/1990)

ART. 11.4.

En aspectos comunes a los ámbitos de la navegación aérea y los aeropuertos, el Ente Público ejercerá las siguientes funciones:

.....B) DIRECCION, COORDINACION, EXPLOTACION Y GESTION DE LOS SERVICIOS DE SEGURIDAD EN LOS AEROPUERTOS, centros de control y demás recintos e instalaciones de navegación aérea, así como en aquellas otras que entren en la esfera de competencias del Ente...

ART. 14. EL ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA TENDRA LAS SIGUIENTES OBLIGACIONES:

.....

B) ADOPTAR LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA SALVAGUARDAR LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS Y LOS BIENES AFECTADOS POR SU SERVICIO.

Como vemos, las responsabilidades de seguridad aeroportuaria están claramente contempladas en el estatuto de creación del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea y definidas más específicamente en las estipulaciones del siguiente:

- **CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DEL INTERIOR, Y AENA** (de 29 de junio de 1999 -revisión de 29 de junio de 2001- y addenda de 1 de junio de 2007)

Segunda: *Corresponde al Ministerio del Interior (Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado) el mantenimiento de la seguridad pública en los recintos aeroportuarios.*

Tercera: *Corresponde a Aena la adopción de las medidas de seguridad dentro de los recintos aeroportuarios en el marco de la coordinación y colaboración con las Fuerzas de Seguridad del Estado.*

Cuarta: *La prestación de los servicios de seguridad que corresponden a Aena se realizará por vigilantes de seguridad privada que dependerán de la División de Seguridad de Aena y actuarán de apoyo a las FFCCSE.*

Quinta: *cuando en la prestación del servicio, el personal de seguridad privada haya de practicar alguna actuación que incida en el ámbito de los derechos fundamentales de los ciudadanos, o requiera algún tipo de actuación para la que no sea competente, aquel dará cuenta inmediata a las Fuerzas de Seguridad del Estado que practicarán las actuaciones oportunas*

Nuevamente, queda clara la competencia de “adopción de medidas de seguridad” para Aena, y el mantenimiento de “la seguridad pública” para las FFCCSE.

- **El Real Decreto 550/2006**

*Cap. I - Establece que el primer responsable, (Autoridad Competente) en materia de seguridad aeroportuaria es el **Secretario General de Transportes.***

*Cap. II - Establece el **Comité Nacional de Seguridad de la Aviación civil** como órgano colegiado interministerial de la administración civil del Estado responsable de prestar*

el apoyo requerido por la autoridad competente para la aplicación del PNS y la coordinación con todos los organismos involucrados.

Cap. III - Regula el funcionamiento del CNS y crea los Comités Locales de Seguridad de los Aeropuertos.

Es importante destacar que la autoridad primera corresponde al Ministerio de Fomento, y no a Interior, y que el Comité Nacional de Seguridad y los Comités Locales de Seguridad son sus órganos asesores y reguladores.

- ***El REAL DECRETO-LEY 8/2007, de 14 de septiembre, por el que se modifican determinados artículos de la Ley 23/1992, de 30 de julio, de Seguridad Privada, refleja en su artículo 1, punto 4, lo siguiente:***

“4. Las empresas y el personal de seguridad privada tendrán obligación especial de auxiliar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en el ejercicio de sus funciones, de prestarles su colaboración y de seguir sus instrucciones en relación con las personas, los bienes, establecimientos o vehículos de cuya protección, vigilancia o custodia estuvieren encargados.»

En el caso de los aeropuertos, los controles de accesos se cubren con una mayoría visible de vigilantes de seguridad privada y un número reducido, (a veces no visible) de efectivos de la Guardia Civil que representan la autoridad y responsabilidad última. Cuando la colaboración de ambos colectivos es fluida y de mutuo respeto, se refleja en una labor coherente y eficaz. Cuando no existe entendimiento ni respeto mutuo, se producen situaciones que dificultan enormemente los procedimientos de control de accesos y seguridad y en ocasiones se ofrece una deplorable imagen de incoherencia para el pasajero.

Desde las altas instancias tanto de Guardia Civil como de Policía Nacional se han iniciado sendos planes de colaboración con los representantes y responsables de empresas de Seguridad Privada encaminados a propiciar el acercamiento mutuo y detectar las inquietudes y los aspectos de entendimiento necesarios para el desarrollo de su labor conjunta en determinados estamentos de la seguridad ciudadana, requisito que encontramos fundamental para definir las competencias de ambas seguridades, pública y privada, en las numerosas actuaciones conjuntas que deben acometer .

No hace mucho tiempo, los servicios de seguridad de acontecimientos deportivos, conciertos, espectáculos de masas, instalaciones críticas, aeropuertos y

bancos estaban salvaguardados exclusivamente por las fuerzas de seguridad del Estado. Hoy, en prácticamente todos estos supuestos, la actividad de vigilancia y salvaguardia rutinaria está cubierta por personal de seguridad privada que debe recurrir a las fuerzas de seguridad del estado cuando se requiera alguna acción propia de orden público.

Desde la Secretaria de Estado de Interior, y con la colaboración del Instituto Universitario de Investigación sobre Seguridad Interior se está llevando a cabo una labor encomiable de formación conjunta para Policía Nacional y Guardia Civil en materia de seguridad aeroportuaria en la que por vez primera se afronta el tema a cuatro bandas: Policía Nacional, Guardia Civil, Dirección General de Aviación Civil y técnicos de seguridad aeroportuaria de Aena. Por primera vez se han reunido todos los responsables de la nueva seguridad en jornadas de formación conjunta, se ha propiciado la intercomunicación y el debate y se han puesto sobre la mesa muchas de las incongruencias y debilidades del sistema actual, lo que a nuestro entender supone crear una base sólida y razonable para una futura formulación y desarrollo más práctica y eficaz de lo que llamamos seguridad aeroportuaria.

Para los operadores de aeropuertos, preocupados por las disyuntivas “seguridad / facilidad”, “seguridad / calidad del servicio” y “seguridad / puntualidad”, sin contar el coste económico, la solución podría comenzar por una **profesionalización** de todos los implicados y responsables de la misma.

Habría que comenzar por desarrollar el concepto de seguridad aeroportuaria e implantarlo en cualquier actividad relacionada con el transporte aéreo, desde la propia planificación y diseño de las instalaciones hasta la formación y concienciación del último trabajador que preste sus servicios en cualquiera de las empresas del sector. Además, debe convertirse en una **“especialidad” regulada y reconocida** por todos los estamentos y empresas del sector de la seguridad, tanto pública como privada, como una especialización cualificada y específica para todos los que desarrollen esta labor y presten sus servicios en los aeropuertos. Un vigilante privado no tiene las mismas competencias en unos grandes almacenes, en supermercados, en un banco o en un aeropuerto. Su perfil profesional, sus aptitudes y su formación deben adaptarse a cada cometido.

Por otro lado, la colaboración entre las Fuerzas de Seguridad del Estado y los técnicos aeroportuarios en esta materia debe estrecharse y realizar jornadas conjuntas de familiarización de las tareas y competencias de unos y otros.

Desde la Comisión Europea hay movimientos dirigidos a la profesionalización de la seguridad aeroportuaria. Pretenden homogeneizar el nivel de formación, teórica y práctica obligatorios para todos los responsables de la seguridad en los aeropuertos, que garantice una práctica adecuada y coherente en sus funciones, y sobre todo, uniforme para todos los aeropuertos de la Unión Europea. No hay que olvidar que la correcta aplicación de la normativa de seguridad comunitaria es lo que permite la política europea de “one security stop”, lo que significa que un sólo paso de seguridad en cualquiera de los aeropuertos europeos supone el reconocimiento por el resto de países de la Unión de la seguridad standard conseguida, y ningún aeropuerto puede desmarcarse de este grupo por una mala implantación de las medidas comunes.

El concepto actual de seguridad aeroportuaria como “**combinación de medidas, recursos humanos, materiales y técnicos destinados a proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita**” es insuficiente, si no contempla los demás conceptos inherentes al transporte aéreo como son la puntualidad, la facilitación y el servicio al pasajero, y deberá por tanto evolucionar hasta convertirse en una definición más amplia que englobe además una filosofía de interés común de protección, unido a un alto nivel de especialización, concienciación y formación específica, además de una formación básica y suficiente para todo el personal que trabaje, sea cual sea su tarea y nivel de responsabilidad, en cualquier empresa relacionada con el transporte aéreo.

Hoy en día, cualquier proyecto de seguridad de un aeropuerto comienza por un adecuado y efectivo control de accesos que impida el paso a “los malos”, lo que teóricamente debería salvaguardar las instalaciones de posibles actos de interferencias ilícitas, entendiendo como tales, según la Organización de Aviación Civil Internacional y el Programa Nacional de Seguridad, “**Cualquier acto o intención de poner en peligro la seguridad de la aviación civil y el transporte aéreo y su objetivo principal es cualquier tipo de aeronave o instalación aeroportuaria**”, pero con un simple control de accesos , por muy sofisticado y fiable que sea, no basta.

La ciencia y la tecnología, al servicio de la industria de la seguridad, trabaja incansable en la investigación de nuevas fórmulas de control e inspección tanto de personas como de sus pertenencias y equipajes. Todas las revistas de seguridad del mercado están repletas de anuncios publicitarios de nuevos, revolucionarios y definitivos sistemas de identificación y control, desde los ya conocidos biométricos,

(lecturas de iris, de huellas dactilares, de identificación facial, reconocimiento de voz, incluso del trazado venoso de las manos) hasta los más sofisticados arcos detectores de metales, y los detectores de trazas, capaces de detectar la más mínima partícula de sustancias explosivas.

¿Progreso o ciencia ficción? ¿Acabaremos viviendo en el “Gran Hermano” (1984) de Orwell, o en el “Mundo feliz” de Huxley? ¿Hasta dónde estamos dispuestos a llegar? ¿A qué tendremos que renunciar para vivir más seguros? ¿Cuántos inconvenientes tendremos que soportar para viajar con un mínimo de seguridad?

No es difícil imaginarse hoy en día a cualquier gran aeropuerto como un enorme “Gran Hermano” con cámaras en todos los rincones, lectoras, arcos detectores y centros de gestión aeroportuaria que dejan en mantillas las imágenes con las que el cine nos sorprendió en las películas sobre la carrera espacial. Centros que controlan en tiempo real cualquier incidencia y permiten optimizar en todo momento los recursos técnicos y humanos de estos nuevos complejos aeroportuarios con más trabajadores que algunas provincias españolas. El Aeropuerto de Madrid-Barajas es un buen ejemplo de ello con más de 50.000 empleos directos y más de 150:000 indirectos. Lo realmente difícil es diseñar y construir una eficaz “muralla invisible” que proteja a los nobles de este inmenso castillo, los pasajeros y las aeronaves, de posibles atentados y ataques. Una muralla sólida, fiable, flexible, inexpugnable...

¿Quién puede decir que esto es fácil?

Mientras la seguridad aeroportuaria (*security*) se distancia de la seguridad operacional (*safety*) (o aeronáutica como se las distingue en algunos entornos aeroportuarios), y se perfila como uno de los pilares básicos del transporte aéreo, a modo de conclusión de este artículo se nos ocurren algunos puntos a tener en cuenta para propiciar esa identidad que tanto necesita:

- **Formación y concienciación** de todo el personal que trabaje en el entorno aeroportuario, en especial todo el personal que tenga acceso a las zonas críticas.
- **Profesionalización** de todos los responsables de la seguridad aeroportuaria, desde la seguridad pública a la privada y desde los operadores aeroportuarios a los responsables de la elaboración de la normativa (DGAC).
- Más **colaboración y entendimiento** entre los responsables de la seguridad y los gestores de la misma (DGAC, FFCCSE, Aena y Empresas de seguridad privada).

- Un control más estricto en la identificación de los aspirantes a acreditaciones del aeropuerto que autoricen el acceso a las zonas restringidas y críticas, **siendo necesario un filtro eficaz de antecedentes** antes de formalizar sus contratos de trabajo.
- Un control más estricto en la identificación de los aspirantes a **tripulantes de aeronaves, siendo necesario un filtro eficaz de antecedentes** antes de formalizar sus contratos.

En definitiva, necesitamos **una seguridad de todos y para todos** los que conformamos el mundo del transporte aéreo, una seguridad racional y profesionalizada, con principios y procedimientos claros y eficaces y sobre todo, con profesionales capacitados, sensibilizados y concienciados en todos los frentes.

Carmen Cordero Amores

Técnico Superior de Seguridad aeroportuaria (Madrid-Barajas)

Ignacio López Fernández

Jefe de División de seguridad aeroportuaria (Madrid-Barajas)