



Universidad del Salvador

Facultad de Ciencias Sociales

Escuela de Relaciones Internacionales

Mariano Farisco

GESTIÓN Y ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA EN LA POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

***DIRECCIÓN DE RECURSOS HUMANOS: UN DISEÑO
INSTITUCIONAL INCOMPLETO***



ÍNDICE

I.	ASPECTOS METODOLÓGICOS CONCEPTUALES	Pág. 9
	I.1.DEFINICIÓN DEL TEMA.....	Pág. 9
	I.2 OBJETIVOS.....	Pág. 10
	<i>I.2.1. OBJETIVO GENERAL</i>	Pág. 11
	<i>I.2.2. OBJETIVOS COMPLEMENTARIOS</i>	Pág. 11
	I.3. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	Pág. 11
	I.4. MARCO TEÓRICO.....	Pág. 11
	I.4.1. CONCEPTOS FUNDAMENTALES.....	Pág. 12
	I.4.2. OBJETIVOS Y DEFINICIONES.....	Pág. 14
	I.4.3. LA SEGURIDAD POLICIAL AEROPORTUARIA.....	Pág. 19
	I.4.4. LEY 26.102 DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.....	Pág.20
	I.4.5. LA JURISDICCIÓN DE LA INSTITUCIÓN.....	Pág. 22
	I.4.6. AVSEC.....	Pág. 23
	I.4.7. FUNCIONES DE LA PSA.....	Pág. 23
	I.4.8. FACULTADES DE LA PSA.....	Pág. 24
	I.4.9. CONDUCCIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE LA PSA.....	Pág. 25
	I.4.10. EL ESTADO POLICIAL.....	Pág. 27
	I.4.11. DECRETO N° 0785/2008.....	Pág. 27
	I.4.12. DECISION ADMINISTRATIVA 564/09.....	Pág. 29
	I.4.13. DECRETO N° 0836 DEL 19 DE MAYO DE 2008.....	Pág. 30
	I.4.14. DECRETO N° 1190/09 DEL 04 DE SEPTIEMBRE DE 2009.....	Pág. 30
	I.4.15. RESOLUCIÓN 1617/2009.....	Pág.31
	I.4.16. RESOLUCIÓN 1015 DEL 06 DE SEPTIEMBRE DE 2012.....	Pág. 33
II.	ASPECTOS CONTEXTUALES	Pág. 35
	II.1. UN ORIGEN SINGULAR.....	Pág. 35
	II.2. UN DESARROLLO A FUEGO LENTO.....	Pág. 36

II.3. LA NECESIDAD DE MODERNIZAR EL SISTEMA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.....	Pág. 39
II.4. LA NUEVA PSA.....	Pág. 46
II.5. EJES DE LA MODERNIZACION INSTITUCIONAL DE PSA.....	Pág. 53
II.6. REFORMAS POLICIALES EN AMERICA LATINA.....	Pág. 60
II.7. LA COMUNIDAD DE POLICIAS DE AMERICA.....	Pág. 64
III. GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y ORGANIZACIONAL EN LA POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.....	Pág. 65
III.1. DISEÑO INSTITUCIONAL DE LA DRH.....	Pág. 65
III.1.1. COMPETENCIAS DE LA DRH.....	Pág. 68
III.1.2. ESTABLECIMIENTO DE UN ORGANIGRAMA FUNCIONAL.....	Pág. 68
III.2. DISEÑOS INSTITUCIONALES EN AMERICA LATINA.....	Pág. 74
IV. BALANCES.....	Pág. 76
V. ANEXOS.....	Pág. 78
V.1. TESTIMONIOS.....	Pág. 78
V.2. EVOLUCION DE LA DOTACION DE LA PSA.....	Pág. 80
V.3. ARTÍCULOS PERIODISTICOS.....	Pág. 81
V.4. DECRETO PEN 145/05.....	Pág. 107
V.5. DECRETO PEN 147/05.....	Pág. 109
V.6. LEY 26.102 DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.....	Pág. 110
V.7. RESOLUCION 1015/12.....	Pág. 131
VI. BIBLIOGRAFÍA.....	Pág. 164

El presente trabajo sobre la Policía de Seguridad Aeroportuaria se centra en el análisis del diseño institucional de la Dirección de Recursos Humanos, elaborado a partir del conjunto de problemáticas y falencias existentes en el sistema de seguridad aeroportuaria, principalmente en la conducción y administración de la fuerza, que se ve afectada por un diseño institucional incompleto. Asimismo, el análisis expresa una visión de cómo debería estructurarse el diseño institucional de la Dirección de Recursos Humanos en cuanto a su conducción político-institucional y a su componente administrativo, y al mismo tiempo, postula un tipo de esquema tendiente a enfrentar la problemática administrativa en el ámbito aeroportuario y a superar las carencias y desajustes que aún pesan sobre el sistema de seguridad aeroportuaria. Como fin, apunta a proponer un conjunto de cambios y actualizaciones en las modalidades tradicionales de conducción y administración, y sobre todo, de apoyo administrativo a la estructura operacional que desempeña sus labores en el ámbito aeroportuario, expresando nuevas bases conceptuales, organizativas y funcionales de la estructura de conducción y administración.

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SUR

Mariano Farisco

*Responsable de la Administración de la Dirección de
Recursos Humanos de la Policía de Seguridad
Aeroportuaria.*

(...) En la conducción se actúa siempre en una nebulosa hasta el momento de la decisión. La regla de la conducción es la oscuridad. Siempre uno está en un tembladeral. El secreto está en saber caminar por ese tembladeral con una orientación y teniendo un objetivo que no le permita perder el camino. La conducción nunca es segura, porque la situación siempre es confusa. Es muy difícil que se presente una situación clara. Es muy fácil conducir una situación clara, pero es muy difícil que esa situación clara se presente. Por eso uno siempre anda a tientas y en indecisiones. Pero planificando y estableciendo un lejano objetivo, uno, que tiene que marchar en un campo de sinuosidades, va rodeando los obstáculos, pero siempre en dirección al objetivo. En la conducción no siempre la línea recta es el camino más corto, algunas veces la vuelta resulta mas corta.



Juan Domingo Perón,

Manual de Conducción Política, 1953

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

“Desde la instauración democrática de 1983, nunca se abordó ni se debatió en el ámbito gubernamental o parlamentario el rol institucional de las policías en la democracia ni las bases organizativas, doctrinarias y presupuestarias que debían adoptar o tener para el cumplimiento de sus funciones. Estos aspectos institucionales solo figuran en las normas que establecen y regulan las bases institucionales de las propias policías, las cuales fueron generalmente formuladas e instituidas bajo gobiernos dictatoriales y fundamentalmente a los efectos de conformarlas como instrumentos de orden político y de disciplinamiento social, más que como instancia de control de los delitos. En ese marco, los sucesivos gobiernos nacionales nunca emprendieron procesos de reforma o modernización de las instituciones policiales existentes en el ámbito federal. Estas solo han sido objeto de algunos cambios institucionales de menor porte, siempre decididos y llevados a cabo por sus propias cúpulas sin ningún tipo de injerencia o intervención de las autoridades gubernamentales de ramo”.

Marcelo Fabián Saín

Cambio institucional y nueva policía en Argentina

La Creación de la Policía de Seguridad Aeroportuaria en la Argentina (2005-2009)

Max Weber suscribía a la afirmación de Trotski: “Todo Estado está basado en la fuerza”, y desarrollaba más sociológicamente, “el Estado contemporáneo es una comunidad humana que, en los límites de un territorio determinado, reivindica con éxito por su propia cuenta el monopolio de la violencia física legítima”. Esta reivindicación se sostiene de diversas formas; ideológicas, jurídicas, pero en primer lugar pragmáticas: mediante la creación, el mantenimiento y el mando de una fuerza física susceptible por su superioridad de prohibir a cualquier otro el recurso a la violencia, o de contenerlo en los marcos (nivel, formas, objeto) que cada uno autoriza. Esta fuerza pública, es más habitualmente denominada policía¹.

La seguridad aeroportuaria constituye un aspecto específico de la seguridad pública. Se trata del conjunto de acciones tendientes a resguardar y garantizar la seguridad interna dentro del ámbito de los aeropuertos componentes del Sistema Nacional de Aeropuertos².

¹ Lo que hace la Policía. Sociología de la Fuerza Pública. Dominique Monjardet. Pag. 13. Editorial Prometeo.

² Planificación en Seguridad Aeroportuaria. Marcelo Fabián SAIN. Pag. 25.

No configura una cuestión de menor porte, ya que el Sistema Nacional de Aeropuertos está conformado por 54 aeródromos, de los cuales 37 han sido concesionados a ciertas sociedades anónimas creadas por los adjudicatarios a los efectos de llevar a cabo su explotación, administración y funcionamiento. Los restantes aeropuertos siguen en la misma administración anterior pero bajo el control del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), creado en 1997 a los fines de regular y controlar la actividad aeroportuaria desenvuelta en todo el sistema de acuerdo con los principios y disposiciones adoptadas por el Estado Nacional en ocasión de conceder la explotación y administración de parte de los aeropuertos del sistema a sociedades privadas³.

Ante el conocimiento público del caso “Southern Winds”, el gobierno nacional se dedicó con prioridad a estabilizar la situación aeroportuaria. Para ello, el entonces presidente Néstor Kirchner fue claro cuando el 22 de febrero de 2005, le indicó a Marcelo Saín, Interventor de la PSA, “Vos anda para adelante, cambia lo que tengas que cambiar, meté bisturí”⁴.

La Policía de Seguridad Aeroportuaria fue creada el 31 de mayo de 2006 mediante la Ley 26.102⁵ de Seguridad Aeroportuaria. Dicha ley, estableció una nueva concepción de la seguridad aeroportuaria imponiendo al Estado el deber de resguardarla y garantizarla a través de las instituciones públicas y de organismos con competencia en la materia. Además, a través de la mencionada ley, se sentaron las bases organizativas y funcionales de la nueva policía en cuanto a sus misiones y funciones, autoridades, facultades, principios básicos de actuación, régimen profesional, formación y capacitación, régimen previsional y control policial.

Inicialmente, el propósito fundamental del proceso iniciado consistía en crear las condiciones necesarias para llevar a cabo la conformación de una nueva policía, sobre la base de nuevos parámetros doctrinarios, organizacionales y funcionales, y demostrar que la dirección de una policía moderna no constituye una destreza que

³ Ídem anterior.

⁴ *Diario página/12*, Buenos Aires, 23 de febrero de 2005.

⁵ La ley 26.102 de seguridad aeroportuaria estableció una nueva concepción de la seguridad aeroportuaria, imponiéndole al estado el deber de resguardarla a través de las instituciones públicas y de organismos de carácter policial, de seguridad, de regulación y/o supervisión, con competencia en la materia o en algunos aspectos parciales de la misma, y se fijaron los principales pilares de un nuevo sistema de seguridad aeroportuaria. Asimismo, se sentaron las bases organizativas y funcionales de la nueva policía en cuanto a sus misiones y funciones, autoridades, facultades, principios básicos de actuación, régimen profesional, formación y capacitación, régimen previsional y control policial.

pueda ser desempeñada exclusivamente por Comisarios⁶. Pero durante todo el proceso de intervención⁷, que se extendió entre el 22 de febrero de 2005 y el 27 de abril de 2010, tanto el ex presidente Néstor Kirchner como la ex Presidenta Cristina Fernández de Kirchner, apoyaron con altibajos el desarrollo del proceso institucional llevado a cabo por la intervención civil. La conformación de la PSA como una policía asentada en parámetros originales no fueron objeto de atención e interés privilegiado por parte de esas autoridades. Inclusive, lo que primó fueron la indiferencia y el desentendimiento acerca de dicho proceso. Las restricciones presupuestarias, los obstáculos administrativos e institucionales generados por diferentes instancias del gobierno, y sobre todo el reencasillamiento del personal policial heredado de la ex Pan, fueron algunos de los factores que contribuyeron a ello.

En definitiva, la conformación de la PSA no estuvo dirigida hacia un lineamiento institucional policial que sirviera como modelo en el proceso de reforma y modernización policial a nivel federal. Algunos aspectos de ello, podemos verlos en el diseño adoptado para la Estructura de Conducción y Administración, con especial énfasis en la dirección de recursos humanos, que debería funcionar como el apoyo administrativo necesario con la finalidad de implantar un modelo moderno y acorde a las necesidades administrativas y operativas. Las distintas normativas que establecieron el diseño institucional a seguir y que describiremos en el presente trabajo, no han sido desarrolladas a la altura de las necesidades contemporáneas.

El motor que me impulsa a realizar el presente trabajo de investigación, es que trabajo en la Dirección de Recursos Humanos de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, como responsable de la Oficina de Administración de Recursos Humanos de la mencionada Dirección, dependiente de la Dirección General de Gestión Administrativa, desde principios de 2013, afrontando un gran desafío.

Las prácticas consecutivas de carácter irregular, la ausencia de lineamientos, de organización de tareas y funciones de las oficinas que componen el área, como así también la ausencia de un análisis que contemple las verdaderas necesidades y adversidades que la Dirección de Recursos Humanos deberá enfrentar, son características de la administración pública de la fuerza. Es por ello que en el presente trabajo me gustaría señalar que el diseño institucional de la Dirección de Recursos Humanos y sus dependencias, aprobado y readecuado mediante las distintas normativas creadas para ello, no se ajusta a las necesidades administrativas de la

⁶ Al respecto, véase SAIN, Marcelo Fabián, "Hay que luchar contra la corrupción institucional", entrevista en *Debate, Revista Semanal de Opinión, Buenos Aires, N° 102, 25 de febrero de 2005*.

⁷ La intervención de la PSA se extendió entre el 22 de febrero de 2005 y el 27 de abril de 2010.

PSA, haciendo del modelo administrativo planteado como incorrecto que obstaculiza el funcionamiento administrativo.

Desde el 2005 a la actualidad, la evolución de la dotación⁸ de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se ha ido incrementando favorablemente. Si no planificamos un esquema adecuado a tiempo, el proceso de modernización de la fuerza quedará obstruido por la cantidad de trabajo y la falta de líneas claras de acción para resolver las demandas que se presenten. Además, la falta de circuitos administrativos, circulares o disposiciones que regulen la correcta tramitación y traslado de papeles, documentación, expedientes, memorandos, legajos, etc., como así también los canales institucionales a utilizar, hace a la deliberada resolución de los requerimientos planteados por el personal policial y civil de la Institución que se subsanan con decisiones con efectos cortoplacistas.

I. ASPECTOS METODOLÓGICOS CONCEPTUALES.

I.1. DEFINICIÓN DEL TEMA

¿Posee la Policía de Seguridad Aeroportuaria un diseño institucional adecuado (en la dirección de recursos humanos) para el correcto soporte administrativo del personal civil y policial?

En la presente investigación mostraremos las bases organizativas de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, su origen y creación, la aprobación de su diseño y estructura como así también las normas que la regulan. En el mismo, se observarán las normativas que desarrollaron el diseño institucional de la Dirección de Recursos Humanos y se señalarán aquellas falencias que a mi entender, dificultan y retrasan el trabajo administrativo, cuestión que afecta al desempeño operativo civil y policial. A fin de dar sustento a lo que venimos mencionando, nos basaremos en la Ley de Seguridad Aeroportuaria N° 26.102, el Decreto N° 0785/08 mediante el cual se aprueba la estructura orgánica de la PSA, la Resolución N° 1617/09 y la Resolución N° 1015/2012 mediante las cuales se amplía y se aprueba una nueva estructura orgánica de la PSA y por consiguiente el Decreto N° 1190/09 para el Personal Civil y N° 0836/08 para el Personal Policial, complementarios a las normativas señaladas.

La motivación por analizar el diseño institucional al que hago referencia nace del hecho de que el mismo, es desde mi punto de vista un diseño básico, carente de

⁸ Ver cuadro de evolución de la dotación en el Anexo.

un correcto análisis institucional que permita crear las bases administrativas necesarias para mejorar el soporte administrativo y el desarrollo de la carrera del personal policial y civil, como así también de un estudio sistemático de la importancia y del rol institucional de la Dirección de Recursos Humanos en la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

Es propicio mencionar (por experiencia personal) que en la Institución se trabaja a partir de la costumbre, a partir de las decisiones unilaterales, a partir de algunos protocolos, circulares y decisiones administrativas que intentan suplantar el vacío organizacional, pero que no se ajustarían a las necesidades principales de la fuerza.

Para ello, haremos una descripción de la composición de la Dirección de Recursos Humanos, como es su estructura en la actualidad, que oficinas la componen, que tareas se realizan, con que profesionales cuenta, que profesionales necesita en concordancia a la dotación total del personal en la fuerza y la evolución de la dotación en años venideros.

El punto central en primera medida, está en la ausencia de un acto administrativo que permita o habilite el nombramiento para ocupar y ejercer en cargos inferiores en las dependencias que componen la Dirección de Recursos Humanos, para así descentralizar y priorizar la celeridad de los trámites, y por sobre todo generar un ordenamiento que le permita al personal desarrollar su carrera profesional en la Institución, sin depender exclusivamente de decisiones de carácter político o de la burocracia administrativa.

El análisis de esta situación en particular intenta mostrar la importancia y la necesidad de contar con un diseño institucional acorde a las necesidades y a su vez intentaremos responder, nuestra pregunta de investigación a fin de que sirva como una herramienta más de análisis para la confección de posibles diseños institucionales futuros. Profundizar en el modelo ya diseñado, nos permitirá continuar con el proceso de modernización iniciado con el establecimiento de la Ley 26.102 “Ley de Seguridad Aeroportuaria”.

I.2. OBJETIVOS

I.2.1. OBJETIVO GENERAL:

- ✓ Analizar si el diseño institucional de la Dirección de Recursos Humanos de la Policía de Seguridad Aeroportuaria es el apropiado y se ajusta a las necesidades operativas y administrativas contemporáneas, conforme los procesos de reforma y modernización policial en América Latina.

I.2.2. OBJETIVOS COMPLEMENTARIOS:

- ✓ Analizar si el proceso de modernización de la Policía de Seguridad Aeroportuaria está al día con los diseños de seguridad aeroportuaria en América Latina.
- ✓ Analizar la relación de la Policía de Seguridad Aeroportuaria con el sistema internacional.

I.3. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El presente trabajo es de tipo *Descriptivo*, debido a que se reseñarán las características o rasgos de la situación o fenómeno que es objeto de estudio, como es la ausencia o falencia de un diseño institucional de la Dirección de Recursos Humanos adaptado a las necesidades operativas y administrativas. Además, utilizaremos fuentes primarias las cuales se agregan como prueba en el anexo.

I.4 MARCO TEÓRICO

Para llegar a comprender la Estructura de Conducción y Administración de la PSA, empezaremos analizando los principios generales, misiones y funciones de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, la Ley 26.102 mediante la cual se crea la PSA, el Decreto N° 0785/08, la Resolución 1617/09 y Resolución 1015/12 mediante las cuales se aprueba la estructura orgánica de la PSA. También, haremos algunas menciones del Decreto N° 0836/08 y Decreto N° 1190/09, a través de la cual se rige el estatuto de la PSA según el escalafón de pertenencia y los distintos conceptos de seguridad según diversos autores y algunas definiciones vinculantes al vocabulario aeroportuario.

Además, utilizaremos bibliografía perteneciente a Marcelo Fabián SAIN, interventor y creador de la PSA.

Cabe aclarar, que no se han encontrado registros de estudios profundos sobre el diseño institucional de la Dirección de Recursos Humanos. Por ello, haremos una

descripción de las normativas referenciadas precedentemente, en las cuales se aprueba el diseño institucional general de la estructura de conducción y administración de la PSA, y en las cuales encontramos la ausencia de un diseño apropiado.

Por último, haremos un análisis de la relación de la PSA con el sistema internacional, teniendo en cuenta los procesos de reforma y modernización policial en América Latina. Allí, tampoco se han encontrado registros de estudios profundos sobre el diseño institucional de la gestión administrativa con especial énfasis en la Dirección de Recursos Humanos.

I.4. CONCEPTOS FUNDAMENTALES

I.4.1. LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

La seguridad pública⁹, implica una situación social libre de riesgos, peligros y conflictos, en cuyo marco las personas pueden gozar y ejercer sus derechos y libertades básicas, y en la que existen políticas y mecanismos institucionales eficientes tendientes a prevenir, controlar y/o neutralizar aquellos riesgos, peligros o conflictos concretos o previsibles que lesionen los derechos, libertades o garantías de las personas. En concreto, ello supone la formulación e implementación de un conjunto de políticas y acciones dirigidas a garantizar la paz pública por medio de la acción preventiva y la conjuración de los delitos y las faltas¹⁰.

Como toda dimensión del espacio social, la seguridad pública constituye un campo constituido por actores que detentan diferentes orientaciones e intereses acerca de este espacio y, específicamente, de los conflictos que en él se producen y reproducen, de sus abordajes conceptuales y fácticos y de sus modalidades de resolución. A partir de ello, esos actores también desarrollan un conjunto de acciones y prácticas que se inscriben en una trama compleja de relaciones de poder y particularmente, “el poder político”.¹¹

Ello implica un hecho fundamental: la seguridad pública es una cuestión

⁹ Se define la seguridad pública en Saín, Marcelo Fabian (*Seguridad, Democracia y Reforma del Sistema Policial en la Argentina*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2002, p. 15) como “la situación política y social en la que las personas tienen legal y efectivamente garantizado el goce pleno de sus derechos – interpretando a estos no solo como principios o garantías formales sino también como prácticas sociales – a defender y a ser protegidos en su vida, su libertad, su integridad y bienestar personal, su honor, su propiedad, su igualdad de oportunidades y su efectiva participación en la organización política, económica y social, así como su igualdad ante la ley y la independencia ante los poderes del Estado, y a obtener el pleno resguardo de la totalidad de los derechos y garantías emanadas del Estado de Derecho.

¹⁰ Planificación en Seguridad Aeroportuaria. Marcelo Fabián SAIN. Pág. 35.

¹¹ EL LEVIATAN AZUL. Marcelo Fabian SAIN. P. 17.

política, y como tal, está atravesada por antagonismos ideológicos y prácticos que, lejos de suponer una negación de la democracia, constituyen el basamento fundamental de esta¹².

En este sentido, la Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria estableció en su artículo 3° que la seguridad aeroportuaria comprende “las acciones tendientes a resguardar y garantizar la seguridad interior en el ámbito jurisdiccional aeroportuario, a través de la prevención, conjuración e investigación de los delitos e infracciones que no estén previstos en el Código Aeronáutico”¹³.

De este modo, la seguridad aeroportuaria constituye una dimensión específica de la seguridad pública, que engloba al conjunto de acciones tendientes a resguardar y garantizar la seguridad interior en el ámbito aeroportuario a través de la prevención, conjuración y/o investigación de los delitos, las infracciones y los hechos vulneratorios del orden público cometidos dentro de dicho ámbito, comprendiendo ese accionar a toda persona física o jurídica, pública o privada que ingrese al aeropuerto y/o haga uso de las instalaciones aeroportuarias, de los servicios brindados dentro del aeropuerto o que tenga cualquier tipo de relación directa o indirecta con la actividad aeroportuaria aeronáutica o no aeronáutica desarrollada en el mismo¹⁴.

Para ello, la seguridad aeroportuaria no se limita apenas al cumplimiento de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para garantizar la seguridad a través de la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, tal como lo establece el Anexo 17 del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional o “Convenio de Chicago”¹⁵.

Estas normas y métodos constituyen un conjunto de parámetros orgánico funcionales fundamentales y básicos para la seguridad aeroportuaria, pero ésta no se restringe solo a las acciones tendientes a prevenir o neutralizar “actos de interferencia ilícita” limitados a hechos o tentativas destinadas a comprometer la seguridad de la aviación civil o del transporte aéreo mediante el apoderamiento ilícito de aeronaves; la toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos; la intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica; la introducción en una aeronave o en aeropuerto de armas o artefactos (o

¹² EL LEVIATAN AZUL. Marcelo Fabian SAIN. P. 17.

¹³ Ídem anterior.

¹⁴ Planificación en Seguridad Aeroportuaria. Marcelo Fabián SAIN. Pág. 35.

¹⁵ Este convenio fue suscripto en la ciudad norteamericana de Chicago el 7 de diciembre de 1944. En nuestro país, ha sido aprobado por el Poder Ejecutivo nacional a través del Decreto Ley N° 15.110/46 y, posteriormente, fue ratificado por medio de la Ley 13.891 en diciembre de 1949.

sustancias) peligrosos destinados a fines criminales; o la comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

El objetivo primario y las acciones propias de la seguridad aeroportuaria, son mucho más abarcativos que aquellos referidos a la seguridad de la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita. Consisten mas bien, en asegurar la protección de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, los usuarios, los empleados y trabajadores del sector, el público en general, las aeronaves, las instalaciones y el perímetro de los aeropuertos frente a todo hecho que vulnere, limite u obstruya el normal funcionamiento y desarrollo de las actividades aeroportuarias, es decir, de las actividades que se lleven a cabo en el aeropuerto o que se encuentren específicamente vinculadas al mismo, ya sea que se trate de actividades aeronáuticas relacionadas con la explotación y/o uso de la infraestructura aeroportuaria por la que se percibe una tasa aeronáutica según lo establecido en la normativa vigente, o de actividades no-aeronáuticas de explotación de servicios y/o actividades comerciales, industriales y afines que se desarrollen en el ámbito aeroportuario.¹⁶

En este marco, el ámbito jurisdiccional de aplicación de la seguridad aeroportuaria, se extiende a los aeródromos y aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos, así como a sus diferentes áreas, zonas, partes e instalaciones, y comprende a toda persona física o jurídica, pública o privada, que ingrese al aeropuerto o aeródromo y/o haga uso de las instalaciones aeroportuarias, de los servicios brindados dentro del aeropuerto o que tenga cualquier tipo de relación directa o indirecta con la actividad aeroportuaria, aeronáutica o no aeronáutica desarrollada en el mismo.¹⁷

I.4.2. OBJETIVOS Y DEFINICIONES

Conforme lo establece el artículo, Incisos 4), 5) y 6) de la Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria:

Un aeródromo, es un área definida de tierra o agua, incluyendo sus edificaciones, instalaciones y equipos destinados total o parcialmente a la llegada,

¹⁶ Artículo 4°, Incisos 1), 2) y 3) de la Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria.

¹⁷ Artículo 5° de la Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria.

salida y movimiento en superficie de aeronaves, habilitado por la autoridad competente.

Un aeropuerto, es un aeródromo público que cuenta con los servicios y/o con la intensidad de movimiento aéreo que justifican tal denominación y que ha sido habilitado por la autoridad competente.

Un aeropuerto internacional, es aquel que está destinado a la operación de aeronaves provenientes del/o con destino al extranjero, es decir, que constituye un puerto de entrada y salida para el tráfico aéreo internacional y cuenta con los servicios de control de aduanas, migraciones, sanidad y otros.

La seguridad aeroportuaria alcanza y abarca, entonces, el control e inspección sobre las siguientes áreas y sectores del aeropuerto: 1- área pública. 2- área de seguridad restringida. 3- instalación aeroportuaria. 4- perímetro aeroportuario.¹⁸

1. El área pública que comprende las áreas del aeropuerto y las instalaciones en ellas existentes a la que tiene libre acceso el público no pasajero y que abarca las áreas de terreno con el complejo de edificios aeroportuarios constituidos por las terminales, edificios de servicio y auxiliares, sistema terrestre de accesos, circulaciones de personas y vehicular, estacionamientos e instalaciones de los servicios que resulten de libre acceso al público no pasajero y todo otro espacio no comprendido en la parte aeronáutica en el cual para el ingreso y circulación no se requiere credencial identificatoria o autorización otorgada por la autoridad competente.

2. El área de seguridad restringida que comprende los puntos y las áreas del aeropuerto que pueden ser traspasados o en los que pueden ingresar exclusivamente aquellas personas y/o vehículos que posean autorización otorgada por la autoridad competente. En su ámbito se encuentran:

a. Los puestos de control que son los puntos o sitios de inspección de personas y vehículos ingresantes o salientes del área de seguridad restringida del aeropuerto.

¹⁸ Artículo 6°, Incisos 1), 2), 3) y 4) de la ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria. Al respecto se utilizaron como marco de referencia los términos definidos en el vocabulario de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) contenido en el Documento 9713 (2° edición) de 2001. Véase: ORGANIZACIÓN DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, OACI, Documento 8973 (6° edición), 2002, cap. 1.

b. La parte aeronáutica que abarca las áreas del aeropuerto integradas por el área de movimiento, los terrenos y las instalaciones adyacentes o componentes de los mismos, cuyo acceso está controlado:

I. El área de movimiento que es el área del aeropuerto que se usa para el despegue, aterrizaje y rodaje de las aeronaves, integrada por:

- El área de maniobras que es el área del aeropuerto que debe usarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves – pista y calles de rodaje, excluyendo las plataformas.
- La plataforma que es el área definida en un aeropuerto terrestre destinada a dar cabida a las aeronaves a los fines del embarco o desembarco de pasajeros, carga, equipaje, abastecimiento de combustible, mantenimiento o estacionamiento, amarre y/o pernocte. Comprende (i) el puesto de estacionamiento de aeronaves que es el área designada en una plataforma destinada al estacionamiento, amarre y/o pernocte de una aeronave¹⁹ y (ii) el andén que es el corredor en el terreno o por manga que conecta al puesto de estacionamiento de aeronaves con el sector estéril o la zona de pasajeros.
- El área de circulación vehicular operativa que es el camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos debidamente autorizados.

II. El sector estéril que es el sector del aeropuerto comprendido entre el último puesto de inspección y la aeronave, cuyo acceso esta estrictamente controlado y sirve para la permanencia de los pasajeros que aguardan un determinado vuelo.

III. El sector del equipaje de bodega que es el sector de aeropuerto compuesto por las instalaciones y tramos destinados a la manipulación, inspección, clasificación y/o almacenamiento del equipaje de bodega transportado desde o hacia aeronaves.

¹⁹ Se denomina puesto aislado de estacionamiento de aeronaves al área aislada de los edificios, calles de rodaje, pistas, plataformas, áreas públicas y depósitos de combustible destinada el estacionamiento de aeronaves sospechadas de ser objeto de sabotaje, de un apoderamiento ilícito o de otra situación crítica que a criterio de la autoridad competente amerite su aislamiento.