

Seguridad Aeroportuaria

JUAN SAN NICOLAS
Subdirector General — Jefe del Servicio
de Seguridad Aeroportuaria

La historia del Transporte Aéreo es la de una lucha continua contra las limitaciones, evolucionando para:

- Conseguir un nivel de aeronavegabilidad adecuado.
- Aumentar la capacidad y autonomía.
- Vencer los límites meteorológicos.
- Conseguir un nivel de fiabilidad mecánico.
- Contar con un sistema de red de ayudas eficaz y capaz de garantizar la navegación aérea y
- Crear un sistema de seguridad contra interferencias ilícitas, que permita la operación del Transporte Aéreo con un nivel de seguridad mínimo.

Los Aeropuertos no han estado al margen de esta lucha al crear infraestructuras (Pistas, plataformas de estacionamiento, etc), junto a terminales capaces para el manejo de aeronaves y pasajeros, instalaciones radioeléctricas y visuales para ayudar al aterrizaje y despegue y otras para seguridad y salvamento, con normas para garantizar la seguridad del Transporte Aéreo que afectan a la seguridad en la aeronave misma, en los sistemas de apoyo (ayudas e infraestructura), auxilio en caso de accidente en los aeropuertos y a la seguridad contra actos de interferencia ilícita.

Es importante resaltar que en ciertos dispositivos de apoyo a la seguridad: contra-incendios, ambulancias, comunicaciones, grupos electrógenos de suministro continuo a balizas o radioayudas, cuando se aumenta su nivel no se produce ninguna incidencia en el tráfico de pasajeros cuya fluidez no queda afectada. Sin embargo, el aumento del nivel en la seguridad aeroportuaria reduce la fluidez, pudiendo llegar a colapsarla, lo que trae consigo enormes dificultades para su implantación por su costo y repercusiones, haciéndose necesario implantarla por la obligatoriedad de las normas.

EVOLUCION DE LAS INTERFERENCIAS ILICITAS EN EL TRANSPORTE AEREO

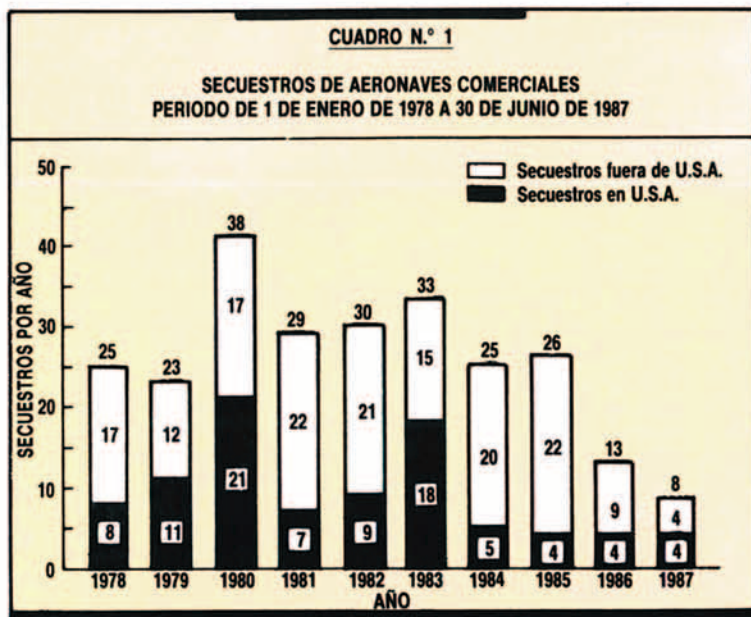
Las interferencias ilícitas se pueden clasificar en:

- Secuestros.
- Amenazas de bomba y explosiones.
- Atentados y sabotajes contra edificios, instalaciones, aeronaves y personas.
- Acciones involuntarias que, por desconocimiento del medio aeronáutico, pueden ocasionar interferencias ilícitas.

Los secuestros aéreos comenzaron en 1931 con un caso aislado en Perú, transcurriendo 16 años hasta el inicio de una serie de secuestros que procedían de países del Este debidos a su problemática en la posguerra y que no alarmaron al mundo del Transporte Aéreo.

En años sucesivos se mantuvo esta tendencia, añadiéndose los que se generaron en Cuba, entre los que se encuentra el primer secuestro de un avión en España (1960), correspondiente al vuelo Madrid-La Habana de Cubana de Aviación y que fue llevado a cabo por los copilotos.

El primer secuestro de una aeronave propulsada por reactores ocurrió en 1961 con un "Boeing 707" de Continental en el vuelo Los Angeles-Houston, comenzando una escalada incesante cuyas cifras para el decenio 1978-1987 quedan recogidas en el Cuadro n.º 1.



CUADRO N.º 2

INSPECCIONES A PASAJEROS EN EE.UU.

	1981 Ene.-Jun.	1981 Jul.-Dic.	1982 Ene.-Jun.	1982 Jul.-Dic.	1983 Ene.-Jun.	1983 Jul.-Dic.	1984 Ene.-Jun.	1984 Jul.-Dic.	1985 Ene.-Jun.	1985 Jul.-Dic.	1986 Ene.-Jun.	1986 Jul.-Dic.	1987 Ene.-Jun.
Personas inspeccionadas	294,4	304,1	319,5	310,7	313,9	395,2	367,4	408,2	481,1	511,8	550,3	505,0	548,7
Armamento detectado:													
Armas de Fuego:	971	1.284	1.286	1.390	1.363	1.421	1.325	1.632	1.448	1.539	1.525	1.718	1.645
Armas cortas	915	1.209	1.243	1.316	1.303	1.331	1.265	1.501	1.385	1.438	1.415	1.566	1.519
Armas largas	7	37	16	41	22	45	31	69	38	52	49	97	48
Otras	49	38	27	33	38	45	29	62	25	49	61	53	78
Explosivos/combustibles	6	3	0	1	4	0	4	2	5	7	4	7	5
Detenciones													
Por llevar armas/explosivos	534	653	651	663	633	649	565	720	602	708	645	770	734
Por dar información falsa	34	15	21	6	7	27	6	21	17	25	64	25	44

Los Cuadros n.ºs 2 al 6 recogen estadísticas de otros tipos de interferencias ilícitas. El n.º 2 nos muestra un estudio de la aviación civil estadounidense sobre pasajeros controlados, armas detectadas y detenciones entre 1981 y 1987. El Cuadro n.º 2 resume, a nivel mundial, las explosiones a bordo y víctimas habidas entre 1949 y 1985 y los Cuadros n.ºs 3 y 4 recogen la estadística de amenazas de bomba en aeronaves y aeropuertos habidas en España en el sexenio 1982-87.

NECESIDAD DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

La evolución de las interferencias ilícitas puso de manifiesto la amenaza que se ejercía sobre el Transporte Aéreo, por ser el motor principal del desarrollo industrial y de las comunicaciones al haber reducido las distancias en tiempo en la misma relación que se aumentaban las velocidades muy por encima del transporte de superficie terrestre o marítimo.

Esta tensión movió a los países a pensar en organizarse de forma homogénea para hacer frente a la amenaza nacida del protagonismo del Transporte Aéreo. La reacción era lógica, pues no bastaban las propias legislaciones, ya que los pasajeros y las aeronaves no eran de un sólo país y ciudadanos y aviones tendrían que someterse a las leyes de protección de otros países.

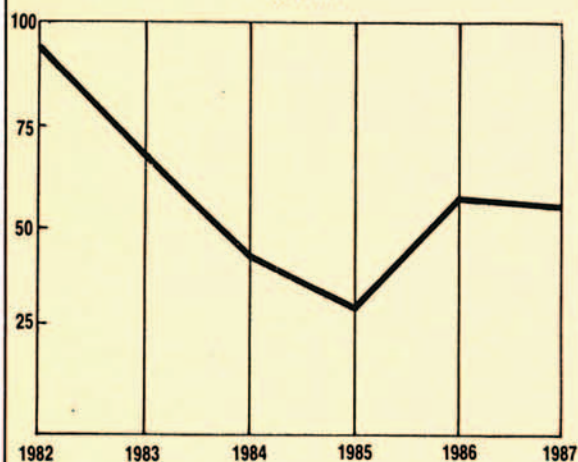
Por todo ello, al existir Organizaciones Aeronáuticas Internacionales creadas para otros fines, fueron aprovechadas por los países para desarrollar esta nueva actividad y establecer un nivel de reacción que permitiese disuadir y dificultar cualquier acción de interferencia ilícita, adoptando Convenios Internacionales para coordinar aspectos legislativos y normas de actuación a nivel de Estado y de Aeropuerto.

CUADRO N.º 3

EXPLOSIONES A BORDO DE LAS AERONAVES
NUMERO DE INCIDENTES Y PERSONAS MUERTAS POR AÑO

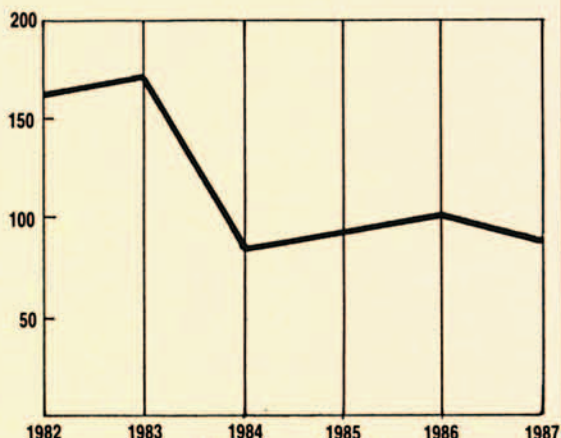
Año	Incidentes	Fallecidos	Año	Incidentes	Fallecidos	Año	Incidentes	Fallecidos
1949	2	36	1965	1	52	1975	4	1
1950	1	0	1966	1	28	1976	5	168
1952	1	0	1967	4	66	1977	1	0
1955	2	60	1968	1	0	1978	3	5
1956	1	0	1969	4	33	1979	2	0
1957	2	1	1979	9	84	1980	1	0
1959	1	1	1971	3	25	1981	3	2
1960	2	47	1972	7	114	1982	2	1
1962	1	45	1973	5	92	1983	2	112
1964	1	15	1974	5	161	1984	3	0
						1985	7	390
						TOTAL	87	1539

CUADRO N.º 4

AMENAZA DE BOMBA EN AERONAVE 1982/1987
ESPAÑA

1982	90
1983	70
1984	56
1985	30
1986	62
1987	52

CUADRO N.º 5

AMENAZA DE BOMBA EN AEROPUERTOS 1982/1987
ESPAÑA

1982	171
1983	184
1984	74
1985	81
1986	116
1987	85

Al principio la seguridad se centró en reducir las interferencias producidas por los mismos pasajeros en forma de secuestros, pues eran la mayor causa de problemas. Posteriormente se empezaron a consolidar otros tipos de interferencias, generados no por individuos aislados, sino por organizaciones militares o paramilitares, con fines de extorsión o sabotaje basados en razones políticas, internacionales o étnicas.

Estos nuevos aspectos han hecho que la seguridad de un Aeropuerto y de las instalaciones de la Aviación Civil deba aplicarse a impedir toda vía de comisión de este tipo de delitos, ya sea a través de acciones con pasajeros, perímetro aeroportuario, empleados o proveedores de mercancías y carga.

LAS ORGANIZACIONES AERONAUTICAS INTERNACIONALES Y LA SEGURIDAD

ANTES de analizar las actividades de las tres principales agencias aeronáuticas internacionales (OACI, CEAC, ICAA), conviene resaltar que en este problema de la Seguridad Aeroportuaria entran ampliamente otras organizaciones de Líneas Aéreas como IATA, AEA o IFALPA que, conscientes de su gravedad e importancia, disponen de grupos de expertos que intervienen como observadores en reuniones de las otras organizaciones, visitando, además, países y aeropuertos.

Por su parte, el Parlamento Europeo adoptó el 10 de marzo de 1986 la Resolución para la Seguridad en los Aeropuertos, de acuerdo con la proposición presentada por su Comité de Transporte.

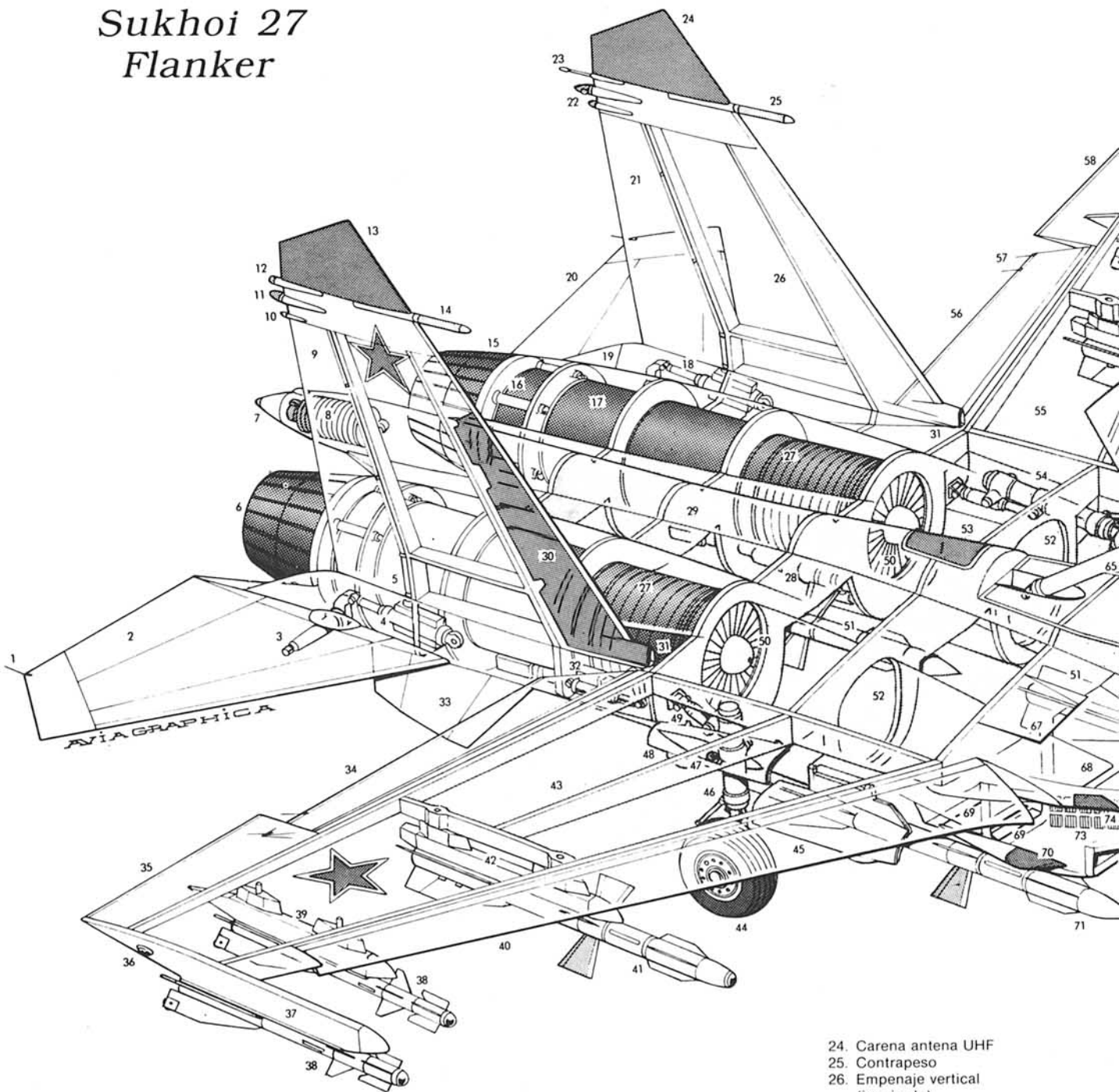
La **Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)** que se constituyó oficialmente en 1944 mediante el Convenio de Chicago, creó el 10 de abril de 1969 el *Comité sobre Interferencia Ilicita en la Aviación Civil Internacional y sus Instalaciones y Servicios*, compuesto por 15 miembros y en dependencia directa del Consejo de la OACI.

Mediante la resolución A17-10, del período de sesiones celebrado en Montreal del 16 al 30 de junio de 1970, la Asamblea de la OACI dió instrucciones a su Secretario General para la elaboración de un Manual de Seguridad, publicado en 1971 como documento 8973, que hoy se encuentra en su tercera edición fechada en 1987.

El 22 de marzo de 1974 el Consejo adoptó las normas y métodos recomendados internacionalmente sobre seguridad, fruto de la labor realizada por la Comisión de Aeronavegación y de los Comités de Transporte Aéreo y sobre Interferencia Ilicita y teniendo en cuenta la opinión de los Estados Contratantes y Organizaciones Internacionales. Se creó así el Anexo 17, con el título "*Normas y Métodos Recomendados Internacionales — SEGURIDAD — Protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos de Interferencia Ilicita.*"

La OACI convocó un grupo especial de expertos en Seguridad en 1985 y lo volvió a convocar en 1986, creándose a continuación el Grupo AVSEC de expertos sobre la Seguridad de la Aviación Civil, cuya primera reunión tuvo lugar en 1987 y otra posterior en 1988.

Sukhoi 27 Flanker



1. Descargador corriente estática
2. Empenaje móvil horizontal (derecho)
3. Eje giro del empenaje
4. Actuador hidráulico empenaje
5. Actuador timón de dirección
6. Tobera variable del postquemador
7. Tapa alojamiento paracaídas frenado
8. Alojamiento paracaídas frenado
9. Timón de dirección derecho

10. Luz navegación trasera
11. Antena del avisador de amenaza
12. Antena navegación
13. Carena antena UHF
14. Contrapeso
15. Tobera postquemador izquierdo
16. Actuadores control tobera postquemador

17. Postquemador
18. Actuador empenaje horizontal izquierdo
19. Carena lateral fuselaje-empenaje vertical
20. Empenaje móvil horizontal (izquierdo)
21. Timón de dirección izquierdo
22. Avisador de amenaza SIRENA-3
23. Antena navegación / ILS

24. Carena antena UHF
25. Contrapeso
26. Empenaje vertical (izquierdo)
27. Turbofans Tumansky R-32
28. Conjunto de accesorios de motor
29. Depósito combustible posterior
30. Antena integral de HF en el borde de ataque
31. Entrada aire refrigeración empenaje vertical
32. Actuador hidráulico flap
33. Aleta ventral (derecha e izquierda)
34. Flap de maniobra derecho (abajo)
35. Borde de salida fijo
36. Luz de navegación derecha



- 55. Depósito integral de plano
- 56. Flap de maniobra izquierdo
- 57. Descargador corriente estática
- 58. Borde de salida (parte fija)
- 59. Luz navegación izquierda
- 60. Rail lanzamiento misil en punta de plano
- 61. Misiles AA-8 Aphid
- 62. Misiles AA-10B ALAMO-B
- 63. Borde de ataque (izquierdo)
- 64. Freno aerodinámico dorsal (actuado)
- 65. Actuador hidráulico del freno
- 66. Depósito fuselaje delantero
- 67. Salida sangrado de aire de la admisión
- 68. Compuertas salida sangrado de aire
- 69. Aberturas auxiliares de sangrado
- 70. Carena antena ECM
- 71. Misil AA-10C ALAMO-C de largo alcance y guía semiactiva (dos)
- 72. Admisión derecha de aire
- 79. Antena VHF
- 80. Antena izquierda del SIRENA-3
- 81. Prolongación de la unión ala/fuselaje
- 82. Sistema aire acondicionado
- 83. Bodega de equipos de aviónica
- 84. Captador de presión dinámica (derecho e izquierdo)
- 85. Abertura para el cañón
- 86. Luces aterrizaje y rodaje
- 87. Amortiguador tren de morro
- 88. Tijera del tren de morro
- 89. Guardabarro
- 90. Rueda de morro (retracción hacia adelante)
- 91. Compuerta tren de morro
- 92. Paneles protección (zona disparo del cañón)
- 93. Mamparo de presión posterior de cabina
- 94. Panel lateral
- 95. Asiento lanzable cero-cero
- 96. Reposacabeza del asiento lanzable
- 97. Cúpula
- 98. Espejos retrovisores
- 99. Parabrisas de una pieza
- 100. Visor cabeza alta (HUD)
- 101. Carena panel de instrumentos
- 102. Palanca de control
- 103. Pedales mando dirección
- 104. Sensor del ángulo de ataque
- 105. Mamparo de presión de la cabina (delantero)
- 106. Sensor de búsqueda y seguimiento infrarrojo

- 37. Rail lanzamiento misil en punta de plano
- 38. Misiles AA-8 APHIP de corto alcance (cuatro)
- 39. Barquilla exterior del plano
- 40. Flaps de maniobra de borde de ataque (abajo)
- 41. Misiles AA-10B/ALAMO de guía IR (dos)
- 42. Barquilla central del ala para misiles
- 43. Depósito integral del plano
- 44. Rueda derecha (tren principal)
- 45. Compuerta rueda

- 46. Amortiguador tren aterrizaje
- 47. Cámara ventral y carena
- 48. Compuerta tren principal
- 49. Actuador de recogida del tren
- 50. Compresor del motor
- 51. Misiles AA-10A/ALAMO A de guía semiactiva situados debajo del fuselaje (dos)
- 52. Depósito central fuselaje
- 53. Antena ADF
- 54. Tren de aterrizaje (recogido)

- 73. Orificios para sangrado de capa límite
- 74. Avisador de amenaza SIRENA-3 y transpondedor
- 75. Cañón de 30 mm. (sólo lado derecho)
- 76. Orificios ventilación del cañón
- 77. Mecanismo de retracción del tren de morro
- 78. Bodega delantera de equipos

- 107. Módulos del radar
- 108. Compuerto de acceso al radar
- 109. Antenas IFF
- 110. Antena del radar (tipo doppler de impulsos, con capacidad bloqueo arriba-abajo y disparo)
- 111. Radome
- 112. Tubo Pitot

Como resumen final de la actividad de esta Organización, el Cuadro n.º 6 incluye los Convenios OACI sobre Seguridad.

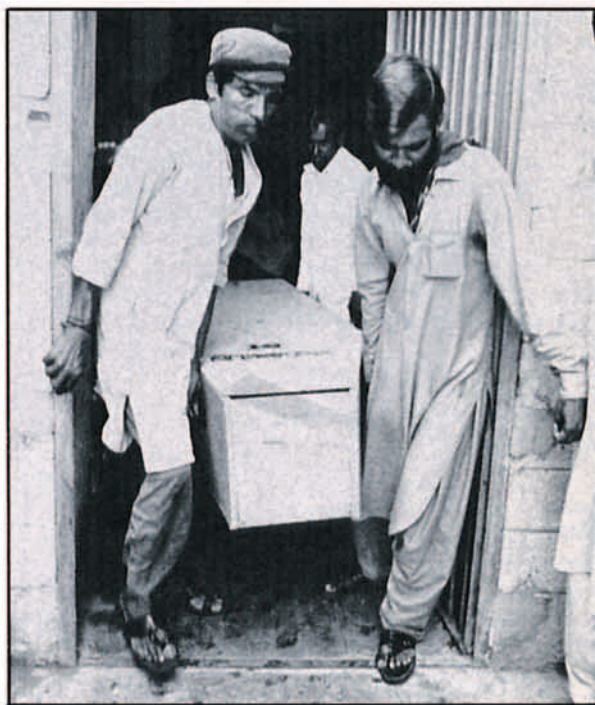
La **Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)**, compuesta por 22 países miembros, creó en 1973 el "Grupo de Trabajo sobre los Problemas de Seguridad", el cual lleva realizadas 16 reuniones anuales formales y ha dado lugar a dos subgrupos de trabajo:

- Técnico, presidido por España, y
- De estudio de aspectos administrativos y operacionales, presidido por RFA.

En 1986 publicó el documento n.º 30, conteniendo la *Resolución y Declaración de la Política en vigor en el dominio de la seguridad de la Aviación*. Este documento contiene tres secciones relativas a:

- principios y disposiciones de carácter general,
- medidas de seguridad en los aeropuertos,
- especificaciones técnicas.

La **Internacional Civil Airports Association (ICAA)** se creó en 1962 e integra a más de 500 aeropuertos con independencia de las organizaciones estatales. Para los problemas de seguridad ha creado a nivel mundial el Comité de Seguridad, del que España forma parte.



Traslado del féretro de un rehén americano asesinado en Karachi durante el secuestro de un avión de la PAN AM en septiembre de 1986.

NORMATIVA DE SEGURIDAD

ANEXO 17 y Manual de Seguridad de la OACI, Documento 30 y Recomendaciones de la CEAC y Recomendaciones de la ICAA, componen el cuadro de normativa internacional sobre seguridad. A él se añade la legislación particular de cada país, basada en el marco que definen las anteriores normas y recomendaciones.

Con el fin de ayudar a los países, a partir de la 2ª reunión de su grupo ASVEC en 1988, la OACI ha procedido a la redacción de dos modelos orientativos:

- Modelo de Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- Modelo de Programa de Seguridad de Aeropuerto-Internacional.

Cada país tiene, consecuentemente, un Comité Nacional de Seguridad y cada Aeropuerto tiene un Comité Local de Seguridad, siendo los encargados de coordinar las acciones necesarias para garantizar la seguridad aeroportuaria.

CUADRO N.º 6

CONVENIOS OACI SOBRE SEGURIDAD

- Convenio de Chicago, sobre Aviación Civil Internacional. Firmado el 7 de diciembre de 1944. España notificó su aceptación el 30 de julio de 1945.
- Convenio de Tokio, sobre infracción y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves. Firmado solamente por 16 países el 14 de septiembre de 1963, entró en vigor en 1969 en España.
- Convenio de La Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves. Firmado el 16 de diciembre de 1970, entró en vigor en España el 30 de octubre de 1972.
- Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil. Firmado el 23 de septiembre de 1971, la adhesión de España se produjo el 30 de octubre de 1972.

CUADRO N.º 7

ORGANIZACION DE SEGURIDAD EN UN AEROPUERTO INTERNACIONAL

Comité Local de Seguridad:

- Dirección del Aeropuerto (Pte.)
- Jefatura de Seguridad.
- Representantes de las Fuerzas de Seguridad del Estado.
- Aduanas.
- Inmigración.
- Organismos Militares afectados.
- Explotadores.
- Servicios de Tránsito Aéreo.
- Representante de Explotación Aeroportuaria.
- Otros componentes que estime la autoridad aeroportuaria para la mejor gestión de la seguridad.

Jefatura de Seguridad:

- Oficial de Seguridad con oficina personal, bien del Aeropuerto o de las Fuerzas de Seguridad del Estado, en número suficiente para las funciones.

En España la competencia sobre este asunto está atribuida y distribuida entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y el del Interior, disponiendo ambos de sus organizaciones relativas a Seguridad Aeroportuaria.

En general, en otros países están separadas las organizaciones estatales de seguridad, como sería la Aviación Civil, de las que tienen los Aeropuertos, que generalmente son organizaciones privadas supervisadas por la organización estatal y colaborando en mayor o menor grado con el Ministerio del Interior según la legislación de cada país.

SEGURIDAD AEROPORTUARIA ESPECIFICA

Es frecuente el error de asimilar la Seguridad Aeroportuaria con otro tipo de seguridades públicas y privadas, siendo notablemente diferente, pues en ella confluyen actividades de control sobre instalaciones, equipos y personas que componen esta exhaustiva relación de actividades:

— Control de pasajeros y sus equipajes. (España: 40 millones/año, EE.UU.: superior a 1.000 millones/año).

- Control de empleados del Aeropuerto.
- Control de empleados de Compañías Aéreas.
- Control de empleados de Comercios, Agencias, etc.
- Control de empleados de Servicios, Catering, Handling, Limpieza, etc.
- Vigilancia del perímetro y campo de vuelos.
- Vigilancia de aeronaves procedentes de países algunos en guerra, lucha continua o en amenaza.
- Vigilancia de plataforma, edificios, instalaciones de ayuda, etc.
- Control de mercancías y equipajes no acompañados.
- Control de la Aviación General.

Todo ello se debe desarrollar permitiendo el flujo de aviones y pasajeros para no hipotecar la rapidez en el Transporte Aéreo, que es una de sus características esenciales, evitando configuraciones irracionales de los edificios terminales para atender las puntas de tráfico y conjugando los diversos tratamientos que confluyen en el Aeropuerto para vuelos regulares, charter y aviación general, con diferentes tipos de amenaza en función de lo que simbolizan.

El vuelo regular es el más representativo del país de bandera, pues suele pertenecer a compañías estatales, mientras que el charter es más heterogéneo y más despersonalizado con el país de bandera de la aeronave y la Aviación General constituye, hasta el presente, un problema aparte.

LA SEGURIDAD EN UN AEROPUERTO INTERNACIONAL

SOBRE el Aeropuerto Internacional recae la obligación del cumplimiento de todos los compromisos del país al que pertenece y su organización de seguridad (Cuadro n.º 7) ha de ser la adecuada a la resolución de sus funciones (Cuadro n.º 8), debiendo contar con los equipos materiales y humanos necesarios para la complejidad tecnológica y el ámbito del desafío.

En este equipamiento influyen aspectos como el nivel de tráfico de pasajeros y la dimensión física (parcela, instalaciones y edificaciones), para realizar de forma homogénea un control de accesos, teniendo en cuenta que, si no se dispone de medios electrónicos adecuados, debe recurrirse al dimensionamiento correcto de medios humanos para garantizar ese control.

Los equipos de inspección de pasajeros y empleados han de ser suficientes y capaces para detectar en el menor tiempo posible armas, explosivos o sustancias peligrosas, que pueden ser introducidos por múltiples vías, mientras que sólo se conseguirá un correcto control con equipos capaces, procedimientos adecuados y un adiestramiento elevado del inspector.

Un aspecto básico de la seguridad, único medio de conseguir la eficacia en este servicio, lo constituye la existencia de una sola línea de mando en el Aeropuerto. Claramente definida y debidamente dotada.

CUADRO N.º 8

FUNCIONES DE SEGURIDAD EN UN AEROPUERTO INTERNACIONAL

A) SEGURIDAD DEL AEROPUERTO:

- Parte Aeronáutica, control y supervisión de accesos y circulación de personas y vehículos.
- Instalaciones Aeronáuticas.
- Aviación General.
- Parte Pública.
- Perímetro.
- Zonas de carga.

B) CONTROL DE SEGURIDAD DE PASAJEROS Y SU EQUIPAJE DE MANO

C) CONTROL DE SEGURIDAD DE EQUIPAJE FACTURADO

D) CONTROL DE SEGURIDAD DE LA CARGA, CORREO, PAQUETE EXPRES Y MENSAJERIAS

E) MEDIDAS RELATIVAS A DETERMINADAS CLASES DE PASAJEROS:

- Diplomáticos.
- VIP's.
- Minusválidos.
- No admisibles.

F) CONTROL DE ARMAS DE FUEGO (Transporte de armas en aeronaves)

G) SEGURIDAD DE LA AERONAVE

H) EQUIPO DE SEGURIDAD Y ESPECIFICACIONES

I) INSPECCION Y EVALUACION DEL FUNCIONAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE PERSONAS Y MATERIALES

J) FORMACION E INSTRUCCION DEL PERSONAL PARA SU CAPACITACION Y MANTENIMIENTO DE LA EFICACIA

El factor humano es clave para conseguir que un Aeropuerto sea seguro. Así, pues, son decisivos aspectos tales como la designación de responsabilidades, la preparación del personal y su motivación.

De poco sirve el mejor equipo de detección en manos no cualificadas o en un clima de trabajo inadecuado, mientras que un equipo humano eficaz puede hacer frente a la mayoría de los problemas, aunque el equipo material no sea el mejor.

No debe olvidarse que, a diferencia de la Seguridad Ciudadana donde la Autoridad de acuerdo con su inteligencia, preparación y criterio, puede decidir si una persona es sospechosa o no, la Seguridad Aeroportuaria obliga a una férrea disciplina para investigar a toda persona que pase por un control o se encuentre en zona restringida, independientemente de su aspecto, documentación y credibilidad. Si esa persona pasa 20 veces por un control ha de ser investigada las 20 veces, aunque sea una azafata de tierra de una línea aérea o un conocido empleado de una empresa. No obedecer esta norma por parte de cualquiera, supone que el Aeropuerto en el que desarrolla su actividad incumpla las normas internacionales sobre seguridad.



Negociador hablando con un secuestrador iraní de un avión de Kuwait Airways.

FINANCIACION DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

La financiación de este conjunto de actividades es un problema pendiente de una adecuada solución en algunos países, España entre ellos.

El transporte aéreo es una actividad soportada por los países, organizaciones autonómicas, ciudadanos y pasajeros con el fin de permitir una mejor comunicación e intercambio entre naciones y sus ciudadanos. Por lo tanto, es normal que parte del coste de esta actividad y su financiación sea estatal, pero no hay que olvidar que beneficia, fundamentalmente, al pasajero, a la línea aérea, al entorno al que se desplaza y a su industria, por lo que gran parte del costo ha de salir de ellos.

Este planteamiento es válido para el sector de la seguridad, ya que es un servicio que se presta al pasajero y a las Compañías Aéreas y debe ser soportado fundamentalmente por ellos, sobre todo en el momento actual en que la seguridad se está disparando en costos por el esfuerzo para hacerla compatible con el breve tiempo que debe invertirse en cada pasajero y el nivel de inspección general a realizar para no destruir el gran atractivo de este sistema de transporte: el corto tiempo empleado en los desplazamientos.

Una solución clara parece el establecimiento de una tasa específica por pasajero y otra por servicios normales y especiales prestados a las Compañías Aéreas que deseen un tratamiento más restrictivo cuya ejecución represente sobrecostes.

A la vista de esta necesidad, los países más avanzados tienen ya establecidas esta tasa y disponen de una organización modelo, capaz de desarrollar una seguridad en tiempo racional y acorde con el transporte aéreo. ■