

El derecho aéreo entre lo público y lo privado: aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad.  
M<sup>a</sup> Jesús Guerrero Lebrón, Juan Ignacio Peinado Gracia (Directores) ; Isabel Contreras de la Rosa (Coordinadora)  
Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 2017. ISBN 978-84-7993-331-9. Enlace: <http://hdl.handle.net/10334/3824>

# El derecho aéreo entre lo público y lo privado

.....  
Aeropuertos, acceso al mercado,  
drones y responsabilidad



M<sup>a</sup> Jesús Guerrero Lebrón  
Juan Ignacio Peinado Gracia  
(Directores)

Isabel Contreras de la Rosa  
(Coordinadora)

# LA PREVENCIÓN Y EL CONTROL DE LA SEGURIDAD (SECURITY) DE LAS AEROLÍNEAS

JOSÉ MIGUEL SÁNCHEZ BARTOLOMÉ\*

*Doctor en Derecho*

*Abogado*

## **Resumen.**

El objetivo primario de la seguridad de la aviación civil internacional es el de asegurar la protección de los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra, público, aeronaves e instalaciones aeroportuarias contra actos de interferencia ilícita. Esta actividad, denominada en la industria “security”, se efectúa mediante la combinación de medidas y recursos humanos y materiales, basándose en los programas de seguridad correspondientes. En el presente texto, se analizarán las cuestiones de mayor entidad relacionadas con la gestión de la security que corresponde efectuar a las compañías aéreas, enmarcándolas en la regulación existente, en los ámbitos internacional, europeo y español.

## **Palabras clave.**

Seguridad, interferencia ilícita, pasajeros, aerolíneas, perspectivas.

## **Sumario.**

1. Introducción. 2. Security e interferencia ilícita. Marco normativo en materia de seguridad: 2.1. Internacional. 2.2. Unión europea. 2.3. España. 3. Adaptación de las compañías a la regulación. El sems. 4. Principales ámbitos de actuación de las aerolíneas en materia de security: 4.1. Intercambio de información y transferencia de datos entre estados. 4.2. Mantenimiento de la seguridad a bordo. 4.3. Transporte de pasajeros de categoría especial. 4.4. Objetos de aceptación limitada a bordo. 5. Conclusiones. 6. Bibliografía.

---

\* El autor agradece al equipo de la Gerencia de Seguridad de Iberia su colaboración, muy particularmente a Carlos Orgaz Rufo, Rosa Somolinos Andrino y Rosa Elvira Bustos Badorrey.

## 1. Introducción

En un momento como el actual, en el que el transporte aéreo es objeto de reiterados ataques contra personas, instalaciones y aeronaves, la aviación civil internacional afronta como desafío crucial la necesidad imperiosa de protección frente a las amenazas, asegurando la actividad de la industria del transporte aéreo, garantizando a sus usuarios unos servicios de transporte aéreo prestados con regularidad y seguridad<sup>1</sup>.

La magnitud y, sobre todo, la forma en la que se llevaron a cabo los atentados del 11 de septiembre de 2001, pusieron de manifiesto dentro de la industria la necesidad de contar con instrumentos que permitieran dotarse de mecanismos de protección frente a los actos de terrorismo contra el transporte aéreo. Esto supone un enorme desafío para los actores del mercado, así como para el legislador, que deben generar unas normas y procedimientos suficientemente ágiles y adaptables a las amenazas que surgen. Pese al esfuerzo, y aunque la Comisión Europea afirmaba en su Informe de 23 de julio de 2015<sup>2</sup> que *“en la UE sigue garantizándose un alto nivel de seguridad con objeto de proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita”*, desde la fecha de dicho informe, en la Unión Europea han tenido lugar el atentado terrorista en el aeropuerto de Zaventem, Bruselas, y la explosión del vuelo MS-804 de EgyptAir, en la ruta París-El Cairo (cuya causa aún está pendiente de aclaración), dos muestras de que, lamentablemente, no es posible interceptar todos los ataques contra el transporte aéreo.

Pero no sólo los actos terroristas suponen una quiebra de la seguridad aeronáutica, otros incidentes de diversa gravedad también implican una amenaza para aeronaves y sus ocupantes, llegando al extremo de que, en ocasiones, algunos vuelos tuvieron que modificar su itinerario por incidentes relacionados con la seguridad, fallos en el sistema de detección y respuesta de amenazas<sup>3</sup>, peleas a bordo<sup>4</sup>, o

1. ABEYRATNE, R., *Aviation security law*, Ed. Springer- Verlag, Berlín, 2010, pág. 1.

2. Informe anual de 2014 de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, relativo a la aplicación del Reglamento (CE) nº 300/2008. Disponible en: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0360 & from=ES>>.

3. <<http://www.diariodemallorca.es/sucesos/2016/01/11/avion-griego-ateriza-emergencia-palma/1084626.html>>.

4. <[http://www.abc.es/ espana/ comunidad- valenciana/ alicante/ abci-ateriza- francia- avion- destino- alicante- hinchas-violentos-liverpool-201604281338\\_ noticia.html](http://www.abc.es/ espana/ comunidad- valenciana/ alicante/ abci-ateriza- francia- avion- destino- alicante- hinchas-violentos-liverpool-201604281338_ noticia.html)>.

problemas con alguno de los pasajeros<sup>5</sup>. Estas amenazas deben ser afrontadas por las aerolíneas por el “establecimiento de un grupo de procedimientos que suponen un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos en la operación (...) para hacerla más segura cada día”.<sup>6</sup>

Tradicionalmente, el enfoque de la seguridad en el contexto de la aviación se ha enfocado en la creación de sus propios estándares de actuación. Sin embargo, a la vista de la experiencia más reciente, han ido surgiendo riesgos que no pueden ser previstos por esta vía. En consecuencia, las aerolíneas están sometidas al permanente desafío de adaptar sus procesos y prácticas a las nuevas realidades existentes<sup>7</sup>. Respecto a esta realidad, la 33ª Sesión de la Asamblea de la OACI, celebrada entre septiembre y octubre de 2001, adoptó la Resolución A33-1, de “Declaración de uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil”, reconociendo que el nuevo tipo de amenaza terrorista exige nuevos esfuerzos y políticas de cooperación por parte de los Estados, así como el establecimiento por la OACI<sup>8</sup> de nuevos métodos recomendados y procedimientos estándar<sup>9</sup>.

Sin duda, se trata de una materia de extraordinaria complejidad, en la que se genera un entramado de relaciones entre las diversas Administraciones públicas,

5. <[http://www.elperiodicodearagon.com/noticias/escenarios/melendi-detenido-provocar-altercado-avion\\_364423.html](http://www.elperiodicodearagon.com/noticias/escenarios/melendi-detenido-provocar-altercado-avion_364423.html)>.

6. CORDERO AMORES, C. y LÓPEZ FERNÁNDEZ, I., Descubrir la seguridad aeroportuaria, Ed. AENA, Madrid, 2012, pág. 13.

7. KÖLLE, R., MARKARIAN, G. y TARTER, A., Aviation security engineering. a holistic approach, Ed. Archer House, Bostón, 2011, pág. 92 y 93. Desde el primer acto documentado contra la seguridad de una aeronave, en 1931, las amenazas contra la aviación civil han pasado por distintas fases: (i) Hasta 1968, en que se inician las tomas por la fuerza de aeronaves, con la finalidad de escapar de persecuciones políticas o procesamientos judiciales; (ii) De 1968 a 1994, en que las acciones se vinculan con el activismo político radical y el terrorismo -quizás las más conocida fueron la operativa de liberación de rehenes por parte de las Fuerzas Armadas israelíes el 4 de julio de 1976, así como la explosión de una bomba en pleno vuelo en el interior de un Boeing B-747 de la aerolínea Pan Am, en diciembre de 1988-; (iii) De 1994 a la actualidad, en que el propio avión es empleado como arma de destrucción -secuestro en la Nochebuena de 1994 del vuelo de Air France 8969, para provocar un accidente en la torre Eiffel-.

8. La OACI, de la que son parte en la actualidad 191 Estados establece fundamentalmente normas y métodos recomendados que han de ser aplicados por los Estados contratantes, sin que exista ningún mecanismo vinculante que garantice su correcta aplicación.

9. ABEYRATNE, R., Aviation security law, Ed. Springer- Verlag, Berlín, 2010, pág. 2.

las aerolíneas, los demás operadores en el mercado y los usuarios. Por ello, el presente texto se centrará en elaborar un análisis atendiendo a las obligaciones que la regulación existente impone a las compañías aéreas en relación con su actuación frente a los pasajeros, así como las principales áreas de fricción entre los intereses de unos y otros.

## 2. Security e interferencia ilícita. Marco normativo en materia de seguridad

El término “seguridad” no es unívoco en el entorno aeronáutico. Conviene aclarar que, a lo largo de este texto, haremos referencia a la seguridad física o *security*<sup>10</sup>, conjunto de normas, medidas y recursos humanos y materiales que se destinan a salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, que comprometan la seguridad de la actividad aérea<sup>11</sup>, y cuyo objetivo primario, como afirma el Capítulo 1º del Anexo 17 al Convenio de Chicago, es asegurar la protección contra los actos de interferencia ilícita, definidos como “*Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo*”, concretados en: (i) Apoderamiento ilícito de aeronaves, en vuelo o en tierra; (ii) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos; (iii) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica; (iv) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas, artefactos o sustancias peligrosos con fines criminales; y (v) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad.

Dada la variedad de escenarios en que se pueden producir estos actos de interferencia ilícita, las aerolíneas se ven en la obligación de adaptar sus propias medidas de seguridad a cada ámbito territorial en el que operan. Serán los propios actores quienes, en función de las circunstancias propias y del entorno social y geopolítico en que desarrollen su actividad, habrán de modular sus medidas

10. Esta acepción de seguridad se diferencia del safety, o seguridad operacional, es decir, la capacidad de desarrollar la actividad aérea de acuerdo a los estándares de calidad operacional pautados en el sector.

11. THOMAS, A.R., *Aviation security management*, Vol. 1, Ed. Praeger Security International, Westport (EE. UU.), 2008, pág. 14.

en materia de seguridad, poniendo el foco en aquellos aspectos más sensibles (a modo de ejemplo, la operativa desde un país exportador de droga exigirá un mayor esfuerzo en el control específico de esta actividad). Por ello, resulta necesario conocer cuál es la normativa relevante en materia de *security*, así como los organismos en cuyo seno se gestiona y controla la aplicación de la normativa de referencia en la materia.

## 2.1. Internacional

En la aviación civil internacional, el organismo que asume el desarrollo de la regulación en *security* es la OACI, por medio de la adopción de las *Standards and Recommended Practices* (SARP). Estas SARP en materia de seguridad, adoptadas por el Consejo de la OACI el 22 de marzo de 1974, se incorporaron como Anexo 17 al Convenio de Chicago, bajo la denominación de “*Seguridad. Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*”, constituyendo el texto de referencia en la materia para los Estados, que establece las bases del programa de seguridad de la aviación civil, diseñando una estructura y medidas sometidas a modificaciones periódicas, con la finalidad de adaptarlo a las nuevas amenazas<sup>12</sup>.

La norma define a la seguridad como la “*Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita*”, estableciendo su art. 2.1.1 como principio general que “*Todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil*”<sup>13</sup>. Para ello, su art. 2.2.2 impone a cada Estado asegurar que las

12. El Convenio de Chicago señala en su art. 44 como objeto de la OACI -entre otros- el de “*satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto de un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico*”. No resulta intrascendente que, entre estos objetivos, la seguridad aparezca como el primero.

13. Impone a los Estados establecer un organismo específico de salvaguarda de la aviación civil frente a los actos de interferencia ilícita, elaborando y aplicando normas, métodos y procedimientos, “*teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos*” (art. 2.1.2), y asegurar que el organismo, y las normas, métodos y procedimientos protegen la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general, permitiendo una respuesta rápida a cualquier amenaza (art. 2.1.3).

medidas de seguridad se apliquen a las operaciones, por medio de la evaluación de riesgos de seguridad, elaborada por autoridades nacionales competentes.

El art. 3.1.1 establece que los Estados contratantes deben establecer y aplicar “*un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos, y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos*”, del que deberá poner a disposición de las aerolíneas una versión por escrito de las partes pertinentes, que les permitan satisfacer los requisitos que éste impone (art. 3.1.9). Asimismo, cada Estado habrá de evaluar de forma constante el grado de amenaza para la aviación civil en su territorio, ajustando sus políticas y procedimientos, sobre la base de la evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales (art. 3.1.3), estableciendo un Comité nacional de seguridad de la aviación, para coordinar las actividades entre la Administración, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y cualesquiera otras entidades involucradas (art. 3.1.5)<sup>14</sup>.

El Anexo establece tres actuaciones genéricas a realizar por los “*explotadores de aeronaves*”: (i) Establecer, aplicar y mantener actualizado un Programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de su Estado, teniendo en cuenta “*las características operacionales específicas para cada tipo de operaciones*”, partiendo del modelo de la OACI -art. 3.3-; (ii) Efectuar determinadas tareas<sup>15</sup>; (iii) Coordinar sus actividades con departamentos, agencias, explotadores de aeropuertos y aeronaves, y otras entidades.

El otro gran instrumento de referencia internacional en materia de *security*, citado en el Preámbulo del propio Anexo 17 es el Doc. 8973, o “Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita”. Este texto, de acceso restringido, se divide en 5 volúmenes,

14. En España, el órgano fue creado por el Real Decreto 550/2006, de 5 de mayo, que también delimita sus funciones, composición y funcionamiento. BOE nº 113, de 12 de mayo de 2006, y lo componen 16 personas, bajo la presidencia del Secretario General de Transportes

15. Como, por ejemplo, evitar que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo (art. 4.3.3) o no transportar el equipaje de pasajeros que no estén a bordo del avión, salvo que ese equipaje se someta a procedimientos adicionales de seguridad (art. 4.5.3)

y comprende procedimientos y textos de orientación detallados sobre diversos aspectos de la seguridad aeronáutica, que son periódicamente renovados, como guía para los Estados en la elaboración de sus Programas Nacionales de Seguridad.

En el Doc. 8973 se detallan las fórmulas de aplicación de las SARP en cuatro materias: (i) Marco legal de las estructuras organizativas y administrativas nacionales, elaboración y aplicación de un marco jurídico estatal, y responsabilidades de supervisión en materia de seguridad por parte de los Estados; (ii) Criterios de orientación respecto a los requisitos de organización del espacio aeroportuario, el programa de seguridad de las zonas aeroportuarias y el diseño de aeropuertos; (iii) Política de recursos humanos, reclutamiento, selección, formación y certificación del personal encargado de la aplicación de seguridad de la aviación -que en conjunto, se denomina capacitación-; y (iv) Procedimientos de prevención que han de aplicar las entidades responsables de los sistemas de seguridad de la aviación en materia de control de acceso, seguridad del operador de la aeronave, aviación general y trabajos aéreos, pasajeros y equipaje de mano, equipaje de bodega, categorías especiales de pasajeros, carga, procedimientos de correo. Además, establece procedimientos de evaluación de riesgos, gestión de crisis y respuesta a los actos de interferencia ilícita.

Otro de los actores en el transporte aéreo internacional, la IATA, inició en 2003 su Programa de Auditoría de Seguridad Operacional (IOSA)<sup>16</sup>. Un programa propio de carácter global, basado en normas de la OACI y prácticas recomendadas de la industria, que incluye aproximadamente 900 normas operacionales en materia de seguridad. Es una norma única, acordada y común para la auditoría de aerolíneas, que incluye la regulación de la OACI, y las autoridades aeronáuticas europeas y norteamericanas. De la importancia que la IATA otorga a este programa da cuenta que su superación es *conditio sine quae non* para acceder a la condición de aerolínea miembro de la IATA, debiendo renovarse con carácter bianual, por medio de sucesivas auditorías.

---

16. IOSA examina 8 áreas: (1) Organización Corporativa y Sistemas de Gestión, (2) Operaciones de Vuelo, (3) Control Operacional y Despacho de Vuelos, (4) Mantenimiento e Ingeniería de los Aviones, (5) Operaciones en Cabina, (6) Operaciones en Tierra, (7) Carga y (8) Seguridad Operacional.



## 2.2. Unión Europea

La labor legislativa europea en materia de *security* corresponde al Consejo y el Parlamento europeo, quienes, a raíz de los atentados del 11-S de 2001, procedieron a adoptar una serie de normas en la materia<sup>17</sup>, que han sido objeto de sucesivas actualizaciones, a la vista de los cambios que se han ido produciendo en los riesgos. Dicha normativa, susceptible de ampliación por los Estados miembros, se aplica a todos los aeropuertos de la UE abiertos a la aviación civil, a todos los operadores que presten sus servicios en dichos aeropuertos y a quienes aplican normas de seguridad aérea y suministran bienes o servicios a los aeropuertos mencionados o a través de ellos.

La máxima autoridad en seguridad aeronáutica es la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA)<sup>18</sup>, en dependencia de la Comisión Europea, cuyas competencias son la coordinación de los programas de seguridad de los Estados miembros, la recolección de datos, así como su análisis e investigación. Genera normas vinculantes en materia de certificación de seguridad de las compañías aéreas, y audita periódicamente las actuaciones de las Autoridades aeronáuticas de los Estados.

A día de hoy, el Reglamento (CE) nº 300/2008 es el eje del sistema de protección de la seguridad aérea europea, y marca las reglas y normas básicas, así como los mecanismos de supervisión de su cumplimiento. Basado en las recomendaciones vigentes del documento 30, volumen ii, de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)<sup>19</sup>, proporciona una interpretación común de las disposiciones del Anexo 17 del Convenio de Chicago, partiendo de una doble premisa: (i) Cada Estado miembro es responsable de la seguridad de los vuelos que

17. La primera norma promulgada fue el Reglamento (CE) nº 2320/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, por el que se establecían normas comunes para la seguridad de la aviación civil -hoy derogada-.

18. La EASA se creó por el Reglamento (CE) nº 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002 (DO L 240 de 7 de septiembre de 2002, derogado por el Reglamento (CE) nº 216/2008).

19. La CEAC es una organización intergubernamental europea, en la que participan las autoridades de Aviación Civil de los 44 Estados que la componen hoy en día. Fundada en 1955, trabaja principalmente en *safety*, *security*, medioambiente, asuntos económicos, relaciones externas y facilitación.

parten de su territorio; y (ii) Todas las personas y bienes han de ser inspeccionadas con carácter previo a que se autorice su acceso a las zonas de seguridad de los aeropuertos, a a bordo de una aeronave.

En desarrollo de esta norma, la Comisión adoptó en noviembre de 2015 el Reglamento (UE) nº 2015/1998<sup>20</sup>, en cuyo Anexo de 12 artículos, detalla las medidas para la correcta aplicación de las normas de seguridad<sup>21</sup>. A las aerolíneas, incluidas en el art. 2.1.b, les impone como obligaciones específicas definir y aplicar su propio programa de seguridad y establecer un sistema de garantía y control interno de la calidad del programa (art. 13.1). Además, la Comisión se reserva la facultad de auditarles (art. 15) -como a los demás actores del mercado-, si bien también permite que las autoridades nacionales puedan ejercer esa labor de control dentro de su propio Estado.

Además, en Europa también actúa en materia de *security* la CEAC, cuyo Documento 30 -de difusión restringida- incluye el volumen ii, con las “*Recomendaciones para prevenir la ejecución de actos ilegales*”, que proporciona la perspectiva de la aviación civil europea para la elaboración de la normativa por parte de los Estados miembros. Las Recomendaciones son tenidas muy en cuenta por los diferentes países, así como la propia Unión Europea, que las incorporan a sus instrumentos legales en la materia. Asimismo, la CEAC efectúa auditorías con carácter voluntario, que requieren el acuerdo con el Estado auditado. Sin embargo, ninguna de sus decisiones son vinculantes, limitándose a tener carácter consultivo y de asesoramiento de los gobiernos.

### 2.3. España

El organismo nacional que tiene encomendadas las funciones de detección, análisis y evolución de los riesgos en *security* es la AESA (Agencia Estatal de Seguridad

20. Derogando con ello el Reglamento (UE) nº 185/2010 de la Comisión, que había sido objeto de nada menos que veinte modificaciones.

21. En seguridad aeroportuaria, delimitación de zonas demarcadas de los aeropuertos, medidas de seguridad a las aeronaves, control de pasajeros y equipaje de mano, equipaje en bodega, controles de seguridad de la carga y el correo, material y correo de la compañía aérea, provisiones a bordo, suministros de aeropuerto, medidas de seguridad en vuelo, y equipos de seguridad a emplear en los controles.

Aérea)<sup>22</sup>. Adscrita al Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría General de Transporte, su misión, según el art. 8 de su Estatuto, es “*la ejecución de las funciones de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria, en sus vertientes de inspección y control de productos aeronáuticos, así como las funciones de detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en este modo de transporte*”.

Ostenta además las competencias en inspección aeronáutica (art. 9.1.c del Estatuto AESA), supervisión del transporte aéreo civil (art. 9.1.d), gestión de riesgos (art. 9.1.f), aprobación previa de los procedimientos y programas internos de autoverificación y control desarrollados y aplicados por, entre otros, los explotadores de servicios de transporte aéreo (art. 9.1.h), colaboración técnica y participación en organismos nacionales e internacionales (art. 9.1.j), así como la iniciativa de la normativa reguladora (art. 9.1.k) Además, el art. 10 le atribuye el ejercicio de la potestad sancionatoria prevista en la LSA<sup>23</sup>, por la comisión de infracciones administrativas, y la adopción de las medidas extraordinarias previstas en el art. 30 de la LSA, así como las cautelares reguladas en el art. 63 del mismo cuerpo legal.

Por su parte, la Dirección General de Aviación Civil aún conserva algunas competencias en *security*, principalmente de carácter institucional (propuestas de legislación, representación nacional e internacional, elaboración de estudios y la formulación de propuestas sobre política y estrategia del sector aéreo, negociaciones con terceros países, aprobación de circulares aeronáuticas...)<sup>24</sup>.

La base del marco normativo español en materia de *safety* es la LSA, cuya finalidad es, según el segundo párrafo de su art. 1 “*preservar la seguridad, el orden y la fluidez del tráfico y del transporte aéreos, de acuerdo con los principios y normas de Derecho internacional reguladores de la aviación civil*”, y resulta de aplicación al personal y organizaciones civiles que intervienen en la ejecución y explotación de la aviación

22. Creada por el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. BOE nº 39, de 14 de febrero de 2008.

23. Ley 21/2003, de 21 de julio, de Seguridad Aérea. BOE nº 162, de 8 de julio de 2003.

24. Las competencias de la Dirección General de Aviación Civil están delimitadas por el art. 7.1 del Real Decreto 452/2012 de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento (BOE nº 56, de 6 de marzo de 2012).

civil dentro del territorio español (art. 2). Esta norma incluye en su art. 32.1 a las compañías aéreas entre los sujetos sometidos a las obligaciones por razones de seguridad, concretándose sus responsabilidades en la materia entre sus art. 33 y 42 bis.

En concreto, el art. 37 establece las obligaciones específicas de las compañías aéreas, incluyendo entre ellas asegurar la continuidad en la prestación de estos servicios con el nivel de seguridad exigido (art. 37.1.3<sup>a</sup>), y cumplir los deberes legalmente establecidos de formación de su personal en materia de seguridad operacional y de la aviación civil (art. 37.1.4<sup>a</sup>).

A esta regulación se unen las previsiones tanto del art. 94 -contrato de transporte de pasajeros-, como del art. 106 -transporte de mercancías- de la LNA<sup>25</sup>, que establecen la exoneración de la responsabilidad del transportista aéreo que decida retrasar o suspender un vuelo, cuando ello se deba a razones de seguridad.

La normativa española en *security* se completa con el Programa Nacional de Seguridad (PNS), el Programa Nacional de Formación (PNF) y el Programa Nacional de Calidad (PNC), que recogen la normativa de la OACI, los reglamentos Europeos y el Documento 30 de la CEAC, así como la legislación nacional en la materia. El contenido de estos programas debe incorporarse por todas las aerolíneas a sus propios planes de seguridad, formación y calidad, auditándose por la autoridad aeronáutica civil.

El PNS español, previsto en el art. 3.1 LSA, fue aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de Mayo de 2006, y ha sido objeto de posteriores modificaciones, con la finalidad de adaptarlo a los cambios en la normativa europea. Pese a ser un documento de difusión restringida, mantiene pública aquella parte que afecta directamente a los pasajeros, así como la que, de acuerdo a la normativa europea, ha dejado de ser confidencial<sup>26</sup>, manteniendo el resto del Programa su condición de información clasificada, en aplicación del principio de “necesidad de conocer”<sup>27</sup>.

25. Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre navegación aérea. BOE nº 176, de 23 de julio de 1960.

26. Ciertas medidas relativas a la seguridad aeroportuaria, seguridad de las aeronaves, equipaje de bodega, carga y correo, correo y material de la compañía aérea, provisiones a bordo, suministros de aeropuerto, selección y formación del personal y equipos de seguridad.

27. El Reglamento interno de la Comisión (DOCE L 308 de 8 de diciembre de 2000), lo definió como la necesidad de acceso a información clasificada de la UE para desempeñar una función o tarea.

Según su apartado 1.0.1, la finalidad del PNS es “*establecer la organización, métodos y procedimientos necesarios para asegurar la protección y salvaguarda de los pasajeros, tripulaciones, público, personal de tierra, aeronaves, aeropuertos y sus instalaciones, frente a actos de interferencia ilícita, perpetrados en tierra o en aire, preservando la regularidad y eficiencia del tránsito aéreo nacional e internacional en el Estado español y su espacio aéreo*”<sup>28</sup>. Esta regulación impone a las compañías aéreas tomar parte en la seguridad de la aviación civil, con las responsabilidades y limitaciones establecidos en el Programa, incluyendo las medidas de seguridad que les encomienda en relación con los procesos que son propios de su actividad<sup>29</sup>.

Las aerolíneas toman parte en la seguridad de la aviación civil por medio de la elaboración de su propio Programa de Seguridad, que debe responder al modelo propuesto por la Instrucción SA-10 del PNS: Modelo de programa de seguridad de compañías aéreas (de difusión restringida). Cada Programa de Seguridad, y sus actualizaciones, deben presentarse a la AESA, para su aprobación o enmienda, debiendo aplicarlos tanto la compañía aérea como quienes efectúen sus servicios subcontratados.

El PNF es “*el programa, promovido y aplicado por la Autoridad competente de Seguridad, que establece la política de formación en esta materia con especial referencia a la promoción de la seguridad, cursos según especialidades temáticas y destinatarios, formadores, requisitos de personal en relación con la seguridad, así como los procesos de adiestramiento del personal auditor*”, según el apartado 1.1 del Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006, por el que se aprueba el PNF.

Su contenido, expuesto en el Capítulo 11 del PNS, pretende garantizar que quienes desarrollan su actividad en el entorno de la aviación civil sean conocedores de las medidas de seguridad a aplicar en su ámbito de actuación, así como una sensibilización en materia de seguridad del colectivo del transporte aéreo. Para

28. Art. 14.1 Real Decreto 550/2006: El Secretario General de Transportes, previa autorización del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, “*podrá actualizar y aclarar los contenidos técnicos del PNS, cuya modificación o implantación no admita demora, con el fin de reducir potenciales niveles de riesgo sobre las actividades aeronáuticas que en cada momento puedan preverse contra la aviación civil*”.

29. Regulando, entre otros, procesos de seguridad relativos a aeronaves, equipajes, pasajeros, suministros, instalaciones, métodos de actuación frente a actos de interferencia ilícita, medidas de reacción ante distintos supuestos que puedan acaecer (aviso de explosivo, apoderamiento ilícito de aeronaves...)

ello, la formación en seguridad consta de distintos cursos con requerimientos formativos específicos, adaptados a cada colectivo. Dicha formación la imparten los formadores AVSEC, que han de poseer la cualificación, experiencia y los conocimientos necesarios.

El PNC, previsto en el apartado 1.0.4 del PNS, tiene como objetivo verificar que las medidas de seguridad se aplican de manera eficaz y adecuada, por medio de auditorías regulares y periódicas dentro de un calendario preestablecido. Supervisa e identifica las posibles deficiencias, proponiendo, en su caso, las medidas correctoras necesarias. Recoge tres tipos de labores de inspección: (i) Auditorías de seguridad, que han de cubrir todos los aspectos de seguridad de obligado cumplimiento, plasmados en el PNS; (ii) Inspecciones, en relación con bloques específicos de normas relacionadas; y (iii) Ensayos, para verificar la efectividad de las medidas de seguridad implantadas.

### 3. Adaptación de las compañías a la regulación. El SeMS

Las operaciones aéreas ofrecen múltiples desafíos para la seguridad de las aerolíneas, dado que requieren la creación de procedimientos operativos capaces de abarcar realidades sociales, jurídicas y económicas muy distintas en los diferentes ámbitos en los que han de prestar sus servicios, que deben, además, mantener unas líneas de comunicación en tiempo real, capaces de proporcionar directrices de seguridad e información relevante desde las oficinas centrales a multitud de escalas repartidas por todo el mundo<sup>30</sup>. Evidentemente, la dificultad se incrementa cuanto mayor es la variedad de áreas geopolíticas en las que opera la compañía aérea.

En el ámbito internacional, estos procedimientos operativos se prevén en el art. 3.3.1 del Anexo 17 al Convenio de Chicago, que impone a los Estados garantizar que las compañías aéreas que proporcionen servicios desde su territorio “*hayan establecido, apliquen y mantengan actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad*”

30. PRICE, J.C. y FORREST, J.S., *Practical aviation security. predicting and preventing future threats*, Ed. Butterworth & Heinemann, Oxford, 2013, pág. 287.

*de la aviación civil de ese Estado*". Dicho Programa de Seguridad deberá ser aprobado y monitorizado por la autoridad competente de cada Estado miembro.

Por su parte, la Unión Europea prevé en el Considerando 13 del Reglamento (CE) nº 300/2008 que cada compañía aérea elabore, aplique y mantenga "*un programa de seguridad para dar cumplimiento a lo dispuesto en el (...) Reglamento y en el programa nacional de seguridad para la aviación civil que sea aplicable*", concretando su contenido en el art. 13.1. Dicho Programa habrá de describir "*los métodos y procedimientos que ha de seguir la compañía aérea*", en cumplimiento del propio Reglamento, así como del PNS del Estado miembro en que preste su servicio.

La aprobación del Programa por el Estado que otorga la licencia de explotación implica que los demás Estados miembros asuman que la compañía aérea cumple con los requisitos para operar. Sin embargo, las autoridades competentes en aviación civil de un Estado están facultadas para solicitar a las aerolíneas la presentación de su Programa de Seguridad -art. 13.2-, así como que expliquen con detalle la aplicación de medidas de seguridad específicas marcadas por dichos Estados, y los procedimientos locales aplicables en los aeropuertos en los que opera -art. 13.3-.

En España, el art. 32.e) LSA impone a las aerolíneas el cumplimiento de las obligaciones de seguridad recogidas en el Título IV de su Capítulo I. Además, el art. 33 LSA recoge un listado de obligaciones generales relativas a la seguridad aérea, de aplicación a todas las personas y organizaciones que forman parte del transporte aéreo, en cuyo apartado 12<sup>a</sup> incluye como una de las obligaciones generales de las aerolíneas "*Adoptar las debidas medidas para garantizar la seguridad de los pasajeros y demás usuarios de los servicios aeronáuticos*". Es el art. 37 LSA quien prevé las obligaciones específicas de las compañías aéreas, entre las que incluye asegurar la continuidad en la prestación de sus servicios con el nivel de seguridad exigido. El incumplimiento de estas obligaciones constituye una infracción contra la seguridad, pudiendo las aerolíneas ser objeto de sanción según se establece en la LSA (art. 1.0.6 PNS). De la gravedad del incumplimiento dependerán las consecuencias de la misma (art. 44 LSA), estableciendo el Título V LSA un catálogo de infracciones al respecto.

Producto de estas previsiones generales, el apartado 1.0.6 PNS obliga a las aerolíneas españolas a seguir las prescripciones de dicho Plan en la elaboración de sus propios Programas de Seguridad, pudiendo verificarse su cumplimiento por

medio de auditorías llevadas a cabo por la Autoridad competente, sin que sea posible que los Programas de las compañías incluyan medidas de seguridad más estrictas que las previstas por el PNS, debiendo limitarse “*a cumplir lo que la norma comunitaria le impone, esto es, a describir los métodos y procedimientos que ha de seguir para dar cumplimiento al programa nacional de seguridad del Estado miembro para el que preste sus servicios*”, según afirmaron, entre otras, la Sentencia de la Sección 15ª de la Audiencia Provincial de Barcelona, de 5 de octubre de 2012, o la Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº 5 de Madrid, de 30 de septiembre de 2013. Es decir, “*las compañías de transporte aéreo se limitan a velar por el cumplimiento del PNS, de ejecutarlo (...), pero nada más*”<sup>31</sup>.

Ahora bien, dado que una parte la actividad de las aerolíneas habitualmente se desarrolla en el territorio de terceros Estados, distintos a aquel en el que han obtenido la licencia de explotación, surge la cuestión de cuál debe ser el PNS que las compañías deban cumplir. Este caso se abordó en España por el Juzgado Central Contencioso-Administrativo nº 1 de Madrid, en su Sentencia 162/2012, de 5 de septiembre de 2012, cuyo contenido fue ratificado por Sentencia de la Sala de lo Contencioso, Sección 8, de la Audiencia Nacional, en fecha 23 de junio de 2014<sup>32</sup>. Ambas Sentencias interpretaron que el Programa de Seguridad de cada compañía aérea no puede limitarse a cumplir el PNS de su propio Estado, debiendo someterse también al PNS del Estado miembro en que preste sus servicios -España, en el caso abordado-.

Para asegurar la coherencia de los sistemas de *security* de las aerolíneas, la IATA comenzó a elaborar en el año 2002 un documento de orientación general sobre políticas en materia de seguridad, capaz de proporcionarles las pautas

31. En palabras de sendas Sentencias del Juzgado de lo Mercantil nº 9 de Barcelona, de 17 de marzo de 2011, y el Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Bilbao, de 11 de mayo de 2012

32. La compañía Ryanair interpuso un recurso contencioso administrativo contra una Resolución sancionatoria de la AESA por la infracción del art. 33.1 LSA, tras haber denegado el embarque a un sargento de la guardia civil que viajaba de servicio portando su arma reglamentaria, cumpliendo con todos los requisitos legalmente exigibles para llevarla. La aerolínea argumentaba que, al ser de bandera irlandesa, le resultaba de aplicación el programa de seguridad irlandés, que prohíbe el acceso a bordo con armas de fuego. Los tribunales basaron su resolución denegatoria en el art. 13.1 del Reglamento 300/2008, el art. 11 del Convenio de Chicago, así como el art. 8 del Código Civil, por el que “*las leyes penales, las de policía y las de seguridad pública obligan a todos los que se hallen en territorio español*”.



necesarias sobre las estructuras de gestión integral de la seguridad, en el que se tuvieran en cuenta los objetivos prioritarios en materia de seguridad para una aerolínea. Este sistema se denominó “*Security Management System (SeMS)*”<sup>33</sup>.

El SeMS consiste en un proceso centralizado de evaluaciones continuas y sistemáticas de las amenazas de seguridad, riesgos y vulnerabilidades, incorporando la *security* como parte integral del negocio, por medio de la generación de prácticas homogéneas. Partiendo de estas prácticas y estructuras estandarizadas, cada aerolínea implementa su propio sistema, adaptado a sus necesidades específicas, en el que se establecen diferentes niveles de autoridad y respuesta, en función del riesgo. La IATA impone como condición de permanencia como miembro la incorporación de los elementos básicos de SeMS, reflejados en los Planes de Seguridad de compañía, circunstancia que se acredita superando la denominada *IATA Operational Safety Audit (IOSA)*.

El Programa de Seguridad de la compañía se concreta finalmente en una serie de documentos adaptados a sus propias normas operativas. Básicamente, estos documentos son: (i) Manual de Procedimientos de Seguridad, que constituye la guía práctica de ejecución de cada uno de los procedimientos de seguridad; (ii) Manual de Gestión de Seguridad, que contiene el sistema de gestión global de la Seguridad establecido para toda la Compañía por parte de la Dirección; y (iii) Fichas Técnicas, de seguimiento de la aplicación de la normativa de seguridad en cada una de las escalas. En ocasiones, cada aerolínea puede disponer de Programas de Seguridad Locales, en función de los requerimientos de los países en los que operan, si así les es solicitado por las Autoridades de Aviación Civil.

#### **4. Principales ámbitos de actuación de las aerolíneas en materia de security**

El punto de partida para analizar la regulación en materia de *security* es que, tal y como declaró la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 3 de

---

33. Fuente: IATA. Security Management Systems (SeMS) for Air Transport Operators Executive Summary. March 2011. Pág. 2.

julio de 2012, la seguridad aeronáutica es una cuestión de interés público, por lo que cualquier incidencia sufrida por un pasajero supone el surgimiento de responsabilidad para la aerolínea, salvo que acredite que dicha incidencia no le es imputable. A esto debe unirse que el contrato de transporte impone a las aerolíneas el transporte de los pasajeros a su destino final de forma segura (Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de julio de 2008), debiendo entenderse dicha seguridad en su doble vertiente, de seguridad operacional (*safety*) y mantenimiento del orden público (*security*), tal y como se indicó en la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 28 de septiembre de 1998.

Todo ello se traduce en unas normas habitualmente restrictivas para los pasajeros. En este capítulo se analizarán los aspectos más polémicos, aquellos en los que más claramente se puede percibir el choque entre la búsqueda de la necesaria seguridad en el transporte aéreo con la limitación de derechos de los pasajeros.

#### 4.1. Intercambio de información y transferencia de datos entre Estados

Probablemente se trata del asunto más conflictivo en el ámbito de la seguridad en el transporte aéreo, por colisionar en él de forma muy clara la necesidad de control de la seguridad por parte las aerolíneas y las distintas administraciones con los derechos de los viajeros, en particular, por la regulación surgida tras el 11-S.

Es reseñable la Resolución 2178 del Consejo de Seguridad de la ONU<sup>34</sup>, que, entre otras cosas, “*Exhorta a los Estados miembros a exigir que las compañías aéreas que operan en sus territorios proporcionen información anticipada sobre los pasajeros a las autoridades nacionales apropiadas*”. Esta información, conocida como *Advanced Passenger Information* (API)<sup>35</sup>, consiste en la recopilación por los transportistas de los datos que constan en el pasaporte y visado de cada pasajero, y su

34. S/RES/2178 (2014), de 24 de septiembre de 2014, “*Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas*”. Disponible en: <<http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=S/RES/2178>>.

35. La información de la API por lo general se compone de datos que se encuentran en la zona de lectura mecánica (MRZ) de los pasaportes y otros documentos de viaje, como nombre completo, fecha de nacimiento, género, número de pasaporte, país de origen, país de emisión del pasaporte.

remisión por medios electrónicos a las autoridades del punto de destino de cada vuelo<sup>36</sup>, para su empleo en la detección de individuos de alto riesgo.

Esta práctica ya se llevaba a cabo voluntariamente por algunas aerolíneas, para facilitar el proceso de aduanas e inmigración, incluyendo información biográfica limitada, extraída de los documentos de viaje, como los pasaportes. Sin embargo, la cantidad de datos requeridos por los Estados progresivamente fue creciendo, con la pretensión de identificar la presencia de potenciales riesgos a su seguridad, dificultando la gestión de la información por los actores del mercado. Por eso, en un intento de racionalización, el consejo de la OACI incluyó en marzo de 2005 una nueva Práctica Recomendada al Anexo 9 del Convenio de Chicago, complementando las prácticas existentes, e imponiendo a los Estados el cumplimiento de las directrices de la propia OACI en el manejo de datos.

Además, en la industria aeronáutica, para la recopilación de la información relativa al pasajero, también se emplea el denominado *Passenger Name Record* (PNR)<sup>37</sup>. Nacido con fines comerciales y operativos, se detallan los estándares de la industria en el *IATA's Passenger Services Conference Resolutions Manual*, y el *ATA/IATA Reservations Interline Message Procedures- Passenger* (AIRIMP).

Dado que el art. 13 del Convenio de Chicago pasó a imponer a los pasajeros y transportistas la carga de asumir las normas de inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad, sobre esta base, los Estados encuentran la legitimación para solicitar a los operadores la información de los PNR de los pasajeros.

Como base de actuación de quienes obtienen y emplean la información de los PNR, la OACI elaboró en el año 2010 sus *Guidelines on Passenger Name Record (PNR) Data*<sup>38</sup>, que establece las pautas de gestión de la información sobre los pasajeros por parte de quienes acceden a dicha información, a la que los Estados pueden acceder mediante dos métodos: (i) *Pull*, en virtud del cual las autoridades

36. ABEYRATNE, R., *Aviation security law*, Ed. Springer- Verlag, Berlín, 2010, pág. 130 a 134.

37. Información detallada se puede encontrar en: <[http://www.icao.int/meetings/FALP/Documents/falp6\\_2010/FALP6\\_WP05\\_en.pdf](http://www.icao.int/meetings/FALP/Documents/falp6_2010/FALP6_WP05_en.pdf)>. Los datos del PNR se introducen en un sistema de reserva, como máximo 345 días antes de la salida.

38. Disponible en <[https://www.iata.org/iata/passenger-data-toolkit/assets/doc\\_library/04-pnr/New%20Doc%209944%201st%20Edition%20PNR.pdf](https://www.iata.org/iata/passenger-data-toolkit/assets/doc_library/04-pnr/New%20Doc%209944%201st%20Edition%20PNR.pdf)>.

públicas del Estado que solicita los datos pueden acceder al sistema de la aerolínea, extrayendo una copia de los datos requeridos en su propia base de datos; y (ii) *Push*, por el que los operadores transmiten los datos PNR elementos requeridos a la base de datos de la autoridad requirente.

Por supuesto, los operadores han de evitar la incorporación al PNR de cualquier información no esencial para facilitar el viaje del pasajero, como pueden ser el origen racial o étnico, creencias religiosas o políticas, estado civil u orientación sexual. Las directrices de la OACI hacen mención específica a que los Estados contratantes no deben exigir la recopilación de estos datos en los PNR<sup>39</sup>.

En el ámbito de la Unión Europea es cuestión recurrente la apelación al incremento de la cooperación entre los Estados miembros en materia de seguridad y contraterrorismo. Una de las medidas se ha concretado en la Directiva (UE) 2016/681 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016, relativa a la utilización de datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de los delitos de terrorismo y de la delincuencia grave<sup>40</sup>, que prevé la transferencia de los datos de PNR de aquellos vuelos que entren o salgan de la UE a las autoridades policiales de los Estados miembros, así como el tratamiento de los mismos a fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de estos tipos de delito.

También permite, aunque no es obligatorio, que los Estados miembros recopilen los datos PNR correspondientes a vuelos interiores de la UE<sup>41</sup> (art. 2), así como que puedan incorporar a su normativa nacional la posibilidad de recoger y tratar los datos PNR proporcionados por operadores económicos que no sean compañías aéreas, tales como agencias de viaje y operadores turísticos que prestan servicios relacionados con los viajes, como la reserva de vuelos. Para la recepción y

39. ABEYRATNE, R., *Aviation security law*, Ed. Springer-Verlag, Berlín, 2010, pág. 128.

40. Diario Oficial de la Unión Europea L 119/132, de 4 de mayo de 2016. Desde su entrada en vigor, los Estados miembros (con la excepción de Dinamarca, que no participa) disponen de dos años para aplicar las disposiciones normativas y administrativas necesarias para cumplir con lo dispuesto en la Directiva.

41. Que se definen en el art. 3 de la Directiva como “*Cualquier vuelo, programado o no programado por una compañía aérea, procedente del territorio de un Estado miembro y que tenga previsto aterrizar en el territorio de otro u otros Estados miembros, sin escalas en el territorio de un tercer país*”

gestión de los datos, cada Estado miembro deberá crear su propia “Unidad de Información sobre los Pasajeros” (en adelante, UIP) -art. 4 de la Directiva-.

Regula asimismo múltiples aspectos relacionados con la obtención de datos y gestión de los PNR: (i) Los fines para los que pueden tratarse los datos de un PNR, detallados en el art. 6 de la Directiva; (ii) El proceso de intercambio de datos entre Estados, así como entre estos y terceros países -art. 11-<sup>42</sup>; (iii) Los principios de actuación relativos a la conservación de los datos obtenidos<sup>43</sup> -art 12-; (iv) Los protocolos y formato en que se habrán de proporcionar los de PNR a las UIP, en su art. 16; y (v) Las garantías referentes a la protección de la intimidad y los datos personales, incluida la función de las autoridades nacionales de control y el nombramiento obligatorio de un responsable de la protección de datos en cada UIP -art. 5-.

Inicialmente, la Unión opta por el método *push* de obtención de la información (art. 8.1), debiendo ser los operadores los encargados de remitir la información de los PNR, por medios electrónicos o, en caso de fallo técnico, cualquier otro medio apropiado que garantice un nivel adecuado de seguridad (art. 8.3), a las UIP del Estado de salida o llegada del vuelo<sup>44</sup>. En caso de que un vuelo internacional realice escala en más de un Estado de la Unión, la información se remitirá a las autoridades de cada Estado.

En cuanto al ámbito temporal en el que la información ha de ser remitida por las aerolíneas, la Directiva establece en su art. 8.3 dos momentos diferenciados: en primer lugar, entre 24 y 48 horas antes de la hora de salida programada del vuelo; posteriormente, en un momento que denomina “cierre del vuelo”, y

42. Aclara que la transferencia de datos de un PNR a terceros países solo podrá producirse en ciertos casos, sometidos a un estudio individualizado. La UE ya ha firmado acuerdos que permiten a sus aerolíneas la transferencia de estos datos de PNR a ciertos países. En concreto, Estados Unidos, Australia y Canadá, a los que previsiblemente se añade en breve México, país respecto del cual el Consejo adoptó una decisión en junio de 2015 autorizando la apertura de negociaciones con vistas a la adopción de un acuerdo.

43. Impone un período inicial de seis meses de conservación completa de los registros, transcurrido el cual la información habrá de despersonalizarse, preservándola durante otros cuatro años y medio, con un estricto procedimiento de acceso los datos, y debiendo ser borrada transcurridos cinco años. Con objeto de proteger el derecho a la protección de los datos personales, a la intimidad y a la no discriminación, la Directiva impone limitaciones sobre la transferencia, el tratamiento y la conservación de los datos PNR.

44. En los vuelos con código compartido, la obligación le corresponde a la compañía que explote el vuelo.

que identifica como “*aquel en el que los pasajeros han embarcado en el avión en preparación de la salida y no resulta posible embarcarlos o desembarcarlos*”<sup>45</sup>. Obviamente, los plazos prescritos en la norma no aplican cuando sea necesario acceder a los datos de un PNR en respuesta a una amenaza concreta y real relacionada con delitos de especial gravedad. En tal caso, las aerolíneas habrán de remitir esta información a las UIP cuando estas se lo requieran.

Evidentemente, una normativa que regula la gestión de una información tan sensible como la registrada en los PNR debe ser objeto de un análisis especialmente cauteloso, por cuanto pudiera afectar a Derechos y libertades de los ciudadanos. En este sentido, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea muestra cómo esta institución habitualmente se ha manifestado favorablemente a restringir la actuación de los poderes públicos. Así, por ejemplo, en su Sentencia de 18 de Enero de 2007 (C- 229/05. Asunto Öcalan), la Sala Primera del TSJUE determinó que, si bien la normativa nacional puede establecer medidas restrictivas dirigidas contra determinadas personas y entidades con el fin de luchar contra el terrorismo, cabe establecer limitaciones a esas facultades de los Estados miembros<sup>46</sup>.

En este mismo sentido resolvió el TSJUE un recurso presentado por el Parlamento Europeo sobre la Decisión del Consejo que autorizaba la firma de un tratado con los EE.UU., en el que imponía a las compañías aéreas europeas que transfirieran los datos personales de sus pasajeros, así como la Decisión de la Comisión Europea que consideraba que, en dicho proceso, los EE.UU. protegían los datos de manera adecuada<sup>47</sup>. El Tribunal anuló ambas actuaciones, afirmando que la gestión de la información solicitada a las aerolíneas no cumplía con los requisitos impuestos en la normativa europea de tratamiento de datos personales.

45. No son pocos los inconvenientes que plantea el segundo ámbito temporal. El más obvio, que el mero hecho de que todo el pasaje se encuentre embarcado a bordo no es óbice para que, por circunstancias sobrevenidas, alguno de los pasajeros -o todos- finalmente sean desembarcados y no efectúen el viaje.

46. Afirmando que “*las personas tienen derecho a la tutela judicial efectiva de los derechos que les confiere el ordenamiento jurídico de la Comunidad, y el derecho a esa protección es uno de los principios generales del Derecho que resultan de las tradiciones constitucionales comunes a los Estados miembros [...] y en el Europeo Convención sobre los Derechos Humanos*”.

47. STJCE (Gran Sala) Personal Name Records, asuntos acumulados C-317/04 y C-318/04, de 30 de agosto de 2006.

En todo caso, con certeza, las instancias judiciales europeas tendrán ocasión de pronunciarse en el futuro sobre la adecuación de esta nueva Directiva a la regulación europea de protección a los derechos individuales de los ciudadanos. A la vista de la actual situación, y ponderando la necesidad una adecuada seguridad pública con la imprescindible protección de los Derechos ciudadanos, no parece que la transmisión entre Estados de una información ya existente y registrada de forma individualizada en cada país suponga una amenaza a los derechos de las personas que efectúan sus desplazamientos por vía aérea. Antes al contrario, parece que una regulación unificada y sometida al control de las instancias europeas bien pudiera considerarse una mayor garantía de derechos y libertades individuales.

#### 4.2. Mantenimiento de la seguridad a bordo

Otra de las obligaciones de las aerolíneas en su condición de transportistas es la de garantizar el mantenimiento del buen orden a bordo de sus aeronaves. En este sentido, el Anexo 17 al Convenio de Chicago define en su Capítulo 1 a quien denomina pasajero perturbador, como aquel “*que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave*”. Dicha descripción aparece igualmente en el Documento de acceso restringido de la OACI 8973 (Aviation Security Manual).

Resulta importante atender a lo establecido a este respecto por el Convenio de Tokio de 1963, que aplica a aquellos “*actos que, sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes de la misma, o que ponga en peligro el buen orden y la disciplina a bordo*”. Sobre esta base, las compañías incluyen en el clausulado general de sus contratos ciertas estipulaciones dedicadas a los pasajeros indisciplinados, incluyendo la prohibición de fumar y de beber alcohol a bordo, salvo el dispensado a los pasajeros a discreción de la tripulación. Estas previsiones, de aplicación a las personas que se encuentran a bordo de la aeronave, durante el tiempo en el que se está desarrollando la

navegación aérea<sup>48</sup>, permite que el comandante de la aeronave opte entre diversas medidas de mitigación del riesgo<sup>49</sup>, que pueden llegar al desembarque del pasajero en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a la persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave algún acto que ponga en peligro a la aeronave o sus ocupantes (art. 8). Además, las propias aerolíneas marcan unas líneas genéricas de actuación para los comandantes, que habrán de aplicarlas, según aconsejen su experiencia y la situación concreta que se presente<sup>50</sup>.

En cuanto a la normativa europea, partiendo de la primacía que otorga a la seguridad en el ámbito del transporte aéreo -art. 4.3 y 10.1 b) del Anexo del Reglamento (CE) nº 300/2008-, se impone la obligación a las compañías aéreas de tomar medidas de seguridad adecuadas ante los “pasajeros potencialmente conflictivos”, incluso antes del vuelo. En términos semejantes, el Reglamento (CE) nº 261/2004 permite que el transportista pueda denegar el embarque al pasajero cuando no se presente en las condiciones requeridas o concurran motivos razonables de seguridad (art. 2 y 3.2).

Esta misma exigencia se encuentra presente en la normativa española, ya que el PNS les obliga a tomar las medidas adecuadas frente a los pasajeros potencialmente conflictivos, definidos en su apartado 10.1.3 como “*aquellos pasajeros cuyo comportamiento amenace la seguridad del avión, de su tripulación o de otros pasajeros, debido a causas como, estar bajo los efectos del alcohol o las drogas, no cumplir con las instrucciones dadas por la tripulación del avión o el personal de tierra referentes a normativas en vigor, mostrar un comportamiento agresivo, violento, alterado o*

48. La Ley 209/1964, de 24 de diciembre, penal y procesal de la Navegación Aérea, establece en su art. 11.4.a) que “*Se entenderá que la navegación aérea comienza en el momento en que una aeronave se pone en movimiento con su propia fuerza motriz para emprender el vuelo y termina, cuando, realizado el aterrizaje, queda aquella inmovilizada y son parados sus motores*”.

49. Las potestades del comandante se registran en el Reglamento (CE) nº 1899/2006, así como en el Anexo 6 del Capítulo 13 de la OACI, que le habilitan para imponer a bordo de la aeronave medidas coercitivas razonables, que pueden llegar a la restricción de libertad hasta el desembarque en tierra. Estas actuaciones y medidas tienen un carácter exclusivamente preventivo, y sin perjuicio de las resoluciones que recaigan por parte de las autoridades competentes.

50. En el Manual Básico de Operaciones de las aerolíneas se dan concretos criterios sobre cómo actuar ante estas situaciones.



*amenazante*". En consonancia, el art. 96 de la LNA permite excluir del transporte a los pasajeros que "*puedan constituir un peligro o perturbación para el buen régimen de la aeronave*".

El referido artículo faculta genéricamente al "transportista", debiendo ser los representantes de la propia compañía aérea quienes tomen la decisión<sup>51</sup>. En la denegación del embarque, no obstante, las compañías aéreas han de mostrar especial precaución, ya que la LSA considera en su art. 45.2.6ª que constituye infracción grave en relación con el transporte y los trabajos aéreos "*El incumplimiento de la obligación de establecer normas de embarque de pasajeros o de hacer efectivos sin justificación los derechos e intereses de estos en caso de denegación de embarque*", e infracción muy grave "*La denegación injustificada del libre acceso del público a los servicios de transporte aéreo*" (art. 45.3.5ª LSA).

IATA ha desarrollado recomendaciones específicas de seguridad para pasajeros conflictivos desarrolladas en su Práctica Recomendada 1798A (*Guidance on unruly passenger prevention and management*). Además, a fin de establecer unos criterios que puedan servir de guía a sus compañías aéreas asociadas, incorpora en el art. VIII de sus Condiciones Generales del Transporte de Pasajeros y Equipajes, un listado de causas de denegación al pasajero del transporte contratado, que las aerolíneas incluyen en sus condiciones generales<sup>52</sup>.

También cabe la posibilidad de denegar el embarque a un pasajero por encontrarse incluido en la "lista negra" de una aerolínea. Así se manifestó la Sentencia de 30 de junio de 2013 del Juzgado de lo Mercantil nº 6 de Madrid, acerca de una cláusula de la compañía Ryanair que prevé la posibilidad de denegar del transporte del pasajero si éste ha mostrado una "*mala conducta (sic) en un vuelo anterior y existen motivos para creer que esta conducta podría repetirse*". La Sentencia ampara la validez de la estipulación, siempre que esta se interprete de

51. Acudiendo al Manual de Operaciones de una compañía, se establece que "*Antes de emprender el vuelo, el comandante queda facultado para impedir el embarque de pasajeros que se hallen bajo los efectos del alcohol, drogas, etc. los que pudieran ser peligrosos o molestos para el resto del pasaje*". Además, el personal encargado del embarque, "*deberá detectar a estos pasajeros embriagados, drogados, etc. en casos muy evidentes, a fin de no dejarlos embarcar bajo ningún concepto*".

52. Analizados los clausulados de diversas aerolíneas, las causas de denegación se relacionan con el potencial riesgo de la seguridad de la aeronave, sus pasajeros o la tripulación, por acción u omisión.

conformidad a la normativa relativa a los pasajeros potencialmente conflictivos o razones de seguridad, *“teniendo en cuenta que prima la seguridad de los pasajeros y la tripulación debiendo adoptar las medidas adecuadas tendentes a prevenir incidentes y evitar peligros en los vuelos, ya que no puede desconocerse que una vez que se encuentra en el aire, no hay posibilidad de bajarse ni de pararse por acción de los pasajeros, salvo que se produzca el aterrizaje”*.

#### 4.3. Transporte de pasajeros de categoría especial

La regulación europea prevé asimismo la posibilidad de que una aerolínea transporte determinadas categorías de pasajeros potencialmente conflictivos, que el art. 3.18) del Reglamento (UE) nº 300/2008 divide en tres categorías distintas: el pasajero que ha sido expulsado de un país (DEPU), es considerado inadmitido a efectos de inmigración (INAD), o viaja custodiado (DEPA). Esta norma incluye entre el contenido de las normas básicas comunes, los “requisitos y procedimientos aplicables a pasajeros potencialmente conflictivos” (art. 4.3.m), limitándose a enunciar en el apartado 4.3 del Anexo I, que desarrolla las normas básicas, que antes de la salida, *“los pasajeros potencialmente conflictivos serán objeto de las medidas de seguridad adecuadas”*. En cuanto al procedimiento a seguir en estos casos, el apartado 4.3.1 del Reglamento (UE) nº 2015/1998 indica que la autoridad competente ha de informar por escrito con antelación a toda compañía aérea de la intención de embarcar a un pasajero potencialmente conflictivo a bordo de su aeronave<sup>53</sup>, debiendo velar porque el pasajero en cuestión esté permanentemente vigilado y custodiado (apartado 4.3.3).

Al igual que la norma europea, el PNS español se limita a enunciar que *“antes de la salida, los pasajeros potencialmente conflictivos serán objeto de las medidas de seguridad adecuadas”*, estableciendo su propia categorización en el art. 4.3,

53. En su escrito se aportan ciertos datos: a) identidad y sexo del pasajero; b) razón del transporte; c) nombre y función de los escoltas, si procede; d) evaluación de riesgos por parte de la autoridad competente y razones para llevar o no escolta; e) distribución prevista de los asientos, si corresponde, y f) documentos de viaje disponibles. La aerolínea proporciona la información al comandante de la aeronave con anterioridad al embarque de los pasajeros -apartado 4.3.2 Reglamento (UE) nº 2015/1998-.

en la que diferencia entre pasajeros deportados<sup>54</sup>, personas no admitidas<sup>55</sup> y personas bajo custodia legal<sup>56</sup>. Este epígrafe se limita a establecer que las personas bajo custodia legal estén siempre escoltadas, así como que aquellos pasajeros extranjeros que se les haya denegado la entrada en el territorio nacional deban permanecer en una sala de inadmitidos hasta su salida del país. Adicionalmente, el apartado 10.1.2 permite que el Ministerio de Interior autorice a bordo de vuelos de compañías españolas, la presencia de personal de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado especialmente seleccionado y entrenado, debiendo coordinarse con las autoridades de terceros Estados en caso de que se tome esa decisión respecto de un vuelo internacional.

#### 4.4. Objetos de aceptación limitada a bordo

Otra de las funciones principales en materia de seguridad que han de desempeñar las aerolíneas es asegurar que a bordo de sus aeronaves se cumple con las prohibiciones y limitaciones de objetos y productos a bordo susceptibles de ser empleados como amenaza para la integridad de la aeronave y el pasaje, o bien por tratarse de materiales que *per se* supongan un riesgo para el avión y quienes viajan en él.

En el transporte internacional, es el Anexo 18 del Convenio de Chicago de 1944 el que establece las pautas del transporte de artículos peligrosos en las aeronaves. Por su parte, en Europa, la regulación es llevada a cabo por el Reglamento (UE) n° 2015/1998, cuyo apartado 4.0.1 incluye entre los responsables de la aplicación de las medidas de seguridad referidas al equipaje de los pasajeros a las compañías aéreas. En España, además, resulta de aplicación el Real Decreto 137/93, por el que se aprueba el Reglamento de Armas.

En cuanto a la identificación de qué objetos han de ser considerados peligrosos, la OACI mantiene actualizado un listado, que modifica periódicamente, con

54. Personas que han sido admitidas legalmente en el Estado por sus autoridades o quienes han entrado ilegalmente en el Estado, y las Autoridades les han ordenado formalmente abandonarlo.

55. Personas a las que las Autoridades competentes les han negado la entrada a un Estado Miembro y están siendo llevadas de vuelta a su país de origen, o a cualquier otro país donde estas personas sean admitidas.

56. Personas tanto bajo arresto como condenadas por un tribunal que deben ser transportadas.

la finalidad de adaptarse a los cambios que puedan producirse en la evaluación de riesgos que realiza<sup>57</sup>.

A su vez, la IATA elabora su propio Manual de Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas, adaptando la regulación genérica de la OACI a la actividad específica de cada uno de sus afiliados, por medio de la incorporación de Adendas<sup>58</sup>. Por su parte, en Europa, y conforme al citado Reglamento (UE) nº 2015/1998, hay un listado de artículos que los pasajeros sólo pueden portar si se facturan en el equipaje, es decir, en la bodega de la aeronave<sup>59</sup>, asimismo existen otros que no pueden ser transportados en ningún caso por los pasajeros a bordo de un avión<sup>60</sup>, así como un listado específico para las personas que se puedan encontrar dentro de la aeronave sin ser pasajeros<sup>61</sup>.

En los contratos de transporte elaborados por las aerolíneas se plasman estas limitaciones, bajo la denominación “Artículos peligrosos”. La Sentencia del Juzgado de lo Mercantil nº 8 de Barcelona, de 23 de mayo de 2012, considera sujeto a derecho que la aerolínea, como parte contractual que debe analizar y supervisar el equipaje que ha de transportar, deniegue su transporte si concurren algunas de las circunstancias descritas en las normas, sin que ello pueda considerarse un comportamiento arbitrario o irrazonable.

No obstante, y con la finalidad de que los pasajeros puedan tener un conocimiento adecuado con antelación a efectuar su viaje, la Audiencia Provincial de Barcelona, en su Sentencia de 21 de octubre de 2013, consideró que las compañías aéreas no pueden limitarse a manifestar la mera definición de artículos peligrosos como “*aquellos bienes u objeto definidos como tales por las normas OACI y por las normas IATA*”, puesto que la remisión de la cláusula a textos que no son accesibles para el común de los usuarios o el empleo de siglas que son desconocidas

57. La versión actual se publicó en el BOE nº 86, de 10 de abril de 2015. Disponible en <[http://www.aena.es/csee/ccurl/988/153/INFO%20PAX%20ITmercancias%20peligrosas%20OACI\\_BOE-A-2015-3832.pdf](http://www.aena.es/csee/ccurl/988/153/INFO%20PAX%20ITmercancias%20peligrosas%20OACI_BOE-A-2015-3832.pdf)>.

58. A modo de ejemplo, se pueden encontrar las últimas modificaciones en: <<https://www.iata.org/whatwedo/cargo/dgr/Documents/dgr57-addendum1-es-20160122.pdf>>.

59. Apéndice 4-C del Reglamento (UE) nº 2015/1998.

60. Apéndice 5-B del Reglamento (UE) nº 2015/1998.

61. Apéndice 1-A del Reglamento (UE) nº 2015/1998.

para el consumidor medio impiden comprender con plenitud el alcance de la prohibición.

Esta misma Sentencia declaró abusiva la cláusula que permitía al personal de la aerolínea inspeccionar manualmente el equipaje del pasajero sin la presencia de un agente de la autoridad, por suponer una invasión de la intimidad del usuario, por entender que el PNS no habilita al personal de una compañía aérea a efectuar el registro del equipaje de sus pasajeros, quedando dicha actuación exclusivamente reservada a las fuerzas de seguridad y, en su caso, al personal de la seguridad privada, conforme a lo dispuesto en el art. 12 de la Ley de Seguridad Privada.

## 5. Conclusiones

La actividad de las aerolíneas en materia de mantenimiento de la seguridad supone un gran desafío en términos de medios, coste y recursos, al desarrollarse al amparo de una normativa que tiene como objetivo prioritario -desde los orígenes de la aviación comercial-, la más amplia protección de personas, aeronaves, bienes e instalaciones. Esto ha propiciado que los diferentes legisladores -internacional, europeo y nacional-, se hayan dotado a sí mismos y a los actores del sector de una serie de instrumentos, no sólo técnicos, sino asimismo jurídicos, tendentes a potenciar dicha protección, que se va forzada a una actualización constante, para atender a las nuevas amenazas que con el transcurso del tiempo han ido surgiendo. Esto supone que las aerolíneas asuman el cargo de atender a las obligaciones impuestas por el marco normativo, lo que les supone un grave impacto económico, en un mercado en el que los costes fijos de la actividad son de por sí muy elevados.

La naturaleza de la actividad del transporte aéreo de pasajeros implica que los actos contra la seguridad de la aviación civil se produzcan en la mayor parte de los casos de forma sobrevenida, y en no pocas ocasiones, en ámbitos temporales y geográficos muy distantes de donde están ubicados quienes deben reaccionar ante la concreción de la amenaza. La complejidad se incrementa porque, al tiempo que se protegen contra amenazas más obvias, como el terrorismo o la delincuencia organizada, deben hacer frente al mismo tiempo a otros riesgos que,

no por menos evidentes, resultan menos gravosos -pasajeros disruptivos, pasajeros potencialmente peligrosos...-.

Como instrumento para hacer frente a estas situaciones, las aerolíneas han de aplicar medidas de protección basadas en el continuo análisis de los factores de riesgo, y la permanente interlocución con las administraciones y el resto de actores en el mercado, marcando pautas de actuación, tanto preventiva como reactiva, ante los riesgos, minimizando al tiempo los efectos adversos sobre sus operaciones. Por todo ello, las compañías aéreas se han dotado de un sistema de prevención y gestión de la seguridad, el SeMS, de análisis continuado de las contingencias, asignando una proporcionada combinación de medidas y recursos materiales y humanos para hacer frente a las obligaciones y necesidades en materia de *security*.

Sin embargo, pese a todas las medidas que puedan llevarse a cabo para reducir el riesgo para su propia actividad, y aunque, en términos generales, se puede afirmar que las compañías aéreas europeas disponen de sólidos sistemas de gestión de la seguridad, los distintos actores en el ámbito del transporte aéreo son bien conscientes de que la concreción de las potenciales amenazas en actos de interferencia ilícita es, desgraciadamente, imposible de evitar en su totalidad. No obstante, las aerolíneas y las administraciones continúan con su permanente proceso de adaptación a los continuos desafíos que surgen, actualizando y preparando, reglas jurídicas y técnicas, procedimientos para evitar y suprimir los actos de interferencia ilícita.

## 6. Bibliografía

ABEYRATNE, R. (2010): *Aviation security law*, Berlín.

BOROWSKY, P.M., (2016): “Risk and threat perception: A pilot’s perspective on airline security”. *Journal of Airport Management*. Vol. 8; nº 4; Spring.

CORDERO AMORES, C. y LÓPEZ FERNÁNDEZ, I. (2012): *Descubrir la seguridad aeroportuaria*, Madrid.

ECAC (2012): *Policy statement in the field of civil aviation facilitation ECAC*, CEAC Doc nº 30, Part 1. Paris.

ELÍAS, B. (2009): *Airport and aviation security. US policy and strategy in the age of global terrorism*, Boca Ratón.

FERRER TAPIA, B. (2013): *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad*, Madrid.

GARCÍA, M. (2015): “Behaviour problems: airports, airlines and local authorities are working together to combat unruly passengers”. *Passenger Terminal World*. January.

GÓMEZ CAMPELO, E. (2015): “El transporte aéreo y la responsabilidad de la compañía ante el traslado de indocumentados. Una normativa en cuestión”, *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, PETIT LAVALL, M<sup>a</sup> V. y PUETZ, A. (Dir.), Madrid.

KÖLLE, R., MARKARIAN, G. y TARTER, A. (2011): *Aviation security engineering. A holistic approach*, Boston.

LÓPEZ LORCA, B. (2015): “Los delitos contra la seguridad aérea en la reforma penal del año 2010”. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*. nº 17-16.

LÓPEZ RUEDA, F.C. (2011): “Piratería aérea: Concepto, naturaleza y caracteres”. *Régimen del transporte en un entorno económico incierto*, MARTÍNEZ SANZ, F. y PETIT LAVALL, M<sup>a</sup> V. (Dir.), HUGUET MONFORT, J. y PUETZ, A. (Coord.), Madrid.

LYCZKOWSKA, K. (2013): “Las aerolíneas no se sustraen a la potestad sancionadora de la administración de consumo”. *Revista CESCO de Derecho de Consumo*. nº 6/2013.

MÁRQUEZ LOBILLO, P. (2013): “La modernización del convenio de Tokio para la inclusión del unruly passenger. Análisis desde la perspectiva del derecho del transportista aéreo a denegar su embarque”. *La nueva ordenación del mercado de transporte*, PETIT LAVALL, M<sup>a</sup> V., MARTÍNEZ SANZ, F. y RECALDE CASTELLS, A., (Dirs.), PUETZ, A. (Coord.), Madrid.

PRICE, J.C. y FORREST, J.S. (2013): *Practical aviation security. predicting and preventing future threats*, Oxford.

ROMIG, T. (2015): “The hijacking of Flight ET 702: The challenges of managing a major security threat, media attention and continuing daily airport operations”. *Journal of Airport Management*. Vol. 9; nº 4; Autumn.

SERRA CRISTÓBAL, R. (2016): “Los derechos fundamentales en la encrucijada de la lucha contra el terrorismo yihadista. Lo que el constitucionalismo y el Derecho de la Unión Europea pueden ofrecer en común”. *XIV Congreso de la Asociación de Constitucionalistas de España*, Bilbao.

THOMAS, A.R., (2008): *Aviation security management*, Westport.

TOMÁS RUBIO, S. (2006): “Los factores humanos en las operaciones de seguridad (security) de la aviación civil”. *I Jornadas latino americanas de seguridad de vuelo y factores humanos*, LAGUNA SÁNCHEZ, P. y NOVIS M<sup>a</sup> L., Madrid.