



INFORME UCSP Nº: 2013/094

FECHA 27/12/2013

ASUNTO **Figura del Responsable de Seguridad Aérea (R.S.A.).**

ANTECEDENTES

El presente informe se redacta a petición de una Unidad Territorial de Seguridad Privada, ante la consulta planteada sobre posible intrusismo en que podría incurrir la figura del Responsable de Seguridad Aérea (RSA), en relación a algunas de las categorías de seguridad privada, únicas autorizadas legalmente para prestar servicios de seguridad, según el consultante.

CONSIDERACIONES

Con carácter previo se participa que los informes o respuestas que emite esta Unidad tienen un carácter meramente informativo y orientativo -nunca vinculante- para quien los emite y para quien los solicita, sin que quepa atribuir a los mismos otros efectos o aplicaciones distintos del mero cumplimiento del deber de servicio a los ciudadanos.

En la consulta efectuada por la Unidad Territorial se traslada la opinión en el sentido de que:

“El Responsable de Seguridad Aérea (RSA), ejerce sus funciones en las instalaciones aeroportuarias como responsable máximo del plan de seguridad establecido, teniendo que adoptar decisiones, incluso por encima del personal de seguridad que pueda prestar servicio en las mismas, sin tener la acreditación de personal de seguridad privada habilitado para prestar servicios de seguridad en los términos a que se refiere la Ley 23/92 de Seguridad Privada, especialmente, sin tener la acreditación de Director de Seguridad expedida por el Ministerio del Interior, que es la figura legalmente prevista para realizar análisis de riesgos, implementar medidas de seguridad, supervisar la ejecución de los planes de seguridad, y, en definitiva, la de asumir la seguridad de las personas y los bienes en una determinada instalación, en los términos a que se refiere el artículo 116 del Reglamento de Seguridad Privada y el artículo 95.2 del mismo. Y ello viene reforzado por el hecho de que la propia Ley 8/2011, sobre medidas para la protección de infraestructuras críticas, desarrollada por el R.D. 704/2011, exige que el Responsable de Seguridad y Enlace designado para supervisar e implementar los Planes de Seguridad específicos debe tener la acreditación de Director de Seguridad expedida por el Ministerio del Interior”



Tras el estudio de dichos argumentos, por parte de esta Unidad se participa lo siguiente:

El Reglamento de la Unión Europea 185/10, directamente aplicable en cada Estado miembro y obligatorio en todos sus elementos, establece medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación, junto con medidas generales complementarias de las citadas normas básicas comunes.

Para el desarrollo de dicha norma europea es Autoridad competente, en este caso, la Secretaría General de Transportes, a quien se le traslada la obligatoriedad del desarrollo y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (PNS), de difusión restringida, en lo que respecta a la certificación de las entidades con capacidad para transportar carga segura por vía aérea.

El Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil se adopta de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.1 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, mediante acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006. De acuerdo con el Real Decreto 550/2006, el Secretario General de Transportes, previa autorización del Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, podrá actualizar y aclarar los contenidos técnicos del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, cuya modificación o implantación no admita demora, y ajustará los contenidos del mismo a las prácticas y procedimientos que para la prevención de los riesgos sean establecidos por la propia autoridad competente, promovidos por el propio Comité Nacional, o bien, aquéllos que sean dictados por organismos y agencias internacionales competentes en materia de seguridad de aviación civil.

Estas medidas de protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita establecen la seguridad en la cadena de suministro basada en las figuras de Agente Acreditado (RA) y Expedidor Conocido (KC), definidas en la Instrucción SA-12 como "Medidas de Seguridad en el Transporte de carga y correo por vía aérea", a saber:

Agente acreditado: toda entidad que aplique los controles de seguridad contemplados en el apartado 6.4.2. Serán reconocibles como agentes acreditados: la compañía aérea, agentes de asistencia en tierra de carga y correo, proveedores logísticos y terceros responsables de los servicios de almacenamiento integrado y transporte.

Expedidor conocido: expedidor que origina o reconoce la carga o el correo aéreos por cuenta propia y cuyos procedimientos cumplen suficientemente las reglas y



normas comunes de seguridad para que dicha carga o dicho correo se puedan transportar en cualquier aeronave.

El Responsable de Seguridad Aérea (RSA), es la persona responsable de la aplicación del programa de seguridad en cada ubicación.

Como figura responsable de la aplicación del Programa de Seguridad del agente acreditado/expedidor conocido, dicho Reglamento de la Unión, en sus Anexos describe la figura del Responsable de Seguridad Aérea (RSA), estableciendo las dos condiciones que debe tener dicho profesional: 1.- Formación específica en materia de seguridad aérea de la carga aérea contra actos de interferencia ilícita, impartida por AESA (Ministerio de Fomento) y 2.- Superar control previo de antecedentes penales.

Precisamente para no interferir en las figuras de Jefe de Seguridad o Director de Seguridad reguladas por la Ley de Seguridad Privada, adaptó el concepto de "Responsable de seguridad aérea AVSEC-RA" (Agente acreditado) y "Responsable de seguridad aérea AVSEC-KC" (Expedidor conocido), con el fin de darles nombre y apellidos. Todo ello en el ámbito de la prevención de riesgos contra el transporte terrestre en la cadena logística.

Por otra parte, la Entidad pública empresarial AENA, se crea por la Ley 4/1990, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, siendo desarrollada por el Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, por el que se aprueba el Estatuto del ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, modificado por Real Decreto 1993/1996, de 6 de septiembre, por Real Decreto 1711/1997, de 14 de noviembre y por Real Decreto 2825/1998, de 23 de diciembre.

El artículo 1 del Real Decreto 905/1991 establece que la misión de AENA será la de *"contribuir al desarrollo del transporte aéreo en España y garantizar el tránsito aéreo con seguridad, fluidez, eficacia y economía..."* *"...su objeto será la gestión de los aeropuertos civiles de interés general y de las instalaciones y redes de ayuda a la navegación aérea..."*

El artículo 10 fija la dependencia de AENA. Así, declara que *"el ente público aeropuertos españoles y navegación aérea está adscrito al Ministerio de obras Públicas y Transportes (Actualmente Fomento), a través de la Secretaría General para los servicios de transportes (Por el artículo 7.5 del Real Decreto 1476/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, AENA depende de la Secretaría General de Transportes), la cual, de acuerdo con el mandato que establezca el Gobierno, fijará sus directrices de actuación,..."*

Por su parte, el artículo 11.4 dice que AENA ejercerá, entre otras, las siguientes funciones:

“dirección, coordinación, explotación y gestión de los servicios de seguridad en los aeropuertos, centros de control y demás recintos e instalaciones de navegación aérea, ...”

Finalmente, el artículo 14 recoge las obligaciones del ente público:

- b) Adoptar las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de las personas y los bienes afectados por su servicio.*
- c) Elaborar los **planes de emergencia y seguridad aeroportuaria** y someterlos a la administración competente para su aprobación.”*

De lo regulado en el Convenio de colaboración entre el Ministerio del Interior y AENA (de 29 de junio de 2001, revisado el 29 de junio de 2001, y addenda de 1 de junio de 2007), cabe destacar lo siguiente:

“Segunda: Corresponde al Ministerio del Interior el mantenimiento de la seguridad pública en los recintos aeroportuarios.

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

Cuarta: la prestación de los servicios de seguridad que corresponden a AENA se realizará por vigilantes de seguridad privada que dependerán de la División de Seguridad de AENA y actuarán en apoyo a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.”

CONCLUSIONES

En atención a las consideraciones anteriores, cabe concluir que:

El Responsable de Seguridad Aérea es una figura establecida por el Ministerio de Fomento, dentro de sus competencias, en el marco del procedimiento de certificación administrativa establecido por el Programa Nacional de Seguridad Aérea en cuanto a la seguridad de la carga aérea y que no realiza sus funciones necesariamente en el aeropuerto.



Por lo tanto, esta acreditación, con una función muy específica para seguridad de la carga aérea, es independiente de la figura de Director de Seguridad del Departamento, que, según convenio con el Ministerio del Interior, es designado por AENA, y que está sujeto a la Legislación de Seguridad Privada.

Este informe se emite en cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 35 g) de la Ley 30/92, sobre derecho de información al ciudadano, y fija la posición y el criterio decisor de las Unidades Policiales de Seguridad Privada, en relación con el objeto de la consulta sometido a consideración. No pone fin a la vía administrativa ni constituye un acto de los descritos en el artículo 107 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, por lo que contra el mismo no cabe recurso alguno.

UNIDAD CENTRAL DE SEGURIDAD PRIVADA