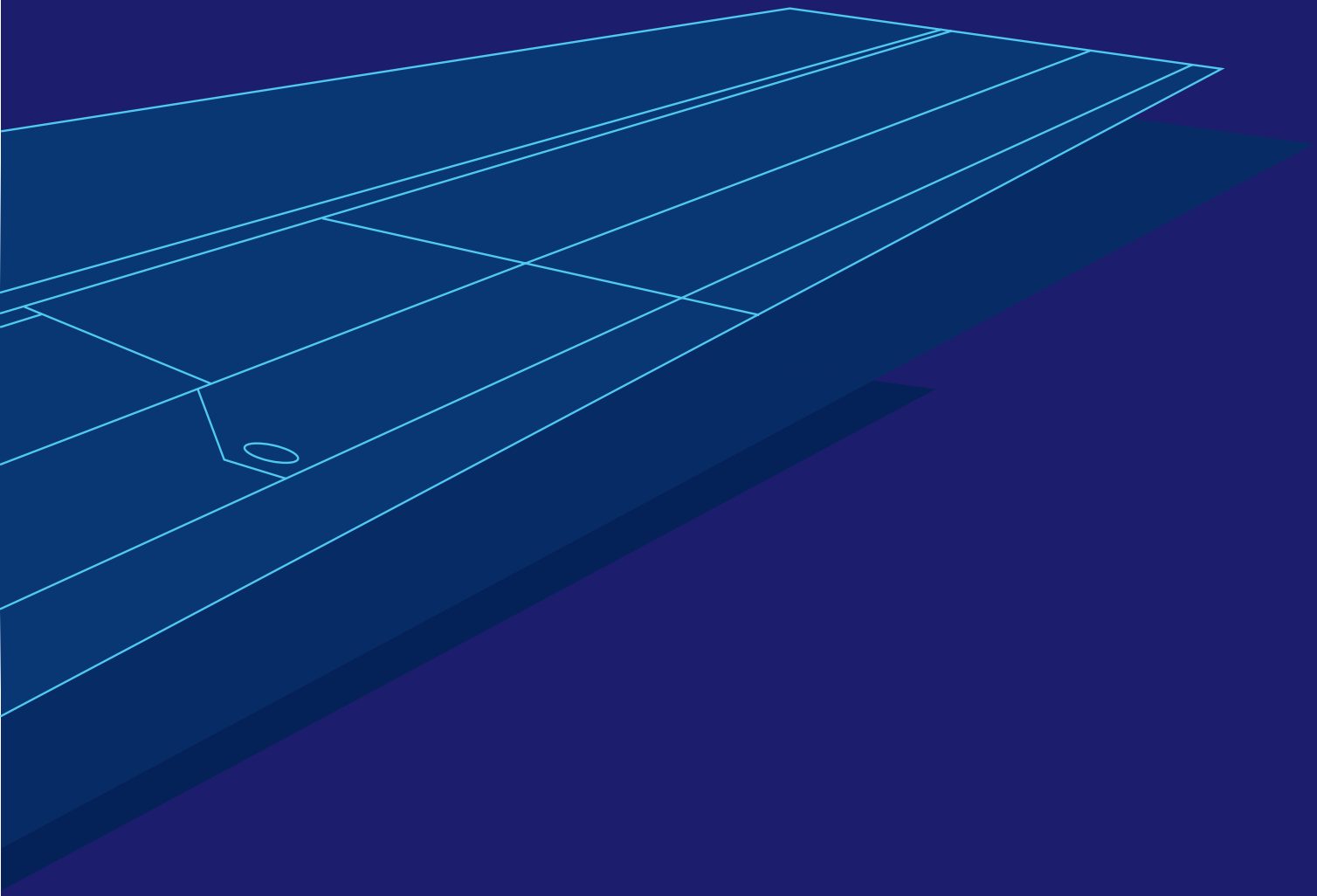


PSA
POLICIA DE SEGURIDAD
AEROPORTUARIA

Estrategia para el fortalecimiento de la Seguridad Aeroportuaria

Año 2006
República Argentina

Intervención de la
Policía de Seguridad
Aeroportuaria

Ministerio del Interior

AUTORIDADES:

Presidente de la Nación, Dr. Néstor Carlos Kirchner

Ministro del Interior, Cr. Aníbal D. Fernández

Secretario de Seguridad Interior, Lic. Luis Tibiletti

Interventor de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, Dr. Marcelo Fabián Saín

Subinterventor de Seguridad Aeroportuaria Preventiva, Lic. Nicolás Eduardo Rodríguez Games

Subinterventor de Seguridad Aeroportuaria Compleja, Sr. Alberto Jofre

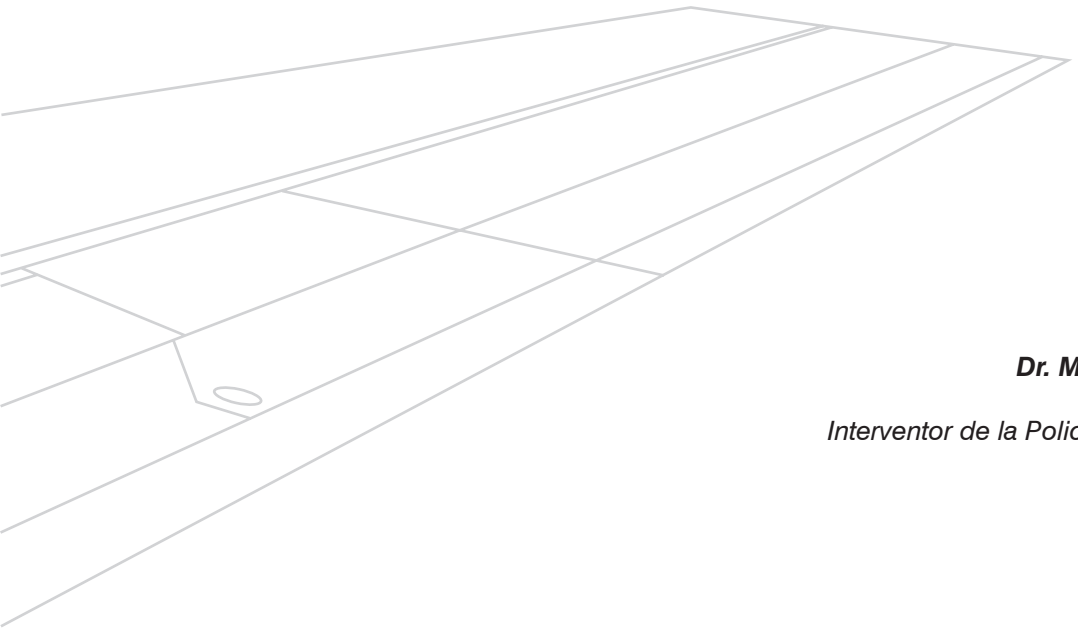
Subinterventor de Relaciones Institucionales, Dr. Salvador Julio Postiglioni

Subinterventor de Gestión Administrativa, Cdor. Maximiliano Novas

Subinterventora de Asuntos Jurídicos, Dra. Lucresia Lucero

La presente **Estrategia para el fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria** constituye un conjunto de lineamientos estratégicos referidos al sistema de seguridad aeroportuaria y, en su marco, a la Policía de Seguridad Aeroportuaria, elaborados a partir de una nueva concepción de seguridad aeroportuaria y del conjunto de problemáticas delictivas existentes en el ámbito aeroportuario. Asimismo, tales lineamientos expresan una concepción integral de cómo debe estructurarse el sistema de seguridad aeroportuaria en cuanto a su conducción político-institucional y a su componente policial y, al mismo tiempo, postulan un tipo de labor policial tendiente a enfrentar eficientemente la problemática delictiva en el ámbito aeroportuario y a superar las carencias y desajustes que aún pesan sobre el sistema de seguridad aeroportuario. Su núcleo apunta, entonces, a producir un conjunto de cambios y actualizaciones en las modalidades tradicionales de conducción y gestión de la seguridad aeroportuaria y, particularmente, de actuación policial en el ámbito aeroportuario, sentando nuevas bases conceptuales, organizativas y funcionales del sistema de seguridad aeroportuaria y, especialmente, del componente policial del mismo, esto es, de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

Esta Estrategia fue elaborada por la Intervención de la Policía de Seguridad Aeroportuaria entre marzo de 2005 y julio de 2006.



Dr. Marcelo Fabián Sain

Interventor 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 en 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 más corta.

Juan Domingo Perón, *Manual de Conducción Política, 1953*

Índice

11 **1** | La necesidad de modernizar el sistema de seguridad aeroportuaria en la Argentina

19 **2** | La seguridad aeroportuaria

35 **3** | La problemática delictiva en el ámbito aeroportuario

43 **4** | Un nuevo sistema de seguridad aeroportuaria

63 **5** | La nueva Policía de Seguridad Aeroportuaria

155 **Anexo I** | Decreto Nacional Nº 145/2005

159 **Anexo II** | Ley Nº 26.102 de Seguridad Aeroportuaria

La necesidad de modernizar el sistema de seguridad aeroportuaria en la Argentina

1

La necesidad de modernizar el sistema de seguridad aeroportuaria en la Argentina

La **seguridad aeroportuaria** constituye un aspecto específico y sensible 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 Aeropuertos (SNA).

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 con 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 privadas.

El movimiento de pasajeros y de aeronaves en el ámbito aeroportuario es significativo. En el 2004, en el sistema nacional de aeropuertos hubo un movimiento de 15.561.803 de pasajeros, de los cuales 6.624.317 -42,6 %- fueron pasajeros de vuelos internacionales y 8.937.486 -57,4 %- fueron pasajeros de vuelos domésticos. Ese mismo año, 331.879 aeronaves operaron en dicho sistema, de las cuales 77.569 -23,3 %- lo hicieron en vuelos internacionales y 254.310 -76,6 %- en vuelos domésticos.[1] Este volumen de actividad aeronáutica incide notablemente sobre la situación aeroportuaria, sus servicios, prestaciones, infraestructura y, en particular, sobre la seguridad aeroportuaria.

[1] *La información relativa al movimiento de pasajeros y a los vuelos del año 2005 no ha sido sistematizada por el ORSNA ni por la Secretaría de Transporte de la Nación.*

Ahora bien, simultáneamente a ello, el **aumento y complejización del fenómeno delictivo** observado en nuestro país y en el mundo durante los últimos tiempos, particularmente, de ciertas modalidades criminales que utilizan las diferentes plataformas aeroportuarias para desarrollar sus actividades ilícitas, han puesto en evidencia que **el sistema de seguridad aeroportuaria local resulta deficiente y anacrónico** ante la envergadura que han adquirido aquellas problemáticas. El incremento en el ámbito aeroportuario del tráfico de drogas –producidas en la región- destinado al consumo interno así como al abastecimiento de los mercados internacionales más rentables del mundo es una expresión de ello. El creciente tráfico ilegal de personas y las variadas modalidades de contrabando de diversas mercancías, especies y sustancias llevadas a cabo a través de las terminales aeroportuarias también dan cuenta de aquellas deficiencias. Del mismo modo, la eventualidad de la utilización de los aeropuertos para desarrollar acciones inscritas en el terrorismo internacional está siempre latente en cualquier lugar del planeta y la Argentina no es una excepción.

No obstante, pese a este conjunto de problemáticas, en el ámbito aeroportuario de nuestro país, el rasgo institucional imperante desde mediados de los ’90 ha estado signado por dos deficiencias fundamentales, a saber, (i) el **desgobierno político sobre el sistema de seguridad aeroportuaria**; y (ii) los **defectos orgánico-funcionales del sistema policial aeroportuario** encargado de prevenir, conjurar e investigar los delitos y las actividades criminales complejas en dicho ámbito.

A partir de 1997, el gobierno nacional decidió dar en concesión la explotación, administración y funcionamiento de la mayoría de los aeródromos del sistema nacional aeroportuario, y le reservó al Estado Nacional -al menos

en el plano meramente formal, según lo apreciado posteriormente- el ejercicio del poder de policía sobre todas las esferas de la seguridad aeroportuaria, del tránsito aéreo y de la aeronavegación.

En los aeropuertos que han sido concesionados, la Fuerza Aérea Argentina, a través del Comando de Regiones Aéreas, continuó como la instancia responsable de la prestación de los servicios de tránsito aéreo, el control del tráfico aéreo y la protección al vuelo, así como de la regulación aeronáutica y de la prestación de los servicios de comunicaciones, meteorología, rescate y salvamento, funciones que eran –y son- ejercidas por el "Jefe de Aeropuerto". Por su parte, la seguridad aeroportuaria quedó en manos de la **Policía Aeronáutica Nacional (PAN)**, también dependiente del Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina. El Estado Nacional conservó el control aduanero, sanitario y migratorio ejercido por la Administración Nacional de Aduanas, el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria y la Dirección Nacional de Migraciones, respectivamente.

De todos modos, durante los últimos años, la **dilución en el ámbito aeroportuario de las facultades regulatorias y de fiscalización de los diferentes organismos públicos ante la instancia concesionaria privada** ha sido una tendencia constante que estuvo apuntalada por la **ausencia de una autoridad institucional superior** encargada de la formulación e implementación de políticas y estrategias integrales en materia de seguridad aeroportuaria y, por ende, responsable de la coordinación, fiscalización y evaluación del desempeño de los diferentes organismos e instituciones nacionales actuantes así como de la regulación y control de las empresas privadas que desarrollan actividades aeroportuarias y que inciden en la calidad de la seguridad del sector. Ello dio lugar a una significativa **descoordinación y fragmentación funcional entre los diferentes organismos de seguridad, regulatorios y de control en materia policial, aduanera, sanitaria y migratoria** y, dada la gran cantidad de sujetos intervinientes en el ámbito aeroportuario –muchos de ellos de carácter privado-, a una recurrente **superposición de competencias, jurisdicciones, funciones y atribuciones** que ha provocado la licuación de las responsabilidades primarias de control, creando un **vacío institucional** atentatorio contra la seguridad aeroportuaria y favorable al desarrollo de hechos y actividades ilícitas y a la generalización de prácticas corruptas. Dicho de otro modo, **el Estado estuvo ausente en el ámbito aeroportuario**.

Por su lado, los años anteriores, las empresas privadas que desarrollan diversas actividades de servicios, comerciales o de administración en el sector aeroportuario no han considerado las cuestiones de la seguridad como un aspecto fundamental de la calidad de la prestación y desarrollo de las citadas actividades. Ello, sumado a la corrupción privada, contribuyó a diluir más aún la ya endeble presencia estatal en el sector. Los trágicos hechos ocurridos el 11 de septiembre del 2001 en los Estados Unidos conllevaron una relativa revisión de dicha tendencia pero no lo suficiente como para que los asuntos de la seguridad aeroportuaria ocuparan el interés que ameritan.

En este contexto, la **ausencia de un sistema policial eficiente en la prevención, conjuración e investigación de los delitos comunes y de las actividades criminales complejas** –narcotráfico, terrorismo y otras modalidades de criminalidad organizada- también fue un rasgo significativo en el ámbito aeroportuario.

Como se dijo, la ya extinta Policía Aeronáutica Nacional (PAN) era responsable institucional de las labores de seguridad en la esfera aeroportuaria, pero constituía una dependencia policial de la Fuerza Aérea Argentina, esto es, de una institución militar particularmente entrenada y capacitada para servir

de instrumento castrense de la defensa nacional en el espacio aéreo y no para dar cuenta de una labor claramente inscrita en la esfera de la seguridad pública.

Este desatino institucional, además de haber sido violatorio de la institucionalidad regulatoria de la seguridad interna del país y de su necesaria diferenciación de la defensa nacional, tal como lo establecen la **ley 23.554 de Defensa Nacional** y la **ley 24.059 de Seguridad Interior**, cercenó la posibilidad de que la PAN desempeñara eficientemente sus funciones en materia de seguridad aeroportuaria y favoreció el profundo anacronismo y desactualización orgánica, funcional y doctrinal que dicha fuerza portaba, todo lo cual, en muchos casos, contribuyó con la reproducción de comportamientos alejados de la legalidad.

En este marco, el gobierno nacional decidió iniciar un proceso de **reforma y modernización integral del sistema de seguridad aeroportuaria**. Para ello, tenía dos opciones a seguir. La primera consistía en transferir las funciones de seguridad aeroportuaria a alguna de las instituciones policiales o fuerzas de seguridad federales ya existentes. Ello hubiera significado el desplazamiento de la ex PAN a la esfera de la Fuerza Aérea Argentina y el despliegue en el ámbito de los aeropuertos de los elementos y unidades de la institución de seguridad federal seleccionada para tales labores, su capacitación y su aprovisionamiento con los medios técnicos adecuados para ello. La otra opción consistía en **conformar una nueva institución policial** con los recursos humanos y operacionales de la ex PAN pero en el marco de un esquema institucional novedoso y siguiendo una modalidad innovadora de conducción policial. Se escogió esta última alternativa y, con ello, se optó por **la especialización policial como criterio general de modernización institucional**, tal como lo ratificó el propio Presidente de la Nación el 1° de Marzo de este año ante la Asamblea Legislativa.

Así, a través del **Decreto 145/05** del 22 de febrero del 2005, [2] el Poder Ejecutivo Nacional transfirió orgánica y funcionalmente a la PAN desde el ámbito del Ministerio de Defensa a la esfera del Ministerio del Interior, constituyendo la **"Policía de Seguridad Aeroportuaria"** e incorporándola al Sistema de Seguridad Interior establecido en la **Ley 24.059 de Seguridad Interior**. Asimismo, ordenó la intervención de la Policía de Seguridad Aeroportuaria por el término de ciento ochenta días a través de la designación de un funcionario civil a los efectos de que ejerza las competencias, facultades y atribuciones propias de Director Nacional de la ex PAN y efectúe y/o proponga las reestructuraciones que considere pertinentes a los fines de proceder a la normalización del funcionamiento de la citada institución. [3]

[2] *Publicado en: BOLETÍN OFICIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, Buenos Aires, 23 de febrero de 2005.*

[3] *A través del Decreto 147/05 del 22 de febrero de 2005, el Poder Ejecutivo Nacional designó al Dr. Marcelo Fabián Sain como Interventor de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.*

La Intervención de la **Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA)** desarrolló su labor en dos dimensiones simultáneas. En primer lugar, llevó a cabo un proceso de reestructuración doctrinal, organizativa y funcional de la PSA, apuntando a superar las notables y profundas deficiencias que pesaban sobre la ex PAN en el desarrollo de la labor policial que tenía asignada y, en ese marco, a desarticular y erradicar de la institución a los sectores y grupos incompetentes para el desenvolvimiento eficiente de dichas labores o cuyo accionar favorecía significativamente a las actividades delictivas en el ámbito aeroportuario. Y, en segundo lugar, se fueron elaborando y estableciendo paulatinamente las nuevas bases doctrinales, organizativas y funcionales de la PSA en función de ir estructurando en su ámbito un nuevo modelo de gestión policial que tuvo dos ejes centrales dados por la conformación de una nueva modalidad de mando policial y la centralidad institucional de las problemáticas delictivas como instancias estructurantes del trabajo policial.

La constitución de un **sistema de conducción policial** en el que la dirección superior y la administración general de la PSA han sido desarrolladas por **funcionarios técnicos especializados en gestión de la seguridad**

pública ha significado una innovación institucional en el sector. En este caso, las labores de conducción han sido llevadas a cabo por los funcionarios que forman parte de la Intervención civil de la PSA, mientras que los oficiales, suboficiales y agentes han estado exclusivamente abocados al desarrollo de tareas policiales de tipo operativas y de apoyo logístico. Vale decir, **mando superior en mano de los expertos civiles** y **ejecución operativa en manos de efectivos policiales**.

Por su parte, el establecimiento de la **problemática delictiva como el eje estructurante de la organización y funcionamiento de la PSA**, haciendo que el esfuerzo global de la institución esté centralmente destinado a las labores de prevención del delito, al policiamiento complejo y a la investigación criminal, también ha significado una innovación institucional. Una institución policial tiene como función primordial controlar el delito, sin dilapidar recursos y esfuerzos en otras labores colaterales que bien pueden y deben ser desarrolladas por otros sectores de la administración pública.

Pues bien, como resultado de este esfuerzo institucional, la Intervención de la Policía de Seguridad Aeroportuaria elaboró la presente **Estrategia para el Fortalecimiento de la Seguridad Aeroportuaria**, la que se basa en la consideración de que **la seguridad aeroportuaria constituye una función indelegable del Estado Nacional** y, como tal, debe ser resguardada y garantizada por el gobierno a través de las instituciones públicas y los organismos especializados de carácter policial, de seguridad y/o de supervisión y fiscalización, con competencia en la materia o en algunos aspectos parciales de la misma, tales como el control aduanero, migratorio o sanitario.

En razón de estas exigencias, **el Estado debe recuperar el ejercicio pleno de tales funciones construyendo un sistema integral de seguridad aeroportuaria y, en su marco, estructurando orgánica y funcionalmente a la Policía de Seguridad Aeroportuaria** sobre la base de parámetros institucionales modernos, altamente profesionalizados y perfilados al desarrollo eficiente de las labores básicas de prevención delictiva e investigación criminal en el ámbito aeroportuario, todo ello estrictamente ajustado al principio de legalidad y al deber de protección de los derechos básicos de las personas, por encima de todo.

No obstante, ello debe llevarse a cabo sin perder de vista que **no se puede desarrollar exitosamente una labor de prevención y conjuración del delito organizado de alta rentabilidad económica con instituciones policiales pobres dotadas con recursos humanos, operacionales y logísticos insuficientes**. En este sentido, el **fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria** impone desarrollar una **estrategia eficiente de control del delito** que debe estar asentada en dos ejes básicos:

1 | La formulación y desarrollo de **formas innovadoras de organización y gestión policial** ante las modalidades complejas y de alta rentabilidad económica propias del delito desenvuelto en el ámbito aeroportuario, y la provisión a la Policía de Seguridad Aeroportuaria de los **medios indispensables** para cumplir eficientemente sus funciones.

2 | La **reconversión infraestructural del sistema de seguridad de los aeropuertos** en vista de remover las condiciones infraestructurales de los aeropuertos que favorecen las actividades delictivas complejas y de alta rentabilidad.

Si la seguridad aeroportuaria sólo apunta a desarticular las organizaciones y núcleos delictivos que operan en su ámbito y no supone, al mismo tiempo, la **reestructuración de la infraestructura de seguridad aeroportuaria** y la provisión a la Policía de Seguridad Aeroportuaria de **nuevos y modernos medios técnicos de vigilancia, inspección y control de personas, equipajes, cargas y aeronaves** y de los **recursos humanos suficientes y altamente capacitados para el desarrollo de las labores mencionadas**, habrá de fracasarse en el intento.

Y ello requiere, como cualquier otra esfera de la seguridad, de **inversión pública**, sin la cual todo el esfuerzo hecho en materia policial resultaría insuficiente para impedir la reproducción del circuito delictivo en el ámbito aeroportuario. La sociedad argentina y su dirigencia político-institucional deben comprender que **sin inversión no hay seguridad pública**. Y en el ámbito aeroportuario está claramente demostrado que **lo que no invierte el Estado, no lo invierten los privados**.

Este emprendimiento institucional requiere, pues, que el Estado Nacional revierta las tendencias que signaron su desempeño en los asuntos atinentes a la seguridad aeroportuaria durante los años '90. Las deficiencias de aquel como instancia reguladora y de control y, en definitiva, como garante de la seguridad aeroportuaria deben ser reformuladas a través de su proyección mediante cuatro labores fundamentales, a saber:

1| La **formulación de una política integral de seguridad aeroportuaria** y del conjunto de **estrategias institucionales y de control del delito** mediante las cuales se efectivice dicha política.

2| La **conformación de un sistema institucional de seguridad aeroportuaria** encargado de la implementación y control de aquella política y de sus estrategias.

3| La **constitución de un funcionariado civil especializado** en las cuestiones de la seguridad aeroportuaria y responsable de la dirección y gestión del sistema institucional de seguridad aeroportuaria.

4| La **realización de un conjunto de inversiones infraestructurales** que permitan conformar y articular un sistema de seguridad aeroportuaria integral y desarrollado y, en su marco, que permita constituir un sistema policial aeroportuario eficiente.

Sin ello, el Estado Nacional no podrá garantizar la seguridad aeroportuaria que la Argentina necesita. En otras palabras, **el fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria en la Argentina debe conllevar la reconstrucción del Estado en el ámbito aeroportuario**.

La decisión gubernamental de conformar una nueva policía especializada en materia de seguridad aeroportuaria y de estructurarla sobre la base de nuevos basamentos organizacionales y funcionales se inscribe claramente en este objetivo. Para ello, la sanción [4] y promulgación, en mayo de 2006, de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria** [5] ha constituido un paso fundamental al respecto. En ella se fijó una nueva concepción de la seguridad aeroportuaria, imponiendo al Estado el deber de resguardarla y garantizarla a través de las instituciones públicas y organismos de carácter policial, de seguridad, regulación y/o supervisión, con competencia en la materia o en algunos aspectos parciales de la misma, y se establecieron los principales pilares de un nuevo sistema de seguridad aeroportuaria. Asimismo, se

[4] *La sanción legislativa de la Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria se produjo a través de la aprobación de la iniciativa por unanimidad en ambas Cámaras Legislativas del Congreso Nacional. Ello fue el resultado de una labor legislativa dinámica, integral y eficiente que se desarrolló entre marzo del 2005, cuando el Poder Ejecutivo Nacional remitió al Congreso Nacional un mensaje mediante el cual envió el Proyecto de Ley de Seguridad Aeroportuaria sobre la base del cual luego se sancionó la mencionada ley, en mayo del 2006. El tratamiento legislativo de la referida iniciativa se llevó a cabo con el acompañamiento de funcionarios de la Secretaría de Seguridad Interior y de la Intervención de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.*

[5] *Publicada en: BOLETÍN OFICIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, Buenos Aires, 22 de junio de 2006.*

sentaron las bases organizativas y funcionales de la nueva Policía de Seguridad Aeroportuaria en cuanto a sus misiones y funciones, autoridades, facultades, principios básicos de actuación, régimen profesional, formación y capacitación, régimen previsional y control policial. Se trató, pues, de la **primera ley orgánica que crea una nueva institución policial en el ámbito federal desde la instauración democrática de 1983**. En su marco se inscribe el presente documento.

La seguridad aeroportuaria

2

La **seguridad pública** implica una situación social libre de riesgos, peligros y conflictos, en cuyo marco las personas puedan 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 y 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 faltas.

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".

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 mismo.

Por 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"**-. [6] Estas normas y métodos constituyen un conjunto de parámetros orgánico-funcionales fundamentales y básicos para la seguridad aeroportuaria, pero ésta –tal como se la asume aquí- no se restringe sólo 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 un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos destinado 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.

[6] *Este Convenio fue suscrito 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 15.110/46 y, posteriormente, fue ratificado por medio de la Ley 13.891 en diciembre de 1949.*

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, más 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 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 (i) **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 (ii) **actividades no-aeronáuticas** de explotación de servicios y/o actividades comerciales, industriales y afines que se desarrollen en el ámbito aeroportuario. [7]

En este marco, el **ámbito jurisdiccional de aplicación** de la seguridad aeroportuaria se extiende a los aeródromos y aeropuertos integrantes 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. [8]

Un **aeródromo** es un área definida de tierra o agua, incluyendo sus edificaciones, instalaciones y equipos destinados total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves, habilitado por la autoridad competente. Asimismo, 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. Cuando un aeropuerto es 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, por ende, cuenta con los servicios de control de aduanas, migraciones, sanidad y otros, constituye un **aeropuerto internacional**. [9]

La **seguridad aeroportuaria** alcanza y abarca, entonces, el control e inspección sobre las siguientes **áreas y sectores de un aeropuerto**: [10]

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.

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:

[7] *Artículo 4°, Incisos 1), 2) y 3) de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria.***

[8] *Artículo 5° de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria.***

[9] *Artículo 4°, Incisos 4), 5) y 6) de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria.***

[10] *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 AVIACIÓN 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.*

- 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 aeronave[11] 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 está estrictamente controlado y sirve para la permanencia de los pasajeros que aguardan un determinado vuelo.

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

iv. El **sector de carga** que es el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados a la manipulación, transferencia y/o depósito de cargas y mercancías que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje de bodega.

v. El **sector de correo** que es el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados al despacho y/o depósito de correspondencia y a la prestación de otros servicios postales.

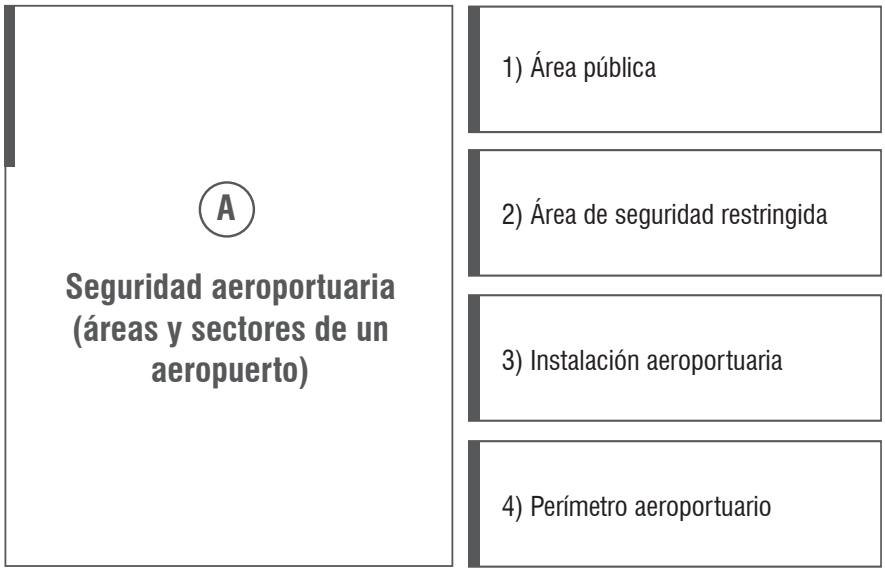
vi. El **sector de provisiones** que es el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados al abastecimiento y/o depósito de provisiones, esto es, de alimentos, bebidas y otros suministros que se utilizan y/o venden a bordo de la aeronave durante el vuelo.

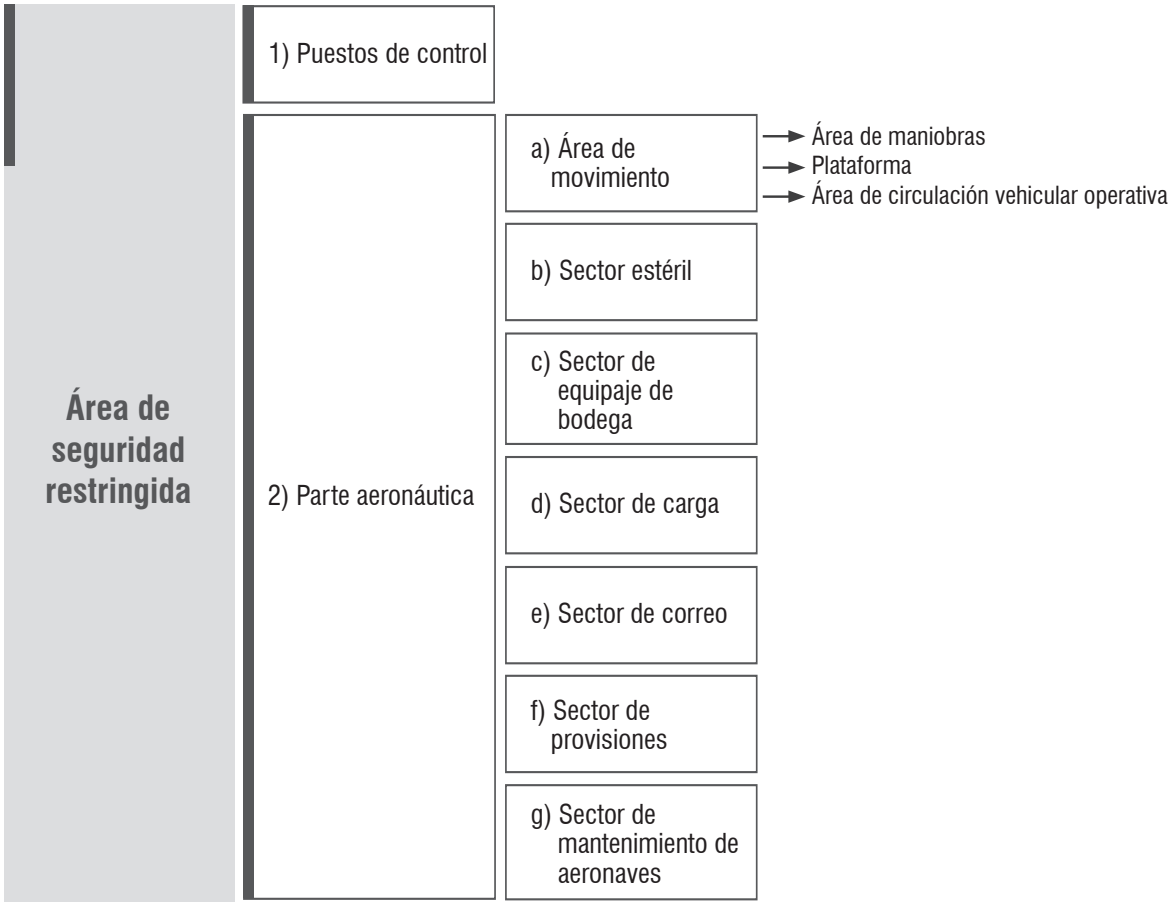
vii. El **sector de mantenimiento de aeronaves** que es el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, hangares, edificios, talleres, estacionamientos de vehículos y caminos destinados al mantenimiento de las aeronaves.

[11] *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 al 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.*

3| La **instalación aeroportuaria** que comprende todo bien mueble o inmueble existente o en construcción ubicado dentro del perímetro aeroportuario destinado al uso de personas y cosas, relacionados directa o indirectamente con la actividad aeroportuaria, y que puede formar parte del área pública o del área restringida del aeropuerto.

4| El **perímetro aeroportuario** que abarca el límite de la superficie total del terreno sobre el cual se asienta el aeropuerto, y que puede formar parte del área pública o del área restringida del aeropuerto.





Asimismo, la **seguridad aeroportuaria** también comprende el control e inspección sobre las siguientes **personas y bienes de un aeropuerto**: [12]

1| La **aeronave**, que es toda máquina, aparato o mecanismo que pueda circular en el espacio aéreo y que sea apto para transportar personas o cosas.

2| La **tripulación**, que es el personal dispuesto por la empresa aerocomercial explotadora para prestar a bordo de la aeronave el conjunto de los servicios de vuelo.

3| Los **pasajeros**, que son los usuarios del aeropuerto que utilizan las instalaciones aeroportuarias y/o servicios del aeropuerto con motivo del inicio, escala o finalización de un vuelo.

4| Los **usuarios**, que son aquellas personas físicas o jurídicas que hacen uso de las instalaciones y servicios de los aeropuertos.

5| Los **empleados**, que son aquellas personas físicas o jurídicas que desarrollan actividades y/o prestan servicios en los aeropuertos.

6| Los **prestadores de servicios**, que son las personas físicas o jurídicas que desarrollan actividades y/o prestan servicios en los aeropuertos.

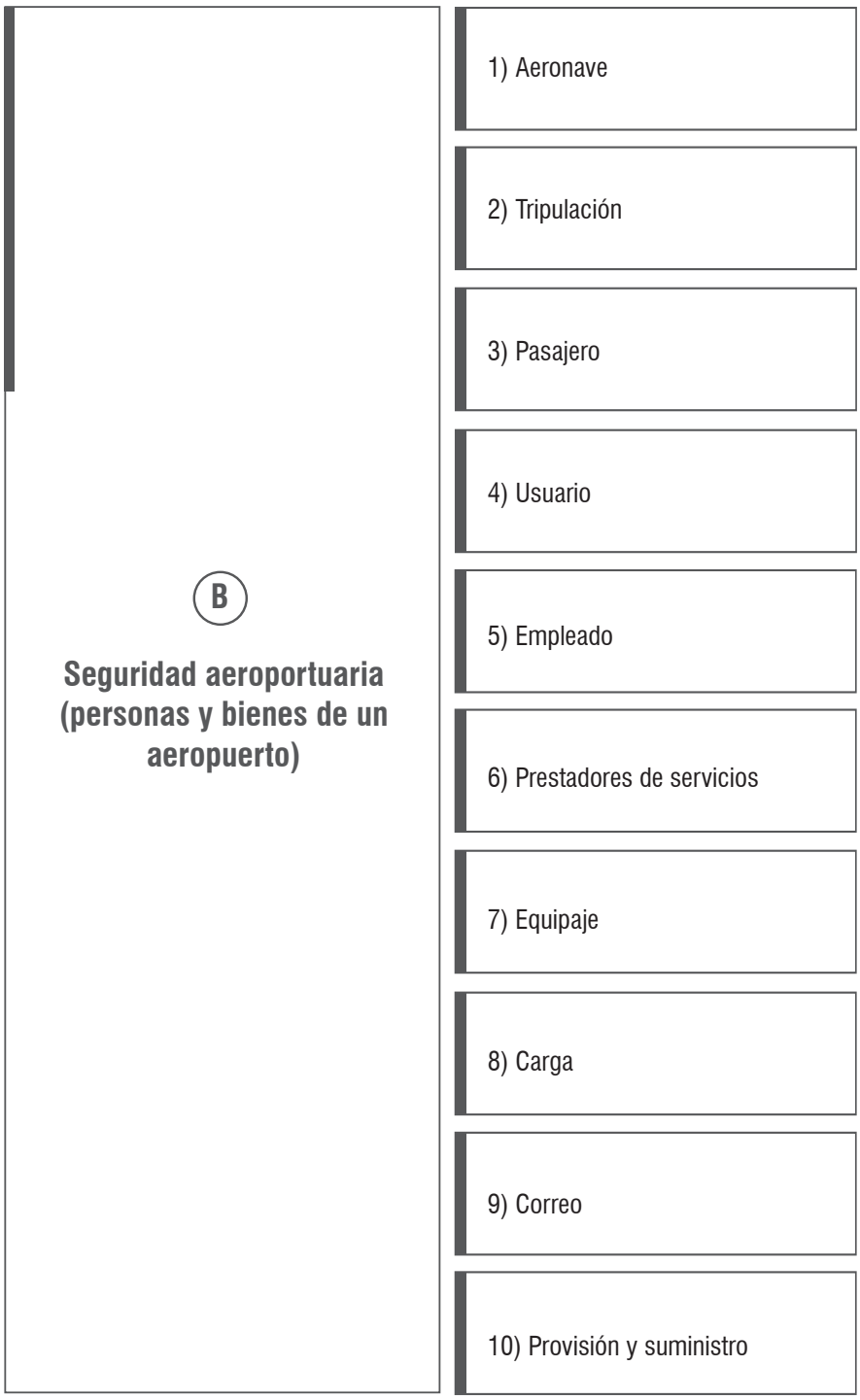
7| El **equipaje**, que son los artículos de propiedad personal de los pasajeros y tripulantes que se transportan en la bodega de la aeronave –**equipaje de bodega**- o junto al pasajero o tripulante –**equipaje de mano**- mediante un convenio con la empresa aerocomercial explotadora.

8| La **carga**, que son los bienes o mercancías transportadas en la aeronave, excepto la carga postal, las provisiones y suministros y el equipaje.

9| El **correo**, que son los despachos de correspondencia y otros objetos entregados por los prestadores de servicios postales para ser trasladados por medio aéreo.

10| Las **provisiones y suministros**, que son los alimentos, bebidas y otros suministros y equipos asociados utilizados a bordo de una aeronave así como los artículos que se utilizan o venden a bordo de las aeronaves durante el vuelo –incluidas las provisiones de boca y otros artículos afines-.

[12] *Artículo 6°, Incisos 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11), 12), 13) y 14) de la . 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 AVIACIÓN 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.*

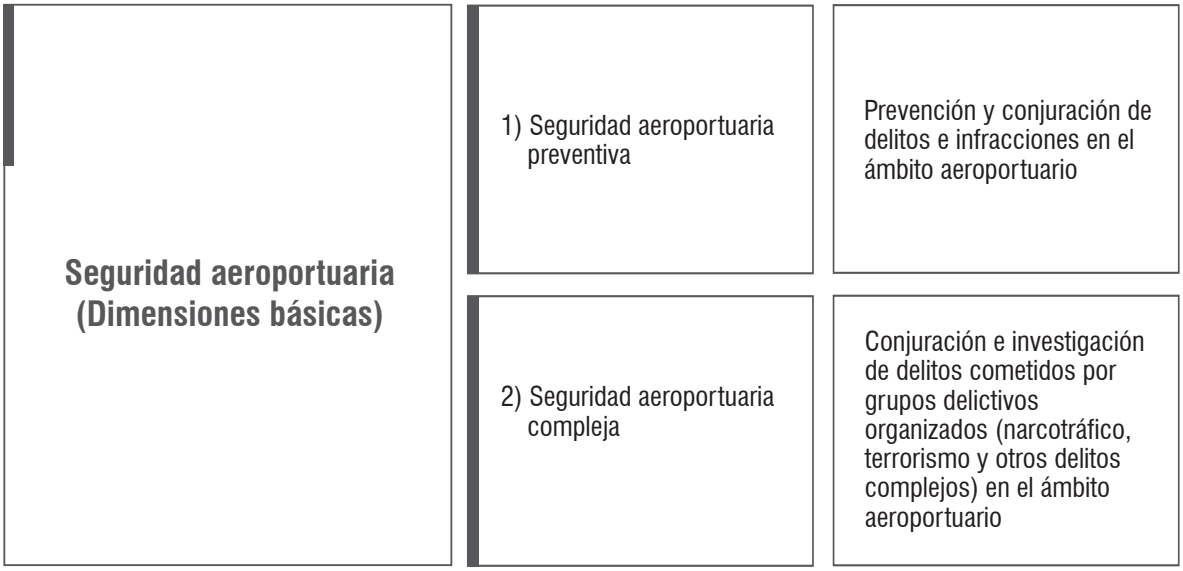


Ahora bien, así entendida, la seguridad aeroportuaria no comprende la prestación de los servicios de tránsito aéreo y/o control del tráfico aéreo de la aviación civil así como tampoco la seguridad en la aeronavegación. En su conjunto, estos servicios abarcan el registro y habilitación de aeronaves y del personal aeronáutico de la aviación civil así como el fomento de las actividades aeronáuticas civiles y la prevención e investigación de los accidentes de la aviación civil dentro del territorio nacional y las aguas jurisdiccionales. En la actualidad, este conjunto de funciones y actividades son ejercidas por la Fuerza Aérea Argentina a través del Comando de Regiones Aéreas, aunque en la mayoría de los países del mundo las mismas son llevadas a cabo por agencias o administraciones civiles.

2) La seguridad policial aeroportuaria

En el marco conceptual e institucional establecido en el apartado anterior, la **seguridad policial aeroportuaria** posee dos dimensiones básicas, a saber, (i) la **seguridad aeroportuaria preventiva**; y (ii) la **seguridad aeroportuaria compleja**.

La **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria** establece mediante su artículo 12 que la "misión" de la PSA consiste en la "seguridad aeroportuaria preventiva" y la "seguridad aeroportuaria compleja", fijando, de ese modo, a estos ámbitos como los ejes funcionales básicos de la institución policial.



2.1) La seguridad aeroportuaria preventiva

La **seguridad aeroportuaria preventiva** comprende la planificación, implementación, evaluación y/o coordinación de las actividades y operaciones, en el nivel estratégico y táctico, destinadas a **prevenir** y **conjurar** [13] en forma inmediata los delitos y las infracciones en el ámbito aeroportuario.

Ello implica el desarrollo de las siguientes labores:

1| La elaboración, planificación, implementación y evaluación de las estrategias y acciones de seguridad aeroportuaria preventiva llevadas a cabo por el sistema policial de seguridad aeroportuaria.

2| La planificación, dirección y control de las acciones y operaciones de seguridad aeroportuaria preventiva llevadas a cabo por el sistema policial de seguridad aeroportuaria y sus diferentes dependencias especializadas, tendientes a garantizar la seguridad de la aviación civil nacional e internacional a través de la vigilancia, verificación y control de instalaciones, vehículos, personas, equipajes, correo, cargas, mercancías y cosas transportadas, así como de aeronaves y tripulaciones en el ámbito aeroportuario.

[13] *Según el artículo 13 de la Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria, la "prevención" comprende "las acciones tendientes a impedir, evitar, obstaculizar o limitar los delitos y las infracciones en el ámbito aeroportuario" -Inciso 1)-, mientras que la "conjuración" comprende "las acciones tendientes a neutralizar o contrarrestar en forma inmediata los delitos y las infracciones en el ámbito aeroportuario en ejecución, hacerlos cesar y evitar consecuencias ulteriores que vulneren dicha seguridad" -Inciso 2)-.*

3| La planificación y dirección de las acciones de fiscalización y control del transporte, tenencia, portación de armas, explosivos y demás elementos de peligro potencial en el ámbito aeroportuario.

4| La planificación, dirección y control de las acciones y operaciones conjurativas y de respuesta inmediata llevadas a cabo por el sistema policial de seguridad aeroportuaria y sus diferentes dependencias especializadas ante situaciones de crisis derivadas de circunstancias como el apoderamiento ilícito de aeronaves, amenazas de bombas, sabotajes o de cualquier otro evento crítico o delictivo que pudiera acontecer en el ámbito aeroportuario y en las aeronaves que no se encuentren en vuelo.

5| La planificación, dirección y control de las acciones y operaciones tendientes a la prevención y conjuración de delitos y faltas en el ámbito aeroportuario.

6| La dirección orgánica del sistema policial de seguridad aeroportuaria preventiva en todo lo atinente a:

a. La elaboración y actualización de la doctrina estratégica y operacional policial de seguridad aeroportuaria preventiva.

b. El diseño y planificación de la estructura orgánica y del despliegue de las dependencias y unidades del sistema policial de seguridad aeroportuaria preventiva.

c. El diseño y planificación de la formación y capacitación policial especializada en materia de seguridad aeroportuaria preventiva.

d. El diseño y planificación de la estructura del personal policial del sistema policial de seguridad aeroportuaria preventiva.

e. El diseño y planificación del sistema logístico e infraestructural del sistema policial de seguridad aeroportuaria preventiva.

7| La organización, planificación y desarrollo de las actividades de gestión, administración de la información y de inteligencia aeroportuaria preventiva llevada a cabo por las dependencias correspondientes del sistema policial de seguridad aeroportuaria.

8| El cumplimiento de los compromisos previstos en los convenios internacionales en materia de seguridad de la aviación civil y de seguridad aeroportuaria.

9| La coordinación de labores de seguridad preventiva del sistema policial de seguridad aeroportuaria con otros organismos y/o fuerzas policiales, de seguridad o de supervisión que actúen en el ámbito aeroportuario, así como también con agencias de seguridad extranjeras con las que se establezcan vinculaciones funcionales asentadas en la reciprocidad.

10| La asistencia y cooperación del sistema policial de seguridad aeroportuaria preventiva con las autoridades judiciales competentes en la investigación criminal y la persecución de delitos, de acuerdo con los requerimientos efectuados por dichas autoridades.

Desde la perspectiva estrictamente policial, este conjunto de labores abarca dos tipos de **tareas básicas**:

1 | El **control policial preventivo** mediante la vigilancia de instalaciones y establecimientos aeroportuarios así como la inspección y verificación de personas y objetos sensibles para la seguridad aeroportuaria, en particular, a través de:

a. El **control del área pública**, consistente en el monitoreo, inspección y/o verificación de personas y vehículos cuyo ingreso, permanencia y circulación no requiere de autorización otorgada por la autoridad competente.

b. El **control de acceso al área de seguridad restringida**, consistente en el monitoreo, inspección y/o registro en los puestos de control de las personas y vehículos autorizados a ingresar y permanecer en dicha área, excepto los pasajeros que son objeto de otro tipo de control.

c. El **control de pasajeros**, consistente en el control integral de los usuarios del aeropuerto que utilizan las instalaciones aeroportuarias y/o servicios del aeropuerto en razón del inicio, escala o finalización de un vuelo doméstico o internacional, ya sea de aviación aerocomercial o de aviación general.

d. El **control de equipaje de bodega**, consistente en la inspección y verificación integral de la totalidad del equipaje de bodega despachado por los pasajeros que utilizan las instalaciones aeroportuarias y/o los servicios del aeropuerto en razón del inicio, escala o finalización de un vuelo doméstico o internacional, ya sea de aviación aerocomercial o de aviación general, y su protección y resguardo integral ante posibles interferencias o intromisiones ilícitas durante el proceso de clasificación y/o almacenamiento del mismo, su transporte hacia o desde la aeronave, su carga y descarga en la bodega de la aeronave y su transporte hacia la zona de recogida del equipaje del aeropuerto.

e. El **control de carga**, consistente en la inspección y verificación integral de la carga, esto es, de los bienes y/o mercancías transportadas en la aeronave, excepto la carga postal, las provisiones y suministros y el equipaje de bodega, ya sea de aviación aerocomercial o de aviación general, y su protección y resguardo integral ante posibles interferencias o intromisiones ilícitas durante el proceso de clasificación y/o almacenamiento del mismo, su transporte hacia o desde la aeronave, su carga y descarga en la bodega de la aeronave y su transporte hacia o desde el sector de carga del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados a todos ellos.

f. El **control de suministros y provisiones**, consistente en la inspección y verificación integral de los alimentos, bebidas y otros suministros o provisiones que se utilizan y/o venden a bordo de la aeronave durante el vuelo así como del sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados al abastecimiento y/o depósito de dichos suministros y provisiones, y su protección y resguardo integral ante posibles interferencias o intromisiones ilícitas durante el proceso de clasificación y/o almacenamiento del mismo, su transporte hacia o desde la aeronave, su carga y descarga en la bodega de la aeronave y su transporte hacia o desde el sector del aeropuerto destinado a todos ellos.

g. El **control perimetral**, consistente en la vigilancia, inspección y protección integral del cerco perimetral aeroportuario frente a intrusiones, usurpaciones o a la utilización del mismo para la perpetración de delitos y infracciones mediante el ingreso o egreso no permitido de personas o la introducción o sustracción ilícita de bienes o mercancías hacia o desde los diferentes sectores del aeropuerto, incluyendo las plataformas, edificios e instalaciones.

2| Las **operaciones especiales de seguridad aeroportuaria**, mediante las intervenciones policiales tácticas y especiales tendientes a conjurar y hacer cesar situaciones críticas de alto riesgo o a garantizar intervenciones preventivas especiales, a través de:

a. Las **intervenciones críticas de alto riesgo** consistentes en acciones de respuesta inmediata y de elevado nivel de precisión operativa a los efectos de conjurar en forma rápida:

i. El apoderamiento ilegal de aeronaves o de instalaciones aeroportuarias.

ii. La toma de rehenes o el secuestro de personas en aeronaves o en instalaciones aeroportuarias.

iii. El sabotaje contra aeronaves, instalaciones o servicios aeroportuarios.

iv. El atentado o acto de agresión con explosivos, mercancías peligrosas o armas químicas, biológicas o nucleares contra aeronaves o en instalaciones aeroportuarias.

b. Las **intervenciones preventivas especiales** consistentes en acciones destinadas:

i. La protección y custodia de dignatarios y personalidades especiales –Jefes de Estado, Ministros, Cancilleres, altos funcionarios de Estado y de misiones diplomáticas, personas especiales- en el ámbito aeroportuario.

ii. La protección y custodia de testigos protegidos o de personas detenidas de alta peligrosidad y riesgo en el ámbito aeroportuario o fuera de él.

iii. La vigilancia, protección y resguardo de aeronaves y/o de instalaciones aeroportuarias en situaciones especiales o de alto riesgo.

iv. La ejecución de allanamientos o la realización de detenciones especiales de alto riesgo.

c. Las **intervenciones subsidiarias** consistentes en acciones destinadas a:

i. La asistencia ante desastres naturales, catástrofes o accidentes de aviación.

ii. La búsqueda, localización y control de pistas clandestinas.

iii. La interdicción terrestre de aeronaves en situación irregular y de vuelos clandestinos aterrizados.

iv. La participación en misiones internacionales de paz llevando a cabo labores propias de la seguridad aeroportuaria.

2.2) La seguridad aeroportuaria compleja

La **seguridad aeroportuaria compleja** comprende la planificación, implementación, evaluación y/o coordinación de las actividades y operaciones, en el nivel estratégico y táctico, tendientes a **conjurar** y a **investigar** [14] los hechos y actividades delictivas desarrolladas por **grupos delictivos organizados** [15] dentro del ámbito aeroportuario.

Ello implica el desarrollo de las siguientes labores:

1| La elaboración, planificación, implementación y evaluación de las estrategias y acciones de seguridad aeroportuaria compleja llevadas a cabo por el sistema policial de seguridad aeroportuaria.

2| La planificación, dirección y control de las acciones y operaciones de seguridad aeroportuaria compleja llevadas a cabo por el sistema policial de seguridad aeroportuaria y sus diferentes dependencias especializadas, tendientes a garantizar el seguimiento, investigación y conjuración de actividades delictivas complejas referidas al narcotráfico, terrorismo, atentados contra los poderes público y el orden constitucional, contrabando en sus diversas modalidades, según la competencia funcional correspondiente, y otros ilícitos conexos o perpetrados mediante grupos delictivos organizados.

3| La planificación, dirección y control de las acciones y operaciones conjurativas y de respuesta inmediata llevadas a cabo por el sistema policial de seguridad aeroportuaria y sus diferentes dependencias especializadas ante el accionar de organizaciones delictivas dedicadas al narcotráfico, terrorismo, atentados contra los poderes público y el orden constitucional, contrabando en sus diversas modalidades –según la competencia funcional correspondiente- y otros ilícitos conexos o perpetrados por grupos delictivos organizados.

4| La planificación, dirección y control de las acciones y operaciones tendientes al seguimiento, investigación y conjuración de delitos en el ámbito aeroportuario que resulten del accionar de grupos delictivos organizados.

5| La dirección orgánica del sistema policial de seguridad aeroportuaria compleja en todo lo atinente a:

a. La elaboración y actualización de la doctrina estratégica y operacional policial de seguridad aeroportuaria compleja.

b. El diseño y planificación de la estructura orgánica y del despliegue de las dependencias y unidades del sistema policial de seguridad aeroportuaria compleja.

[14] *Según el artículo 13 de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria**, la "investigación" comprende "las acciones tendientes a analizar y conocer los hechos y actividades delictivas que resulten atentatorias de la seguridad aeroportuaria, sin perjuicio de las responsabilidades jurisdiccionales como auxiliares en la persecución penal de delitos" -Inciso 3)-.*

[15] *Un grupo delictivo organizado es grupo estructurado de tres o más personas que existe durante cierto tiempo y que actúa concertadamente con el propósito de cometer uno o más delitos graves con miras a llevar a cabo alguna de las siguientes acciones, a saber, (i) obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro beneficio de orden material; (ii) intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo; o (iii) atentar contra los poderes público, el orden constitucional y la vida democrática.*

c. El diseño y planificación de la formación y capacitación policial especializada en materia de seguridad aeroportuaria compleja.

d. El diseño y planificación de la estructura del personal policial del sistema policial de seguridad aeroportuaria compleja.

e. El diseño y planificación del sistema logístico e infraestructural del sistema policial de seguridad aeroportuaria compleja.

6| La organización, planificación y desarrollo de las actividades de gestión y administración de la información y de inteligencia aeroportuaria compleja llevada a cabo por las dependencias correspondientes del sistema policial de seguridad aeroportuaria.

7| La coordinación de labores de seguridad compleja del sistema policial de seguridad aeroportuaria con otros organismos y/o fuerzas policiales, de seguridad o supervisión que actúen en el ámbito aeroportuario, así como también con agencias de seguridad extranjeras con las que se establezcan vinculaciones funcionales asentadas en la reciprocidad.

8| La asistencia y cooperación del sistema policial de seguridad aeroportuaria compleja con las autoridades judiciales competentes en la investigación criminal y la persecución de delitos, de acuerdo con los requerimientos efectuados por dichas autoridades.

Desde la perspectiva estrictamente policial, este conjunto de labores abarca dos tipos de **tareas básicas**:

1| Las **operaciones policiales específicas** mediante el abordaje cognoscitivo y conjurativo de las actividades y organizaciones dedicadas a alguna modalidad de la criminalidad compleja dentro del ámbito aeroportuario y fuera de éste, a través de:

a. La **generación y recolección de información** rutinaria o requerida sobre dichas actividades y organizaciones, sus circunstancias y particularidades de tiempo y lugar, su desarrollo y conexiones con otras problemáticas y su impacto sobre la actividad aeroportuaria.

b. Las **acciones conjurativas focalizadas** tendientes a neutralizar, impedir, dificultar o desarticular el accionar criminal y/o los grupos delictivos complejos investigados, o algunas de sus actividades, mediante operaciones policiales de vigilancia y/o interceptación de las mismas.

2| Las **operaciones policiales conjuntas o combinadas** mediante las acciones conjuntas o combinadas con los organismos o secciones especializadas de otras fuerzas de seguridad, instituciones policiales o agencias de inteligencia, sean nacionales, provinciales o extranjeras, a través de:

a. El **intercambio de información y/o análisis criminal**.

b. El **análisis y elaboración de inteligencia criminal estratégica y/o táctica** sobre formas específicas de criminalidad compleja.

c. La **conformación de grupos operacionales conjuntos** abocados al desarrollo de acciones conjurativas combinadas específicas o permanentes.

3| Las **operaciones policiales especializadas** mediante el abordaje cognoscitivo y conjurativo de las acciones y grupos de empleados y/o funcionarios de empresas u organismos públicos que desempeñan sus labores o desarrollan sus funciones en el ámbito aeroportuario y que, valiéndose de ello, prestan apoyo o protegen a organizaciones criminales dentro y fuera del aeropuerto o participan de actividades delictivas llevadas a cabo por las mismas en el ámbito aeroportuario o a través de éste.

La problemática delictiva en el ámbito aeroportuario

3

Durante los últimos años, en la Argentina, la problemática delictiva ha crecido y ha adquirido un grado significativo de complejidad. No solamente ha habido un notable aumento de los delitos comunes y violentos sino que, al mismo tiempo, se han incrementado diversas manifestaciones propias de la criminalidad organizada.

Ello, por cierto, se ha reflejado en el ámbito aeroportuario y, en particular, ha sido significativo el aumento y la sofisticación de ciertas empresas delictivas claramente inscritas en la criminalidad organizada que se valen de los aeródromos locales e internacionales del país para llevar a cabo diversas actividades delictivas de carácter regional e internacional.

Por su lado, las nuevas modalidades de la criminalidad política expresadas en el terrorismo internacional que se han desarrollado durante los últimos años tanto en Oriente Medio y Asia como en Europa y en los Estados Unidos o en el accionar de grupos políticos ilegales que atentan contra los poderes públicos y el orden constitucional en la región sudamericana, proyectan a estas problemáticas políticas -algunas de las cuales tienen una impronta marcadamente transnacionalizadas- como un riesgo cierto para la región y para nuestro país. Dicho riesgo no solamente se limita a la eventualidad de que algunos de los grupos terroristas o grupos políticos ilegales existentes en la región o en el mundo puedan operar en la Argentina sino también que puedan desarrollar acciones de apoyo logístico, de refugio de militantes o agentes, de financiamiento o de labor de adoctrinamiento y/o reclutamiento. Para ello, la utilización de los aeropuertos como instancia de entrada y salida de personas o bienes vinculados con este tipo de actividades es fundamental.

En general, estos emprendimientos delictivos son llevados a cabo por agrupamientos o redes criminales -ya sean del crimen organizado, del terrorismo o de grupos políticos ilegales- que cuentan con un amplio desarrollo logístico y operativo derivado de su alto grado de complejidad organizacional, compartimentación funcional, profesionalización y nivel de coordinación operativa entre los diferentes grupos y subgrupos componentes, y sus actividades ilegales implican, casi siempre, un importante despliegue territorial, en algunos casos, de alcance internacional y, en otros, de alcance nacional o regional.

En fin, el ámbito aeroportuario constituye un sistema complejo de servicios, labores y de flujo cotidiano de personas y bienes en cuyo contexto también se desarrollan y tienen lugar numerosas actividades y hechos delictivos así como faltas que vulneran los derechos y la libertad de las personas, todo lo cual convierte al sistema aeroportuario en una esfera altamente sensible a la seguridad pública del país.

[16] *A diferencia de la criminalidad común, la* ***criminalidad organizada*** *constituye un* ***emprendimiento ilegal de carácter económico*** *llevado a cabo por un grupo estructurado de personas que actúan concertadamente durante un cierto tiempo con el propósito de cometer uno o más delitos graves a los efectos de obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico o un beneficio de orden material. En este sentido, la criminalidad organizada configura una* ***empresa*** *que supone la colaboración entre un conjunto de personas que comparten y persiguen determinados objetivos criminales y protagonizan una serie de ilícitos graves por un período prolongado e indefinido, siempre en procura de obtener ganancias económicas. El grueso de las actividades llevadas a cabo por las diferentes formas de criminalidad organizada es de raigambre regional o internacional, compromete organizaciones complejas y genera una enorme rentabilidad económica. Contemporáneamente y al compás del proceso de globalización política, económico-financiera y cultural, diferentes actividades propias de la criminalidad organizada se han* ***desterritorializado*** *y, consecuentemente, han adquirido envergadura* ***regional y transnacional.*** *Los significativos avances tecnológicos aplicados a las comunicaciones electrónicas así como el aumento del transporte de mercancías y del movimiento internacional de personas han facilitado la globalización del fenómeno criminal. En este escenario, las organizaciones y actividades criminales complejas pueden desenvolverse en diferentes regiones de un mismo país o en más de un Estado o en uno solo, pero una parte sustancial de su preparación, planificación, dirección o control se puede desarrollar en otro Estado o directamente implica la participación de un grupo criminal que realiza actividades en más de un Estado, o se puede desarrollar en un solo Estado pero puede tener efectos sustanciales en otro Estado. Asimismo, las organizaciones criminales complejas conforman asociaciones altamente* ***profesionalizadas****, y, en general, de porte reducido, con ciertas modalidades semejantes en lo*

1) El delito en el aeropuerto

Los diversos aeródromos del sistema aeroportuario nacional configuran un medio sensible y relevante para perpetrar algunas de las actividades propias del **delito común** así como aquellas llevadas a cabo por grupos delictivos organizados en el marco de diversas modalidades de **criminalidad organizada** [16] -en particular, relacionada con el **narcotráfico** [17] o diversas expresiones propias del **delito complejo** [18]- o de **criminalidad política** [19] asentadas en determinadas modalidades del **terrorismo** [20] o del accionar de grupos político que supongan **actividades que atenten contra los poderes públicos y el orden constitucional**. [21]

No obstante, los ilícitos que se desarrollan a través de los aeropuertos no se cometen o efectivizan integralmente en el ámbito aeroportuario sino que se originan y se consuman fuera del mismo, ya sea dentro del país o en el exterior. El aeropuerto es el ámbito fundamental para la salida o el ingreso de personas comprometidas con esos emprendimientos o para la entrada o la salida de mercancías y bienes que son el objeto de los ilícitos por ellas perpetrados. El aeropuerto constituye, apenas, un lugar de paso de personas, cargamentos, equipajes o bienes cuya significación en el negocio criminal es parcial pero fundamental.

Ahora bien, desde los años '90, la expansión y consolidación de los negocios criminales a través de los aeropuertos de nuestro país se ha desarrollado, en mayor o menor medida y de diferentes formas, al amparo de la **protección, regulación y/o participación de ciertos funcionarios y agentes de organismos policiales, de la inteligencia estatal, aduaneros, sanitarios y migratorios**. Numerosos grupos delictivos vinculados durante la década pasada a la denominada "aduana paralela" o a los sectores empresariales de corte mafioso que tuvieron tanto auge en las actividades aeroportuarias y que mantuvieron fluidas vinculaciones con los gobiernos de entonces y, en particular, los núcleos dedicados a las labores de "seguridad e inteligencia" que formaban parte de esos consorcios, se han proyectado y han conformado numerosos emprendimientos dentro de la actividad aeroportuaria argentina. Algunos de ellos, han constituido empresas de seguridad privada abocadas a la prestación de servicios de vigilancia y de control de equipajes y cargas o de acceso a áreas restringidas del aeropuerto, servicios éstos que eran desarrollados por personal descalificado para tales labores y que resultaban extremadamente baratos –por debajo de los costos- y significativamente deficientes. Otros se han consolidado y expandido en los diferentes aspectos de la explotación aeroportuaria y algunos han conformado empresas prestatarias de servicios comerciales o de apoyo a la actividad aeroportuaria. Lo cierto es que todo este conglomerado privado remanente de la tristemente célebre "aduana paralela" les permitió a estos núcleos empresariales mantener el control de sectores y actividades claves para el desarrollo del contrabando de mercancías y drogas ilegales así como para la perpetración de diversas modalidades de tráficos ilegales. Entre aquellos emprendimientos se destacan la fiscalización, inspección y manipulación del equipaje de bodega, las cargas y/o las remisiones postales despachadas en las aeronaves salientes y entrantes; el control del acceso a las áreas restringidas de seguridad de los aeropuertos; la entrada y salida de dichas áreas de diversas personas, insumos, provisiones y desechos –basura-; y la administración y gestión de los depósitos fiscales de las operatorias aduaneras. Ello, sumado a la connivencia o intervención de funcionarios de los mencionados organismos policiales y de control y a la enorme cantidad de servicios de inteligencia nacionales o extranjeros que cotidianamente husmean detrás de estos hechos o que intervienen en ellos, se fueron constituyendo verdaderos **corredores y zonas "libres" de fiscalización estatal** a través de los cuales entran y salen ilegalmente de los aeropuertos y del país numerosas cantidades de personas y bienes.

*relativo al reclutamiento, despliegue operativo, estructuración celular, producción de inteligencia y planeamiento, organización logística y conducción. Este tipo de asociaciones suele adoptar una organización estructurada sobre la base de una diferenciación y especialización interna de roles y funciones, una división jerárquica y una pluralidad de miembros y unidades en cada nivel, conformando un entramado fuertemente centralizado y estableciendo canales precisos para la toma de decisiones. El carácter ilegal de la actividad que desarrollan estos grupos y el alto riesgo que ello implica, les impone adoptar un tipo de **organización clandestina**, con subgrupos operativos de tamaño reducido y conformado por cuadros relativamente profesionalizados. Por su parte, en tanto emprendimiento de carácter económico, las actividades propias del delito organizado generan un enorme margen de **rentabilidad económica**, conformando empresas ilegales de un grado de desarrollo inusual para el universo de modalidades delictivas comunes.*

[17] *El **narcotráfico** comprende a las acciones delictivas cometidas por un grupo delictivo organizado para producir, fabricar, extraer, preparar, almacenar, transportar, distribuir, comercializar, entregar, suministrar, aplicar y/o facilitar estupefacientes de manera ilegal; introducir al país o sacar del país estupefacientes fabricados o en cualquier etapa de fabricación o materias primas destinadas a su fabricación o producción de manera ilegal; contrabandear estupefacientes: organizar o financiar algunas de las acciones mencionadas o convertir, transferir, administrar, vender, gravar o aplicar de cualquier otro modo el dinero u otra clase de bienes proveniente de algunas de esas acciones; todo ello con el propósito de obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro beneficio de orden material.*

[18] *El **delito complejo** comprende a las acciones delictivas cometidas por un grupo delictivo organizado para realizar actos destinados a la fabricación, depósito, transporte, exportación, importación, introducción al país, comercialización de armas y explosivos de manera ilegal; el*

La ausencia de controles, el relajo de los procedimientos de fiscalización y la dilución de la supervisión por parte de los organismos públicos que operan en los aeropuertos y la ausencia de inversiones públicas tendientes a conformar en dicho ámbito una infraestructura de seguridad eficiente así como la desatención y el desinterés del sector privado en sanear ese vacío estatal, convalidaron la conformación de un sistema funcional al contrabando, al tráfico ilegal de drogas prohibidas o de personas, a diversas modalidades de delitos complejos y al lavado de dinero a través de los aeropuertos.

En ese marco, los actos de soborno y cohecho sobre ciertos funcionarios y agentes estatales o la participación de ellos en los referidos negocios ilegales constituyeron un medio privilegiado para las organizaciones delictivas que operan en el ámbito aeroportuario, dado que mediante la cooptación y el control de tales instancias ha sido posible alivianar o desarticular, al menos parcialmente, los mecanismos y procedimientos de policiamiento, vigilancia y control estatal formulados o existentes –formalmente- para prevenir o conjurar esas actividades ilícitas. Sin ello, estas actividades difícilmente podrían haberse perpetrado y ampliado en el tiempo, tal como ha ocurrido en nuestro país. Asimismo, dada la enorme rentabilidad de los negocios criminales llevados a cabo a través del ámbito aeroportuario, no ha sido inusual que algunos grupos informales de inteligencia estatal o policial –nacionales o extranjeros- hayan conformado redes de información y de operaciones vinculadas a las actividades criminales comentadas a los efectos de conocerlas, controlarlas y eventualmente utilizarlas como fuente de información o de financiamiento extra-institucional.

Por su parte, otro factor destacable en este ámbito ha sido la acendrada **cultura de la ilegalidad** que ha signado el comportamiento de numerosos usuarios del aeropuerto, ya sean pasajeros, agentes comerciales, importadores y exportadores, beneficiarios, explotadores o administradores aeroportuarios, los que, valiéndose de las deficiencias oficiales o de la corrupción estatal, han perpetuado sistemáticamente actividades y conductas ilícitas. Las acendradas y extendidas prácticas ilegales entre numerosas personas y grupos abocados al comercio internacional de nuestro país ha favorecido la conformación de un contexto proclive al contrabando y otras formas de fraude y de tráficos ilegales. Si bien la ausencia de un Estado regulatorio y eficiente en el establecimiento de un sistema de seguridad aeroportuario ha constituido la principal causa del desbarajuste institucional existente en este ámbito, el rédito obtenido por los sectores privados dedicados a la administración aeroportuaria, las actividades comerciales, la explotación de aeronaves o la prestación de diversos servicios aeronáuticos y no-aeronáuticos de las deficiencias estatales ha sido notable y ha apuntalado dicho desbarajuste, extinguiéndose, en numerosas ocasiones, la necesaria separación que debe existir entre negocios legales y permitidos con relación a los negocios delictivos.

En consecuencia, en el ámbito aeroportuario, la contracara del **desajuste estatal en materia de seguridad** han sido las **deficiencias del sector privado en la materia** así como también la paulatina extensión de la **corrupción privada o la participación de algunos grupos de dicho sector en los emprendimientos delictivos** llevados a cabo en dicho ámbito. En esta esfera ha quedado probado que la ausencia estatal no es reemplazable por la autogestión privada dedicada a la explotación aeroportuaria sin correr el riesgo seguro de crear un clima institucional y económico favorable a la ilicitud y al delito.

Todo ello ha estado favorecido por el hecho de que, como se dijo, la delincuencia perpetrada en el ámbito aeroportuario, o a través de éste, es de **alta rentabilidad económica**, lo que amplía la posibilidad de corromper a

contrabando de mercancías; el tráfico ilegal de personas; el tráfico ilegal de piezas arqueológicas; el tráfico ilegal de fauna; la utilización de residuos peligrosos y la adulteración o contaminación ambiental; el lavado de dinero; o cualquier otra modalidad de delito complejo; todo ello con el propósito de obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro beneficio de orden material.

[19] *La **criminalidad política**, a diferencia de la criminalidad organizada, constituye un **emprendimiento ilegal de carácter político** llevado a cabo por grupos o redes políticas -nacionales o extranjeros- que utilizan la acción violenta como medio de articulación de intereses o demandas ante determinadas autoridades u organismos gubernamentales de carácter nacional, provincial, extranjero o internacional. En general, estos agrupamientos políticos también conforman organizaciones o redes delictivas que poseen un relativamente amplio desarrollo logístico y operativo, un significativo grado de estructuración organizacional, una composición signada por el elevado profesionalismo de sus cuadros y sus actividades -en general, de carácter ilegales- suponen un importante despliegue territorial regional y hasta internacional.*

[20] *El **terrorismo** comprende a las acciones delictivas cometidas mediante el uso de la violencia o la amenaza del uso de la violencia por parte de un grupo delictivo organizado para infundir miedo o amedrentar a un determinado grupo de personas, causando la muerte o lesiones corporales graves a un civil o grupo de civiles o a cualquier otra persona o grupo de personas que no participen directamente en las hostilidades en una situación de conflicto armado, o produciendo daños en cosas o bienes, con el propósito, derivado de la naturaleza de las acciones o del contexto en el que se cometieron, de intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo.*

[21] *Las **actividades que atenten contra los poderes públicos y el orden constitucional** comprenden a las acciones delictivas cometidas por un grupo delictivo organizado para alzarse en armas, amenazar*

los funcionarios encargados de su control y atrae sin miramientos a aquellos sectores privados volcados a hacer negocios de cualquier manera, ya sean legales o ilegales. Vale decir, la corrupción pública y privada en el ámbito aeroportuario constituye una significativa y redituable inversión por parte de las organizaciones delictivas autoras de los mencionados emprendimientos y, por cierto, su significativa expansión y consolidación desde los años '90 ha favorecido la ramificación y diversificación de la criminalidad organizada en dicho ámbito, en particular, de las diversas modalidades de tráficos ilegales y contrabando de mercancías que aún se perpetúan con frecuencia y habitualmente en nuestro país.

Así, todo indica que, durante los últimos años, **el crecimiento y consolidación de las actividades delictivas mencionadas pudo producirse al amparo de la licuación del Estado en el ámbito aeroportuario y, particularmente, como consecuencia de las deficiencias de los organismos de control policial, aduanero, migratorio o sanitario, cuya expresión más significativa ha sido la corrupción institucional**.

Pues bien, en la Argentina, el grueso de la actividad ilegal desarrollada en el ámbito aeroportuario se inscribe básicamente en la esfera de la criminalidad organizada. Los diversos aeródromos del sistema aeroportuario nacional configuran un medio sensible y relevante para perpetrar exitosamente algunas de las actividades propias del delito organizado, en particular, cuando dichas actividades suponen ciertas formas de narcotráfico [22] o de tráfico ilegal de explosivos u otras sustancias peligrosas o mercancías diversas, o cuando implican hechos de migración ilegal, tráfico de personas o diversas modalidades de contrabando.

No obstante, también son significativas las manifestaciones diversas de delitos comunes llevados a cabo en el ámbito aeroportuario del país, en particular, en los aeropuertos más grandes del sistema. El robo de objetos de valor en equipajes de bodega así como el contrabando menor de mercancías de alta tecnología o de valor constituye una modalidad sistemática y recurrente en determinados aeropuertos del país, en especial, en el Aeropuerto Internacional "Ministro Pistarini" de Ezeiza. El contrabando de billetes constituye otra modalidad habitual de ilicitud.

2) Ejes de una estrategia de control del delito en el ámbito aeroportuario

El **fortalecimiento de la seguridad aeroportuaria** requiere de una estrategia asentada básicamente en dos tipos de acciones complementarias y subsidiarias entre sí.

En primer lugar, se debe llevar a cabo una **estrategia policial de control del delito** en todas sus expresiones pero particularmente en todo lo relativo a la criminalidad organizada. Dicha estrategia debe estar básicamente asentada en la labor preventiva, conjurativa e investigativa llevada a cabo por la PSA.

Como se dijo, la actividad delictiva desarrollada a través de los aeropuertos no se comete integralmente en su interior sino que se origina y se consuma fuera del mismo, ya sea dentro del país o en el exterior, lo que convierte al aeródromo a través del cual dicha actividad se desarrolla en una suerte de "cuello de botella" propicio para su prevención, persecución o desarticulación. En razón de ello, el abordaje policial preventivo o conjurativo de tales actividades criminales requiere de dos condiciones fundamentales:

públicamente, rebelarse contra el gobierno nacional, deponer alguno de los poderes públicos o impedir el libre ejercicio de sus facultades legales, todo ello con el propósito de atentar contra los poderes públicos, el orden constitucional y la vida democrática.

22 *Una de las expresiones más desarrolladas y relevantes de la criminalidad organizada en el ámbito aeroportuario lo constituye el narcotráfico. La Argentina no es un país productor de las drogas ilegales consumidas en el ámbito local, las que son mayoritariamente producidas tanto en algunos países vecinos como en otros países de la región sudamericana. El grueso del tráfico de estas sustancias producidas en aquellos centros y contrabandeadas hacia nuestro país está destinado a abastecer tanto el mercado de consumo local -en particular, el mercado de la cocaína y la marihuana- como los centros internacionales de consumo más rentables del mundo ubicados en Europa y en América del Norte -en particular, el mercado de la cocaína y la heroína-. Durante las últimas décadas, el incremento del tráfico y del consumo local de cocaína y de marihuana ha sido notable y también ha sido persistente el aumento del tráfico internacional de cocaína y heroína hacia Europa y los Estados Unidos llevado a cabo a través de nuestro país. La información acopiada tanto por las diferentes fuerzas de seguridad federales como por las distintas agencias gubernamentales abocadas al tema y por determinados organismos internacionales da cuenta del incremento mencionado y de su envergadura y, aunque la Argentina no constituye la principal ruta internacional hacia los mercados de alto consumo de los mencionados estupefacientes, su continuidad ha sido notable. Si bien el grueso de este tráfico internacional -en especial, de cocaína- se produce por vía marítima y a través de los puertos, los diferentes aeródromos internacionales han seguido siendo utilizados por los grupos y organizaciones narcotraficantes para trasladar drogas ilegales a los referidos mercados internacionales. Ello parece responder a la necesidad de las referidas organizaciones de abastecer en forma inmediata momentos de alta demanda colocando la mercancía en forma rápida, dada la dinámica competitividad que existe entre las diferentes redes de proveedores minoristas en estos mercados de alto consumo. Con relación al tráfico de*

cocaína, cabe destacar que la región sudamericana es la principal productora mundial de esta droga mientras que los más grandes mercados consumidores se encuentran en los Estados Unidos y Europa. En este marco, el Cono Sur de América del Sur configura una ruta alternativa de tráfico internacional de cocaína producida en la región hacia Europa. Dicha ruta no constituye el principal canal de tráfico internacional ya que, como se dijo, el grueso de la misma se trafica por vía marítima desde el Caribe o desde otras regiones del subcontinente. Sin embargo, el tráfico por vía área, aunque minoritario, es persistente y se lleva a cabo a través del contrabando de dicho estupefaciente mediante vuelos comerciales regulares, lo que vulnera sensiblemente la seguridad aeroportuaria. Las cantidades de cocaína contrabandeadas a través de esta modalidad es variable y van desde el kilo de dicho estupefaciente hasta los cincuenta kilos por cada "mula" o grupo de "mula", esto es, pasajeros que transportan la droga embutida en su equipaje de bodega o de mano, entre sus ropas o ingestada, o, en su defecto, a través de courrier o cargas aéreas. De todos modos, pese al incremento de este tipo de actividades durante los últimos años, la Argentina no ha constituido un país de tránsito relevante en el tráfico internacional de cocaína hacia Europa, cuyos principales lugares de ingreso de la droga son España y los Países Bajos. Al respecto, vale resaltar, por ejemplo, que durante el año 2002, en Europa, se incautaron más de 43.000 kg de cocaína, de los cuales más de 17.000 kg se incautaron en España y casi 8.000 kg en los Países Bajos. En el caso de España, solamente entre un 5 % y 7 % de esas incautaciones se produjeron en el ámbito aeroportuario, mientras que, en el caso de los Países Bajos, las incautaciones en los aeropuertos significaron casi un 50 %. Asimismo, los principales países de origen de los vuelos de referencia de los que partió el grueso de la cocaína incautada son algunos países caribeños, Panamá, México y Venezuela. Todo indica, pues, que durante los últimos años ha habido un notable incremento y consolidación del mercado minorista de cocaína en Europa. A lo largo del año 2003, en España -como se dijo, uno de los principales países de ingreso de la cocaína al viejo continente-, se incautaron 49.279 kg de cocaína, estableciéndose un record de incautaciones. Sin embargo, ello fue superado en el 2005, año en el que las autoridades de dicho país incautaron más de 52.000 kg de cocaína, equivalentes a un valor de € 6.022 millones y al 60 % de los decomisos de esa sustancia de Europa, mercado en el que el valor del kilo de cocaína supera los € 50.000.

1. Por un lado, el sistema policial aeroportuario –en nuestro caso, la PSA- debe emprender un policiamiento focalizado y proactivo debe procurar un conocimiento pormenorizado de aquellos hechos y actividades delictivas desarrolladas en los aeropuertos o a través de ellos, a los efectos de establecer una planificación policial eficiente en la prevención o desarticulación de dichos eventos u organizaciones autoras de las mismos, llevando a cabo una labor de prevención, seguimiento e investigación criminal dentro y fuera del ámbito propiamente aeroportuario, es decir, donde se desarrollan las actividades criminales que, en algunas de sus fases o etapas, se llevan a cabo dentro de la esfera aeroportuaria o a través de ésta.

2. Por otro lado, la labor policial aeroportuaria debe desarrollarse en el marco de una fluida y dinámica tarea de seguimiento e investigación conjunta y de complementación entre los diferentes organismos y agencias policiales y de inteligencia estatal intervinientes así como con los diferentes organismos de fiscalización y supervisión aduanera, sanitaria y migratoria, ya sean nacionales o extranjeros.

Por cierto, ello requiere de una estrategia policial eficiente que, en nuestro caso, debe asentarse en la conformación en el ámbito aeroportuario de una **nueva policía especializada** estructurada sobre la base de **formas innovadoras de organización y gestión policial y policiamiento focalizado** en materia preventiva y en todo lo atinente al delito organizado. Pero ello resultaría insuficiente si no va acompañado de la **reconversión infraestructural del sistema de seguridad de los aeropuertos**, dotándolos de **nuevas y modernas instalaciones y medios técnicos de vigilancia y control**.

En segundo término, se debe desarrollar una **estrategia de control de la corrupción** en el ámbito de las agencias y organismos estatales abocados al control y la conjuración del delito en el ámbito aeroportuario. Ello debe tender a elevar los "costos de la actividad delictiva" en dicho ámbito y a crear un clima de explotación aeronáutica y comercial seguro y eficiente, todo lo cual supone, como se dijo, la reconstrucción del Estado en los aeropuertos.

Un nuevo sistema de seguridad aeroportuaria

4

Una política integral en materia de seguridad aeroportuaria requiere de una presencia estatal cierta, integral y eficiente en el control y fiscalización de las diferentes actividades e instalaciones aeroportuarias, particularmente, en todo lo referente a la verificación e inspección de las personas, equipajes, cargas y aeronaves -estacionadas o en tránsito-; a la vigilancia de los establecimientos, los accesos, las áreas públicas, restringidas y sensibles de un aeropuerto y su perímetro así como al seguimiento e investigación de las modalidades de delito organizado que pudieran utilizar la plataforma aeroportuaria para sus actividades ilegales.

El **sistema de seguridad aeroportuaria** es el conjunto de **actores estatales y privados** abocado al abordaje y resolución de aquellos hechos delictivos, faltas o de desorden público que lesionen o dañen el uso y goce integral y efectivo de los derechos y libertades de las personas en el ámbito aeroportuario así como el normal funcionamiento de un aeropuerto, mediante la **prevención, conjuración y/o investigación** de los mismos. Se trata, pues, de un **sistema institucional de control de los delitos, faltas y desórdenes** producidos en el ámbito aeroportuario, a través del accionar conjunto, coordinado o simultáneo de todos los actores estatales y privados que desarrollan actividades aeroportuarias directa o indirectamente referidas o relevantes para la seguridad pública en dicho ámbito. Ello indica que la seguridad pública es una situación que, de alguna manera y con mayor o menor nivel de éxito, es gestionada y producida por diferentes instancias del Estado y del ámbito privado. Esas instancias son los actores componentes del sistema de seguridad aeroportuario.

1) La autoridad política en materia de seguridad aeroportuaria

El artículo 7° de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria** estableció que el sistema de seguridad aeroportuario estará a cargo del **Ministerio del Interior** a través de la **Secretaría de Seguridad Interior**. Para ello, ésta es responsable de dos tareas fundamentales:

1| La elaboración, formulación, implementación y evaluación de las políticas y las estrategias de seguridad aeroportuaria.

2| La dirección superior y la administración general de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

En la Argentina, hasta la sanción de la mencionada ley, la ausencia de una autoridad institucional superior en el ámbito aeroportuario que fuese responsable del gobierno institucional de la seguridad aeroportuaria, es decir, de formular estrategias de seguridad, establecer prioridades y coordinar, fiscalizar y evaluar la labor llevada a cabo por los diferentes organismos e instituciones nacionales actuantes en el sector, ha impedido estructurar un sistema integral y eficiente de seguridad aeroportuaria y su superación constituye, por ende, una prioridad institucional.

Por cierto, en materia de seguridad interior -esfera general en cuyo marco se inscribe la seguridad aeroportuaria-, es la **Secretaría de Seguridad Interior** -dependiente del Ministerio del Interior- la instancia responsable de la programación de las políticas de seguridad pública y, en ese contexto, de la coordinación del accionar de las fuerzas federales entre sí y con las policías provinciales así como también de la dirección superior de los cuerpos policiales y fuerzas de seguridad del Estado nacional.

En consecuencia, el Secretario de Seguridad Interior es la autoridad político-institucional responsable de la formulación de las políticas y estrategias de seguridad aeroportuaria y, en particular, de la dirección superior y la administración de la **PSA**, agencia policial que constituye el principal organismo de seguridad en el ejercicio de la fuerza pública dentro del ámbito aeroportuario. [23]

Por su parte, mediante el artículo 8° de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria**, se creó el **Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria** con la función de "asesorar al titular de dicha Secretaría en todo lo relativo a la seguridad aeroportuaria y al cumplimiento de sus funciones en la materia", convirtiéndolo, así, en "el ámbito de planificación y coordinación entre los diferentes organismos públicos con competencia o incidencia en la seguridad aeroportuaria". En razón de ello, el artículo 9° de la referida ley estableció que el **Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria** "será presidido naturalmente por el Secretario de Seguridad Interior del Ministerio del Interior o, en su caso, por el Subsecretario del área que éste designe para representarlo" y estará integrado por los representantes de las siguientes áreas designados a tal efecto por sus respectivos titulares:

1| La **Policía de Seguridad Aeroportuaria**.

2| La **Dirección General de Migraciones**.

3| La **Dirección General de Aduanas** de la Administración Federal de Ingresos Públicos.

4| El **Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria**.

5| La **Dirección de Sanidad de Fronteras**.

6| La **Subsecretaría de Transporte Aerocomercial** del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

7| El **Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos**.

10| La **autoridad u organismo responsable de la prestación de los servicios de tránsito aéreo y/o control del tráfico aéreo de la aviación civil**.

El Secretario de Seguridad Interior "podrá convocar a integrar el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, en carácter de miembro invitado, a las autoridades de otros organismos públicos o fuerzas de seguridad o policiales, federales o provinciales, que considere relevante para la seguridad aeroportuaria, o a los funcionarios designados por aquéllas. Asimismo, podrá convocar a participar de las reuniones del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria a las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que desarrollen actividades en el ámbito aeroportuario y/o que resulten de interés o sean necesarias a los efectos del cumplimiento de las funciones del mismo".

De este modo, el **Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria**, en tanto ámbito de planificación y coordinación entre los diferentes organismos públicos con competencia o incidencia en la seguridad aeroportuaria, debería conformar la instancia fundamental de asesoramiento al Secretario de Seguridad Interior en todo lo relativo a la seguridad del sector aeroportuario y al cumplimiento de sus funciones en la materia.

Ahora bien, de acuerdo con el artículo 10 de la mencionada ley, en el ámbito de cada aeropuerto del sistema nacional aeroportuario, se constituirá

[23] *En el capítulo siguiente se desarrollarán los lineamientos estratégicos para el fortalecimiento de la **Policía de Seguridad Aeroportuaria.***

un **Comité Local de Seguridad Aeroportuaria**, con una integración análoga a la prevista para el Comité Nacional y con la presidencia de "un representante del Secretario de Seguridad Interior o, en su defecto, por la máxima autoridad de la Policía de Seguridad Aeroportuaria con funciones en aquéllos", a los efectos de coordinar "entre los diferentes los organismos públicos con competencia o incidencia en la seguridad aeroportuaria de cada aeropuerto".

En este marco, sería aconsejable que el Secretario de Seguridad Interior fuera asistido en el desarrollo de sus funciones en materia de seguridad aeroportuaria por un **Subsecretario de Seguridad Aeroportuaria**.

La **Subsecretaría de Seguridad Aeroportuaria**, en función del desarrollo de estas labores, debería estar a cargo del desarrollo de cuatro tareas fundamentales:

1| La elaboración, formulación, implementación y evaluación de las políticas y las estrategias de seguridad aeroportuaria, así como la emisión de directivas de aplicación de aquellas.

2| La coordinación, fiscalización y evaluación de los diferentes organismos nacionales de carácter policial, de seguridad, aduanero, migratorio, sanitario y otros, en todo lo atinente al resguardo de la seguridad aeroportuaria, de acuerdo con las políticas y estrategias formuladas y con las competencias y funciones de cada organismo, todo ello en el marco del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria y de los Comités Locales.

3| La regulación y gestión de las actividades relacionadas con la seguridad aeroportuaria de todas las personas físicas o jurídicas dedicadas a la explotación, administración, mantenimiento y/o funcionamiento de los aeródromos que integran el Sistema Nacional de Aeropuertos, y su fiscalización.

4| La dirección superior y la administración general de la recientemente creada PSA.

Las **políticas y estrategias de seguridad aeroportuaria** constituyen una dimensión específica de toda política y estrategia de seguridad pública, cuya especificidad está dada por el ámbito particular en el que se desarrollan –los aeródromos y aeropuertos- y por el tipo de actividades delictivas que allí se desenvuelven.

Una **política de seguridad pública** engloba al conjunto de intervenciones públicas llevadas a cabo por diferentes **actores estatales y sociales** a los efectos de abordar y resolver aquellos riesgos y conflictos (concretos o previsibles) de carácter delictivo que lesionen los derechos y libertades de las personas. Se trata, pues, de una **política de control del delito** mediante la prevención y conjuración de los mismos y/o la persecución penal de sus responsables.

En este marco, una **política integral de seguridad aeroportuaria** debería suponer el desarrollo de tres acciones fundamentales:

1| La elaboración y actualización permanente de un **cuadro de situación del delito** específicamente cometido en los diferentes aeródromos del sistema aeroportuario nacional, que permita conocer y tener una comprensión (estratégica y táctica) del conjunto de problemáticas que serán el objeto de las labores de prevención, conjuración o persecución penal dentro del ámbito del sistema de seguridad aeroportuario.

2| El desenvolvimiento de una **estrategia institucional** asentada en la elaboración de un **diagnóstico institucional** acerca del estado de situación organizativo y funcional del sistema institucional de seguridad aeroportuario, así como también de las políticas y estrategias llevadas a cabo o en curso, y en la consecuente puesta en marcha de un plan de **reforma y modernización legal e institucional** de dicho sistema.

3| El desarrollo de una **estrategia de control del delito** articulada sobre la base de una **estrategia institucional de prevención y control de la criminalidad común y compleja** (según modalidades delictivas específicas) llevada a cabo por el sistema policial, administrativo y judicial con competencia en el ámbito aeroportuario.

Estas son, en definitiva, las tareas que debería desarrollar el Subsecretario de Seguridad Aeroportuaria en todo lo atinente a la seguridad pública dentro del ámbito aeroportuario.

El **cuadro de situación del delito**, resultante de un proceso permanente de recopilación y sistematización de información y de abordaje analítico de la misma, debe dar cuenta de la situación general y específica del delito en el ámbito aeroportuario, su referencialidad espacio-temporal, su evolución, modalidades de manifestación, factores determinantes y efectos sobre la seguridad aeroportuaria. Sin dicho conocimiento resulta imposible desarrollar estrategias focalizadas y eficientes de prevención y conjuración de dichas problemáticas así como también planificar acciones e intervenciones gubernamentales en la materia.

En consecuencia, su elaboración y actualización permanente deben brindar a las autoridades gubernamentales del área el conjunto de aspectos generales y específicos de la situación de seguridad en cada aeródromo del sistema nacional aeroportuario. La importancia de ello reside fundamentalmente en la necesidad de producir un conocimiento lo más detallado y renovado posible del conjunto de eventos y procesos que en el ámbito aeroportuario vulneran o quebrantan de alguna manera la seguridad de los mismos, de los usuarios y personas que allí desenvuelven habitualmente sus actividades y de los organismos públicos y entidades privadas componentes del sistema aeroportuario. Dichas problemáticas configuran el ámbito y el objeto central de las políticas de seguridad aeroportuaria y en su marco, de las diferentes modalidades de intervención estatal tendientes a controlarlas mediante su prevención, conjuración o investigación.

Por su parte, la **estrategia institucional** le otorga a las autoridades gubernamentales del sector un discernimiento detallado de la organización y del funcionamiento real de las estructuras de gobierno institucional de la seguridad en el ámbito aeroportuario, de sus agencias componentes y de los actores públicos o privados que intervienen en las cuestiones de la seguridad aeroportuaria así como también de las políticas, estrategias e iniciativas desarrolladas o en desarrollo, esto es, un conocimiento pormenorizado de las condiciones institucionales de la respuesta estatal a las problemáticas delictivas a ser prevenidas, conjuradas o penalmente perseguidas en el ámbito aeroportuario. Asimismo, dicho saber favorece el desarrollo de un proceso de modernización y fortalecimiento institucional –organizativo, funcional, doctrinal- de los diferentes componentes del sistema de seguridad aeroportuaria a los efectos de desarrollar las estrategias eficientes en la materia.

Dicha estrategia debe partir de la elaboración de un **diagnóstico institucional** acerca de la estructuración organizativa y funcional de los principales componentes del sistema de seguridad aeroportuaria, esto es,

el gobierno de la seguridad aeroportuaria; el sistema policial aeroportuario; el sistema de supervisión y control aduanero, migratorio y sanitario; el sistema de seguridad privada aeroportuaria; el concesionario o administrador aeroportuario y el sistema de empresas aerocomerciales explotadoras. Dicha evaluación, además, debe contemplar el desempeño y los resultados obtenidos por dicho sistema en el ejercicio del control –prevención, conjuración y/o persecución penal- de los hechos vulneratorios del orden público y del delito en el ámbito aeroportuario.

Como consecuencia de ello y, en particular, de las eventuales desactualizaciones o anacronismos doctrinales, organizacionales y/o funcionales existentes en algunos de los componentes del sistema de seguridad aeroportuaria, la estrategia institucional también debe conllevar el diseño y desarrollo de programas y planes de **reforma y modernización legal e institucional** de dicho sistema o de algunos de sus componentes a los efectos de adecuarlos a las estrategias de seguridad que se desarrollen.

Por cierto, tanto el cuadro de situación sobre el conjunto de problemáticas delictivas como la estrategia institucional constituyen las acciones instrumentales de las políticas de seguridad aeroportuaria y están orientadas a sentar las bases conceptuales e institucionales de lo que, en verdad, conforma el núcleo básico de esa política dado por el desarrollo de una **estrategia de control de los hechos vulneratorios de la seguridad aeroportuaria y del delito en el ámbito aeroportuario**, asentada en dos tipos de modalidades básicas de intervención, a saber (i) la **seguridad aeroportuaria preventiva**; y (ii) la **seguridad aeroportuaria compleja**.

1.2) El Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria

En este contexto, resulta fundamental que el **Secretario de Seguridad Interior** y, en particular, el **Subsecretario de Seguridad Aeroportuaria** y la **PSA**, lleven a cabo, en el marco del **Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria**, un proceso institucional de actualización del **Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria** a los efectos de adecuarlo a las nuevas condiciones de seguridad internacionales, regionales y nacionales así como a la nueva concepción de seguridad aeroportuaria inaugurada por la Intervención de PSA y a las estrategias y procedimientos llevados a cabo por ésta como autoridad de aplicación en la materia.

El **Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria** actualmente vigente fue elaborado en 1999 por la Dirección Nacional de la Policía Aeronáutica Nacional y fue aprobado por el Estado Mayor de la Fuerza Aérea Argentina a través de la **Resolución EMGFA 617/99** del 14 de agosto de 1999 y modificado por la **Resolución EMGFA 383/01** del 12 de junio del año 2001. En dicho programa se establecieron los reglamentos, métodos y procedimientos que se debían aplicar en "todos los aeródromos de la República Argentina en que tenga jurisdicción la Policía Aeronáutica Nacional" a los efectos de garantizar la protección y salvaguarda de la aviación civil ante actos de interferencia ilícita, de acuerdo con las definiciones y recomendaciones establecidas por la **Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)** en todo lo referido a seguridad de la aviación civil, en particular, aquellas contenidas en el **Anexo 17** del **Convenio sobre la Aviación Civil Internacional** o **"Convenio de Chicago"** y en los manuales y circulares que lo complementan.

En este marco, el **Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria** establece que el "organismo con competencia y responsabilidad en la seguridad de la aviación civil en la República Argentina" es la PAN -hoy, Policía

de Seguridad Aeroportuaria, en virtud de lo establecido en el **Decreto PEN 145/05** del 22 de febrero de 2005 y posteriormente ratificado por medio de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria**-, lo que convierte a ésta en la **autoridad de aplicación en materia de seguridad de la aviación civil en la Argentina**. Asimismo, el referido Programa contiene y regula una serie de aspectos fundamentales en la materia, tales como ciertas definiciones; la legislación aplicable –convenios internacionales y legislación nacional-; las responsabilidades de las diferentes autoridades, organismos e instancias en temas de seguridad de la aviación civil; la coordinación y comunicaciones –en particular, en el marco del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria y del Comité Local de Seguridad Aeroportuaria de cada aeródromo que allí se propicia-; la protección de aeropuertos, aeronaves, instalaciones y servicios de navegación aérea; los controles de seguridad para las personas y los bienes que van a bordo de las aeronaves; los equipos de seguridad; el personal; los métodos para afrontar actos de interferencia ilícita; la evaluación de la eficacia; la inteligencia y la información; el financiamiento de la seguridad aeroportuaria; el plan nacional de contingencia aeroportuaria; y la documentación complementaria, así como algunos apéndices referidos al régimen regulatorio para la obtención, renovación y uso de credenciales de seguridad aeroportuaria y de credenciales operativas vehiculares; las normas y procedimientos para el funcionamiento de las empresas de vigilancia en el ámbito aeroportuario; y las encuestas para pasajeros y tripulación en tránsito.

Pues bien, a la luz de los cambios producidos en el ámbito internacional y nacional con relación a los procedimientos y modalidades de actuación en materia de seguridad de la aviación, el **Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria** ha quedado anacrónico y cuenta con un conjunto de deficiencias que imponen su reformulación y actualización sobre la base de los siguientes ejes:

1| El desarrollo de un procedimiento de reformulación y actualización del **Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria** a través de los siguientes pasos:

a. La convocatoria de dicho proceso por un período determinado mediante una Resolución del Director Nacional de la PSA.

b. La conformación por parte del Director Nacional de la PSA de una **Comisión Técnica** específicamente abocada a dichas tareas, presidida por él mismo o por quien éste designe a esos efectos e integrada en forma permanente por funcionarios técnicos especializados en seguridad de la aviación civil pertenecientes a las diferentes áreas de la PSA con incumbencia directa en los temas de referencia. Asimismo, podría convocarse a participar de la Comisión Técnica en carácter de integrantes invitados a representantes de diferentes instancias, tales como la autoridad u organismo responsable de la prestación de los servicios de tránsito aéreo y/o control del tráfico aéreo de la aviación civil; el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA); los especialistas de otros organismos públicos o fuerzas de seguridad o policiales que se consideren relevantes para la seguridad aeroportuaria; y, finalmente, los técnicos y especialistas pertenecientes a las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que desarrollen actividades en el ámbito aeroportuario y/o que resulten de interés o sean necesarias a los fines de la comisión técnica.

c. La elaboración y formulación por parte de la Comisión Técnica de la PSA de un proyecto de **nuevo Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria**.

d. El desarrollo de una **ronda de consultas** a los diferentes actores aeroportuarios que correspondan, incluyendo, necesariamente, a los integrantes del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, para que emitan su opinión en el marco de sus competencias específicas en lo que respecta a la seguridad aeroportuaria, las que deberían ser analizadas y ameritadas por la máxima autoridad en seguridad aeroportuaria en forma previa a su aprobación definitiva.

e. La elevación del **nuevo proyecto** de Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria al Poder Ejecutivo Nacional a los fines de su consideración, análisis y aprobación.

2| La formulación como contenido básico del **Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria** de:

a. La obligación de los actores que desarrollan sus actividades comerciales en el ámbito aeroportuario de contribuir a la seguridad aeroportuaria a través de la formulación de sus respectivos programas de seguridad aeroportuaria a ser aprobados por la autoridad de aplicación, en particular, las empresas de explotación de aeronaves.

b. El establecimiento de criterios y procedimientos destinados a desarrollar medidas de actualización o correctivas del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, mediante su integración a través de un conjunto de normas emanadas de la autoridad de aplicación, garantizando que no tenga la rigidez propia de un código normativo, sin perjuicio de su calidad como tal, y permitiendo una más ágil adopción de respuestas estatales frente a las diferentes problemáticas violatorias de la seguridad aeroportuaria, y una fluida y clara relación entre los diferentes actores del ámbito aeroportuario.

3| La derogación del **Documento Rector para la Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) en la República Argentina** que fuera oportunamente aprobado por medio de la **Resolución EMGFA 606/02** del 12 de septiembre del 2002, al sólo efecto de cumplir, en lo formal, con la 10ª enmienda al Anexo 17 del Convenio de Chicago, ante las dificultades que planteaba la modificación del **Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria**, pero a través del cual se comprometió al Estado Nacional al cumplimiento de un conjunto de normas e inclusive de recomendaciones que se encuentran fuera de nuestro alcance.

4| Elaborar el **Plan Nacional de Contingencia** y el **Programa Nacional de Control de Calidad**, de acuerdo con los requerimientos y parámetros de la OACI.

2) La seguridad privada en el sistema de seguridad aeroportuaria

El 28 de agosto de 1995, la Dirección Nacional de la ex PAN emitió la **Disposición DNPA 1/95 "Habilitación y registro de empresas de vigilancia"** a los efectos de regular la actividad de las empresas de seguridad privada en los aeropuertos, [24] la que fue posteriormente ratificada y convalidada por el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina mediante las ya citadas **Resoluciones EMGFA 617/99** y **383/01**.

[24] *Más tarde, esta Disposición fue modificada por medio de las* ***Disposiciones DNPA 58/95 y 77/96*** *y complementada por medio de la* ***Disposición DNPA 294/95****, después modificada mediante la* ***Disposición DNPA 545/95.***

Así, este conjunto de normas regulan, desde entonces, la habilitación, registro, fiscalización y control de la prestación del servicio de seguridad privada en el ámbito aeroportuario, lo que comprenden la realización de "tareas de vigilancia, custodia y/o servicios afines, en jurisdicción de la ex PAN" por parte de empresas privadas específicamente habilitadas para ello por esta fuerza e inscritas en el "Registro de Agencias Privadas de Vigilancia".

Hasta el dictado de las **Resoluciones EMGFA 617/99 y 383/01**, la ex PAN reguló, habilitó y controló el funcionamiento de las empresas de seguridad privada en el ámbito aeroportuario sobre la base del marco normativo dictado por el Director Nacional de la misma. A partir de las mencionadas Resoluciones, el Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Argentina aprobó el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria y, en su marco, convalidó aquellas resoluciones del Director Nacional de la ex PAN. Por su parte, el 30 de septiembre de 2003, en los autos caratulados "Cámara Argentina de Empresas de Seguridad e Investigación c/ Dirección Nacional de Policía Aeronáutica", la Corte Suprema de Justicia de la Nación entendió que el Director Nacional de la ex PAN actuó cumpliendo las obligaciones asumidas por el Estado Nacional en el "Convenio sobre Aviación Civil Internacional" aprobado por medio de la **Ley 13.891**, sin que resulte posible sostener que la Policía Aeronáutica Nacional se hubiera arrogado funciones legislativas que excedieran su competencia, tal como lo consideró la entidad denunciante al reclamar la incompetencia de dicha institución para regular el sector y al considerar ilegítimos los requisitos que la misma impuso para el desenvolvimiento de las empresas de seguridad privada. A ello, la Corte Suprema añadió que, aun en el supuesto de considerarse que el Director Nacional de la ex PAN carecía de facultades para ello, las resoluciones dictadas por el Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Argentina antes mencionadas, habrían saneado los eventuales vicios.

En este marco, en febrero del 2005, en jurisdicción de la ex PAN, se encontraban funcionando y prestando servicios 14 empresas de vigilancia privada, de las cuales sólo 10 contaban con la habilitación correspondiente. [25]

En verdad, el proceso de habilitación, registro, fiscalización y control de las empresas de seguridad privada desarrollado por la ex PAN era extremadamente defectuoso y deficiente y, en consecuencia, brindaba un marco institucional favorable a la **desregulación "de hecho" del sector** y a la **eventual corrupción institucional** en la gestión del área. Al respecto, cabe mencionarse algunos hechos que expresan lo señalado:

1| Los expedientes y/o legajos correspondientes a cada empresa habilitada no estaban foliados ni se encontraban ordenados y, además, se hallaban incompletos, lo que los convertía, más bien, en meras carpetas comunes con documentación que no contaban con el registro de ingreso por la mesa de entradas de la institución ni con despacho de remisión interno.

2| El registro de las empresas de seguridad privada se llevaba a cabo a través de un simple cuaderno titulado "Libro Registro de Empresas de Vigilancia Privada", sin renglones y con espacios en blanco así como con raspaduras y enmiendas no debidamente salvadas, no contando así con los mínimos requisitos que debería reunir cualquier registro público.

3| La fiscalización y control del funcionamiento de las empresas habilitadas era endeble y meramente formal, no registrando un libro o acta que acreditaran dichas actuaciones.

4| Las labores de habilitación, registro, fiscalización y capacitación de las empresas de seguridad privada estaban en manos de diferentes

[25] *Esas empresas de seguridad privada eran las siguientes: (i) Organización FIEL (Disposición DNPA 7/04); (ii) CBS (Disposición DNPA 24/04); (iii) Seguridad Argentina SA (Disposición DNPA 38/04); (iv) Imperium SA (Disposición DNPA 55/04); (v) Top Air Security (Disposición DNPA 60/04); (vi) Mawe SA (Disposición DNPA 1/05); (vii) Search OSSA (Disposición DNPA 53/04); (viii) Prosegur SA (Disposición DNPA 61/04); (ix) Segar Seguridad SRL (Disposición DNPA 29/04); (x) Brújula SA (Disposición DNPA 54/04); (xi) Segurte (sin habilitación); (xii) Secutytex SRL (Disposición DNPA 96/03, con habilitación vencida); (xiii) MSP Seguridad Privada ((sin habilitación); y (xiv) SegService (sin habilitación). Véase: SIGEN, Informe de Auditoria: Ministerio del Interior - Policía de Seguridad Aeroportuaria - Empresas de vigilancia, Buenos Aires, Abril de 2005.*

áreas y departamentos de la ex PAN, lo que no solamente daba cuenta de la fragmentación institucional existente en la gestión del área sino que vulneraba la debida transparencia que ameritaban tales labores y licuaba la posibilidad de llevar a cabo una tarea eficiente de control.

5| La existencia y el funcionamiento dentro del ámbito aeroportuario de empresas de seguridad privada que no contaban con su correspondiente habilitación, lo que denotaba las deficiencias en las tareas de fiscalización a cargo de la ex PAN.

6| La ausencia de normas que fijaran el monto del arancel anual por habilitación que debían abonar las empresas de vigilancia, así como también ausencia de registros acerca de la modalidad de pago del mencionado arancel. Éste era de $ 4.000 a ser pagos por cada empresa por su habilitación anual y, pese a que dichos ingresos se administraban a través de la cuenta habilitada para el Fondo Rotatorio, los mismos no se declaraban presupuestariamente y, ante la inexistencia de un circuito administrativo formalmente definido y con controles por oposición, no era posible asegurar la integridad de la recaudación por tal concepto.

7| El registro con el listado del personal que cumplía tareas de vigilancia en las empresas habilitadas se encontraba totalmente desactualizado en cuanto al listado mismo de vigiladores y a sus datos personales.

Cabe señalar también que algunas de las empresas de seguridad privada que se encontraban habilitadas por la ex PAN contaban con sus propios centros de capacitación, habilitados, a su vez, por la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas [26] o, directamente, por el Comando de Regiones Aéreas, [27] ambos dependientes de la Fuerza Aérea Argentina. Esto implicaba que la empresa de seguridad privada tenía su propio centro de capacitación destinado a la instrucción de su propio personal. [28]

Pues bien, la reversión de este desbarajuste institucional impone el desarrollo de una profunda **reestructuración y normalización de la gestión del sistema de habilitación, registro, y control de la prestación del servicio de seguridad privada en el ámbito aeroportuario**. [29] Dicha reconversión debe asentarse en los siguientes parámetros:

1| La conformación de la **Dirección de Habilitación y Control de la Seguridad Privada Aeroportuaria** en el ámbito de la Dirección General de Relaciones Institucionales de la PSA, con la responsabilidad de aplicar la regulación de los servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario en todo lo atinente a la habilitación, registro, fiscalización y control de la prestación de dichos servicios así como al régimen de infracciones y sanciones del mismo. [30]

2| La puesta en práctica del **nuevo régimen normativo de seguridad privada en el ámbito aeroportuario** que regula la gestión de la seguridad privada en dicho ámbito y la administración de la habilitación, registro, fiscalización y control de las empresas prestatarias de los servicios de seguridad privada aeroportuaria y que fue establecido en el nuevo **Reglamento de Regulación de los Servicios de Seguridad Privada en el Ámbito Aeroportuario** aprobado mediante el **Decreto 157/06** del 13 de febrero del 2006, basado en los siguientes aspectos básicos:

[26] *Los centros de capacitación o instrucción habilitados de esta manera eran los siguientes: (i) el "Centro de Instrucción TOP AIR SECURITY" perteneciente a la empresa TOP AIR SECURITY SRL (TAS), habilitado por Disposición N° 30 del 29 de junio de 2004; (ii) el "Centro de Instrucción Search OSSA" perteneciente a la empresa SEARCH OSSA, habilitado por Disposición N° 178 del 22 de septiembre de 2003; y (iii) el "Centro de Instrucción Imperium" perteneciente a la empresa IMPERIUM SA, habilitado por Disposición N° 193 del 28 de noviembre de 2003.*

[27] *El único centro de capacitación habilitado de esta manera era el "Centro de Estudios para la Prevención y la Seguridad (CEPRES)" perteneciente a la empresa Seguridad Argentina SA, habilitado por Disposición N° 56 del 10 de agosto de 2004.*

[28] *Esta situación había sido ya comprobada a partir de inspecciones realizadas por la propia PAN, en las que se constató que, a pesar de que el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria requería desde el año 2001 que los vigiladores de las empresas de seguridad privada estuvieran capacitados con el curso AVSEC 123 Básico y sus actualizaciones anuales, solo contaban con un "curso básico de vigilador" dictado por el centro de capacitación de la misma empresa. En este marco, mediante la* ***Resolución PSA 3/05*** *del 2 de mayo de 2005, la Intervención de la PSA dispuso que toda persona física o jurídica, pública o privada, que realice tareas en materia de seguridad aeroportuaria deberá acreditar obligatoriamente el "Curso de Capacitación Básica AVSEC" y el "Curso de Actualización de AVSEC". Asimismo, se estableció al Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE), dependiente de la Fuerza Aérea Argentina, como el único instituto autorizado a elaborar y aprobar los programas curriculares y las modalidades de desarrollo de los cursos de capacitación mencionados y se dispuso que la PSA solamente reconocerá como válido para acreditar la capacitación de personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, en materia de seguridad aeroportuaria únicamente los cursos mencionados anteriormente, cuyos certificados fuesen emitidos exclusivamente por el CIPE. Sin embargo, ante la imposibilidad de que el CIPE pudiera*

a. Una clara conceptualización de los **servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario** y su limitación a las siguientes actividades de seguridad:

   i. La **vigilancia aeroportuaria**, que es la prestación de servicios de seguridad que abarcan la observación, control y protección de personas y/o bienes en el área pública, las instalaciones y/o el perímetro aeroportuario ubicados en el área pública del aeropuerto así como también en los sectores o instalaciones del área de seguridad restringida específicamente delimitadas por la autoridad de aplicación, sin el uso de medios digitales, electrónicos, ópticos y electro-ópticos.

   ii. La **inspección de pasajeros y/o equipajes**, que es la prestación de servicios de seguridad que abarcan el control, verificación y registro de pasajeros y/o equipajes de mano, de bodega o de trasbordo a través de uso de detectores de metales, aparatos de rayos "x" y otros dispositivos de detección y/o localización de explosivos, artículos, sustancias, mercancías o cosas peligrosas, prohibidas o no permitidas.

   iii. La **inspección de cargas y correos**, que es la prestación de servicios de seguridad que abarcan el control, verificación y registro de cargas, courriers y correos a través de uso de detectores de metales, aparatos de rayos "x" y otros dispositivos de detección y/o localización de explosivos, artículos, sustancias, mercancías o cosas peligrosas, prohibidas o no permitidas.

   iv. La **custodia personal**, que es la prestación de servicios de seguridad que abarcan el acompañamiento, protección y custodia de personas determinadas.

   v. La **custodia de bienes o valores**, que es la prestación de servicios de seguridad que abarcan la vigilancia y custodia en el transporte, depósito, recuento y clasificación de billetes, valores o mercaderas en tránsito dentro del ámbito aeroportuario, incluyendo la utilización de sistemas de alarmas, fijas o móviles, siempre y cuando se trate de servicios permanentes con conexión a centrales fijas de monitoreo.

   vi. La **vigilancia con medios digitales, electrónicos, ópticos y electro-ópticos**, que es la prestación de servicios de seguridad que abarcan la observación, control y protección de personas y/o bienes mediante el uso de dispositivos centrales de observación, registro de imágenes, audio o alarmas.

b. El establecimiento de la PSA como **autoridad de aplicación** del régimen de regulación de los servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario.

c. La determinación del carácter **complementario y subordinado** de los servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario con relación a las labores preventivas de seguridad y vigilancia desarrolladas por la PSA y, como consecuencia de ello, su sujeción a las políticas, estrategias, directivas y disposiciones

dar respuesta al fuerte incremento de la demanda de capacitación que generó aquella disposición, la Intervención de la PSA emitió la ***Resolución PSA 7/05*** *del 2 de junio de 2005 por medio de la cual, además del mencionado CIPE, también se reconoció al Instituto de Formación Profesional Superior (IFPS) -anteriormente habilitado por Disposición 66 del Comando de Regiones Aéreas del 15 de julio de 2002- como el único instituto privado no dependiente de una empresa de seguridad privada también habilitado para impartir aquellos cursos.*

[29] *Este proceso ya tuvo inicio mediante la* ***Resolución PSA 2/05*** *del 1 de marzo de 2005 a través de la cual la Intervención de la PSA (i) asignó a la Subintervención de Relaciones Institucionales las funciones previstas en las Disposiciones DNPA 01/95; 58/95; 77/96; 294/98 y 545/01 emitidas por la Dirección Nacional de la ex PAN referidas a la habilitación, registro, fiscalización y control de las empresas de seguridad privada en el ámbito aeroportuario; (ii) ordenó a la Subintervención de Relaciones Institucionales la revisión integral de la totalidad de las habilitaciones concedidas por la ex PAN a las Agencias Privadas de Vigilancia inscriptas en el Registro correspondiente; y (iii) encomendó a la Subintervención de Asuntos Jurídicos la revisión y ordenamiento del régimen normativo vigente para la habilitación y registro de Agencias Privadas de Vigilancia en el ámbito de jurisdicción de la PSA, proponiendo, en su caso, su modificación total o parcial. Este proceso dio lugar en agosto del 2005 a la elaboración y elevación al Poder Ejecutivo Nacional de un proyecto de Decreto aprobatorio de un nuevo "Reglamento de regulación de los servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario" mediante el cual se establecerían nuevas bases normativas para le regulación, gestión y administración del sector. Asimismo, a fines de febrero del 2005, la Intervención de la PSA solicitó a la* ***Sindicatura General de la Nación (SIGEN)*** *la realización de una auditoria de gestión sobre el sector que tuvo como resultado el informe "SIGEN, Informe de Auditoria: Ministerio del Interior - Policía de Seguridad Aeroportuaria - Empresas de vigilancia, Buenos Aires, Abril de 2005".*

[30] *En este sentido, a través de la* ***Disposición PSA 230/05 del 26 de octubre del 2005****, la Intervención de la PSA, creó, en el ámbito*

que dicte la autoridad de aplicación a cargo de la dirección y coordinación superior de la seguridad aeroportuaria y a esta institución de seguridad en el cumplimiento de sus funciones, con el objeto de resguardar y garantizar la seguridad interior en dicho ámbito, de acuerdo con las bases normativas vigentes.

d. El establecimiento de la obligación de las personas físicas o jurídicas prestatarias de los servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario de adecuar su conducta durante el desempeño de sus labores al cumplimiento, en todo momento y circunstancia, de los **principios básicos de actuación** que regulan el desempeño de la PSA, particularmente, de los siguientes principios:

   i. El **principio de legalidad**, cumpliendo y haciendo cumplir, en lo que a sus labores y facultades compete, los deberes legales y reglamentarios vigentes y teniendo siempre como meta la preservación de la situación de seguridad pública y el resguardo de las garantías constitucionales de los afectados por su intervención.

   ii. El **principio de razonabilidad**, evitando todo tipo de actuación abusiva, arbitraria o discriminatoria que entrañe violencia física o moral contra las personas.

   iii. El **principio de gradualidad**, privilegiando las tareas y el proceder preventivo y disuasivo antes que el uso efectivo de la fuerza.

e. La determinación del carácter **exclusivo y excluyente** de los servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario dado por el hecho de que dichos servicios deben ser prestados únicamente por la persona física o jurídica que haya obtenido para tal fin, en forma previa y necesaria, la correspondiente habilitación otorgada por la PSA así como también la limitación de dicha prestación, en todos los casos y en forma exclusiva, a los servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario específicamente habilitados por la PSA.

f. El establecimiento de **la PSA como autoridad de aplicación del reglamento regulatorio de los servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario**, debiendo detentar una serie de funciones y atribuciones básicas, tales como:

   i. El otorgamiento de la habilitación de las personas físicas o jurídicas para la prestación de servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario.

   ii. La verificación del cumplimiento de las exigencias establecidas para las personas físicas o jurídicas para la prestación de servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario.

   iii. La aplicación del régimen de fiscalización para las personas físicas o jurídicas para la prestación de servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario, así como de las sanciones establecidas a ese respecto.

   iv. El registro de la totalidad de los prestadores de servicios de seguridad privada aeroportuaria, su personal, vehículos,

*de la Subintervención de Relaciones Institucionales, el **Área de Seguridad Privada en el Ámbito Aeroportuario** con la función de "registrar, administrar, organizar, fiscalizar y proponer medidas de contralor y gestión respecto de las actividades que realizan en el ámbito aeroportuario las Empresas de Seguridad Privada". Para ello, se le impuso a dicha área la responsabilidad de (i) llevar el Registro de Empresas de Seguridad Privada en el ámbito aeroportuario; (ii) controlar el cumplimiento de la normativa referida a la realización de cursos requeridos por las Resoluciones vigentes para personal de las Empresas de Seguridad Privada en el Ámbito Aeroportuario; (iii) solicitar a la Subintervención de Asuntos Jurídicos opinión acerca del otorgamiento o no de las habilitaciones solicitadas; (iv) coordinar con el Centro de Análisis Comando y Control de la Seguridad Aeroportuaria (CEAC) de la PSA, la realización de inspecciones periódicas en el marco de la reglamentación pertinente, planteando los objetivos de la misma; (v) proponer la instauración de sumarios ante presuntos incumplimientos a la normativa vigente; (vi) coordinar y proponer al área a cargo de la implementación de formación y capacitación de la PSA las modalidades de los cursos y los requerimientos necesarios para recibirlos.*

material de comunicaciones y armas afectadas a la actividad, las inspecciones realizadas a los mismos y las sanciones que se le apliquen.

v. La adopción de las resoluciones necesarias para hacer efectivas realización de la fiscalización de las personas físicas y jurídicas prestadoras de servicios de seguridad privada aeroportuaria habilitadas.

vi. La extensión de las credenciales de habilitación para las personas físicas prestadoras de servicios de seguridad privada aeroportuaria que correspondieran.

vii. La certificación de la habilitación de personas físicas y jurídicas prestadoras de servicios de seguridad privada aeroportuaria.

viii. La determinación de las características que deben reunir los medios materiales y técnicos que podrán utilizar las personas físicas o jurídicas para la prestación de servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario así como la homologación de los equipos y el establecimiento de previsiones tendientes a impedir la puesta en peligro de la seguridad pública.

ix. La autorización y control del uso de los uniformes, nombres, siglas, insignias, vehículos y demás material de las personas físicas o jurídicas para la prestación de servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario.

x. La realización de inspecciones a las personas físicas y jurídicas prestadoras de servicios de seguridad privada aeroportuaria habilitadas.

xi. El impedimento de la conformación de monopolios zonales de las actividades de los servicios de seguridad privada aeroportuaria.

g. Los parámetros normativos e institucionales regulatorios de la **solicitud o renovación de la habilitación para la prestación de servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario** de parte de las personas físicas o jurídicas abocadas a tales labores, en todo lo atinente a:

i. El **procedimiento** y los **requisitos** para la solicitud de habilitación.

ii. Las **inhabilitaciones**, **incompatibilidades** y **prohibiciones** para los prestadores de servicios de seguridad privada aeroportuaria.

iii. Las **obligaciones** para los prestadores de servicios de seguridad privada aeroportuaria.

h. La **formación y capacitación del personal de los prestadores de servicios de seguridad privada aeroportuaria** sobre la base de los planes de formación, capacitación y actualización profesional especializada diseñada y aprobada por la PSA.

i. El **régimen de fiscalización y control** del cumplimiento de las obligaciones y exigencias establecidas para los prestadores de servicios de seguridad privada aeroportuaria mediante un **sistema de inspecciones** que será regulado y llevado a cabo por la PSA, y que debe constar de dos tipos de intervenciones:

   i. La **inspección integral** del conjunto de la documentación y las actividades llevadas a cabo por cada prestador de servicios de seguridad privada aeroportuaria habilitado.

   ii. La **inspección parcial** de determinados aspectos específicos de la documentación y/o de las actividades llevadas a cabo por cada prestador de servicios de seguridad privada aeroportuaria habilitado.

j. El **régimen de infracciones y sanciones** para ser aplicado por la PSA ante el incumplimiento de las normas establecidas por parte de los prestadores de servicios de seguridad privada aeroportuaria, debiendo tenerse en cuenta la gravedad y consecuencias de la infracción, el perjuicio para la seguridad aeroportuaria y el interés público, la situación de riesgo creada o mantenida para las personas o bienes, y el volumen de actividad del prestador de servicios de seguridad privada aeroportuaria en el ámbito aeroportuario al que se le aplique la sanción.

k. La creación del **Registro de Prestadores de Servicios de Seguridad Privada Aeroportuaria** en el que se deberá registrar la habilitación específica de las personas físicas o jurídicas prestatarias del servicio de seguridad privada en el ámbito aeroportuario así como las tareas de fiscalización y funcionamiento de las mismas.

3| La **normalización de la gestión del sistema de habilitación, registro, y control de la prestación del servicio de seguridad privada en el ámbito aeroportuario** mediante la **aplicación del nuevo régimen normativo de seguridad privada en el ámbito aeroportuario** a través de:

a. La realización de un **nuevo registro de las empresas prestatarias de seguridad privada en el ámbito aeroportuario**.

b. El desarrollo del **nuevo sistema de inspecciones de la PSA** tendientes a garantizar un **sistema integral de fiscalización y control de las empresas de seguridad privada en el ámbito aeroportuario**.

c. El diseño y desarrollo de un nuevo sistema de **formación y capacitación general en materia de seguridad aeroportuaria** destinado a las empresas prestatarias del servicio de seguridad privada en el ámbito aeroportuario por parte del **Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria**.

3) Los explotadores de aeronaves en el sistema aeroportuario

La explotación de **servicios de transporte aéreo** constituye una actividad fundamental para la aviación civil nacional e internacional. Estos servicios abarcan una diversidad de actividades, a saber, (i) los **servicios comerciales de transporte aéreos** que comprenden los **servicios comerciales de transporte aéreos regulares**, esto es, los que se desarrollan de acuerdo a itinerarios, frecuencias, horarios y tarifas previamente aprobados por la autoridad competente, y los **servicios comerciales de transporte aéreos no regulares**, es decir, aquellos que se desarrollan sin sujeción a itinerarios, frecuencias y horarios pero con tarifas previamente aprobadas por la autoridad competente; y (ii) los **servicios de transporte aéreos de cargas** que comprenden los **servicios de transporte aéreos de cargas regulares**, los **servicios de transporte aéreos de cargas no regulares**, los **servicios de transporte aéreos de cargas de gran porte** y los **servicios de transporte aéreos de cargas de porte reducido**. Por lo tanto su explotación configura una labor sensible para la seguridad aeroportuaria ya que ella puede ser utilizada para desarrollar actividades delictivas de diversa índole o para perpetrar actos de interferencia ilícita contra la aviación civil.

Las **personas, organismos y empresas encargadas de la explotación de aeronaves con fines comerciales y de carga** son, así, actores claves en el sistema de seguridad aeroportuaria dado que están obligados a llevar a cabo un conjunto de medidas y prácticas fundamentales para la seguridad aeroportuaria en función de garantizar la protección de las aeronaves, pasajeros, tripulación e instalaciones utilizadas durante sus actividades, de acuerdo con un **programa de seguridad** que los explotadores deben elaborar conforme el **Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria** vigente, y que la autoridad de aplicación debe aprobar y fiscalizar en cuanto a su cumplimiento. El programa de seguridad del explotador debe ser aprobado y revisado por la PSA como autoridad de aplicación en seguridad de la aviación civil (AVSEC) y en él cada empresa aerocomercial explotadora debe indicar expresamente “los métodos y procedimientos que debe seguir para proteger a los pasajeros, la tripulación, el personal en tierra, las aeronaves, las instalaciones y los servicios, contra actos de interferencia ilícita y todo otro acto que ponga o pueda poner en riesgo la seguridad de las personas, aeronaves y/o cosas en los aeródromos y aeropuertos”, según allí se establece. Cada programa de seguridad debe incluir como mínimo:

1 | Los objetivos del programa y los responsables de su aplicación.

2 | La organización, funciones y responsabilidades en materia de seguridad del explotador.

3 | Las medidas de seguridad concretas, tales como las inspecciones de seguridad de las aeronaves previas al vuelo; la inspección de pasajeros y del equipaje de mano; el control de pasajeros en tránsito que desembarcan en las escalas; el cotejo del equipaje de bodega de pasajeros que embarcan, en tránsito o en transferencia; la protección de la carga, los paquetes de mensajería y las encomiendas de envío rápido, el correo, los suministros, el aprovisionamiento a borde y el equipaje de bodega; el traslado de pasajeros bajo custodia judicial o administrativa; el transporte de armas autorizadas; y el acceso a aeronaves estacionadas y la protección de las mismas.

4 | Los programas de emergencia que incluyan las medidas y procedimientos en caso de interferencias ilícitas o ante la presencia a bordo de un objeto sospechoso; la evacuación y registro de la aeronave en tierra; y las medidas de seguridad especiales ante la intensificación de una amenaza o de vuelos de riesgo.

5| Las medidas para garantizar la eficacia del programa, incluyendo la instrucción y evaluación del personal y del programa de seguridad por parte de la autoridad de aplicación.

Ello, en definitiva, impuso a los explotadores de aeronaves una significativa responsabilidad en materia de seguridad aeroportuaria, cuya fiscalización y cumplimiento constituyó una responsabilidad única del Estado a través de la autoridad de aplicación policial, esto es, de la PSA.

Pese a ello, en marzo del 2005, de las 32 compañías explotadoras de aeronaves de pasajeros que desarrollaban sus actividades en nuestro país, solamente 16 habían presentado los respectivos programas de seguridad, de los cuales 9 fueron reprobados por la ex PAN con observaciones y se hallaban a la espera de modificaciones y apenas 2 compañías contaban con sus programas debidamente aprobados. Asimismo, de las 18 compañías explotadoras de aeronaves de carga, solamente una había presentado el programa de seguridad y había sido aprobado por la autoridad de aplicación. Asimismo, no se habían implementado procedimientos y mecanismos tendientes a corregir el incumplimiento de parte de las compañías explotadoras así como también a supervisar la efectiva aplicación del programa de seguridad por parte de aquellas compañías explotadoras que lo tenían aprobado, todo ello en el marco de un programa de control de calidad en seguridad de la aviación civil.

Pues bien, en este marco, resulta indispensable llevar a cabo un proceso de **reestructuración y normalización de la gestión de la seguridad de la aviación civil con relación a los explotadores de aeronaves**. Ello debe asentarse en los siguientes parámetros:

1| La **elaboración y aprobación por parte de la PSA de un programa de seguridad modelo para explotadores de aeronaves** a los efectos que éstos preparen, adapten y presenten sus programas de seguridad de acuerdo con el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria vigente. Dicho programa modelo debe incluir, como mínimo, un conjunto de medidas, procedimientos y mecanismos de seguridad y control, particularmente, ante actos de interferencia ilícita, y las medidas para garantizar la eficacia del programa, incluyendo la instrucción y evaluación del personal y del programa de seguridad.

2| La **solicitud, revisión y/o aprobación de los programas de seguridad de la totalidad de los explotadores de aeronaves** –nacionales y extranjeros- por parte de la PSA, en el marco del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria vigente y de sus respectivos programas de seguridad debidamente aprobados por la autoridad de aplicación, esto es, la PSA.

3| La exigencia de la PSA a las empresas explotadoras de aeronaves de la designación por parte del directorio de cada una de ellas de un **jefe de seguridad de la aviación** responsable del cumplimiento y aplicación integral del programa de seguridad de la compañía ante la autoridad de aplicación y enlace permanente con ésta en todo lo referido a ello y a la coordinación de acciones conjuntas o llevadas a cabo por la PSA con relación a la compañía de referencia.

4| El desarrollo del **nuevo sistema de fiscalizaciones de la PSA** tendientes a garantizar un **sistema integral de inspección y control de los explotadores de aeronaves** en todo lo referido al cumplimiento de sus respectivos programas de seguridad.

5| La interacción y coordinación entre la PSA y la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial de la Nación para exigir a los explotadores aerocomerciales que cuenten con sus planes de seguridad debidamente aprobados por la autoridad de aplicación al momento de solicitar la habilitación pertinente por parte de la Secretaría de Transportes de la Nación para el inicio de sus actividades.

6| La tipificación legal en el Código Aeroportuario de Faltas, de los incumplimientos de los explotadores de aeronaves respecto de las obligaciones emergentes del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria y de sus respectivos programas de seguridad.

4) Los concesionarios de explotación aeroportuaria

En los años '90, el Poder Ejecutivo nacional transfirió la gestión de varias empresas prestadoras de servicios públicos a manos privadas a través de concesiones, entre ellas, la **administración y explotación de los aeropuertos**. En la actualidad, la administración y explotación de la mayoría de los 54 aeródromos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos fueron concedidas a diversas empresas privadas:

1| A la empresa **Aeropuertos Argentina 2000 Sociedad Anónima** se le concedieron los siguientes aeropuertos: el Aeroparque Metropolitano "Jorge Newbery"; el Aeropuerto Internacional de Formosa; el Aeropuerto Internacional de Mar del Plata; el Aeropuerto de San Juan; el Aeropuerto de Río Gallegos; el Aeropuerto de Río Grande; el Aeropuerto de Santiago del Estero; el Aeropuerto de General Pico; el Aeropuerto Internacional de Córdoba; el Aeropuerto de Misiones; el Aeropuerto de Resistencia; el Aeropuerto de La Rioja; el Aeropuerto de Río Cuarto; el Aeropuerto de Santa Rosa; el Aeropuerto de Entre Ríos; el Aeropuerto de Malargüe; el Aeropuerto Internacional de Salta; el Aeropuerto de San Luís; el Aeropuerto de Reconquista; el Aeropuerto de Comodoro Rivadavia; el Aeropuerto de Viedma; el Aeropuerto de Tucumán; el Aeropuerto Internacional de Ezeiza; el Aeropuerto Internacional de Mendoza; el Aeropuerto de San Rafael; el Aeropuerto de Puerto Madryn; el Aeropuerto de Posadas; el Aeropuerto de San Fernando; y el Aeropuerto de San Carlos de Bariloche.

2| A la empresa **London Supply Sociedad Anónima** se le concedieron los siguientes aeropuertos: el Aeropuerto de Trelew; el Aeropuerto de Ushuaia; y el Aeropuerto de El Calafate.

3| A la empresa **Aeropuertos del Neuquén Sociedad Anónima** se le concedió el Aeropuerto de Neuquén.

Por cierto, la empresa **Aeropuertos Argentina 2000 SA** explota el conjunto de aeropuertos que cuenta con la mayor frecuencia y cantidad de pasajeros y vuelos, lo que la convierte en el mayor concesionario de la explotación comercial de aeropuertos de la Argentina y, por ende, en un instancia clave para la seguridad aeroportuaria.

Pese a ello, según el ORSNA, el contrato de concesión no le impone a la mencionada empresa la obligación de efectuar inversiones en cuestiones vinculadas a la seguridad aeroportuaria. En efecto, en dicho contrato, las "funciones de seguridad" están expresamente reservadas a la Fuerza Aérea Argentina, la que, por entonces, era la autoridad nacional de aplicación en materia de seguridad aeroportuaria a través de la ex PAN.

No obstante, en la cláusula 12.3.I del contrato de concesión se reconoce, al menos, parcialmente, que el Concesionario tiene atribuciones referidas a la seguridad. [31] Asimismo, a esas atribuciones se alude en el contrato de concesión al establecerse como obligaciones del concesionario las de "tomar todas las medidas a su alcance para asegurar que el funcionamiento del Grupo A de Aeropuertos [los aeropuertos cuya explotación le fueron concedidas] sea compatible con [...] las disposiciones nacionales e internacionales de lucha contra el narcotráfico y el uso indebido de drogas, y la defensa nacional." -cláusula 13. II-. Por cierto, la "la lucha contra el narcotráfico" es, indefectiblemente, una cuestión que atañe a la seguridad aeroportuaria.

De todos modos, en el contrato de concesión se establecen otras obligaciones del Concesionario que tienen una clara incidencia en aspectos significativos de la seguridad aeroportuaria y que obligan a éste a desarrollar inversiones directamente vinculadas a la seguridad o a tomar medidas al respecto. En efecto, en la cláusula 13.11 de dicho contrato, se le exige al Concesionario realizar "todas las inversiones necesarias para la construcción de obras nuevas y/o refacción y/o reparación y/o ampliación necesarias para adecuar los aeropuertos objeto de esta licitación a niveles aceptables de calidad en su infraestructura, equipamientos tecnológicos, de funcionalidad y gestión y/o efectuar todas las tareas de conservación y mantenimiento necesarias, de acuerdo a los requerimientos incluidos en los tratados internacionales suscriptos por la República Argentina relativos a la aviación civil y comercial, como así también cumplir las recomendaciones emanadas de organismos internacionales competentes", del mismo modo que en la cláusula 13.11 se le impone "realizar las inversiones necesarias para atender con eficiencia el crecimiento y desarrollo del tráfico aéreo, nacional e internacional". A su vez, en la cláusula 13. XXIII, se obliga al Concesionario a adoptar "todas las medidas de seguridad en los aeropuertos que sean necesarias para salvaguardar la integridad de las personas y/o cosas que transiten en su ámbito, ello sin perjuicio de la jurisdicción que la legislación confiere a la autoridad nacional en el ámbito aeroportuario".

Por cierto, dado el impacto que las mencionadas inversiones tienen sobre la situación de seguridad aeroportuaria, éstas deben desarrollarse adoptando los **procedimientos, parámetros y dispositivos que en la materia establezca la autoridad de aplicación**. Asimismo, aquellas inversiones destinadas a atender el incremento del tráfico aéreo y el consiguiente aumento de los vuelos y del transporte de pasajeros y carga, no solamente deben tener como marco de referencia aquellos procedimientos, parámetros y dispositivos de seguridad sino que, además, imponen la necesidad de ir adaptando y reconvirtiendo la infraestructura de seguridad aeroportuaria a tales tendencias, lo que requiere inexorablemente de **inversiones complementarias directamente vinculadas a la seguridad aeroportuaria**. Vale decir, si el Concesionario está obligado a adoptar todas las medidas de seguridad tendientes a proteger la integridad de las personas y las cosas que transiten en el ámbito aeroportuario, se encuentra indefectiblemente obligado a efectuar las inversiones necesarias que garanticen la efectividad de tales medidas y a hacerlo siempre sobre la base de los procedimientos, parámetros y dispositivos fijados o indicados por la autoridad de aplicación. [32]

De este modo, **las empresas concesionarias constituyen una instancia fundamental para la seguridad aeroportuaria** y, en razón de ello, no deben ser sólo meros recipiendarios de la actividad estatal en la materia sino, por el contrario, deben constituir sujetos activos en la cogestión de la seguridad aeroportuaria, pero sin perder de vista nunca que **el diseño, formulación y evaluación de las políticas y estrategias de seguridad aeroportuaria constituye una competencia exclusiva e indelegable del Estado Nacional**.

En este marco, el Estado Nacional a través de su autoridad de aplicación –en nuestro caso, la PSA- debe garantizar que las empresas

[31] *Dicha cláusula comienza estableciendo que "Sin perjuicio de las atribuciones del Concesionario en materia de seguridad, [...]".*

[32] *Resulta ilustrativo el Informe de Auditoria N° 176 realizado por la Auditoria General de la Nación en el que observó del ORSNA que "el Organismo no exige [al Concesionario] el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, observándose que, en algunos aeropuertos, no se han instalado los cercos perimetrales o no responden a las especificaciones técnicas, como así tampoco cumple con el camino perimetral, carteles y zona libre, lo que implica que no se garantiza debidamente la seguridad de las personas y bienes". A partir de tal observación, la Auditoria General de la Nación recomendó al ORSNA "exigir al Concesionario el cumplimiento del Anexo 3 del Contrato de Concesión y el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria" así como también "coordinar acciones con la Fuerza Aérea Argentina y el Concesionario que generen mecanismos eficientes para controlar en tiempo y forma los cercos perimetrales". Como conclusión, la Auditoria General de la Nación indicó que "la empresa concesionaria AA 2000 SA no cumple en tiempo y forma con las obligaciones en materia de seguridad, desoyendo las intimaciones realizadas por el organismo e ignorando sus atribuciones", es decir, "que en la relación de control, el Concesionario no presta colaboración y actúa desconociendo la autoridad del organismo de control".*

concesionarias tengan una participación activa y relevante en la formulación de la política de seguridad aeroportuaria, en particular, requiriendo y teniendo en cuenta sus consideraciones y opiniones relativas a las medidas, procedimientos y dispositivos de seguridad que fuesen adoptados en los aeropuertos.

Al mismo tiempo, considerando el conjunto de facultades y atribuciones que poseen los concesionarios en materia de administración y explotación aeroportuaria y su gravitación en todo lo atinente a la seguridad del sector, **resulta imprescindible que en los contratos de concesión o por cualquier otro medio normativo, institucional o contractual que resulte adecuado se establezcan una serie de obligaciones expresas para las empresas en todo lo referido a la seguridad aeroportuaria**, particularmente:

1| La **intervención y autorización obligatoria y vinculante de la PSA**, como autoridad de aplicación del Estado Nacional en materia de seguridad aeroportuaria, en todo lo relativo a:

a. La asignación de los sectores del aeropuerto a los que puede acceder el personal aeroportuario que desarrolla tareas en los mismos.

b. La asignación de los espacios permanentes para las empresas que desarrollan cualquier tipo de actividad comercial en el ámbito aeroportuario. [33]

c. La asignación de espacios para la instalación de carteles y sistemas publicitarios. [34]

d. El desarrollo de obras de infraestructura, en todo lo relativo exclusivamente a su impacto sobre la seguridad aeroportuaria.

e. La determinación de horarios y circuitos de ingreso, permanencia y salida del personal aeroportuario, en particular de proveedores y prestadores de servicios varios, tanto en las áreas públicas como, en particular en los sectores restringidos del aeropuerto.

f. La gestión de salas VIP de los aeropuertos en las que los concesionarios prestan un servicio de atención preferencial y/o de facilitación a ciertos pasajeros. [35]

g. La gestión rutinaria de información sobre vuelos, pasajeros y/o cargas a los fines de posibilitar la actividad policial de la PSA, sin perjuicio del acceso a la misma que la institución policial pueda tener por vía de colaboración con otras agencias policiales.

h. La realización o desarrollo de toda forma de reconversión funcional o infraestructural que suponga la construcción de obras nuevas y/o refacción y/o reparación y/o ampliación de las instalaciones existentes en el ámbito aeroportuario, en todo lo relativo a la seguridad aeroportuaria.

2| La **realización de las inversiones necesarias en materia de seguridad aeroportuaria**, según lo establezca la PSA, para garantizar la integridad y protección de las personas, los establecimientos y los bienes que transiten o existan en el ámbito aeroportuario así como también para atender con eficiencia los requerimientos del crecimiento y desarrollo del tráfico aéreo, nacional e internacional.

[33] *Las estaciones aeroportuarias son ámbitos en los que diversas personas físicas o jurídicas prestan una innumerable cantidad de servicios y desarrollan una variedad de actividades comerciales. Entre dichas personas se destacan las empresas aerocomerciales, de cattering, de servicios de rampa, de seguridad privada o cualquier tipo de actividad comercial tales como los kioscos poli-rubro, las bancas de revistas y periódicos, los bares y restaurantes, etc. Todas estas empresas cuentan con un espacio físico dentro del aeropuerto que es asignado por el concesionario a través de su administrador a cambio del cual abonan a ésta una contraprestación dineraria -canon o alquiler-. En ese espacio, o bien se encuentra la administración de las operaciones de la empresa, o bien es el lugar al que concurre su personal. Éste, además, en la mayoría de los casos, desarrolla sus actividades exclusivamente en la zona restringida, o, a la vez, en ésta y en la zona pública, pasando de una a otra en forma permanente y estando en contacto constante con pasajeros, antes y después de ser controlados por las diferentes autoridades estatales -PSA, Dirección Nacional de Migraciones, servicio aduanero-. Por lo tanto, la asignación de los espacios para el desarrollo de tales actividades de servicio o comerciales dentro del perímetro aeroportuario resulta de una enorme trascendencia para la seguridad aeroportuaria.*

[34] *En tanto los concesionarios también son los que disponen de los espacios para la colocación de carteles y sistemas publicitarios en los aeropuertos, resulta necesario que la PSA tenga injerencia en la cuestión ya que los mismos pueden llegar a dificultar el accionar policial preventivo, dificultando las labores de vigilancia policial u obstruyendo la visión de las cámaras de seguridad del circuito cerrado de televisión donde éstas estuvieran instaladas.*

[35] *Al respecto, el Ministerio del Interior emitió la* ***Resolución 4/05*** *determinando que sólo el Director Nacional de Migraciones es quien autoriza a determinados funcionarios, sea por cuestiones protocolares o de seguridad, a recibir un servicio de atención preferencial y/o de facilitación. No obstante, debe establecerse la expresa obligación de los concesionarios de poner en conocimiento de la PSA, con la debida antelación, el día, la hora y las personas a las que se les prestará tal servicio a los efectos de que la institución policial arbitre los mecanismos de control pertinentes.*

La nueva Policía de Seguridad Aeroportuaria

5

1) Nuevo profesionalismo policial

Las significativas deficiencias institucionales que detentaba la ya extinta PAN vulneraban sensiblemente la posibilidad funcional y organizacional de conformar una policía eficiente en la prestación del servicio de seguridad aeroportuaria.

Al respecto, sólo cabe mencionar algunas de esas deficiencias:

1| La existencia de estructura de mando superior -la Dirección Nacional- de impronta macrocefálica –conformada por 16 departamentos organizados como una suerte de Estado Mayor-, altamente burocratizada y deficientemente vinculada con las unidades operacionales de la fuerza.

2| La vigencia de una estructura orgánica caracterizada por la existencia de un elevado número de unidades operacionales -30 Escuadrones y 14 Destacamentos- desplegadas a lo largo de todo el país y, al mismo tiempo, por la ausencia de estructuras medias de mando funcional –de carácter regional o departamental- que vinculara a la Dirección Nacional con las mencionadas unidades operacionales, todo lo cual daba forma a un sistema institucional signado por la segmentación, compartimentación y dispersión orgánica y funcional existente entre los componentes de la fuerza.

3| La falta de un sistema superior abocado a la planificación y formulación de las estrategias y directivas en materia de seguridad aeroportuaria, sean generales o específicas, para el conjunto de unidades operacionales de la fuerza.

4| La ausencia de una estructura o centro unificado de mando y conducción operacional abocado a conducir, coordinar, supervisar y evaluar en el nivel estratégico-operacional el conjunto de las acciones, operaciones y procedimientos de seguridad aeroportuaria desarrolladas por las diferentes unidades y dependencias de la fuerza.

5| La carencia de un sistema de inteligencia criminal abocado a recibir, sistematizar y archivar el conjunto de la información relevante y los análisis producidos por las unidades, dependencias y efectivos dedicados al desarrollo de las labores de inteligencia en materia de seguridad aeroportuaria así como también a elaborar y actualizar en forma permanente el cuadro de situación estratégico y táctico de las problemáticas delictivas existentes en el ámbito aeroportuario nacional y regional.

6| La falta de estructuras orgánicas y funcionales encargadas del análisis, seguimiento, prevención o conjuración de diferentes modalidades delictivas propias de la criminalidad organizada que operen a través de los aeropuertos, y la ausencia de personal capacitado y entrenado para este tipo de labor.

7| La distribución deficiente de recursos humanos y la ocupación de una parte significativa del personal policial en el desempeño de tareas no-policiales, tales como el desarrollo de labores administrativas –ya sea dentro de las estructuras superiores del mando policial o en las propias unidades-.

8| La pertenencia de la inmensa mayoría de los efectivos de la institución –el 84 % del total- a la planta de personal civil de inteligencia de la fuerza militar de origen, sin una carrera profesional adecuada y sin incentivos institucionales apropiados a un desempeño eficiente de las labores policiales.

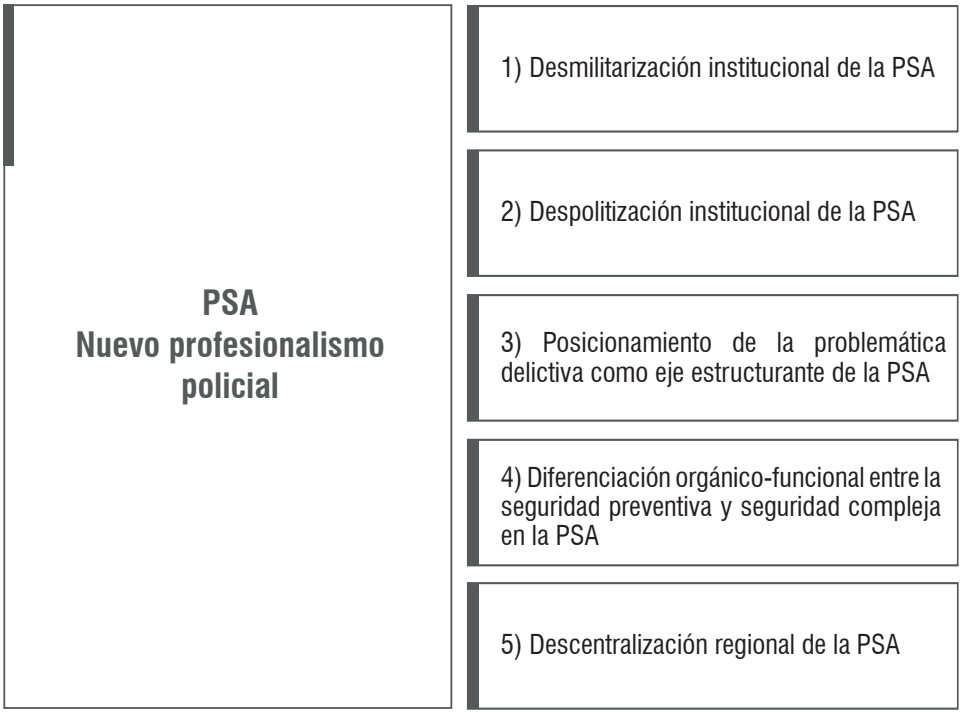
9. La existencia de una carrera institucional del personal policial de corte castrense basada en un sistema de promociones y ascensos asentado en un control cupular de carácter cooptativo más que articulada en criterios profesionales y, particularmente, en la capacitación y el desempeño institucional de las funciones policiales de parte de dicho personal.

10. La primacía de una subcultura institucional de impronta administrativista y alejada de la necesaria avidez policial por prevenir y conjurar activamente las modalidades delictivas.

11. La ausencia de inversión real en la infraestructura edilicia, informática, comunicacional, de movilidad, de armas y de equipamientos de seguridad necesarios para llevar a cabo las estrategias y directivas operacionales en materia de seguridad aeroportuaria.

Este conjunto de anomalías e imperfecciones que signaron los basamentos organizativos y funcionales de la ex PAN dieron forma a una **institución deficiente** a la hora de desarrollar estrategias integrales de prevención y control del delito, las faltas y los hechos vulneratorios del orden público en el ámbito aeroportuario. El significativo aumento y complejización de la problemática criminal en dicho ámbito han puesto en evidencia el **profundo anacronismo y la desactualización orgánica, funcional y doctrinal** que portaba esta institución policial, lo que, en muchos casos, ha favorecido la **reproducción institucional de comportamientos alejados de la legalidad y el mantenimiento de un sistema de regulación directa e indirecta de ciertas actividades delictivas por parte de algunos integrantes o grupos componentes del propio sistema policial**.

En este contexto, la **modernización doctrinaria, organizativa y funcional de la PSA** y su adecuación a la imperiosa necesidad de llevar a cabo estrategias eficientes en materia de prevención y conjuración de los delitos, faltas y hechos vulneratorios del orden público así como en materia de policiamiento complejo ante la criminalidad organizada en el ámbito aeroportuario requieren de la implementación de una serie de estrategias y medidas que tiendan a superar los mencionados anacronismos y a construir una institución policial que enmarque un **nuevo profesionalismo policial** basado en cinco pilares fundamentales:



1.1) La desmilitarización institucional de la PSA

La **desmilitarización institucional de la PSA** debe conllevar la reformulación de los basamentos simbólicos y orgánico-funcionales heredados de la ex PAN, en favor de su conformación como **institución policial de carácter civil**, mediante un proceso que debe enmarcarse claramente en la diferenciación legal e institucional existente en nuestro país entre la defensa nacional y la seguridad interior y, en su marco, entre las Fuerzas Armadas y los cuerpos policiales como instituciones armadas de cada una de las mencionadas esferas respectivamente.

Conforme la **Ley 23.554**, la defensa nacional comprende el esfuerzo institucional del gobierno y del pueblo argentino para prevenir o conjurar las agresiones militares de origen externo. En su ámbito se ubica el accionar básico de las Fuerzas Armadas en tanto instrumentos castrenses de la misma. En cambio, de acuerdo con la **Ley 24.059**, la seguridad interior abarca el esfuerzo nacional para garantizar la vigencia efectiva de la ley y las normas y para aplicarlas y hacerlas aplicar cuando son violadas o incumplidas. En su ámbito se inscribe la labor de las agencias policiales como instituciones armadas del sistema de seguridad pública.

Como se dijo, la ex PAN se creó y se desarrolló institucionalmente como una dependencia especial de la Fuerza Aérea Argentina y por ende, dependía orgánica y funcionalmente de la misma. Más allá de los defectos institucionales mencionados inicialmente, la estructura de mando, la configuración organizativa, el sistema de funcionamiento, el régimen profesional de sus efectivos y el sistema de formación y capacitación fueron de tipo castrenses, todo lo cual, además, contribuyó a conformar una cultura institucional altamente militarizada. Ello se reprodujo hasta nuestros días y, en la actualidad, el trazo militarizado de la ex PAN resulta un rasgo presente que debe ser superado institucionalmente.

A través del **Decreto 145/05**, el gobierno nacional transfirió orgánica y funcionalmente a la PAN desde el ámbito del Ministerio de Defensa a la

órbita del Ministerio del Interior, constituyéndose en la PSA e incorporando a ésta al sistema de seguridad interior regulado en la **Ley 24.059**, todo lo cual fue finalmente ratificado e institucionalizado a través de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria**. Esto significó la **desarticulación de toda forma de dependencia orgánico-funcional y doctrinal de la PSA con relación a las Fuerzas Armadas y, específicamente, de la Fuerza Aérea**, y, como correlato de ello, el **traspaso de la orgánico-funcional de la misma al ministerio responsable de las políticas de seguridad pública**.

En ese marco y mediante el **Decreto 145/05**, también se ordenó la "intervención" de la PSA por parte de un funcionario civil a los efectos de que la dirija y, particularmente, lleve a cabo y/o proponga las reestructuraciones que considere pertinentes a los fines de desarrollar un proceso de reconversión institucional tendiente a la **desmilitarización de las estructuras de mando, las modalidades de policiamiento preventivo y complejo, la carrera profesional y los mecanismos de control policial vigentes en la ex PAN**. La **estrategia de modernización institucional de la PSA** delineada en el presente documento apunta a ello.

1.2) La despolitización institucional de la PSA

El proceso de **despolitización institucional de la PSA** resulta indispensable y debe apuntar a convertir a ésta en un organismo público políticamente agnóstico, es decir, absolutamente sometido al estricto cumplimiento de las leyes, normas y reglamentos vigentes y reacio a cualquier tipo de manipulaciones extra-institucionales de parte de los funcionarios, magistrados o empresarios de turno.

Desde su creación y, particularmente, durante los años '90, la ex PAN se fue moldeando como una institución signada por la conformación de algunos dispositivos de manipulación y control extraoficiales y subterráneos de algunos de sus sectores por parte de magistrados y funcionarios judiciales, autoridades políticas sin facultades de dirección policial, grupos empresariales con intereses comerciales y económicos en el ámbito aeroportuario. En ese marco, no pocos magistrados, políticos o funcionarios han incidido informalmente –pero con alto nivel de efectividad- sobre pases, destinos y ocupación de los cargos o funciones policiales de la ex PAN, ejerciendo soterradamente diferentes formas de influencia, presión y dirección sobre jefes y sobre diversos integrantes de la institución y hasta decidiendo acciones y operaciones policiales concretas, siempre al amparo de la protección política informal que se les garantizaba a sus referentes policiales internos. Este manejo informal de la ex PAN implicó, en algunos casos, la protección y el encubrimiento de jefes y cuadros de oficiales, suboficiales y agentes corruptos o con conductas omisivas que resultaron en acciones permisivas ante ciertas redes delictivas que utilizaron algunos aeropuertos para desarrollar parte de sus actividades ilegales. La denominada "aduana paralela" de los '90 así como el "caso Southern Winds" constituyen apenas un manifestación de ello.

Así, la **despolitización de la PSA** no solamente debe implicar la **desarticulación de toda forma de influencia o manipulación política o de dirección extra-institucional o informal sobre la PSA** de parte de las autoridades gubernamentales o judiciales o de grupos empresariales locales, sino también la absoluta **sujeción de la PSA al ordenamiento legal y normativo democrático** y, en ese marco, la **subordinación policial a las autoridades gubernamentales responsables de la dirección de los asuntos de la seguridad pública y a la conducción de la propia organización, siempre en el marco de aquel ordenamiento legal y normativo**.

1.3) La problemática delictiva como eje de la labor de la PSA

La conformación de un nuevo profesionalismo policial en la PSA debe suponer la configuración de una nueva concepción institucional de la labor policial basada en la consideración de que una agencia policial moderna constituye un **servicio de protección ciudadana** frente a la ilegalidad en cuyo contexto la **problemática delictiva debe constituir el eje estructurante de dicha labor**.

La modernización de la PSA requiere de la implementación de una serie de políticas y medidas que tiendan a constituirla en una verdadera **policía ciudadana en el ámbito aeroportuario**, direccionando y reforzando la labor policial destinada a la prevención o conjuración temprana de delitos así como al desarrollo de modalidades eficientes de policiamiento contra la criminalidad compleja y de investigación criminal de los ilícitos ya cometidos.

No se trata de un cambio de menor porte, ya que gran parte del esfuerzo institucional de la ex PAN en cuanto a sus recursos humanos, operacionales y logísticos no estaba volcado al desempeño de las tareas policiales básicas destinadas a la prevención del delito, el policiamiento complejo y la investigación criminal, sino que, como se dijo, una buena porción de esos recursos eran desaprovechados en labores administrativas o de apoyo a otras áreas del Estado –en particular, a labores propias de la Fuerza Aérea Argentina- diferentes de la seguridad aeroportuaria, o eran directamente mal administrados.

En consecuencia, la modernización institucional de la PSA debe colocar a la problemática delictiva desarrollada en el ámbito aeroportuario en el centro de sus actividades institucionales de carácter policial, lo que, por cierto, requiere de una clara interpretación del vínculo institucional que debe existir entre esta policía y la problemática delictiva desenvuelta en dicho ámbito.

Por cierto, la labor policial de la PSA debe estar centralmente orientada al tratamiento y la resolución de aquellos incidentes o eventos criminales que, en su conjunto, constituyen grupos de **problemas delictivos** cuya emergencia y desarrollo vulneran la situación de la seguridad pública en el ámbito aeroportuario. Por lo tanto, las estrategias de seguridad preventivas, de policiamiento complejo o de investigación criminal llevadas a cabo por la PSA no deben derivar de los imperativos que surjan de su estructura organizativa o de sus prácticas históricas, las que, como se dijo, resultan anacrónicas frente a la envergadura y complejidad delictiva aeroportuaria de nuestro país, sino que debe basarse casi exclusivamente en la prevención y conjuración de los delitos cometidos en el ámbito aeroportuario así como en la investigación y esclarecimiento de los mismos bajo la dirección judicial competente. Éstos son los únicos asuntos que justifican la conformación de la PSA como agencia policial especializada en materia de seguridad aeroportuaria.

En la ex PAN, las formas de trabajo policial preventivo e investigativo han estado centralmente enfocadas en la resolución de incidentes individuales más que de problemas delictivos, y se han desarrollado siguiendo una impronta asentada en intervenciones reactivas guiadas, en general, por el "olfato policial" –no siempre agudo- y enmarcadas en un amplio margen de independencia y discrecionalidad no sujeto a ningún tipo de control institucional de parte de sus diferentes dependencias y secciones.

La reformulación de este tipo de policiamiento deficiente requiere de un esfuerzo institucional fundamental de parte de la PSA que debe partir con la **elaboración y actualización permanente de un cuadro de situación del delito** en el ámbito aeroportuario que permita dar cuenta y tener una compresión (estratégica y táctica) de los hechos y actividades delictivas o

vulneratorias de la seguridad aeroportuaria que serán el objeto de las labores de prevención, conjuración o investigación propias del la institución policial. Ello, por cierto, requiere del conocimiento y análisis regular de los diferentes tipos de problemas criminales, sus distintas formas de manifestación en el ámbito aeroportuario, frecuencia temporal, lugar de comisión, tipos de víctimas, horarios de comisión, sus autores y protagonistas así como de los modos de actuación policial preventiva, conjurativa o investigativa llevados a cabo frente a un evento específico o a un tipo de problema general.

Ésta, pues, resulta una labor clave ya que **estructurar la organización y el funcionamiento de la PSA sobre la base de la resolución de problemas delictivos llevados a cabo en el ámbito aeroportuario permite planificar la actividad preventiva o investigativa estableciendo una relación equilibrada, proporcionada y razonable entre el tipo de delito a prevenir, conjurar o investigar, y la forma, metodología e intensidad de la actuación policial específica, racionalizando así los recursos logísticos, operacionales y humanos a ser empleados en la misma**.

1.4) La seguridad preventiva y la seguridad compleja en la PSA

La **diferenciación institucional entre policiamiento preventivo y policiamiento complejo** resulta fundamental para modernizar la organización y funcionamiento de la PSA.

Para que las labores policiales de esta institución estén únicamente abocadas a la resolución de las problemáticas delictivas identificadas y analizadas en el ámbito aeroportuario, resulta indispensable estructurar la organización de la PSA y el funcionamiento operacional de la misma sobre la base de la **distinción conceptual** y la **diferenciación institucional** entre las dos esferas funcionales básicas de toda institución policial, a saber, el **policiamiento preventivo** y el **policiamiento complejo**.

Estas diferentes esferas suponen labores policiales también diferenciadas y, por ende, implican el desarrollo de dos tipos de modalidades de organización y funcionamiento institucional claramente diferenciados en todo lo relativo a las líneas y modalidades de mando y conducción; la estructura organizativa; la planificación y el policiamiento estratégico y táctico; la producción de información y el análisis de inteligencia criminal; la estructura operacional de movilidad, comunicaciones, armamento y apoyo; el soporte logístico; la formación y capacitación de los efectivos; y el vínculo con la personas físicas y jurídicas, públicas y privadas, que desarrollan sus actividades en el ámbito aeroportuario y con otras instancias institucionales como la justicia penal.

En la lógica policial tradicional y, muy particularmente, en la ex PAN, la dilución entre estas esferas claramente diferentes y la ausencia de labores referidas al policiamiento complejo por parte de la misma impidieron u obstruyeron la conformación de agrupamientos o dependencias especializadas, operativamente eficientes, tecnológica y logísticamente bien dotadas para el cumplimiento de tales labores diferenciadas y conformadas por efectivos altamente capacitados desde el punto de vista profesional.

En consecuencia, el desempeño eficaz y eficiente de cada una de estas labores en la PSA así como la profesionalización especializada de sus efectivos en el desempeño de ellas debe conllevar la **diferenciación institucional entre policiamiento preventivo y policiamiento complejo como esferas organizativas y funcionales diferenciadas de la PSA**.

1.5) La descentralización regional de la PSA

La **desconcentración y/o descentralización regional como eje de la organización y el funcionamiento de la PSA** constituye un paso fundamental para la configuración de una institución policial moderna.

Como ya se indicó, la ex PAN se ha estructurado históricamente como una agencia altamente centralizada sin ningún atisbo o modalidad organizacional de distribución espacial del mando o del funcionamiento institucional a través de diferentes instancias de desconcentración o descentralización, todo lo cual favoreció la conformación de una estructura institucional altamente burocratizada, macrocefálica, sobrecargada de tareas y de labores administrativas, y con instancias de dirección y mando superior carentes de información completa, actualizada y detallada sobre la propia institución, su desarrollo operacional y logístico, sus recursos humanos y, en particular, sobre las problemáticas delictivas que debían constituir el objeto de las estrategias de prevención, conjuración e investigación criminal de la institución. Ello dio lugar a una notable rigidez organizacional y cercenó la posibilidad de estructurar un esquema institucional dinámico y polivalente en el desarrollo de las tareas policiales, dado que aquel centralismo hacía imposible que la cúpula de la institución pudiera llevar a cabo un proceso integral y eficiente de toma de decisiones y de planificación y evaluación estratégico-operacional en el marco de una organización que comprendía a miles de efectivos y a numerosas unidades operacionales desplegadas a lo largo de todo el país.

Actualmente, la enorme complejidad de las problemáticas delictivas a las que se debe hacer frente en el ámbito aeroportuario pondera más aún estos defectos orgánicos y funcionales. Dichas problemáticas detentan una significativa diversidad de manifestaciones, se expresan a través de diferentes modalidades criminales y poseen un gran dinamismo. Ante ello, la PSA debe adecuar su organización y funcionamiento conformando **unidades espacialmente descentralizadas de planificación, mando, ejecución táctico-operacional y evaluación** a los efectos de alcanzar niveles aceptables de eficiencia y eficacia en las labores preventivas, conjurativas e investigativas dentro de ámbitos o jurisdicciones territoriales más acotadas y tangibles. Se trata, pues, de generar mayor **dinamismo y ductilidad táctico-operacionales** en las labores policiales frente a las problemáticas delictivas a través de una **redistribución espacial de la estructura operacional de la PSA** y de una **aproximación del mando policial a dichas problemáticas y regiones**.

En este marco, la **desconcentración y/o descentralización espacial** de la PSA debe suponer la **desconcentración de la institución policial** a través de la **delegación de la planificación estratégico-operacional y del ejercicio del mando táctico** en favor de determinadas unidades regionales abocadas al policiamiento preventivo y al policiamiento complejo.

2) Ejes de la modernización institucional de la PSA

La modernización institucional de la PSA configura un proceso de **reforma institucional** de carácter diversificado y complejo que posee diferentes dimensiones, las que, a su vez, constituyen etapas o fases de dicho proceso:

1| En primer lugar, se trata de una **reforma normativa** asentada en la formulación de nuevas bases legales y reglamentarias del sistema policial aeroportuario conformada por nuevas leyes, decretos reglamentarios, resoluciones y disposiciones a través de las cuales se establecerá la nueva estructura orgánica, funcional y doctrinal de la PSA.

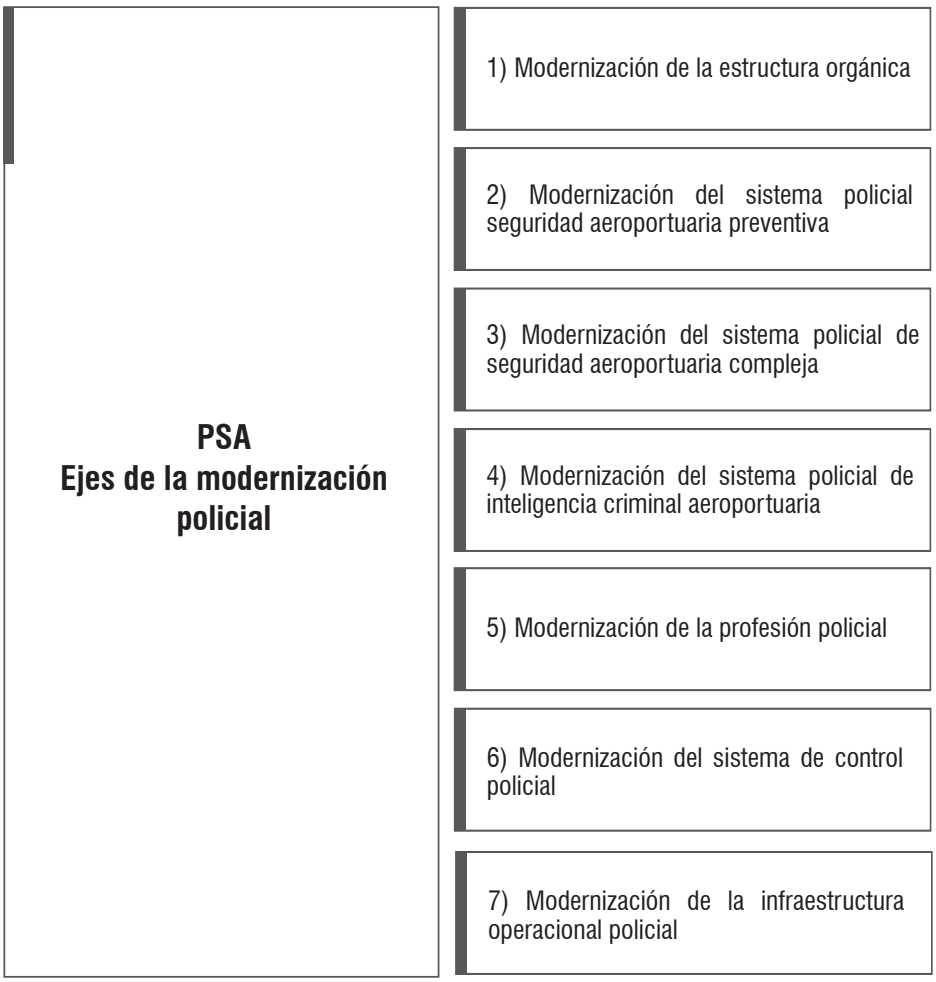
2| En segundo término, configura una **reforma organizacional** tendiente a establecer la nueva estructura organizativa del sistema policial aeroportuario compuesta por los organismos, dependencias y/o unidades de dirección y administración, operativas y de apoyo de la PSA.

3| En tercer lugar, constituye una **reforma funcional** basada en la instauración y reproducción de nuevas prácticas institucionales del sistema policial aeroportuario, conformadas por las rutinas institucionales cristalizadas en las modalidades de acción y actuación de los integrantes de la PSA durante el desempeño de sus labores así como por el de los basamentos simbólicos comprensivos del conjunto de concepciones, valores e interpretaciones de los mismos.

Pues bien, las estrategias de modernización institucional de la PSA que se desarrollarán a continuación intentan superar ciertas **perspectivas formalistas** que limitan las reestructuraciones institucionales de las agencias policiales a las reformas normativas o, a lo sumo, a las reformas organizacionales del sistema policial de referencia, esto es, al cambio del andamiaje legal-normativo y de la estructura organizacional del mismo, dejando de lado el desarrollo de reformas funcionales mediante intervenciones complejas tendientes a reestructurar las prácticas institucionales –rutinas y basamentos simbólicos- en torno de los cuales se reproduce cotidianamente el sistema policial.

Por cierto, la reestructuración de las prácticas institucionales cotidianas de las policías requiere de la institucionalización de nuevos marcos normativos y de la conformación de nuevas estructuras organizacionales. Es decir, las reformas normativas y organizacionales constituyen una condición necesaria de las reformas funcionales pero no suficiente de las mismas, ya que los cambios en los dispositivos normativos y organizacionales de las instituciones policiales no habilitan ni garantizan, por sí mismos, las mudanzas en las rutinas institucionales y en los basamentos simbólicos de las mismas. Ello requiere de intervenciones diversificadas, flexibles, graduales y persistentes en el tiempo a los efectos de instaurar y reproducir paulatinamente nuevas prácticas institucionales acordes a las nuevas formas de organización y funcionamiento policial que se pretenden instituir.

En este marco y teniendo particularmente en cuenta tanto las deficiencias institucionales señaladas anteriormente como los parámetros estratégicos del nuevo profesionalismo policial apuntados y las consideraciones previas, la **modernización institucional de la PSA** debería estructurarse sobre la base de los siguientes ejes fundamentales:



2.1) Modernización de la estructura orgánica

La conducción de la ex PAN era ejercida por la Dirección Nacional de la fuerza, cuya titularidad recaía en un oficial superior de la Fuerza Aérea Argentina, quien dependía directamente del Comandante de Regiones Aérea de dicha fuerza castrense.

La Dirección Nacional de la ex PAN conformaba una estructura de mando superior constituida por una Subdirección Nacional y por 14 Departamentos [36] organizados como una suerte de Estado Mayor, aunque entre ellos primaba una notable fragmentación funcional y orgánica. Se trataba de una estructura de dirección de impronta macrocefálica, altamente burocratizada y deficientemente vinculada con las unidades operacionales de la fuerza.

Asimismo, la ex PAN contaba con una estructura orgánica conformada por 29 Escuadrones [37] y 18 Destacamentos [38] desplegados a lo largo de todo el país, cada uno correspondiente a un aeropuerto, sin que existieran mandos medios responsables de la conducción intermedia de la institución.

La falta de una estructura o centro unificado de mando y conducción operacional superior abocado, por un lado, a la planificación y formulación de las estrategias y directivas en materia de seguridad aeroportuaria, sean generales o específicas, para el conjunto de unidades operacionales de la fuerza y, por el otro lado, a la conducción, coordinación, supervisión y evaluación en el nivel estratégico-operacional del conjunto de las acciones,

[36] *De la Dirección Nacional dependían en forma directa los siguientes* ***Departamentos****: 1) Departamento de Operaciones; 2) Departamento de Seguridad de la Aviación; 3) Departamento de Personal; 4) Departamento de Contaduría; 5) Departamento de Economía; 6) Departamento de Asesoría Jurídica; y 7) Departamento de Relaciones Institucionales. De la Subdirección Nacional dependían directamente los siguientes departamentos: 1) Departamento de Leyes Especiales; 2) Mercancías Peligrosas; 3) Departamento de Inteligencia; 4) Departamento Técnico; 5) Departamento de Materiales; 6) Departamento de Instrucción y Perfeccionamiento; 7) Departamento Oficina de Enlace con INTERPOL. La distribución de estos departamentos en sus respectivas dependencias orgánicas no parecía guardar ninguna lógica funcional u operacional, lo que ponderaba el carácter burocratista de dicha estructura de mando.*

[37] *Los* ***Escuadrones*** *componentes de la ex PAN eran los siguientes: 1) Escuadrón Ezeiza, con sede en el "Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini", situado en la Ciudad de Ezeiza, Provincia de Buenos Aires; 2) Escuadrón Aeroparque, con sede en el "Aeropuerto Internacional Jorge Newbery", situado en la Ciudad de Buenos Aires; 3) Escuadrón Bahía Blanca, con sede en el "Aeropuerto Comandante Espora", situado en la ciudad de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires; 4) Escuadrón Comodoro Rivadavia, con sede en el "Aeropuerto Internacional General Enrique Mosconi", situado en la Ciudad de Chubut, Provincia de Chubut; 5) Escuadrón Córdoba, con sede en el "Aeropuerto Internacional ingeniero Aeronáutico Ambrosio L. V. Taravella", situado en la Ciudad de Córdoba, Provincia de Córdoba; 6) Escuadrón Corrientes, con sede en el "Aeropuerto Internacional Doctor Fernando Piragine Niveyro", situado en la Ciudad de Corrientes, Provincia de Corrientes; 7) Escuadrón Don Torcuato, con sede en el "Aeropuerto de Don Torcuato", situado en la Provincia de Buenos Aires, y también abarcaba el "Aeropuerto de San Fernando"; 8) Escuadrón Bariloche, con sede en el "Aeropuerto Internacional de San Carlos de Bariloche", situado en la Ciudad de San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro; 9) Escuadrón Formosa, con sede en el "Aeropuerto Internacional Formosa", situado en la Ciudad de Formosa, Provincia de Formosa; 10) Escuadrón Iguazú, con sede en el "Aeropuerto Internacional*

operaciones y procedimientos de seguridad aeroportuaria desarrolladas por las diferentes unidades y dependencias de la fuerza, constituía una deficiencia institucional notable. A ello se añadía la ausencia de estructuras medias de mando funcional –de carácter regional o departamental- que vincularan a la Dirección Nacional con las mencionadas unidades operacionales, todo lo cual daba forma a un **sistema institucional signado por la segmentación, compartimentación y dispersión orgánica y funcional existente entre los componentes de la fuerza**.

Otra anomalía institucional destacable en la organización del mando superior de la ex PAN estaba dada por la separación organizativa y funcional entre las operaciones policiales, la inteligencia criminal y la logística infraestructural policial, defecto tan corriente en numerosas instituciones policiales de nuestro país. En el caso de la ex PAN, las mencionadas funciones eran desempeñadas por diferentes departamentos de la Dirección Nacional, entre los que primaba una notable fragmentación institucional. Por lo pronto, el Departamento de Operaciones dependía orgánicamente de la Dirección Nacional de la ex PAN, mientras que el Departamento de Inteligencia, el Departamento de Leyes Especiales –encargado de labores de inteligencia e investigaciones complejas-, el Departamento Técnico y el Departamento de Materiales dependían de la Subdirección Nacional de la ex PAN, lo que ya daba cuenta de aquella fragmentación y falta de labor integrada. El Departamento de Inteligencia y el de Leyes Especiales llevaban a cabo labores acotadas de acopio de datos e información no analizada que sólo esporádicamente se vinculaba con el circuito operacional de la policía. Otro tanto ocurría con la logística policial que debía ser planificada y desarrollada por el Departamento Técnico y el Departamento de Materiales en todo lo referido al desenvolvimiento de la infraestructura edilicia y física, los sistemas de comunicaciones e informáticos, los medios técnicos y de armas y el sistema de movilidad policial. Todos estos aspectos eran abordados y administrados en forma desvinculada de la estructura operacional de la ex PAN, aunque, en verdad, su planificación y desarrollo deberían derivar justamente de los requerimientos operacionales que surgen del contraste entre las problemáticas delictivas existentes y el estado de situación institucional del aparato policial. Una estructura de mando policial eficiente requiere que tanto la inteligencia criminal como la estructura logística e infraestructural del sistema policial se desarrollen como instancias subordinadas y subsidiarias del núcleo operacional de la fuerza.

Ahora bien, a la dirección superior de la PSA le compete la administración general del conjunto de la institución así como la conducción de las diferentes dependencias policiales que la conforman en todo lo atinente a la administración y mando de los recursos humanos, operacionales y logísticos existentes en esas dependencias, en función de la implementación del conjunto de políticas y estrategias decididas, formuladas y ordenadas por las autoridades gubernamentales del sector.

Así lo establece el artículo 18 de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria** a través del cual se le atribuye al Director Nacional de la PSA la responsabilidad de la **conducción** y **administración** de la institución, estableciéndose en el artículo 19 de dicha ley que la **conducción de la PSA** comprende "la planificación estratégica y la dirección y coordinación operativa general de la misma en todo lo relativo al accionar específico así como también a las actividades y labores conjuntas con otros cuerpos policiales, fuerzas de seguridad, de acuerdo con sus funciones y competencias específicas", al mismo tiempo que la administración de la PSA comprende "la gestión administrativa; la dirección de los recursos humanos; la gestión económica, contable y presupuestaria; la gerencia logística; la asistencia y asesoramiento jurídico-legal; y las relaciones institucionales de la institución".

Cataratas del Iguazú", situado en la Ciudad de Iguazú, Provincia de Misiones; 11) Escuadrón Jujuy, con sede en el "Aeropuerto Internacional Doctor Horacio Guzmán", situado en la Ciudad de Jujuy, Provincia de Jujuy; 12) Escuadrón Mar del Plata, con sede en el "Aeropuerto Brigadier Bartolomé de la Colina", situado en la Ciudad de Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires; 13) Escuadrón Mendoza, con sede en el "Aeropuerto Internacional El Plumerillo", situado en la Ciudad de Mendoza, Provincia de Mendoza; 14) Escuadrón Neuquén, con sede en el "Aeropuerto Juan Domingo Perón", situado en la Ciudad de Neuquén, Provincia de Neuquén; 15) Escuadrón Paraná, con sede en el "Aeropuerto General Urquiza", situado en la Ciudad de Paraná, Provincia de Entre Ríos; 16) Escuadrón Paso de los Libres, con sede en el "Aeropuerto Internacional Paso de Los Libres", situado en la ciudad de Paso de Los Libres, Provincia de Corrientes; 17) Escuadrón Posadas, con sede en el "Aeropuerto Internacional General San Martín", situado en la Ciudad de Posadas, Provincia de Misiones; 18) Escuadrón Resistencia, con sede en el "Aeropuerto Internacional Resistencia", situado en la ciudad de Resistencia, Provincia de Chaco; 19) Escuadrón Río Gallegos, con sede en el "Aeropuerto Internacional Piloto Civil N. Fernández", situado en la Ciudad de Río Gallegos, Provincia de Santa Cruz; 20) Escuadrón Río Grande, con sede en el "Aeropuerto de Río Grande", situado en la ciudad de Río Grande, Provincia de Tierra del Fuego; 21) Escuadrón Rosario, con sede en el "Aeropuerto Internacional Rosario", situación de la Ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe; 22) Escuadrón Salta, con sede en el "Aeropuerto Internacional El Aibal", situado en la Ciudad de Salta, Provincia de Salta; 23) Escuadrón San Juan, con sede en el "Aeropuerto Internacional de San Juan", situado en la Ciudad de San Juan, Provincia de San Juan; 24) Escuadrón Santa Rosa, con sede en el "Aeropuerto de Santa Rosa", situado en la Ciudad de Santa Rosa, Provincia de La Pampa; 25) Escuadrón Santiago del Estero, con sede en el "Aeropuerto Internacional de Santiago del Estero", situado en la Ciudad de Santiago del Estero, Provincia de Santiago del Estero; 26) Escuadrón Sauce Viejo, con sede en el "Aeropuerto Internacional Sauce Viejo", situado en la Ciudad de Santa Fe, Provincia de San Fe; 27) Escuadrón Tucumán, con sede en el "Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo", situado en la

En razón de ello y en función de superar el conjunto de deficiencias señaladas, la **modernización de la estructura orgánica de la PSA** debe asentarse en la conformación de una estructura orgánico-funcional basada en dos componentes básicos claramente diferenciados:

1| La **estructura de conducción y administración** responsable de las labores de conducción superior y administración general de la institución e integrada por los funcionarios y por el personal sin estado policial de la institución.

2| La **estructura operacional** responsable de la planificación, ejecución y evaluación de las acciones y operaciones policiales propiamente dichas e integrada por el personal policial de la institución, salvo el personal sin estado policial que cumpla tareas de apoyo administrativo, jurídico e institucional en las dependencias y unidades componentes de dicha estructura.

Así, el **fortalecimiento de la dirección superior de la PSA** con relación, por un lado, a la administración general de la institución y, por el otro lado, a la planificación y conducción estratégico-operacional y táctica de la estructura policial propiamente dicha así como a la dirección, gestión y evaluación del funcionamiento de las diferentes dependencias componentes de la misma, no debe suponer una mayor concentración de la discrecionalidad administrativa u operacional de la cúpula policial sino, más bien, la sostenida reversión de la impronta macrocefálica y altamente burocratizada que la ha signado históricamente y la imposición de criterios modernos y eficaces de mando y gestión institucional que apunten a (i) un mayor dinamismo en la gestión administrativa general de la institución y en la elaboración y formulación de estrategias centralizadas y descentralizadas de policiamiento preventivo y complejo así como en la planificación centralizadas y descentralizada de dichas estrategias; (ii) una dinamización de las estructuras y procedimientos de gestión de la información y ejercicio del comando y control policial; y (iii) una mayor eficacia en la evaluación de la implementación de las estrategias formuladas y de las acciones planificadas.

En este marco, partiendo de la necesidad de estructurar la organización de la PSA y el funcionamiento operacional de la misma sobre la base de la distinción conceptual y la diferenciación institucional entre las labores de conducción y administración y las labores de policiamiento preventivo y complejo, la **modernización de la estructura organizacional y de mando institucional de la PSA** debería asentarse en los siguientes ejes:

Eje 1) Nueva estructura de conducción y administración de la PSA

La **estructura de conducción y administración de la PSA** debe estar conformada por el conjunto de áreas básicas responsables de la dirección superior de la institución asentada en la **conducción superior** a través de la planificación estratégica y la dirección y coordinación operativa general de la misma en todo lo relativo al accionar específico así como también a las actividades y labores conjuntas con otros cuerpos policiales y fuerzas de seguridad federales, provinciales y/o extranjeras, de acuerdo con sus funciones y competencias específicas, así como en la **administración general** mediante la gestión administrativa; la dirección de los recursos humanos; la gestión económica, contable y presupuestaria; la gerencia logística; la asistencia y asesoramiento jurídico-legal; y las relaciones institucionales de la misma.

ciudad de Tucumán, Provincia de Tucumán; 28) Escuadrón Trelew, con sede en el "Aeropuerto Almirante Zar", situado en la ciudad de Trelew, Provincia de Chubut; y 29) Escuadrón Ushuaia, con sede en el "Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas", situado en la ciudad de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego.

[38] *Los **Destacamentos** componentes de la ex PAN eran los siguientes: 1) Destacamento San Martín de Los Andes, con sede en el "Aeropuerto de Chapelco", situado en la ciudad de San Martín de Los Andes, Provincia de Neuquén; 2) Destacamento Viedma, con sede en el "Aeropuerto Gobernador Capello", situado en la ciudad de Vietma, Provincia de Río Negro; 3) Destacamento Calafate, con sede en el "Aeropuerto El Calafate", situado en la ciudad de El Calafate, Provincia de Santa Cruz; 4) Destacamento Malargue, con sede en el "Aeropuerto Comodoro Ricardo Salomón", situado en la ciudad de Malargue, Provincia de Mendoza; 5) Destacamento Puerto Madryn, con sede en el "Aeropuerto El Tehuelche", situado en la ciudad de Puerto Madryn, Provincia de Chubut; 6) Destacamento San Luis, con sede en el "Aeropuerto de San Luis", situado en la ciudad de San Luis, Provincia de San Luis; 7) Destacamento Tartagal, con sede en el "Aeropuerto General Enrique Mosconi", situado en la ciudad de Tartagal, Provincia de Salta; 8) Destacamento Esquel, con sede en el "Aeropuerto de Esquel", situado en la ciudad de Esquel, Provincia de Chubut; 9) Destacamento La Rioja, con sede en el "Aeropuerto Capitán Vicente Almonacid", situado en la ciudad de La Rioja, Provincia de La Rioja; 10) Destacamento Catamarca, con sede en el "Aeropuerto Felipe Varela", situado en la ciudad de Catamarca, Provincia de Catamarca; 11) Destacamento Villa Reynolds, con sede en el "Aeropuerto de Villa Reynolds", situado en la ciudad de Villa Reynolds, Provincia de San Luis; 12) Destacamento Concordia, con sede en el "Aeropuerto Comodoro Pierastegui", situado en la ciudad de Concordia, Provincia de Entre Ríos; 13) Destacamento San Rafael, con sede en el "Aeropuerto de San Rafael", situado en la ciudad de San Rafael, Provincia de Mendoza; 14) Destacamento General Roca, con sede en el "Aeropuerto de General Roca", situado en la ciudad de General Roca, Provincia de Río Negro; 15) Destacamento Río Cuarto, con sede en el "Aeropuerto de las Higueras", situado en el Área de Material Río Cuarto de la Fuerza Aérea Argentina, Provincia de Córdoba; 16)*

Para todo ello, la **estructura de conducción y administración de la PSA** debería integrarse con las siguientes dependencias básicas: [39]

1| La **Dirección Nacional**, responsable de la conducción y administración de la institución, para lo que debería ser asistida y secundada por la Subdirección Nacional y por las Direcciones Generales de la PSA.

2| La **Subdirección Nacional**, responsable de supervisar y/o intervenir y coordinar en las acciones institucionales llevadas a cabo por las Direcciones Generales o dependencias de conducción o administración de la institución así como de diseñar, elaborar y evaluar las estrategias institucionales llevadas a cabo por la institución y gestionar el sistema de registro de la población aeroportuario.

3| La **Dirección General de Seguridad Aeroportuaria Preventiva**, responsable de la dirección funcional del sistema de seguridad preventiva aeroportuaria mediante la elaboración, planificación, implementación y evaluación de las estrategias y acciones de seguridad aeroportuaria preventiva llevadas a cabo por las diferentes unidades y dependencias policiales abocadas a ese tipo de labores así como de la dirección orgánica del mismo a través del diseño, elaboración, planificación y/o actualización de la doctrina estratégica y operacional policial, la estructura orgánica y del despliegue de las dependencias y unidades del sector, la formación y capacitación policial especializada, la estructura del personal policial y el sistema logístico e infraestructural.

4| La **Dirección General de Seguridad Aeroportuaria Compleja**, responsable de la dirección funcional del sistema de seguridad compleja aeroportuaria mediante la elaboración, planificación, implementación y evaluación de las estrategias y acciones de seguridad aeroportuaria compleja llevadas a cabo por las diferentes unidades y dependencias policiales abocadas a ese tipo de labores así como de la dirección orgánica del mismo a través del diseño, elaboración, planificación y/o actualización de la doctrina estratégica y operacional policial, la estructura orgánica y del despliegue de las dependencias y unidades del sector, la formación y capacitación policial especializada, la estructura del personal policial y el sistema logístico e infraestructural.

5| La **Dirección General de Relaciones Institucionales**, responsable de las relaciones y la coordinación institucionales con los organismos del Estado Nacional, Provincial y Municipal, con las empresas prestatarias de servicios generales en el ámbito aeroportuario, así como la gestión institucional de la participación de la PSA en el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, las relaciones con los organismos internacionales en materia de seguridad aeroportuaria, en particular, con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la aplicación de la regulación de los servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario en todo lo atinente a la habilitación, registro, fiscalización y control de la prestación de dichos servicios así como al régimen de infracciones y sanciones del mismo.

6| La **Dirección General de Gestión Administrativa**, responsable de la dirección del sistema administrativo-financiero de la PSA así como la gestión administrativa, la gestión económica y contable, la

Destacamento General Pico, con sede en el "Aeropuerto Nacional de General Pico", situado en la ciudad de General Pico, Provincia de La Pampa; 17) Destacamento Reconquista, con sede en el "Aeropuerto Reconquista", situado en la ciudad de Reconquista, Provincia de Santa Fe; y 18) Destacamento Merlo, con sede en el "Aeropuerto de Santa Rosa del Valle de Conlara", situación en la ciudad de Merlo, Provincia de San Luís.

[39] *Mediante la **Resolución PSA 1/05** del 28 de febrero del 2005, la Intervención de la Policía de Seguridad Aeroportuaria aprobó la estructura de dirección superior de la institución, siguiendo los mismos parámetros organizativos y funcionales propuestos en este punto del presente documento.*

gestión presupuestaria, la gerencia patrimonial e infraestructural, la dirección de los recursos humanos y la gestión tecnológica de la PSA.

7| La **Dirección General de Asuntos Jurídicos**, responsable de asistencia y asesoramiento en los asuntos de carácter jurídico-legal; la intervención previa en los proyectos de actos administrativos; la producción de los dictámenes jurídicos; el diligenciamiento de los oficios judiciales; la sustanciación de los sumarios administrativos disciplinarios; y la denuncia ante la justicia penal competente de los eventuales delitos de acción pública conocidos.

Eje 2) Nueva estructura operacional de la PSA

La **estructura operacional de la PSA** debe apuntar al ejercicio de un tipo de conducción funcional asentado en la **dirección y coordinación estratégica centralizada** y la **ejecución operacional descentralizada** de las estrategias y acciones policiales preventivas y complejas.

Así, la jerarquización de las dependencias policiales operacionales que estén a cargo de las labores de seguridad preventiva o del policiamiento complejo en todo lo atinente a la planificación, desarrollo operacional y evaluación en el nivel táctico resulta fundamental y ello debe apuntar a la obtención de (i) una mayor participación y compromiso de los mandos policiales medios con los objetivos y procedimientos programados y llevados a cabo en el ámbito de dichas dependencias; (ii) una activa intervención de estos mandos policiales medios en la formulación, implementación y control del sistema de información y análisis delictivo -preventivo o complejo- así como de los operativos policiales que resulten de su consideración; (iii) una mayor rapidez, agilidad y flexibilidad en la toma de decisiones y en la ejecución de los procedimientos y medidas operacionales llevadas a cabo; y (iv) una mayor y mejor información, control y evaluación de resultados de la estrategia y de las acciones preventivas o complejas ejecutadas.

Por su parte, la prestación de un servicio policial preventivo y complejo eficiente requiere de la conformación de un **sistema unificado de mando operacional policial** responsable de planificar, conducir y evaluar las labores de seguridad preventiva, por un lado, y de seguridad compleja, por el otro, y, en ese marco, de planificar y desarrollar las actividades de inteligencia criminal así como también el despliegue y desenvolvimiento logístico e infraestructural. Se trata, con ello, de superar la tradicional deficiencia institucional por la cual las labores de inteligencia, el accionar operativo y el desarrollo logístico-infraestructural de la ex PAN no estaban mutuamente referenciados e interconectados y eran desenvueltos por diferentes direcciones o dependencias no vinculadas funcionalmente.

En función de ello, la **estructura operacional de la PSA** debería integrarse con las siguientes dependencias y unidades operacionales: [40]

1| El **Centro de Análisis, Comando y Control de la Seguridad Aeroportuaria (CEAC)**, a través del cual la Dirección Nacional de la PSA ejercerá la **dirección funcional en el nivel estratégico-operacional del sistema de seguridad aeroportuaria preventiva y compleja** mediante la planificación, conducción, coordinación, supervisión y evaluación del conjunto de las operaciones y acciones de seguridad aeroportuaria preventiva y de seguridad aeroportuaria compleja desarrolladas por la institución, de acuerdo con las estrategias, resoluciones y disposiciones operacionales

[40] *Mediante la **Resolución PSA 6/05** del 21 de abril del 2005, la Intervención de la Policía de Seguridad Aeroportuaria aprobó el sistema operacional de la institución, siguiendo los mismos parámetros organizativos y funcionales propuestos en este punto del presente documento, en todo lo referido a las **Unidades Regionales de Seguridad Aeroportuarias (URSA)**, las **Unidades Operacionales de Seguridad Aeroportuaria (UOSA)** y las **Divisiones Operacionales de Seguridad Compleja (DOSC)**. Asimismo, a través de la **Resolución PSA 10/05** del 23 de septiembre del 2005, la Intervención aprobó el sistema operacional de seguridad aeroportuaria compleja y a través de la **Resolución PSA 11/05** del 21 de octubre del 2005 estableció el sistema de operaciones especiales de seguridad aeroportuaria, creando las **Divisiones de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria (DOESA).***

dictadas por el Director Nacional de la misma. Para ello, el CEAC debería estar integrado por el Director Nacional, el Director General de Seguridad Aeroportuaria Preventiva, el Director General de Seguridad Aeroportuaria Compleja y el Director del CEAC a cargo de la dirección ejecutiva y la coordinación de las actividades y labores del mismo. Asimismo, debería componerse con los siguientes Departamentos:

a. El **Departamento de Inteligencia Criminal Aeroportuaria**, a cargo de (i) requerir, recibir, sistematizar y/o archivar el conjunto de la información criminal rutinaria, sistemática o requerida producida por las unidades y divisiones operacionales abocadas al desarrollo de las labores de seguridad aeroportuaria preventiva y compleja; (ii) desarrollar la sistematización y el análisis de la información criminal aeroportuaria, y elaborar y actualizar en forma permanente el cuadro de situación estratégico y táctico de las problemáticas delictivas existentes en el ámbito aeroportuario nacional y regional, incluyendo la evaluación de riesgos o amenazas a la seguridad de la aviación; (iii) organizar y administrar las bases de datos con la información criminal, los archivos y los antecedentes relativos a la seguridad aeroportuaria preventiva y compleja obtenidos durante el desarrollo de dichas funciones, a requerimiento de la superioridad o como resultado de la provisión de información resultante de los convenios suscritos con otros organismos, agencias o entidades relativas a la seguridad aeroportuaria; y (iv) establecer los parámetros y procedimientos específicos para el desarrollo de las labores de inteligencia criminal por parte de las diferentes instancias del sistema de inteligencia criminal aeroportuaria, y supervisar su cumplimiento.

b. El **Departamento de Operaciones Policiales Aeroportuarias**, a cargo de (i) recibir, sistematizar, gestionar y archivar los partes policiales producidos por las unidades operacionales de la institución, de acuerdo con los procedimientos vigentes al respecto, así como todo tipo de sugerencias, recomendaciones, requerimientos o solicitudes operacionales elevadas por los Jefes Regionales de Seguridad Aeroportuaria; (ii) elaborar, planificar, diagramar y formular las estrategias y directivas operacionales en materia de seguridad aeroportuaria preventiva y compleja, sean generales o específicas, que deberán ser implementadas por las diferentes unidades operacionales de la institución, bajo su dirección o la de Jefe de la Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria correspondiente; (iii) establecer y/o modificar los tipos y niveles de riesgos o amenazas a la seguridad de la aviación, sean generales o específicos, nacionales, regionales o locales; establecer los parámetros y procedimientos operacionales en materia de seguridad aeroportuaria preventiva y compleja adecuados para su atención; y supervisar su cumplimiento; (iv) emitir y transmitir a los Jefes de las Unidades Regionales de Seguridad Aeroportuaria así como a los Jefes de otras unidades operacionales de la institución, si correspondiere, las directivas y órdenes de servicios formuladas por la Dirección Nacional de la PSA y/o aquellas planificadas, diagramadas y formuladas en el mismo ámbito del CEAC, y coordinar y controlar su ejecución; (v) controlar y evaluar la implementación efectiva de las estrategias y directivas operacionales en materia de seguridad aeroportuaria preventiva y compleja, sean generales o específicas, implementadas por las diferentes unidades

operacionales de la institución, bajo su dirección o la de Jefe de la Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria correspondiente; (vi) organizar y desarrollar reuniones periódicas con los Jefes de las Unidades Regionales de Seguridad Aeroportuaria a los efectos de planificar, diagramar y evaluar las estrategias y directivas operacionales en materia de seguridad aeroportuaria preventiva y compleja a ser desarrolladas, en desarrollo o a desarrollar; (vii) elaborar periódicamente un cuadro de situación operacional que contenga el conjunto de las estrategias y directivas operacionales en materia de seguridad aeroportuaria preventiva y compleja llevadas a cabo; su impacto sobre las problemáticas delictivas a ser prevenidas, conjuradas o investigadas; y los lineamientos necesarios para su adecuación, actualización y/o reformulación; (viii) conformar mesas de trabajo operacionales con efectivos pertenecientes a otros cuerpos policiales o fuerzas de seguridad, sean federales, provinciales o extranjeros; y (ix) diagramar, administrar y controlar los servicios de policía adicional prestados por los efectivos de la PSA.

c. El **Departamento de Logística Policial Aeroportuaria**, a cargo de (i) requerir, recibir, sistematizar y/o archivar el conjunto de las necesidades y requerimientos logísticos e infraestructurales de las unidades y divisiones operacionales abocadas al desarrollo de las labores de seguridad aeroportuaria preventiva y compleja; (ii) planificar, diagramar y evaluar los dispositivos logísticos e infraestructurales del sistema de seguridad aeroportuaria preventivo y complejo en todo lo atinente a los sistemas técnicos-operacionales; los sistemas de armas; los sistemas de movilidad policial; los sistemas comunicacionales; los sistemas informáticos; y la infraestructura edilicia de las unidades operacionales que fuesen necesarios para llevar a cabo las estrategias y directivas operacionales en materia de seguridad aeroportuaria preventiva y compleja, y efectuar los requerimientos al respecto; y (iii) establecer los parámetros y procedimientos específicos para el desarrollo de las labores de logística policial aeroportuaria por parte de las diferentes instancias del sistema policial de seguridad aeroportuaria preventiva y compleja, y supervisar su cumplimiento.

d. El **Departamento de Administración**, a cargo del desarrollo de las tareas de gestión y apoyo administrativo del CEAC.

2| Las **Unidades Regionales de Seguridad Aeroportuaria (URSA)**, responsables de la **dirección funcional en el nivel táctico-operacional** de las unidades operacionales abocadas a las labores de seguridad aeroportuaria preventiva y de seguridad aeroportuaria compleja en el ámbito de su jurisdicción mediante la planificación, conducción y control del conjunto de las operaciones y acciones de seguridad aeroportuaria preventiva y de seguridad aeroportuaria compleja que se lleven a cabo en el ámbito de las unidades y divisiones operacionales que la componen, y se ajustarán estrictamente a las estrategias, resoluciones, disposiciones y órdenes de servicio dictadas y emitidas por el Director Nacional de la PSA a través del CEAC. Para ello, cada URSA debería estar a cargo de un Jefe Regional de Seguridad Aeroportuaria, que debería ser un Oficial designado por el Director Nacional, dependiente orgánicamente de éste y funcionalmente del CEAC, y debería componerse de las siguientes Divisiones:

a. La **División Regional de Inteligencia Criminal Aeroportuaria**, que asistirá al Jefe Regional de Seguridad Aeroportuaria en la planificación, conducción y control de las acciones de inteligencia criminal aeroportuaria de su jurisdicción.

b. La **División Regional de Operaciones Policiales Aeroportuarias**, que asistirá al Jefe Regional de Seguridad Aeroportuaria en la planificación, conducción y control de las operaciones policiales aeroportuarias de su jurisdicción.

c. La **División Regional de Logística Policial Aeroportuaria**, que asistirá al Jefe Regional de Seguridad Aeroportuaria en la planificación, conducción y control de las acciones de logística operacional policial aeroportuaria de su jurisdicción.

d. La **División Regional Administrativa**, que asistirá al Jefe Regional de Seguridad Aeroportuaria en el desarrollo de las tareas de apoyo administrativo, jurídico e institucional de su jurisdicción, de acuerdo con los parámetros y procedimientos establecidos por las Direcciones Generales correspondientes.

3| Las **Unidades Operacionales de Seguridad Preventiva (UOSP)**, responsables de la **dirección funcional en el nivel táctico-operacional** de las áreas y efectivos que las componen y que están abocados a las labores de seguridad aeroportuaria preventiva en el ámbito del aeródromo integrante del Sistema Nacional de Aeropuertos con presencia de la institución en el que ejerce su jurisdicción, mediante la planificación, conducción y control del conjunto de las operaciones y acciones de seguridad aeroportuaria preventiva que se lleven a cabo en el ámbito de su jurisdicción, y se ajustarán estrictamente a las órdenes de servicio dictadas por el Jefe Regional de Seguridad Aeroportuaria inmediato superior. Para ello, cada UOSP debería estar a cargo de un Jefe Operacional de Seguridad Preventiva, que debería ser un Oficial designado por el Director Nacional de la institución, dependiente orgánicamente de éste y funcionalmente del Jefe Regional de Seguridad Aeroportuaria inmediato superior.

4| Las **Divisiones Operacionales de Seguridad Compleja (DOSC)**, responsables de la **dirección funcional en el nivel táctico-operacional** de las áreas y efectivos que las componen y que están abocados a las labores de seguridad aeroportuaria compleja en el ámbito de su jurisdicción, mediante la planificación, conducción y control del conjunto de las operaciones y acciones de seguridad aeroportuaria compleja que se lleven a cabo en el ámbito de su jurisdicción, y se ajustarán estrictamente a las órdenes de servicio dictadas por el Jefe Regional de Seguridad Aeroportuaria inmediato superior o por el Centro de Análisis, Comando y Control de la Seguridad Aeroportuaria, si dependiese funcionalmente de éste. Para ello, cada DOSC debería estar a cargo de un Jefe Operacional de Seguridad Compleja, que debería ser un Oficial designado por el Director Nacional, dependiente orgánicamente de éste y funcionalmente del Jefe Regional de Seguridad Aeroportuaria inmediato superior o del Director del Centro de Análisis, Comando y Control de la Seguridad Aeroportuaria, si correspondiese.

5| Las **Divisiones de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria (UOESA)**, responsables de la **dirección funcional en el nivel táctico-operacional** de las áreas y efectivos que las componen y que están abocados a las operaciones especiales

de seguridad aeroportuaria en el ámbito de su jurisdicción, mediante la planificación, conducción y control del conjunto de las operaciones especiales de seguridad aeroportuaria que se lleven a cabo en el ámbito de su jurisdicción, y se ajustarán estrictamente a las órdenes de servicio dictadas por el Jefe Regional de Seguridad Aeroportuaria inmediato superior. Para ello, cada UOESA debería estar a cargo de un Jefe de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria, que debería ser un Oficial designado por el Director Nacional, dependiente orgánicamente de éste y funcionalmente del Jefe Regional de Seguridad Aeroportuaria inmediato superior, y debería componerse de los siguientes Grupos.

a. El **Grupo Especial de Asalto Táctico (GEAT)**, responsable de las intervenciones críticas de alto riesgo producidas por el apoderamiento de aeronaves o de instalaciones aeroportuarias, la toma de rehenes o el secuestro de personas en aeronaves o en instalaciones aeroportuarias o el sabotaje contra aeronaves, instalaciones o servicios aeroportuarios, así como la ejecución de allanamientos o la realización de detenciones especiales de alto riesgo, en el ámbito de su jurisdicción.

b. El **Grupo Especial de Control de Explosivos y Armas Especiales (GEDEX)**, responsable de las intervenciones críticas de alto riesgo producidas por atentados o actos de agresión con explosivos, mercancías peligrosas o armas químicas, biológicas o nucleares contra aeronaves o en instalaciones aeroportuarias.

c. El **Grupo Especial de Protección (GEP)**, responsable de las intervenciones preventivas especiales consistentes en la protección y custodia de dignatarios y personalidades especiales, la protección y custodia de testigos protegidos o de personas detenidas de alta peligrosidad y riesgo en el ámbito aeroportuario o fuera de él, y la vigilancia, protección y resguardo de aeronaves y/o de instalaciones aeroportuarias en situaciones especiales o de alto riesgo.

Eje 3) Nuevo sistema de despliegue operacional de la PSA

El **sistema de despliegue operacional de la PSA** se debe componer de cinco **Unidades Regionales de Seguridad Aeroportuaria** que deberían cubrir jurisdiccionalmente la totalidad del país. Como se dijo, cada URSA constituye las instancias de **mandos operacionales medios** responsables de la dirección funcional en el nivel táctico-operacional del sistema de seguridad aeroportuaria preventiva y compleja. En función de ello, de cada URSA dependerán funcionalmente un conjunto de Unidades Operacionales de Seguridad Preventiva (UOSP), de Divisiones Operacionales de Seguridad Compleja (DOSC) y de Divisiones de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria (DOESA), de acuerdo con el siguiente sistema de despliegue operacional:

1| La Unidad **Regional de Seguridad Aeroportuaria I del Este**, con jurisdicción en la Provincia de Buenos Aires y el sur de la Provincia de Santa Fe y con sede en el "Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini" situado en la Provincia de Buenos Aires, se debería componer de las siguientes unidades y divisiones:

a. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Ezeiza, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini", situado en la Provincia de Buenos Aires.

b. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva Metropolitana, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional Jorge Newbery", situado en la ciudad de Buenos Aires.

c. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de San Fernando, con jurisdicción en el "Aeropuerto de San Fernando", situado en la Provincia de Buenos Aires.

d. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Mar del Plata, con jurisdicción en el "Aeropuerto Brigadier Bartolomé de la Colina", situado en la ciudad de Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires.

e. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Bahía Blanca, con jurisdicción en el "Aeropuerto Comandante Espora", situado en la ciudad de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires.

f. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Rosario, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional Rosario", situado en la ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe.

g. La División Operacional de Control del Narcotráfico y el Delito Complejo del Este, abocada a las operaciones y acciones de seguridad aeroportuaria compleja en todo lo referido al narcotráfico y a las diferentes modalidades de delito complejo en el ámbito jurisdiccional de la Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria I del Este, con sede en el "Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini" situado en la Provincia de Buenos Aires.

h. La División de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria I del Este, abocada a las operaciones especiales de seguridad aeroportuaria en el ámbito jurisdiccional de la Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria I del Este, con sede en el "Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini" situado en la Provincia de Buenos Aires.

i. La División de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria II del Este, abocada a las operaciones especiales de seguridad aeroportuaria en el ámbito jurisdiccional de la Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria I del Este, con sede en el "Aeropuerto Brigadier Bartolomé de la Colina", situado en la ciudad de Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires.

2| La Unidad **Regional de Seguridad Aeroportuaria II del Centro**, con jurisdicción en las Provincias de Córdoba, Mendoza, San Luis, San Juan y La Pampa y con sede en el "Aeropuerto Internacional Ingeniero Aeronáutico Ambrosio L. V. Taravella", situado en la Ciudad de Córdoba, se debería componer de las siguientes unidades y divisiones:

a. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Córdoba, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional Ingeniero

Aeronáutico Ambrosio L. V. Taravella", situado en la ciudad de Córdoba.

b. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de San Luis, con jurisdicción en el "Aeropuerto de San Luis", situado en la Provincia de San Luis.

c. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Merlo, con jurisdicción en el "Aeropuerto de Santa Rosa del Valle de Conlara", situado en la ciudad de Merlo, Provincia de San Luis.

d. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Mendoza, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional El Plumerillo", situado en la ciudad de Mendoza.

e. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de San Juan, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional de San Juan", situado en la ciudad de San Juan.

f. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Malargüe, con jurisdicción en el "Aeropuerto Comodoro Ricardo Salomón", situado en la ciudad de Malargüe, Provincia de Mendoza.

g. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de San Rafael, con jurisdicción en el "Aeropuerto de San Rafael", situado en la Provincia de Mendoza.

h. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de La Pampa, con jurisdicción en el "Aeropuerto de Santa Rosa", situado en la Provincia de La Pampa.

i. La División Operacional de Control del Narcotráfico y el Delito Complejo del Centro, abocada a las operaciones y acciones de seguridad aeroportuaria compleja en todo lo referido al narcotráfico y a las diferentes modalidades de delito complejo en el ámbito jurisdiccional de dicha Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria, con sede en el "Aeropuerto Internacional Ingeniero Aeronáutico Ambrosio L. V. Taravella", situado en la ciudad de Córdoba.

j. La División de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria I del Centro, abocada a las operaciones especiales de seguridad aeroportuaria en el ámbito jurisdiccional de la Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria II del Centro, con sede en el "Aeropuerto Internacional Ingeniero Aeronáutico Ambrosio L. V. Taravella", situado en la ciudad de Córdoba.

k. La División de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria II del Centro, abocada a las operaciones especiales de seguridad aeroportuaria en el ámbito jurisdiccional de la Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria II del Centro, con sede en el "Aeropuerto Internacional El Plumerillo", situado en la ciudad de Mendoza.

3| La **Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria III del Norte**, con jurisdicción en las Provincias de Salta, Tucumán, Jujuy, Catamarca, La Rioja y Santiago del Estero y con sede en el

"Aeropuerto Internacional El Aibal", situado en la Ciudad de Salta, se debería componer de las siguientes unidades y divisiones:

a. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Salta, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional El Aibal", situado en la ciudad de Salta.

b. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Jujuy, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional Doctor Horacio Guzmán", situado en la ciudad de Jujuy.

c. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Tucumán, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo", situado en la ciudad de Tucumán.

d. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Santiago del Estero, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional de Santiago del Estero", situado en la ciudad de Santiago del Estero.

e. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Catamarca, con jurisdicción en el "Aeropuerto Felipe Varela", situado en la ciudad de Catamarca.

f. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de La Rioja, con jurisdicción en el "Aeropuerto Capitán Vicente Almonacid", situado en la ciudad de La Rioja.

g. La División Operacional de Control del Narcotráfico y el Delito Complejo del Norte, abocada a las operaciones y acciones de seguridad aeroportuaria compleja en todo lo referido al narcotráfico y a las diferentes modalidades de delito complejo en el ámbito jurisdiccional de dicha Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria, con sede en el "Aeropuerto Internacional El Aibal", situado en la ciudad de Salta.

h. La División de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria del Norte, abocada a las operaciones especiales de seguridad aeroportuaria en el ámbito jurisdiccional de dicha Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria, con sede en el "Aeropuerto Internacional El Aibal", situado en la ciudad de Salta.

4 | La **Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria IV del Litoral**, con jurisdicción en las Provincias de Misiones, Corrientes, Chaco, Formosa, Entre Ríos y el norte de la Provincia de Santa Fe y con sede en el "Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú", situado en la ciudad de Iguazú, Provincia de Misiones, se debería componer de las siguientes unidades y divisiones:

a. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Misiones, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional General San Martín", situado en la ciudad de Posadas, Provincia de Misiones.

b. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Iguazú, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú", situado en la ciudad de Iguazú, Provincia de Misiones.

c. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Paso de los Libres, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional Paso de los Libres", situado en la ciudad de Paso de los Libres, Provincia de Corrientes.

d. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Formosa, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional Formosa", situado en la ciudad de Formosa.

e. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Resistencia, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional Resistencia", situado en la ciudad de Resistencia, Provincia de Chaco.

f. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Corrientes, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional Doctor Fernando Piragine Niveyro", situado en la ciudad de Corrientes.

g. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Santa Fe, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional Sauce Viejo", situado en la ciudad de Santa Fe.

h. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Paraná, con jurisdicción en el "Aeropuerto General Urquiza", situado en la ciudad de Paraná.

i. La División Operacional de Control del Narcotráfico y el Delito Complejo del Litoral, abocada a las operaciones y acciones de seguridad aeroportuaria compleja en todo lo referido al narcotráfico y a las diferentes modalidades de delito complejo en el ámbito jurisdiccional de dicha Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria, con sede en el "Aeropuerto Internacional General San Martín", situado en la ciudad de Posadas, Provincia de Misiones.

j. La División de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria I del Litoral, abocada a las operaciones especiales de seguridad aeroportuaria en el ámbito jurisdiccional de la Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria IV del Litoral, con sede en el "Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú", situado en la ciudad de Iguazú, Provincia de Misiones.

k. La División de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria II del Litoral, abocada a las operaciones especiales de seguridad aeroportuaria en el ámbito jurisdiccional de la Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria IV del Litoral, con sede en el "Aeropuerto Internacional Resistencia", situado en la ciudad de Resistencia, Provincia de Chaco.

5| La **Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria V de la Patagonia**, con jurisdicción en las Provincias de Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego e Islas del Atlántico Sur y con sede en el "Aeropuerto Internacional de San Carlos de Bariloche", situado en la ciudad de San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro, se debería componer de las siguientes unidades y divisiones:

a. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Bariloche, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional de San Carlos de Bariloche", situado en la ciudad de San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro.

b. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Neuquén, con jurisdicción en el "Aeropuerto Juan Domingo Perón", situado en la ciudad de Neuquén.

c. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de San Martín de los Andes, con jurisdicción en el "Aeropuerto de Chapelco", situado en la ciudad de San Martín de Los Andes, Provincia de Neuquén.

d. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Esquel, con jurisdicción en el "Aeropuerto de Esquel", situado en la ciudad de Esquel, Provincia de Chubut.

e. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Comodoro Rivadavia, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional General Enrique Mosconi", situado en la ciudad de Comodoro Rivadavia, Provincia de Chubut.

f. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Viedma, con jurisdicción en el "Aeropuerto Gobernador Capello", situado en la ciudad de Viedma, Provincia de Río Negro.

g. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Puerto Madryn, con jurisdicción en el "Aeropuerto El Tehuelche", situado en la ciudad de Puerto Madryn, Provincia de Chubut.

h. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Trelew, con jurisdicción en el "Aeropuerto Almirante Zar", situado en la ciudad de Trelew, Provincia de Chubut.

i. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Río Gallegos, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional Piloto Civil N. Fernández", situado en la ciudad de Río Gallegos, Provincia de Santa Cruz.

j. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de El Calafate, con jurisdicción en el "Aeropuerto El Calafate", situado en la ciudad de El Calafate, Provincia de Santa Cruz.

k. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Ushuaia, con jurisdicción en el "Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas", situado en la ciudad de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego.

l. La Unidad Operacional de Seguridad Preventiva de Río Grande, con jurisdicción en el "Aeropuerto de Río Grande", situado en la ciudad de Río Grande, Provincia de Tierra del Fuego.

m. La División Operacional de Control del Narcotráfico y el Delito Complejo de la Patagonia, abocada a las operaciones y acciones de seguridad aeroportuaria compleja en todo lo referido al narcotráfico y a las diferentes modalidades de delito complejo en el ámbito jurisdiccional de dicha Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria, con sede en el "Aeropuerto

Internacional de San Carlos de Bariloche", situado en la ciudad de San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro.

n. La División de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria I de la Patagonia, abocada a las operaciones especiales de seguridad aeroportuaria en el ámbito jurisdiccional de la Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria V de la Patagonia, con sede en el "Aeropuerto Internacional de San Carlos de Bariloche", situado en la ciudad de San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro.

o. La División de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria II de la Patagonia, abocada a las operaciones especiales de seguridad aeroportuaria en el ámbito jurisdiccional de la Unidad Regional de Seguridad Aeroportuaria V de la Patagonia, con sede en el "Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas", situado en la ciudad de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego.

6| El **Centro de Análisis, Comando y Control de la Seguridad Aeroportuaria (CEAC)**, que, además de sus funciones generales, ejercerá la dirección funcional en el nivel táctico-operacional de las siguientes Divisiones Operacionales de Seguridad Compleja:

a. La División Operacional Antiterrorista y de Control de Actividades que Atenten contra los Poderes Públicos y el Orden Constitucional, abocada a las operaciones y acciones de seguridad aeroportuaria compleja en todo lo referido al terrorismo y a las acciones que atenten contra los poderes públicos, el orden constitucional y la vida democrática en el ámbito jurisdiccional del territorio nacional, que cuenta con las siguientes subdivisiones:

i. La Subdivisión Operacional Antiterrorista y de Control de Actividades Políticas Ilegales de Iguazú, con sede en el "Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú", situado en la ciudad de Iguazú, Provincia de Misiones.

ii. La Subdivisión Operacional Antiterrorista y de Control de Actividades Políticas Ilegales de Resistencia, con sede en el "Aeropuerto Internacional Resistencia", situado en la ciudad de Resistencia, Provincia de Chaco.

iii. La Subdivisión Operacional Antiterrorista y de Control de Actividades Políticas Ilegales de Bariloche, con sede en el "Aeropuerto Internacional de San Carlos de Bariloche", situado en la ciudad de San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro.

b. La División Operacional de Control del Narcotráfico y el Delito Complejo Central, abocada a las operaciones y acciones de seguridad aeroportuaria compleja en todo lo referido al narcotráfico y a las diferentes modalidades de delito complejo en el ámbito jurisdiccional del territorio nacional.

2.2) Modernización del sistema policial de seguridad aeroportuaria preventiva

Como se señaló, la **seguridad aeroportuaria preventiva** comprende la planificación, implementación y evaluación de las acciones y operaciones, en el nivel estratégico y táctico, destinadas a **prevenir** y **conjurar** en forma inmediata los delitos, las infracciones y los hechos vulneratorios del orden público que resulten atentatorios de la seguridad aeroportuaria, a través de la inspección, vigilancia, verificación y control de pasajeros, usuarios, tripulación, personas, empleados, equipajes y cargas así como de vehículos y aeronaves, y la protección y control de las instalaciones, establecimientos, áreas y sectores de los aeropuertos.

Ello abarca dos tipos de labores policiales básicas. En primer lugar, las tareas de **control policial preventivo** asentadas en la vigilancia de instalaciones y establecimientos aeroportuarios así como en la inspección y verificación de personas y objetos sensibles para la seguridad aeroportuaria. Y, en segundo lugar, las **operaciones especiales de seguridad aeroportuaria** basadas en las acciones tácticas y especiales tendientes a conjurar y hacer cesar situaciones críticas de alto riesgo o a garantizar intervenciones preventivas especiales.

El **sistema policial de seguridad preventiva aeroportuario** está conformado por las estructuras de mando policial y las diferentes unidades y efectivos policiales de carácter operacionales abocadas a las labores de policiamiento aeroportuario preventivo. En este marco, el núcleo básico operacional en materia de seguridad aeroportuaria preventiva lo constituyen las **Unidades Operacionales de Seguridad Preventiva (UOSP)** correspondientes a cada uno de los aeródromos del país así como las **Divisiones de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria (DOESA)** desplegadas en las diferentes URSAs del país. Estas unidades operativas configuran los ámbitos fundamentales en cuyo contexto se ubican y ponen en ejecución los dispositivos, procedimientos y acciones táctico-operacionales de seguridad preventiva llevadas a cabo en la jurisdicción de cada URSA. En su esfera, las estrategias de seguridad aeroportuaria preventiva que fueran diseñadas y ordenadas por el CEAC se efectivizan a través del conjunto de actuaciones policiales concretas, conducidas y evaluadas en forma directa por el Jefe de la UOSP o el Jefe de la DOESA, según corresponda, y, en el plano táctico-operacional regional, por el titular de la URSA de la jurisdicción.

Ahora bien, las tareas policiales en materia de seguridad preventiva de la ex PAN estaban significativamente condicionadas por una serie de deficiencias institucionales de vulneran su funcionamiento eficiente y cuya superación constituye una condición indispensable para modernizar el sistema de seguridad aeroportuaria preventiva. Entre dichas deficiencias, se destacaban:

1| La insuficiencia de recursos humanos policiales y la utilización deficiente de los mismos, en particular, con relación a los horarios ordinarios de prestación de los servicios de seguridad.

2| El predominio de modalidades deficientes, administrativistas y meramente reactivas de desempeño policial preventivo.

3| La ausencia de un sistema de inteligencia criminal preventiva y táctico-policial adecuado a la problemática criminal desenvuelta en el ámbito aeroportuario.

4| La carencia de medios técnicos adecuados al desarrollo de formas de policiamiento preventivo focalizado y sectorizado.

5| El desbarajuste en el control del flujo general de personas en los aeropuertos –en particular, en los aeropuertos de gran porte- sin ningún tipo de supervisión de seguridad que impidiera el ingreso a áreas o sectores de acceso restringido de aquellas personas no autorizadas para ello, lo que se asentaba en:

a. El uso, hasta fines de 2005, de credenciales aeroportuarias que constituían sólo una tarjeta de identificación visual.

b. La ausencia de un sistema de barrera física que permitiera la compartimentación de los diferentes sectores del área de seguridad restringida.

c. El otorgamiento masivo e indiscriminado de credenciales aeroportuarias a personas ajenas a la actividad aeroportuaria, lo que facilitaba la comisión de ilícitos dentro del aeropuerto. [41]

[41] *La injustificada perpetuación de dicho sistema solamente se explicaba en razón de ello, esto es, de la corrupción institucional.*

Así, en este marco, los lineamientos básicos de **modernización del sistema policial de seguridad aeroportuaria preventiva** deberían ser los siguientes:

Eje 1) Nuevas modalidades de control policial preventivo

El diseño e implementación de **nuevas modalidades de control policial preventivo** debe basarse en la **focalización y sectorización del sistema policial de vigilancia de instalaciones y establecimientos aeroportuarios y de inspección y verificación de personas y objetos sensibles para la seguridad aeroportuaria**. La **focalización** hace referencia a la distinción de diferentes personas y objetos específicos de policiamiento preventivo, mientras que la **sectorización** hace referencia a la distinción de diferentes sectores del ámbito aeroportuario.

Sobre la base de estas consideraciones, las modalidades de control policial preventivo deberán comprender la inspección y verificación de las siguientes personas y objetos:

1| El **control del área pública**.

2| El **control de acceso al área de seguridad restringida**.

3| El **control de pasajeros**.

4| El **control de equipaje de bodega**.

5| El **control de carga**.

6| El **control de suministros y provisiones**.

7| El **control perimetral**.

Eje 1.1) Control del área pública

El **control del área pública** consiste en el monitoreo, inspección y/o verificación de personas y vehículos que tienen libre acceso, o sea, que para el ingreso, permanencia y circulación no se requiere de autorización otorgada por la autoridad competente, mediante los siguientes procedimientos y/o medidas:

1| El **monitoreo y vigilancia por sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV)** de las personas –usuarios, pasajeros o empleados- y/o vehículos –particulares o funcionales- que ingresan, permanecen y circulan dentro de las instalaciones edilicias y estacionamientos vehiculares situados en el área pública del aeropuerto, procurando una cobertura integral de dichas personas y vehículos desde el momento del ingreso hasta el egreso de dicha área pública.

2| La **vigilancia policial preventiva** de las personas –usuarios, pasajeros o empleados- y/o vehículos –particulares o funcionales- que ingresan, permanecen y circulan dentro de las instalaciones edilicias y estacionamientos vehiculares situados en el área pública del aeropuerto, así como de las actividades aeroportuarias –aeronáuticas o no- que allí se desenvuelven, a través de:

   a. **Labores policiales ostensibles** de **vigilancia sistemática de personal policial uniformado a pie (con o sin canes)** o **modalidades de patrullamiento de personal policial uniformado** en vehículos, motos, bicicletas y otros medios de locomoción.

   b. **Labores policiales sigilosas** de **vigilancia sistemática de personal policial no-uniformado a pie** o **modalidades de patrullamiento de personal policial no-uniformado** en vehículos, motos, bicicletas y otros medios de locomoción.

3| La **inspección y verificación vehicular selectiva** por medio de **equipos móviles de detección de rayos X** (instalados en camionetas o van no identificadas de la PSA) de visualización y detección de cargamentos varios (drogas, explosivos, mercancías) trasladados en vehículos ingresantes o circulantes dentro del área pública del aeropuerto.

4| El **registro e inspección aleatoria de personas, equipajes, bultos o mercancías** a través de la utilización de detectores de metales, equipos móviles de detección de rayos X u otros dispositivos o aparatos de detección de explosivos, armas y estupefacientes, o mediante modalidades de registro manual dentro del área pública del aeropuerto.

Eje 1.2) Control de acceso al área de seguridad restringida

El **control de acceso al área de seguridad restringida** consiste en el monitoreo, inspección y/o registro en los puestos de control de las **personas y vehículos autorizados** [42] a ingresar y permanecer en dicha área –excepto los pasajeros que son objeto de otro tipo de control-, sobre la base de los siguientes **principios generales** aplicables a todos los aeropuertos, a

saber, (i) la limitación a un mínimo estrictamente necesario de los puntos o sitios de acceso –"puestos de control"-a las áreas restringidas de seguridad, erradicando todo punto o sitio de acceso innecesario para el normal funcionamiento del aeropuerto; (ii) el impedimento físico de ingreso al área de seguridad restringida de todas aquellas personas o vehículos no autorizados, incluidas aquellas personas o vehículos autorizados pero en sectores, días u horarios diferentes del habilitado para ingresar y permanecer en el mismo; (iii) la efectivización sistemática y permanente de medidas integrales y eficaces de inspección, verificación y control de todas las personas y vehículos autorizados ingresantes al área de seguridad restringida a través de la utilización de medios técnicos y manuales, y cada vez que dicha persona o vehículo ingrese a la misma, aunque sea en forma reiterada; y (iv) el monitoreo de imágenes y registro informático del ingreso al área de seguridad restringida de toda persona y vehículo, su identidad o identificación, la fecha y el horario de ingreso.

Cumpliendo irrestrictamente este conjunto de principios generales, el **control del acceso al área de seguridad restringida** debe abarcar las siguientes medidas:

1| La **sectorización del área de seguridad restringida** mediante la demarcación, el precintamiento y la separación físico y funcional de cada sector constitutivo de dicha área con relación a los otros sectores de la misma, impidiendo el libre acceso de las personas y vehículos autorizados entre sectores sin ser sometidos a las medidas de inspección, verificación y control correspondientes.

La mencionada sectorización debe asentarse en el establecimiento de **barreras físicas** que separen el área pública del área de seguridad restringida del aeropuerto así como los diferentes sectores componentes de esta última área –en particular, los sectores correspondientes a las plataformas de pasajeros, los de cargas y el sector industrial de cada aeropuerto, si lo hubiera-, y que sean franqueables únicamente a través del acceso de personas y/o vehículos autorizados en los puestos de control operados por personal de la PSA.

2| El desarrollo de una serie de **procedimientos y/o medidas de control de acceso** llevadas a cabo en los **puestos de control** por parte de personal especializado de la PSA, a saber:

a. La **inspección y registro sistemático e integral de las personas autorizadas** ingresantes al área de seguridad restringida así como de los equipajes, bultos o mercancías que posean o trasladen, mediante los siguientes procedimientos:

i. El **acceso físico automatizado de la persona autorizada** a través de aberturas -puertas o molinetes- accionadas mediante equipamiento de registro biométrico de huella dactilar y sistema de tarjetas inteligentes de proximidad que servirán como llave electrónica de acceso a los diferentes sectores del área de seguridad restringida por parte de dicha persona.

ii. La **inspección y supervisión de la persona autorizada** y de sus pertenencias mediante la utilización de detectores de metales portátiles o de pórtico, equipos móviles o fijos de detección de rayos X u otros dispositivos o aparatos de detección de explosivos, armas y estupefacientes, y/o mediante modalidades de registro manual o visual.

i. La **identificación y reconocimiento unívoco de la persona autorizada** a través de:

- La captura, lectura y registro de la **credencial única de identificación** a través del uso de una tarjeta inteligente de proximidad para personas.

- La **identificación biométrica** de la persona autorizada ingresante a través de (i) el enrolamiento de la muestra biométrica correspondiente por medio del cual se captura dicha muestra –scanneo de huella dactilar, de fotografía, de filmación, etc.-, se la procesa y se la normaliza; (ii) la conformación de una plantilla con la muestra tomada y su almacenamiento automático en una base de datos específica inmediatamente utilizable; (iii) la identificación unívoca de la persona a través de la comparación de una nueva plantilla correspondiente a esa persona con las existentes en la base de datos; y (iv) la verificación de la identidad de la persona por medio de la comparación de la nueva plantilla de esa persona con las existentes en la base de datos y que se corresponden a dicha persona y con la credencial única de identificación.

- El **registro y almacenamiento de la información** del acceso de la persona autorizada, el sector al que ingresó, el puesto de control por el que lo hizo, y el día y horario del mismo así como de cualquier otra información sensible para la seguridad aeroportuaria.

b. La **inspección sistemática e integral de los vehículos autorizados** ingresantes al área de seguridad restringida así como de los equipajes, bultos o mercancías que trasladen mediante los siguientes procedimientos:

i. El **acceso físico automatizado del vehículo autorizado** a través de dársenas de circulación vehicular que funcionarán como puestos de control y mediante el uso de barreras de acceso vehicular accionadas por el personal policial en forma combinada con la utilización de equipamiento de lectura de tarjetas inteligentes.

ii. La **inspección y supervisión del vehículo autorizado** mediante la utilización de detectores de metales portátiles o de pórtico, equipos móviles o fijos de detección de rayos X u otros dispositivos o aparatos de detección de explosivos, armas y estupefacientes, y/o mediante modalidades de registro manual o visual.

iii. La **identificación y reconocimiento unívoco del vehículo autorizado** a través de:

- La captura, lectura y registro de la **credencial única vehicular** a través del uso de una tarjeta inteligente de proximidad para vehículo.

- El **almacenamiento informático** del acceso del vehículo autorizado, el sector al que ingresó, el puesto de control por el que lo hizo, y el día y horario del mismo.

El control del acceso de la persona autorizada ingresante en el vehículo autorizado se deberá hacer siguiendo los procedimientos de inspección y registro sistemático e integral de las personas autorizadas descrito más arriba.

c. La **supervisión y registro por sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV)** a través del siguiente procedimiento:

i. El monitoreo del ingreso de las personas y/o vehículos autorizados al área de seguridad restringida a través de los puestos de control así como también de las medidas y procedimientos de control e inspección llevados a cabo por personal policial.

ii. El registro y almacenamiento de las imágenes y señales en un sistema de grabaciones digital general.

3| El **establecimiento de un nuevo sistema de identificación aeroportuaria y control de acceso de personas autorizadas** a los efectos de optimizar los controles de seguridad y acceso a los distintos sectores del área de seguridad restringida del aeropuerto a través de la identificación e inspección integral y el registro de los movimientos de personas autorizadas. Este sistema de identificación aeroportuaria estará basado en la utilización de dos elementos básicos:

a. El establecimiento de un nuevo **sistema de identificación aeroportuaria** basado en:

i. La conformación e implantación de una nueva credencial aeroportuaria denominada **Permiso Personal Aeroportuario** materializada en una **tarjeta inteligente de proximidad** que funciona como un medio técnico de identificación de personas y una llave electrónica de acceso al área de seguridad restringida mediante:

- La **grabación encriptada de información personal y laboral de la persona autorizada**, esto es, el nombre y apellido, el documento de identidad y los datos personales, la fotografía facial, la identificación de huella dactilar y todo otro tipo de información biométrica, la pertenencia institucional o corporativa de la misma y los sectores, jornadas y horarios autorizados de ingreso.

- La **captura, lectura y registro de la tarjeta inteligente de proximidad** a través de una clave electrónica intrínseca, única e irrepetible que está grabada en la tarjeta inteligente de proximidad y que se activa al aproximarla a los lectores de control de accesos, permitiendo su utilización como llave electrónica para autorizarlo o denegarlo así como el registro efectivo de ingreso al área de seguridad restringida de la persona autorizada, el sector ingresante y el día y horario de ingreso y los intentos de ingreso a sectores no autorizado o en jornadas u horarios no autorizados, todo lo cual quedará almacenado en una base de datos de la PSA.

ii. El instalación en los puestos de control de un **sistema de tecnología biométrica de reconocimiento facial y dactilar** que permite la identificación unívoca de las

personas a través de la comparación electrónica en forma precisa y rápida de la información biométrica contenida en las tarjetas inteligentes de proximidad con la información almacenada en la base de datos de la PSA, impidiendo las duplicaciones o falsificaciones de credenciales y su utilización por parte de una persona distinta de su titular.

b. El establecimiento de un **nuevo sistema de registro, control, circulación y permanencia de personas y vehículos autorizados** en el área de seguridad restringida del ámbito aeroportuario mediante:

i. La elaboración y permanente actualización de un **nuevo reglamento de registro, control, circulación y permanencia de personas y vehículos autorizados** en el que instituya el ámbito, los sujetos y las definiciones en la materia; los sectores de seguridad del área de seguridad restringida de los aeropuertos; las condiciones de ingreso a dichos sectores; los tipos de permisos aeroportuarios, diferenciando los personales de los vehiculares y sus diferentes subtipos; los requisitos y procedimientos para la obtención de los permisos aeroportuarios; el uso de los permisos aeroportuario; las prohibiciones y responsabilidades de los usuarios del permiso aeroportuario; el vencimiento, baja e inutilización de los permisos aeroportuarios; el régimen disciplinario y las sanciones en la materia; y las disposiciones transitorias. [43]

ii. El **reordenamiento del sistema de identificación aeroportuaria** mediante el reemplazo de las diferentes credenciales aeroportuarias vigentes por un único Permiso Personal Aeroportuario por persona autorizada y la re-credencialización de la totalidad de la población aeroportuaria.

Eje 1.3) Control de pasajeros

El **control de pasajeros** consiste en el control integral de los usuarios del aeropuerto que utilizan las instalaciones aeroportuarias y/o servicios del aeropuerto en razón del inicio, escala o finalización de un vuelo doméstico o internacional, ya sea de aviación aerocomercial o de aviación general.

El **control de pasajeros** comprende tres tipos de controles diferentes cada uno de los cuales debe abarcar un conjunto de procedimientos y/o medidas específicas que deben ser llevadas a cabo por **personal policial especializado de la PSA**:

1 | El **control de los pasajeros de embarque** consistentes en el control de aquellos pasajeros que inician un vuelo a través de los siguientes pasos y procedimientos de inspección y comprobación:

a. El **control del documento de viaje** antes de la presentación y registro de ingreso (“check in”) en la empresa aerocomercial o de aviación general a los efectos de verificar su autenticidad o, en su caso, a los efectos de identificar la adulteración y/o falsificación de los mismos. El procedimiento se basa en la utilización de un equipamiento de lectura inteligente de documento –scanner inteligente de documentos- mediante el

cual se lleva a cabo (i) la captura y el procesamiento de las imágenes y la información del documento; (ii) la constatación de la autenticidad y la vigencia del mismo; y (iii) la transmisión inmediata y automática toda esa información al **Centro de Comando y Control Operacional Policial (COP)**.

b. La **identificación biométrica del pasajero de embarque** durante el procedimiento de control del documento de viaje previo a la presentación y registro de ingreso ("check in") a través de la utilización de medios automatizados de reconocimiento biométrico de personas -huellas dactilares, fisonomía facial o cualquier otro medio de reconocimiento biométrico-, en este caso, de pasajeros de embarque. El procedimiento consiste en (i) el enrolamiento de la muestra biométrica correspondiente por medio del cual se captura dicha muestra –scanneo de huella dactilar, de fotografía, de filmación, etc.-, se la procesa y normaliza; (ii) la conformación de una plantilla con la muestra tomada y su almacenamiento automático en una base de datos específica inmediatamente utilizable; (iii) la identificación unívoca de la persona a través de la comparación de una nueva plantilla correspondiente a esa persona con las existentes en la base de datos; y (iv) la verificación de la identidad de la persona por medio de la comparación de la nueva plantilla de esa persona con las existentes en la base de datos y que se corresponden a dicha persona.

   Este procedimiento debe asentarse inicialmente en dos instancias básicas inmediatamente aplicables en el sistema aeroportuario nacional, [44] a saber:

   i. La **identificación biométrica por huellas dactilares** a los efectos de identificar a las personas mediante la captura, comparación y verificación de sus huellas dactilares.

   ii. La **identificación biométrica por reconocimiento facial** a los fines de identificar a las personas mediante la captura, comparación y verificación de sus fisonomías faciales.

c. El **análisis y control de la información documental y biométrica del pasajero de embarque** mediante (i) la remisión inmediata y automática de la información generada durante el control del documento de viaje y la identificación biométrica del pasajero en tránsito o en conexión al centro policial de comando y control operacional; (ii) el contraste automatizado de dicha información con las bases de datos de dicho centro policial, ya sean bases de datos con la información almacenada en procedimientos anteriores del mismo tipo o con otras bases de datos de control policial, migratorio, judicial, de inteligencia, etc.; (iii) la verificación automatizada del perfil de seguridad del pasajero de embarque reconociendo si se trata de una persona con algún tipo de impedimento legal o su carácter de sospechoso de estar vinculado a alguna actividad ilícita o sensible a la seguridad aeroportuaria; y (iv) el almacenamiento de la información generada en todas estas fases de análisis y control.

d. El **control del acceso del pasajero de embarque al área de seguridad restringida -**correspondiente al sector estéril o de pre-embarque- llevado a cabo en los **puestos de control de**

[44] *En una etapa posterior podrían desarrollarse procedimientos de identificación biométrica de personas mediante el reconocimiento de iris oculares o de estructuras óseo-faciales, ya en uso o en desarrollo en otros países.*

pasajeros de embarque mediante (i) una nueva identificación biométrica del pasajero de embarque y el correspondiente análisis y control de la información biométrica allí producida en contraste con la generada en la etapa previa a la presentación y registro de ingreso ("check in") del pasajero de embarque, a los efectos de verificar que la persona que realizó el registro de ingreso fuese la misma que está ingresando al sector estéril; (ii) la inspección y supervisión del pasajero de embarque a través de la utilización de detectores de metales portátiles o de pórtico, equipos móviles o fijos de detección de rayos X u otros dispositivos o aparatos de detección de explosivos, armas y estupefacientes, y/o a través de modalidades de registro manual o visual; (iii) la inspección y supervisión del equipaje de mano del pasajero de embarque mediante equipamientos móviles o fijos de rayos X, tomógrafos u otros dispositivos o aparatos de detección de sustancias prohibidas, explosivos y metales, y/o a través de modalidades de registro manual o visual.

e. El **control del acceso del pasajero de embarque al andén de la plataforma** que une el sector estéril o de pre-embarque con la aeronave estacionada mediante (i) una nueva identificación biométrica del pasajero de embarque y el correspondiente análisis y control de la información biométrica allí producida en contraste con la generada en la etapa previa a la presentación y registro de ingreso ("check in") del pasajero y en ocasión de su ingreso al sector estéril, con la finalidad fundamental de constatar que se trata de la misma persona.

f. La **supervisión del pasajero de embarque por sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV)** a través de (i) el monitoreo y seguimiento visual del pasajero de embarque durante el registro de ingreso ("check in"), el traslado e ingreso al área de seguridad restringida a través del puesto de control de pasajeros de embarque, las medidas y procedimientos de control e inspección llevados a cabo por el personal policial, el control migratorio, el ingreso y permanencia en el sector estéril y el embarque; y (ii) el registro y almacenamiento de las imágenes y señales en un sistema de grabaciones digital general.

g. La **vigilancia policial preventiva de los pasajeros de embarque** mediante el monitoreo y seguimiento visual de los mismos por parte de personal policial uniformado o no-uniformado durante la presentación y registro de ingreso ("check in"), el traslado e ingreso al área de seguridad restringida a través del puesto de control de pasajeros de embarque, las medidas y procedimientos de control e inspección llevados a cabo por el personal policial, el control migratorio, el ingreso y permanencia en el sector estéril y el embarque.

2| El **control de los pasajeros en tránsito o en conexión –o transferencia-** que comprende el control en el sector estéril del aeropuerto de los pasajeros que llegan y salen de éste en el mismo vuelo –tránsito- o que efectúan un enlace directo entre dos vuelos diferentes –conexión o transferencia-, a través de los siguientes pasos y procedimientos de inspección y comprobación:

a. El **control del documento de viaje** inmediatamente después de su desembarque en el vuelo entrante a los efectos de verificar su autenticidad o, en su caso, a los efectos de identificar la adulteración y/o falsificación de los mismos, a través de la utilización del mismo procedimiento descrito para el control de documento de viaje de los pasajeros de embarque, esto es, (i) la captura y el procesamiento de las imágenes y la información del documento; (ii) la constatación de la autenticidad y la vigencia del mismo; y (iii) la transmisión inmediata y automática toda esa información al centro policial de comando y control operacional.

b. La **identificación biométrica del pasajero en tránsito o en conexión** durante el procedimiento de control del documento de viaje realizado en el sector estéril a través de la utilización de medios automatizados de reconocimiento biométrico que permitan (i) el enrolamiento de la muestra biométrica correspondiente por medio del cual se captura dicha muestra –scanneo de huella dactilar, de fotografía, de filmación, etc.-, se la procesa y normaliza; (ii) la conformación de una plantilla con la muestra tomada y su almacenamiento automático en una base de datos específica inmediatamente utilizable; (iii) la identificación unívoca de la persona a través de la comparación de una nueva plantilla correspondiente a esa persona con las existentes en la base de datos; y (iv) la verificación de la identidad de la persona por medio de la comparación de la nueva plantilla de esa persona con las existentes en la base de datos y que se corresponden a dicha persona.

c. El **análisis y control de la información documental y biométrica del pasajero en tránsito o en conexión** mediante (i) la remisión inmediata y automática de la información generada durante el control del documento de viaje y la identificación biométrica del pasajero en tránsito o en conexión al centro policial de comando y control operacional; (ii) el contraste automatizado de dicha información con las bases de datos de dicho centro policial, ya sean bases de datos con la información almacenada en procedimientos anteriores del mismo tipo o con otras bases de datos de control policial, migratorio, judicial, de inteligencia, etc.; (iii) la verificación automatizada del perfil de seguridad del pasajero en tránsito o en conexión reconociendo si se trata de una persona con algún tipo de impedimento legal o su carácter de sospechoso de estar vinculado a alguna actividad ilícita o sensible a la seguridad aeroportuaria; y (iv) el almacenamiento de la información generada en todas estas fases de análisis y control.

d. El **control del pasajero en tránsito o en conexión en el sector estéril** llevado a cabo por personal policial en los **puestos de control de pasajeros en tránsito o en conexión** mediante (i) la inspección y supervisión del pasajero en tránsito o en conexión a través de la utilización de detectores de metales portátiles o de pórtico, equipos móviles o fijos de detección de rayos X u otros dispositivos o aparatos de detección de explosivos, armas y estupefacientes, y/o a través de modalidades de registro manual o visual; y (iii) la inspección y supervisión del equipaje de mano del pasajero en tránsito o en conexión mediante equipamientos móviles o fijos de rayos X, tomógrafos u otros dispositivos o aparatos de detección de

sustancias prohibidas, explosivos y metales, y/o a través de modalidades de registro manual o visual.

e. El **control del acceso del pasajero en tránsito o en conexión al andén de la plataforma** que une el sector estéril o de pre-embarque con la aeronave estacionada mediante (i) una nueva identificación biométrica del pasajero en tránsito o en conexión y el correspondiente análisis y control de la información biométrica allí producida en contraste con la generada en la etapa previa en ocasión de su desembarco, con la finalidad fundamental de constatar que se trata de la misma persona.

f. La **supervisión del pasajero en tránsito o en conexión por sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV)** a través de (i) el monitoreo y seguimiento visual del pasajero en tránsito o en conexión durante el desembarco, el ingreso al sector estéril a través del puesto de control de pasajeros en tránsito o en conexión, las medidas y procedimientos de control e inspección llevados a cabo por el personal policial, su permanencia en el sector estéril y el embarque; y (ii) el registro y almacenamiento de las imágenes y señales en un sistema de grabaciones digital general.

g. La **vigilancia policial preventiva de los pasajeros en tránsito o en conexión** mediante el monitoreo y seguimiento visual de los mismos por parte de personal policial uniformado o no-uniformado durante el desembarco, el ingreso al sector estéril a través del puesto de control de pasajeros en tránsito o en conexión, las medidas y procedimientos de control e inspección llevados a cabo por el personal policial, su permanencia en el sector estéril y el embarque.

3| El **control de los pasajeros de arribo** que consiste en el control de los pasajeros que finalizan un vuelo a través de los siguientes pasos y procedimientos de inspección y comprobación:

a. El **control del documento de viaje** inmediatamente después de su desembarque en el vuelo entrante a los efectos de verificar su autenticidad o, en su caso, a los efectos de identificar la adulteración y/o falsificación de los mismos, a través de la utilización del mismo procedimiento descrito para el control de documento de viaje de los pasajeros ingresantes o en tránsito o conexión, esto es, (i) la captura y el procesamiento de las imágenes y la información del documento; (ii) la constatación de la autenticidad y la vigencia del mismo; y (iii) la transmisión inmediata y automática toda esa información al centro policial de comando y control operacional.

b. La **identificación biométrica del pasajero de arribo** durante el procedimiento de control del documento de viaje realizado inmediatamente después de su desembarque a través de la utilización de medios automatizados de reconocimiento biométrico que permitan (i) el enrolamiento de la muestra biométrica correspondiente por medio del cual se captura dicha muestra –scanneo de huella dactilar, de fotografía, de filmación, etc.-, se la procesa y normaliza; (ii) la conformación de una plantilla con la muestra tomada y su almacenamiento automático en una base de datos específica inmediatamente utilizable; (iii) la identificación

unívoca de la persona a través de la comparación de una nueva plantilla correspondiente a esa persona con las existentes en la base de datos; y (iv) la verificación de la identidad de la persona por medio de la comparación de la nueva plantilla de esa persona con las existentes en la base de datos y que se corresponden a dicha persona.

c. El **análisis y control de la información documental y biométrica del pasajero de arribo** mediante (i) la remisión inmediata y automática de la información generada durante el control del documento de viaje y la identificación biométrica del pasajero de arribo al centro policial de comando y control operacional; (ii) el contraste automatizado de dicha información con las bases de datos de dicho centro policial, ya sean bases de datos con la información almacenada en procedimientos anteriores del mismo tipo o con otras bases de datos de control policial, migratorio, judicial, de inteligencia, etc.; (iii) la verificación automatizada del perfil de seguridad del pasajero de arribo reconociendo si se trata de una persona con algún tipo de impedimento legal o su carácter de sospechoso de estar vinculado a alguna actividad ilícita o sensible a la seguridad aeroportuaria; y (iv) el almacenamiento de la información generada en todas estas fases de análisis y control.

d. El **control del pasajero de arribo** llevado a cabo por personal policial en los **puestos de control de pasajeros de arribo** mediante (i) la inspección y supervisión del pasajero de arribo a través de la utilización de detectores de metales portátiles o de pórtico, equipos móviles o fijos de detección de rayos X u otros dispositivos o aparatos de detección de explosivos, armas y estupefacientes, y/o a través de modalidades de registro manual o visual; y (iii) la inspección y supervisión del equipaje de mano del pasajero de arribo mediante equipamientos móviles o fijos de rayos X, tomógrafos u otros dispositivos o aparatos de detección de sustancias prohibidas, explosivos y metales, y/o a través de modalidades de registro manual o visual.

e. La **supervisión del pasajero de arribo por sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV)** a través de (i) el monitoreo y seguimiento visual del pasajero de arribo durante el desembarco, el ingreso al sector estéril a través del puesto de control de pasajeros de arribo, las medidas y procedimientos de control e inspección llevados a cabo por el personal policial, su permanencia en el sector estéril y su salida hacia el área pública del aeropuerto; y (ii) el registro y almacenamiento de las imágenes y señales en un sistema de grabaciones digital general.

f. La **vigilancia policial preventiva de los pasajeros de arribo** mediante el monitoreo y seguimiento visual de los mismos por parte de personal policial uniformado o no-uniformado durante el desembarco, el ingreso al sector estéril a través del puesto de control de pasajeros de arribo, las medidas y procedimientos de control e inspección llevados a cabo por el personal policial, su permanencia en el sector estéril y su salida hacia el área pública del aeropuerto.

Eje 1.4) Control de equipaje de bodega

El **control de equipaje de bodega** consiste en la inspección y verificación integral de la totalidad del equipaje de bodega despachado por los pasajeros que utilizan las instalaciones aeroportuarias y/o los servicios del aeropuerto en razón del inicio, escala o finalización de un vuelo doméstico o internacional, ya sea de aviación aerocomercial o de aviación general, y su protección y resguardo integral ante posibles interferencias o intromisiones ilícitas durante el proceso de clasificación y/o almacenamiento del mismo, su transporte hacia o desde la aeronave, su carga y descarga en la bodega de la aeronave y su transporte hacia la zona de recogida del equipaje del aeropuerto.

Ello comprende, pues, la inspección, verificación y resguardo integral de la **totalidad del equipaje de bodega que se carga o descarga en la bodega de una aeronave dentro del ámbito aeroportuario**, esto es, (i) el **control de equipaje de bodega de embarque** consistente en la inspección integral del equipaje de bodega por los pasajeros de embarque que inician un vuelo; (ii) el **control de equipaje de bodega en conexión o transferencia** consistente en el control del equipaje de bodega por los pasajeros que llegan y salen del aeropuerto en el mismo vuelo –tránsito- o que efectúan un enlace directo entre dos vuelos diferentes –conexión o transferencia-, siempre que ello implique cargar y/o descargar el mismo de la bodega de una aeronave; (iii) el **control de equipaje de bodega de arribo** consistente en el control del equipaje de bodega despachado por los pasajeros que finalizan un vuelo; y (iv) el **control de equipaje de bodega no acompañado** consistente en el control del equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en la que viaja el pasajero al que le pertenece o en otra aeronave.

Las modalidades de inspección, verificación y resguardo de la totalidad del equipaje de bodega deben adaptarse a las particularidades de los tipos de equipajes de bodega señalados más arriba, pero, en su conjunto, dichos controles deben abarcar el siguiente conjunto de procedimientos y/o medidas específicas que deben ser llevadas a cabo integralmente por **personal policial especializado de la PSA**:

1| La **inspección automatizada del equipaje de bodega** mediante la utilización de equipos técnicos de detección de explosivos, estupefacientes y/o metales.

La **inspección automatizada del equipaje de bodega de embarque**, en todos los casos, debe suponer un procedimiento básico asentado en dos anillos de inspección:

a. **Primer Anillo** en el cual se lleva a cabo la inspección integral de la totalidad del equipaje de bodega de embarque a través de la utilización de equipos técnicos de detección con control centralizado de imágenes por parte del personal policial especializado, cuya especificidad deriva de la envergadura del aeropuerto, la frecuencia de vuelos controlados y, en particular, de la densidad del equipaje de bodega en el mismo:

   i. En los **aeropuertos de alto riesgo**, la inspección automatizada del equipaje de bodega de embarque se debe llevar a cabo a través de un **sistema unificado y de control centralizado** compuesto por (i) una red **cintas transportadoras del equipaje** –sin manipulación manual del mismo- ubicado en el denominado “patio de valijas” o sector de equipaje de bodega inmediatamente posterior al puesto de presentación y registro de ingreso (“check in”)

en la empresa aerocomercial o de aviación general; y (ii) un conjunto de **equipos de tomografía por computadora** de gran porte y de **equipos detectores de trazas** de sustancias prohibidas y explosivos.

ii. En los **aeropuertos de mediano riesgo**, la inspección automatizada del equipaje de bodega se debe llevar a cabo a través de un **sistema unificado y de control centralizado** integrado por un conjunto de **equipos de tomografía por computadora** de menor porte instalados en el puesto de presentación y registro de ingreso ("check in") en la empresa aerocomercial o de aviación general o en el "patio de valijas".

iii. En los **aeropuertos de menor riesgo**, la inspección automatizada del equipaje de bodega se debe llevar a cabo a través de un **sistema unificado y de control centralizado** integrado por un conjunto de **equipos de detección de rayos X** instalados en el denominado "patio de valijas" o sector de equipaje de bodega inmediatamente posterior al puesto de presentación y registro de ingreso ("check in") en la empresa aerocomercial o de aviación general.

b. **Segundo anillo** en el cual, si la inspección llevada a cabo en el primer anillo confirmase la probabilidad cierta de existencia de sustancias prohibidas, explosivos y metales sospechosos en el interior de algún equipaje de bodega, éste es apartado e inspeccionado por personal policial mediante la utilización de medios manuales y/o de equipos detectores de trazas, con o sin presencia del pasajero al que pertenece dicho equipaje, de acuerdo con las disposiciones establecidas al respecto.

La **inspección automatizada del equipaje en conexión o transferencia, de arribo o no-acompañado**, en todos los casos, debe suponer necesariamente el mismo procedimiento básico llevado a cabo para la inspección automatizada del equipaje de bodega de embarque. [45]

2| La prestación del **servicio de manipulación, clasificación, almacenamiento, y carga y descarga en la bodega de la aeronave del equipaje de bodega** por parte de **personal especializado de la PSA** o **de auditores especializados de la PSA**. A los efectos de que el control del equipaje de bodega sea integral y se reduzcan las posibilidades de intromisiones o perturbaciones del mismo, la manipulación del equipaje de bodega durante su inspección o luego de ella, su almacenamiento, clasificación, traslado hacia o desde la aeronave, y la carga o descarga del mismo en la bodega de la aeronave o su transporte y colocación en la zona de recogida del equipaje del aeropuerto debe ser objeto de un **control completo por parte de la PSA**, a los fines de enlazar e integrar dicho servicio a la inspección automatizada del equipaje de bodega de embarque, de arribo, en transferencia o no-acompañado, y garantizar la esterilización y protección total y permanente del mismo. Ello requiere de:

a. El traspaso de este servicio -hoy brindado en el sistema aeroportuario nacional por empresas estatales o privadas- a la PSA o su tercerización bajo control y supervisión de la PSA.

b. La conformación en la PSA de un plantel básico de personal especializado en la manipulación, transporte, clasificación,

[45] *La **inspección automatizada del equipaje saliente** podría realizarlo la PSA en forma conjunta con el personal abocado al control aduanero de dicho equipaje. Si ello no fuese posible, resulta indispensable que la PSA lleve a cabo el mencionado control en forma integral en función de la seguridad aeroportuaria y no, por cierto, del control aduanero.*

almacenamiento, carga y descarga en la bodega de las aeronaves del equipaje de bodega o, en su defecto, en el control y supervisión de dichos servicios si éstos fueran tercerizados.

3| El **monitoreo y vigilancia por sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV)** del proceso de control de equipaje de bodega en todas sus fases y circunstancias en (i) el puesto de presentación y registro de ingreso ("check in") en la empresa aerocomercial o de aviación general; (ii) el "patio de valijas" o sector de equipaje de bodega del área restringida de seguridad; (iii) el sector de clasificación y almacenamiento del equipaje de bodega; (iv) el transporte del equipaje de bodega hacia o desde la aeronave; (v) el sector de carga o descarga del equipaje de bodega en la bodega de la aeronave; y (vi) la zona de recogida del equipaje del aeropuerto.

Ello no sólo debe apuntar a garantizar el cumplimiento efectivo de los procedimientos y acciones abocadas al control del equipaje de bodega por parte del personal de la PSA sino también a evitar y/o conjurar todo tipo de hechos delictivos –robos, hurtos- que pudieran producirse en los mencionados sectores e instalaciones así como a llevar a cabo la vigilancia y/o seguimiento de personas sospechosas a lo largo de todas las áreas y fases.

4| La **vigilancia policial preventiva** de las personas –empleados y personal policial propio- y/o vehículos autorizados que ingresan, permanecen y circulan dentro de (i) el "patio de valijas" o sector de equipaje de bodega del área restringida de seguridad; (ii) el sector de clasificación y almacenamiento del equipaje de bodega; (iii) el sector de carga o descarga del equipaje de bodega en la bodega de la aeronave; y (iv) la zona de recogida del equipaje del aeropuerto.

5| La **sectorización del control de equipaje de bodega** a través del precintamiento de seguridad de los sitios y tramos en los que se lleva a cabo el mismo, a saber, (i) el "patio de valijas" o sector de equipaje de bodega del área restringida de seguridad; (ii) el sector de clasificación y almacenamiento del equipaje de bodega; (iii) el sector de carga o descarga del equipaje de bodega en la bodega de la aeronave; y (iv) la zona de recogida del equipaje del aeropuerto. Dicha sectorización debe suponer:

a. El monitoreo, inspección y/o registro de las personas y vehículos autorizados a ingresar y permanecer en dicha área.

b. La limitación a un mínimo estrictamente necesario de los puntos o sitios de acceso –con o sin "puestos de control"- a las mencionadas áreas, eliminando todo punto o sitio de acceso innecesario para el normal funcionamiento del control de equipaje de bodega.

c. El impedimento físico de ingreso al sector de equipaje de bodega de todas aquellas personas o vehículos no autorizados, incluidas aquellas personas o vehículos autorizados pero en sectores, días u horarios diferentes del habilitado para ingresar y permanecer en el mismo.

d. El desarrollo sistemático y permanente de medidas integrales y eficaces de inspección, verificación y control de todas las personas y vehículos autorizados ingresantes al sector de

equipaje de bodega mediante el uso de medios técnicos y manuales.

Eje 1.5) Control de carga

El **control de carga** consiste en la inspección y verificación integral de la carga, esto es, de los bienes o mercancías transportadas en la aeronave -excepto la carga postal, las provisiones y suministros y el equipaje de bodega-, ya sea de aviación aerocomercial o de aviación general, y su protección y resguardo integral ante posibles interferencias o intromisiones ilícitas durante el proceso de clasificación y/o almacenamiento del mismo, su transporte hacia o desde la aeronave, su carga y descarga en la bodega de la aeronave y su transporte hacia o desde el sector de carga del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados a todo ellos.

Ello abarca la inspección, verificación y resguardo integral de la **totalidad de los bienes o mercancías que se cargan o descargan dentro del ámbito aeroportuario en una aeronave que inicia un vuelo o que lo finaliza**.

Las modalidades de inspección, verificación y resguardo de la totalidad de las cargas y mercancías deben comprender el siguiente conjunto de procedimientos y/o medidas específicas que deben ser llevadas a cabo integralmente por **personal policial especializado de la PSA**:

1| La **inspección automatizada de la carga** ingresante o saliente de la aeronave y/o de la terminal de carga, mediante la utilización de equipos técnicos de detección de explosivos, estupefacientes y/o metales prohibidos, y siguiendo un procedimiento básico asentado en dos anillos de inspección:

a. **Primer Anillo** en el cual se lleva a cabo la inspección integral de la totalidad de la carga ingresante o saliente a través de la utilización de equipos técnicos de detección con control centralizado de imágenes por parte del personal policial especializado, cuya especificidad deriva de la envergadura de las cargas y de la frecuencia de ingreso y egreso de la misma:

i. En los **aeropuertos de gran porte con terminales de carga**, la inspección automatizada de la carga ingresante o saliente se debe llevar a cabo a través de **equipos de tomografía por computadora** de gran porte y **equipos detectores de trazas** de sustancias prohibidas y explosivos adaptados para cargas, todos ellos instalados en el **sector de carga** del aeropuerto que separa la aeronave de la terminal de carga.

ii. En los **aeropuertos de menor porte con terminales y/o áreas de carga**, la inspección automatizada de la carga ingresante o saliente se debe llevar a cabo a través de **equipos de detección de rayos X** de gran porte y **equipos detectores de trazas** de sustancias prohibidas y explosivos adaptados para cargas, todos ellos instalados en el **sector de carga** del aeropuerto que separa la aeronave de la terminal y/o área de carga.

b. **Segundo anillo** en el cual, si la inspección llevada a cabo en el primer anillo confirmase la probabilidad cierta de existencia de

sustancias prohibidas, explosivos y metales sospechosos en el interior de alguna carga, ésta es apartada e inspeccionada por personal policial mediante la utilización de medios manuales y/o de equipos detectores de trazas, de acuerdo con las disposiciones establecidas al respecto.

La **inspección automatizada de la carga ingresante o saliente**, en todos los casos, debe suponer necesariamente el mismo procedimiento básico detallado más arriba. [46]

2| El **monitoreo y vigilancia por sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV)** del proceso de control de carga en todas sus fases y circunstancias dentro del sector de carga que separa la terminal y/o área de carga de la aeronave así como durante el transporte de la carga hacia o desde la aeronave y su carga o descarga en la aeronave.

Ello no sólo debe apuntar a garantizar el cumplimiento efectivo de los procedimientos y acciones abocadas al control de carga por parte del personal de la PSA sino también a evitar y/o conjurar todo tipo de hechos delictivos –robos, hurtos- que pudieran producirse en los mencionados sectores e instalaciones así como a llevar a cabo la vigilancia y/o seguimiento de personas sospechosas a lo largo de todas las áreas y fases.

3| La **vigilancia policial preventiva** de las personas –empleados y personal policial propio- y/o vehículos autorizados que ingresan, permanecen y circulan dentro de (i) el sector de carga del área restringida de seguridad; (ii) la zona de traslado de la carga hacia o desde la aeronave; y (iii) el área de carga o descarga de la misma en la aeronave.

4| La **sectorización del control de carga** a través del precintamiento de seguridad del sector de carga, esto es, de los sitios y tramos en los que se lleva a cabo el mencionado control, a saber, (i) el sector de carga del área restringida de seguridad; (ii) la zona de traslado de la carga hacia o desde la aeronave; y (iii) el área de carga o descarga de la misma en la aeronave. Dicha sectorización debe conllevar una **separación funcional efectiva del sector de carga del aeropuerto** con relación al resto de los sectores y área del mismo, lo que debe llevarse a cabo mediante:

a. El monitoreo, inspección y/o registro de las personas y vehículos autorizados a ingresar y permanecer en dicho sector a través del establecimiento de "puestos de control", siguiendo los procedimientos establecidos para el ingreso a área de seguridad restringidas ya descritos más arriba.

b. La limitación a un mínimo estrictamente necesario de los puntos o sitios de acceso –"puestos de control"- al sector de carga, eliminando todo punto o sitio de acceso innecesario para el normal funcionamiento del control de carga.

c. El impedimento físico de ingreso al sector de carga de todas aquellas personas o vehículos no autorizados, incluidas aquellas personas o vehículos autorizados pero en días u horarios diferentes del habilitado para ingresar y permanecer en el mismo.

Por su parte, el **control de carga postal** comprende la inspección, verificación y resguardo integral de la **totalidad de la correspondencia**

[46] *La **inspección automatizada de la carga ingresante o saliente** podría realizarlo la PSA en forma conjunta con el personal abocado al control aduanero de dicha carga. Si ello no fuese posible, resulta indispensable que la PSA lleve a cabo el mencionado control en forma integral en función de la seguridad aeroportuaria y no, por cierto, del control aduanero.*

y de los objetos de la prestación de otros servicios postales que se cargan o descargan dentro del ámbito aeroportuario en una aeronave que inicia un vuelo o que lo finaliza así como la protección integral del sector de carga postal, esto es, las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados al despacho y/o depósito de correspondencias y a la prestación de otros servicios postales.

Las modalidades de inspección, verificación y resguardo de la carga postal deben comprender los mismos procedimientos y/o medidas destinados a desarrollar el control de carga y, al igual que éste, deben ser llevadas a cabo integralmente por **personal policial especializado de la PSA**.

Eje 1.6) Control de suministros y provisiones

El **control de suministros y provisiones** consiste en la inspección y verificación integral de los alimentos, bebidas y otros suministros o provisiones que se utilizan y/o venden a bordo de la aeronave durante el vuelo así como del sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados al abastecimiento y/o depósito de dichos suministros y provisiones, y su protección y resguardo integral ante posibles interferencias o intromisiones ilícitas durante el proceso de clasificación y/o almacenamiento del mismo, su transporte hacia o desde la aeronave, su carga y descarga en la bodega de la aeronave y su transporte hacia o desde el sector del aeropuerto destinados a todos ellos.

Las modalidades de inspección, verificación y resguardo de suministros y provisiones deben comprender los mismos procedimientos y/o medidas destinados a desarrollar el control de carga y, al igual que éste, deben ser llevadas a cabo integralmente por **personal policial especializado de la PSA**.

Eje 1.7) Control perimetral

El **control perimetral** consiste en la vigilancia, inspección y protección integral del cerco perimetral aeroportuario frente a intrusiones, usurpaciones o a la utilización del mismo para la perpetración de delitos y infracciones mediante el ingreso o egreso no permitido de personas o la introducción o sustracción ilícita de bienes o mercancías hacia o desde los diferentes sectores del aeropuerto, incluyendo las plataformas, edificios e instalaciones.

Dicho control debe articularse sobre la base de la instalación de un **dispositivos de control perimetral** basado en un sistema de vigilancia y detección de intrusiones así como en un sistema de respuesta rápida tendiente a conjurar en forma inmediata cualquier tipo de incidente en el cerco perimetral o en la zona lindante al mismo.

De este modo, el **control perimetral** debería comprender el siguiente conjunto de procedimientos y/o medidas específicas que deben ser llevadas a cabo integralmente por **personal policial especializado de la PSA**:

1| La **vigilancia integral del cerco perimetral** a través de:

a. La **observación y vigilancia integral** del cerco perimetral y de los movimientos de personas, vehículos o aeronaves en la zona lindante mediante un dispositivo de cámaras

componentes de un circuito cerrado de televisión (CCTV) con visión diurna y nocturna mediante sistema infrarrojos o de iluminación perimetral-, interconectado al sistema de control de intrusiones.

b. El **monitoreo y apertura controlada de los portones perimetrales** que vinculen diferentes sectores del aeropuerto o éstos con el exterior.

c. La **vigilancia policial preventiva** de la zona perimetral mediante el patrullamiento o rondines llevados a cabo por personal policial de la PSA mediante vehículos, motocicletas u otros medios de movilidad, o la instalación de puestos de guardias preventivas en sectores sensibles o fundamentales para la vigilancia o la respuesta inmediata a eventuales incidentes.

2| El **control de intrusiones** mediante la **detección electrónica de personas** llevada a cabo a través de la instalación y puesta en funcionamiento de un **sistema de alarma** en el cerco perimetral, [47] con pantalla gráfica de ubicación.

[47] *Dependiendo de las condiciones climáticas o de las particularidades topográficas del aeropuerto, los sistemas de alarma del cerco perimetral son diversos, a saber, sistemas por vibraciones; sistema de alambre tensado; sistemas por deformaciones mecánicas; sistemas de campo electrónico; sistema de cable enterrado electromagnético; sistema de detección volumétrica por microondas; o sistema por deformación mecánica de fibra óptica enterrada, entre otros.*

Eje 2) Nuevas modalidades de control de faltas aeroportuarias

En el ámbito aeroportuario, se producen habitualmente numerosos hechos que obstruyen el normal desempeño de las diferentes actividades aeroportuarias en todo lo concerniente a la seguridad del sector. Estos hechos suponen el uso indebido del espacio físico del aeropuerto y de sus diferentes sectores –se trate de áreas públicas o de zonas restringidas- así como de las distintas instalaciones aeroportuarias; las faltas al registro identificatorio aeroportuario y al ingreso, permanencia y/o salida de las diferentes áreas del aeropuerto, en particular, del sector de seguridad restringido; la alteración de los circuitos del tránsito vehicular y de los estacionamientos o del flujo de personas, pasajeros y empleados; el desarrollo de protestas, manifestaciones y acciones colectivas –de carácter gremial o de otra índole- que producen la afectación de la seguridad aeroportuaria y del ambiente general en el que deben llevarse a cabo las actividades del sector. Por cierto, algunos de estos hechos pueden derivar en actos delictivos cuyo tratamiento policial se desenvuelve en el ámbito jurisdiccional.

Las labores preventivas y conjurativas de este conjunto de conductas tipificadas como faltas de parte de la PSA demanda un enorme esfuerzo institucional traducido en la movilización y el permanente desplazamiento de uniformados entre unidades, el reforzamiento de los servicios de guardia y de vigilancia, la extensión de los horarios de servicio ordinario, la especialización de algunos componentes en el tratamiento debido de este conjunto de problemáticas, la adquisición de medios técnicos adecuados a las labores policiales de faltas. Frente a las problemáticas delictivas vinculadas al narcotráfico, el contrabando o cualquier otra modalidad de delitos complejos perpetrados por grupos u organizaciones delictivas, estas problemáticas configuran hechos de menor envergadura. Sin embargo, dado que su manifestación casi siempre implica una alteración del orden público en el ámbito aeroportuario, constituyen actos altamente visibles y generadores de una importante sensación de inseguridad entre los usuarios y empleados del sector.

Ahora bien, la PSA no cuenta con los medios e instrumentos legales que posibiliten desarrollar una actividad preventiva o conjurativa de este espectro

de faltas que obstaculizan o cercenan el normal desenvolvimiento de las actividades propias del sector aeroportuario y que exigen contar con normas y procedimientos contravencionales claros. En la actualidad, la PSA no posee la jurisdicción administrativa que le permita la intervención en aquellos casos de orden público que comprometen la actividad del aeropuerto y tienen que ver exclusivamente con (i) la regulación del tránsito vehicular; (ii) el uso del espacio público y restringido del aeropuerto y de las instalaciones aeroportuarias; (iii) el cumplimiento de las reglamentaciones en materia de identificaciones y de ingreso, permanencia y/o salida de las diferentes áreas del aeropuerto; y (iv) el mantenimiento y control del orden público aeroportuario frente a algunas conductas violatorias del mismo. En definitiva, hay una carencia de respaldo normativo adecuado que permita a la PSA desarrollar sus labores preventivas y conjurativas de faltas con capacidad efectiva de disuasión y autonomía propias.

Entretanto, en los diferentes aeropuertos del país existe una significativa dispersión de normas y regulaciones en materia de faltas y contravenciones que están ubicadas en instrumentos jurídicos de diversa jerarquía normativa, a lo que se añade la concurrencia de múltiples competencias administrativas y jurisdiccionales en espacios muy acotados pero diferentes. Además, existe una alta concentración de facultades en materia disciplinaria y de control en el OSRNA, aunque con amplia delegación –incluso, en materia regulatoria- en los concesionarios -administrador y/o explotador del aeropuerto, los que, en verdad, no desarrollan una clara implementación de aquellas facultades delegadas en materia sancionatoria por violación a disposiciones legales en lo relativo a diversas actividades llevadas a cabo en los aeropuertos. Frente a ello, la PSA posee, apenas, un papel secundario y auxiliar en materia de infracciones menores, muchas veces supeditado al requerimiento de los concesionarios.

Así, resulta fundamental diseñar y llevar a cabo **nuevas modalidades de control de las faltas aeroportuarias** de parte de **personal policial especializado de la PSA**, las que deberían basarse en:

1| La elaboración y elevación al Poder Ejecutivo Nacional de un Proyecto de Ley aprobatorio de un **Código Aeroportuario de Faltas** que tipifique el conjunto de faltas violatorias de la seguridad aeroportuaria y le otorgue a la PSA la jurisdicción administrativa para intervenir en ellas. Dicho proyecto de Código debería regular:

   a. El ámbito de aplicación del mismo.

   b. Las sanciones.

   c. El Registro de Antecedentes de Faltas del Sistema Aeroportuario Nacional.

   d. Las faltas contravencionales referidas a:

      i. El uso de espacio público y restringido del aeropuerto.

      ii. Las actividades lucrativas no permitidas o en infracción.

      iii. El tránsito vehicular.

      iv. El transporte de cargas.

      v. La seguridad y el orden en los servicios públicos.

vi. Las faltas contra la seguridad aeroportuaria, el transporte de la carga, courrier, correos, encomiendas por expreso y mercancías peligrosas.

e. El procedimiento administrativo y la instancia juzgadora.

f. Las facultades de la PSA.

2| La conformación en el ámbito de cada URSA de un **Grupo de Seguridad Aeroportuaria Antidisturbios (GUSA)** abocado exclusivamente al desarrollo de labores policiales preventivas, disuasivas o conjurativas frente a manifestaciones o acciones colectivas violentas dentro del ámbito aeroportuario. Cada GUSA debería integrarse con personal policial que desarrolle tareas ordinarias en materia de seguridad aeroportuaria preventiva y que fuese seleccionado y entrenado en procedimientos y técnicas antitumulto y antidisturbio, y pertrechado con los medios adecuados a ello, pero no debería conformar una unidad especializada permanente sino un grupo convocado, desplegado y puesto en operaciones ante el desarrollo de los mencionados eventos críticos en determinados aeropuertos.

Eje 3) Conformación del Centro de Comando y Control Operacional Policial (COP)

En la actualidad, en el "Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini" de la localidad de Ezeiza, situada en la Provincia de Buenos Aires, el concesionario ha constituido y puesto a disposición de la PSA y del resto de las agencias de seguridad y supervisión que operan en el mencionado aeropuerto el denominado **"Centro Operativo de Control (COC)"**.

El COC constituye el centro de gestión y administración de un sistema integrado de observación por imágenes, conformado por un circuito cerrado de televisión -compuesto por cámaras fijas y móviles colocadas en sectores prioritarios y estratégicos- y un sistema digital de procesamiento, almacenamiento y grabación de la información –imágenes-. Para su gestión, el COC cuenta con el "Puesto Principal de Operación y Proyección – Consola de Comando", denominada comúnmente "Sala de Control", y con el "Centro de Transmisión, Operación y Management" –TOM-, todo ello en función de monitorear, almacenar y grabar imágenes, con el objetivo de contribuir a la prevención y detección de incidentes en materia de seguridad dentro del ámbito aeroportuario de referencia. Estas labores se desarrollan durante las 24 horas del día y a lo largo de todos los días del año. Las imágenes registradas por el sistema generan un importante volumen de información que es almacenado durante 32 días en 10 grandes servidores, vale decir, las imágenes con una antigüedad de 33 días van sobrescribiéndose con las imágenes generadas en tiempo real.

En la actualidad, las labores de seguridad aeroportuaria que desarrolla el COC consisten básicamente en el **monitoreo permanente de las imágenes captadas por el CCTV de parte de personal policial de la PSA especializado en las tareas de búsqueda e identificación de hechos, conductas o actividades inusuales o sospechosas**. Asimismo, de ello se derivan dos tipos de procedimientos bien diferenciados. Por un lado, se llevan a cabo **operaciones de seguridad en tiempo real**, es decir, acciones de respuesta policial inmediata ante eventos o incidentes captados y registrados al tiempo que ocurren o durante un período de tiempo inmediato posterior, en vinculación con las unidades de seguridad preventiva desplegadas en el aeropuerto.

Y, por otro lado, los **requerimientos de imágenes almacenadas** referidas a un evento, incidente o hecho desarrollado con antelación –dentro de los 32 días previos al requerimiento- cuya búsqueda y grabación es solicitada por la autoridad policial de la PSA o determinadas autoridades judiciales competentes.

En este sentido, en cada UOSP de alto riesgo, se debe conformar un **Centro de Comando y Control Operacional Policial (COP)** abocado al desarrollo de las siguientes funciones:

1| La **búsqueda e identificación de hechos, conductas o actividades inusuales, sospechosas, de faltas o delictivas** a través del **monitoreo permanente de las imágenes captadas por el CCTV** en todos los circuitos y modalidades de policiamiento preventivo que implique el uso del mismo, a saber, el control del área pública; el control de acceso al área de seguridad restringida; el control de pasajeros; el control de equipaje de bodega; el control de carga; el control de suministros y provisiones; y el control perimetral.

2| La **comunicación inmediata y el seguimiento de cualquier evento inusual, sospechoso, de faltas o delictivo producido en el ámbito aeroportuario** que fuera identificado a través del monitoreo permanente de las imágenes captadas por el CCTV al turno de la UOSP a los efectos de llevar a cabo una respuesta policial inmediata.

3| El **almacenamiento de imágenes** a los efectos del desarrollo de labores de inteligencia u operacionales de la PSA así como la provisión de las mismas determinadas autoridades judiciales requirentes.

4| La **conformación de las bases de datos** con toda la información y los archivos de imágenes almacenadas surgidas de las labores de policiamiento preventivo referidas a el control del área pública; el control de acceso al área de seguridad restringida; el control de pasajeros; el control de equipaje de bodega; el control de carga; el control de suministros y provisiones; y el control perimetral.

Eje 4) Nuevas modalidades de las operaciones especiales de seguridad aeroportuaria

Las **operaciones especiales de seguridad aeroportuaria** constituyen una modalidad de actuación policial fundamental para la seguridad aeroportuaria preventiva y, en particular, para afrontar situaciones de crisis y acontecimientos específicos que requieran de **intervenciones policiales tácticas y especiales**. [48]

Las **operaciones especiales de seguridad aeroportuaria** comprenden las siguientes acciones tácticas y/o especiales:

1| Las **intervenciones críticas de alto riesgo** –acciones primarias- que requieren de una respuesta inmediata y de un elevado nivel de precisión operativa a los efectos de conjurar en forma rápida:

a. El apoderamiento ilegal de aeronaves o de instalaciones aeroportuarias.

[48] *Mediante la **Resolución PSA 11/05** del 21 de octubre del 2005, la Intervención de la Policía de Seguridad Aeroportuaria aprobó el sistema de operaciones especiales de seguridad aeroportuaria de la institución, siguiendo los mismos parámetros organizativos y funcionales propuestos en este punto del presente documento.*

b. La toma de rehenes o el secuestro de personas en aeronaves o en instalaciones aeroportuarias.

c. El sabotaje contra aeronaves, instalaciones o servicios aeroportuarios.

d. El atentado o acto de agresión con explosivos, mercancías peligrosas o armas químicas, biológicas o nucleares contra aeronaves o en instalaciones aeroportuarias.

2| Las **intervenciones preventivas especiales** –acciones primarias- consistentes básicamente en:

a. La protección y custodia de dignatarios y personalidades especiales –Jefes de Estado, Ministros, Cancilleres, altos funcionarios de Estado y de misiones diplomáticas, personas especiales- en el ámbito aeroportuario.

b. La protección y custodia de testigos protegidos o de personas detenidas de alta peligrosidad y riesgo en el ámbito aeroportuario o fuera de él.

c. La vigilancia, protección y resguardo de aeronaves y/o de instalaciones aeroportuarias en situaciones especiales o de alto riesgo.

d. La ejecución de allanamientos o la realización de detenciones especiales de alto riesgo.

3| Las **intervenciones subsidiarias** –acciones secundarias- consistentes básicamente en:

a. La asistencia ante desastres naturales, catástrofes o accidentes de aviación.

b. La búsqueda, localización y control de pistas clandestinas.

c. La interdicción terrestre de aeronaves en situación irregular y de vuelos clandestinos aterrizados.

d. La participación en misiones internacionales de paz llevando a cabo labores propias de la seguridad aeroportuaria.

Las unidades operativas básicas abocadas a esta especialidad son las **División de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria (DOESA)**, las que se conformarán y desplegarán territorialmente en el ámbito de las URSAs de acuerdo con sus necesidades operacionales y con la disposición de recursos humanos, operacionales y logísticos.

Por su parte, el cumplimiento de las responsabilidades secundarias por parte de estas unidades operacionales no requiere de la conformación de agrupamientos especializados en su interior, ya que tal labor, por su carácter subsidiario, lo desarrollarían conforme el tipo de requerimiento o actividad puntual y las necesidades operativas específicas.

Estos grupos operativos especiales deben poseer una estructura orgánica-funcional y un despliegue operacional específico y deben sustentar un basamento doctrinal diferenciado y especial. Asimismo, deberán estar integrados con personal policial altamente capacitado y entrenado en ese tipo de intervenciones tácticas y especiales, y deberán estar dotados con equipamientos, medios técnicos de acción directa, sistema de armas y medios de movilidad aéreo y terrestres también especiales.

Las DOESAs se conformarán y desplegarán territorialmente en el ámbito de las URSAs, de acuerdo con sus necesidades operacionales de la jurisdicción y con la disposición de recursos humanos, operacionales y logísticos. Asimismo, la dirección funcional en el nivel táctico-operacional de cada DOESA estará a cargo del Jefe Regional de Seguridad Aeroportuaria de la jurisdicción y sus grupos y efectivos serán conducidos por el Jefe de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria.

2.3) Modernización del sistema policial de seguridad aeroportuaria compleja

La **seguridad aeroportuaria compleja** comprende la planificación, implementación y evaluación de las acciones y operaciones, en el nivel estratégico y táctico, tendientes a **investigar en el plano administrativo-policial** y a **conjurar** los hechos y actividades delictivas desarrolladas por grupos delictivos organizados en todo lo referido al narcotráfico, el terrorismo y otros delitos conexos dentro del ámbito aeroportuario.

Tales labores suponen el desarrollo de modalidades de **policiamiento complejo** mediante la **detección, seguimiento y conjuración de grupos delictivos organizados** dedicados al desarrollo **actividades delictivas complejas**, ya sean de carácter **económico** (las diversas formas de criminalidad organizada) o **político** (el terrorismo o el accionar de grupos políticos ilegales que atenten contra los poderes públicos o el orden constitucional).

El **sistema policial de seguridad compleja aeroportuario** está conformado por las estructuras de mando policial y las diferentes unidades y efectivos policiales de carácter operacionales abocadas a las labores de policiamiento aeroportuario complejo. En este marco, el núcleo básico operacional en materia de seguridad aeroportuaria compleja lo constituyen las **Divisiones Operacionales de Seguridad Compleja (DOSC)** desplegadas en las diferentes URSAs del país y en el CEAC. Dichas divisiones deberían poseer dos especialidades orgánico-funcionales:

1| Las **Divisiones Operacionales Antiterroristas y de Control de Actividades que Atenten contra los Poderes Públicos y el Orden Constitucional**, abocadas al seguimiento y conjuración de las diferentes modalidades de terrorismo y de acciones políticas de carácter ilegal tendientes a atentar contra los poderes públicos y el orden constitucional en el ámbito aeroportuario o a través de éste.

2| Las **Divisiones Operacionales de Control del Narcotráfico y Delitos Complejos**, abocadas al seguimiento y conjuración del narcotráfico y de las diferentes modalidades de delito complejo en el ámbito aeroportuario.

Estas unidades operativas configuran los ámbitos fundamentales en cuyos contextos se ubican y ponen en ejecución los dispositivos, procedimientos y acciones táctico-operacionales de seguridad compleja llevadas a cabo en la jurisdicción de cada URSA o en el CEAC. En su esfera, las estrategias de seguridad aeroportuaria compleja que fueran diseñadas y ordenadas por el CEAC se efectivizan a través del conjunto de actuaciones policiales concretas, conducidas y evaluadas en forma directa por el Jefe de

la DOSC, según corresponda, y, en el plano táctico-operacional regional, por el titular de la URSA de la jurisdicción.

Ahora bien, en la actualidad, el sistema policial de seguridad aeroportuaria compleja de la PSA posee una serie de deficiencias institucionales remanentes de la época previa a la intervención civil, que vulneran su funcionamiento integral y cuya reversión –aún inconclusa- configura una condición indispensable para modernizar el sistema de seguridad aeroportuaria compleja. La ausencia, en la ex PAN, de modalidades de policiamiento complejo y la limitación de las tradicionales labores de "investigación" a la asistencia judicial y, en particular, al desempeño de actividades periciales propias de la denominada "policía científica", ha hecho que no se desarrollaran habilidades y capacidades adecuadas para llevar a cabo tareas de inteligencia criminal compleja que dé cuenta de las diferentes organizaciones delictivas que operan en el ámbito aeroportuario o que se valen de él, así como para desempeñar labores de seguimiento y conjuración de dichas organizaciones, ya sea en la etapa prejudicial como en el marco de una investigación penal preparatoria ya inscrita en la esfera judicial.

Asimismo, sigue siendo evidente la restricción de las labores de seguridad compleja al ámbito del perímetro aeroportuario y no se tiende a desarrollar un trabajo policial que apunte a identificar y conocer, fuera y dentro de dicho ámbito, el accionar ilegal de las organizaciones delictivas que utilizan los aeropuertos así como las redes de protección, encubrimiento o asistencia que, en general, dichas organizaciones reciben de parte de funcionarios y empleados aeroportuarios pertenecientes a organismos públicos o entidades privadas que trabajan allí. La Intervención de la PSA tampoco ha podido superar estas deficiencias y ello resulta fundamental para disponer de un sistema de policiamiento aeroportuario complejo competente.

En este marco, el diseño e implementación de nuevas modalidades de control policial preventivo debe basarse en la **focalización y especialización del sistema policial** en torno de las diferentes problemáticas delictivas de la criminalidad compleja.

Las diferentes problemáticas del delito complejo ameritan un **abordaje y tratamiento policial especial y diferenciado**. En primer lugar, debe distinguirse las problemáticas que configuran **emprendimientos políticos ilegales** de aquellas que constituyen manifestaciones propias de la **criminalidad organizada** estructurada como **emprendimientos económicos ilegales**.

Los **emprendimientos políticos ilegales** a los que un sistema de policiamiento aeroportuario complejo debería abocarse se reducen, por un lado, a las **problemáticas terroristas** y, por el otro, a las **actividades políticas ilegales tendientes a atentar contra los poderes públicos y el orden constitucional** que pudieran desarrollarse en el ámbito de nuestro país o con relación a otros países. Como se dijo, no existen indicios o conocimientos de que eventos delictivos inscritos en estas problemáticas estuvieran ocurriendo en la Argentina protagonizados por organizaciones ilegales locales, cualquiera sea su afiliación ideológica. No obstante, la eventualidad cierta de que organizaciones terroristas o grupos políticos ilegales locales o extranjeros operen en nuestros país o desarrollen localmente actividades, lícitas o ilícitas, de apoyo logístico, financiero u operacional a su accionar en el extranjero, con o sin vinculaciones con grupos o sectores locales, imponen la estructuración de un dispositivo policial pequeño, altamente profesionalizado y puntualmente especializado en el seguimiento de estas cuestiones. Asimismo, la distinción entre el accionar terrorista y el de organizaciones políticas ilegales atentatorias del orden legal y constitucional constituye un eje fundamental que apunta a no subsumir toda forma o modalidad de práctica política ilegal o violenta

en el accionar terrorista, tal como ocurre en otros países de la región de manera probadamente ineficiente y errónea. No todo accionar político violento constituye un acto terrorista o una actividad política insurgente. En consecuencia, la conformación de un dispositivo policial focalizado a la conjuración de estas problemáticas no debe constituir una forma de policialización o, peor aún, de control extra-institucional de cualquier forma de acción política violenta llevada a cabo por organizaciones y grupos sociales o políticos legales dentro o a través del sistema aeroportuario. Dicho dispositivo debe estar exclusivamente abocado al conocimiento, estudio, prevención, conjuración e investigación policial y/o judicial del accionar terrorista o del accionar insurgente o atentatorio del orden legal y constitucional de grupos políticos legales o ilegales, cuando éste se constate institucionalmente, y no a otras cuestiones.

Por su parte, estas modalidades delictivas son sustancialmente diferentes de aquellas propias de la **criminalidad organizada** que se traducen en **emprendimientos económicos ilegales**. A diferencia de los emprendimientos políticos ilegales mencionado anteriormente, los "negocios" delictivos de la criminalidad organizada -tales como los de narcotráfico, el contrabando u otros delitos conexos- configuran empresas generadoras de una alta rentabilidad económica mediante el desarrollo de actividades prohibidas, muchas de las cuales se expresan en el ámbito aeroportuario a través de actos concatenados que, en sí mismo, no son disvaliosos o lesivos, tales como la importación o exportación de mercancías, el tráfico de pasajeros y personas, la comercialización de bienes, los movimientos y transferencias financieras, etc. Además, en general, tienden a estabilizar el escenario en el cual llevan a cabo sus actividades, apuntando con ello a evitar el éxito de la labor conjurativa de la policía o de la justicia. Así, el policiamiento de este tipo de ilicitudes requiere de destrezas conjurativas e investigativas diferentes de aquellas necesarias para el abordaje del accionar terrorista o del accionar insurgente de grupos políticos legales o ilegales.

En este marco, los ejes de la **modernización del sistema policial de seguridad aeroportuaria complejo** deberían ser los siguientes:

Eje 1) Nuevas modalidades de inteligencia criminal compleja.

Dado el carácter complejo de este conjunto de problemáticas delictivas –ya sean de tipo política o de tipo económica- y, en particular, el hecho de que las mismas son llevadas a cabo por organizaciones con alto nivel de estructuración organizacional y con algún grado de interjurisdiccionalidad y hasta de transnacionalización, la **modernización del sistema policial de seguridad aeroportuaria complejo** debería suponer el desarrollo de una labor integral de **inteligencia criminal compleja** tendiente a elaborar un cuadro de situación apropiado acerca de las problemáticas vinculadas, por un lado, al terrorismo y al accionar político ilegal atentatorio del orden constitucional y, por el otro, al narcotráfico, el contrabando u otros delitos conexos, en los dos planos básicos de la inteligencia criminal:

1| En el plano del **conocimiento o inteligencia criminal estratégica**, a los efectos de a identificar las diferentes modalidades o tipologías criminales complejas y las condiciones y circunstancias de tiempo y lugar que la determinan o favorecen.

2| En el plano del **conocimiento o inteligencia criminal táctica**, a los efectos de dar cuenta de los diferentes eventos o grupos delictivos específicos y puntuales que operan en o a través del

aeropuerto, sus circunstancias de tiempo y lugar, y sus autores y partícipes.

Estas labores, por cierto, deben ser llevadas a cabo por la **Dirección de Inteligencia Criminal Aeroportuaria (DICA)** del CEAC, de acuerdo con los procedimientos y pautas desarrollados en el capítulo siguiente de presente documento.

Eje 1) Nuevas modalidades de operaciones focalizadas.

Por su parte, sobre la base del conocimiento estratégico y/o táctico producido en la etapa previa debe llevarse a cabo un conjunto de **estrategias operacionales focalizadas** asentadas en los siguientes parámetros:

1| El desarrollo de **operaciones policiales específicas** tendientes al abordaje cognoscitivo y conjurativo de las actividades y organizaciones dedicadas a algunas de las formas mencionadas de criminalidad compleja **dentro del ámbito aeroportuario y fuera de éste**, mediante el desarrollo de dos acciones básicas:

   a. La **generación y recolección de información** –rutinaria o requerida- sobre dichas actividades y organizaciones, sus circunstancias y particularidades de tiempo y lugar, su desarrollo y conexiones con otras problemáticas y su impacto sobre la actividad aeroportuaria.

   b. La realización de **acciones conjurativas focalizadas** tendientes a neutralizar, impedir, dificultar o desarticular el accionar criminal y/o los grupos delictivos complejos investigados, o algunas de sus actividades, mediante operaciones policiales de vigilancia y/o interceptación de las mismas.

2| El desarrollo de **operaciones policiales conjuntas o combinadas** con los organismos o secciones especializadas de otras fuerzas de seguridad, instituciones policiales o agencias de inteligencia, sean nacionales, provinciales o extranjeras, basadas en las siguientes actividades:

   a. El **intercambio de información y/o análisis criminal**.

   b. La realización de **labores de análisis y elaboración de inteligencia criminal estratégica y/o táctica** sobre formas específicas de criminalidad compleja.

   c. La **conformación de grupos operacionales conjuntos –task force-** abocados al desarrollo de acciones conjurativas combinadas específicas o permanentes.

3| El desarrollo de **operaciones policiales especializadas** tendientes al abordaje cognoscitivo y conjurativo de las acciones y grupos de empleados y/o funcionarios de empresas u organismos públicos que desempeñan sus labores o desarrollan sus funciones en el ámbito aeroportuario y que, valiéndose de ello, prestan apoyo o protegen a organizaciones criminales dentro y fuera del aeropuerto o participan de actividades delictivas llevadas a cabo por las mismas en el ámbito aeroportuario o a través de éste.

4| La **asistencia a las autoridades judiciales competentes** en la investigación criminal de delitos, a requerimiento de dichas autoridades y sin que ello implique la conformación de dependencias específicas abocadas al desarrollo de tareas periciales o criminalísticas.

2.4) Modernización del sistema policial de inteligencia criminal aeroportuaria

El establecimiento y puesta en funcionamiento de un **sistema policial de inteligencia criminal aeroportuaria** asentado en la recolección, sistematización y análisis (estratégico y táctico) de la información delictiva relevante así como en la elaboración y actualización permanente de un cuadro de situación del delito o mapeo delictivo que permita producir un conocimiento fehaciente de los incidentes delictivos, sus diferentes modalidades de manifestación, su envergadura y evolución en los diferentes unidades de la PSA constituye una labor fundamental.

El **sistema policial de inteligencia criminal aeroportuaria** constituye un **sistema de gestión del conocimiento criminal** responsable de dos labores fundamentales, a saber, (i) la **generación y recolección de la información criminal** y (ii) el **análisis de la información criminal**.

La **información criminal** es el conjunto de referencias, datos, relatos o testimonios obtenidos de fuentes públicas o reservadas que están referidos a un evento o problemática criminal. En nuestro caso, su recolección, sistematización y análisis permite elaborar un cuadro de situación del conjunto de las problemáticas delictivas desenvueltas en el ámbito aeroportuario.

La **generación y recolección de la información criminal** es el proceso por medio del cual las diferentes unidades operacionales de la PSA abocadas tanto a la seguridad preventiva como a la seguridad compleja adquieren o producen en el propio desarrollo de sus labores policiales o por requerimiento específico del CEAC o de la URSA de la jurisdicción. Durante el desarrollo de sus tareas operacionales preventivas o complejas, estas unidades producen un conjunto de información sensible referida en forma directa a ciertos eventos o problemáticas criminales así como también crean un cúmulo de información sistemática que no se refiere específicamente a un evento o problemática criminal sino a los diferentes aspectos de la actividad aeroportuaria general –por ejemplo, el listado y la identificación actualizada de vuelos, tripulación, pasajeros entrantes, salientes o en tránsito o conexión, empleados, empresas que operan en el sector, etc., así como los tipos de actividades desarrolladas por los diferentes componentes del sistema aeroportuario, la frecuencia y características específicas de las mismas- y que resulta significativa para dar cuenta de las condiciones, circunstancias o factores determinantes o condicionantes de esos eventos o problemáticas y de sus consecuencias o efectos sobre la seguridad aeroportuaria.

Ello permite diferenciar tres tipos de información criminal, a saber, (i) la **información rutinaria** específicamente referida a eventos o problemáticas criminales y que es generada por las unidades operacionales en el desarrollo de sus labores habituales de seguridad preventiva o compleja, ya sea en el ámbito administrativo o durante el desarrollo de tareas de colaboración con la justicia; (ii) la **información sistemática** no referida a eventos o problemáticas criminales pero sí a la actividad aeroportuaria en general o a las

actividades conexas, y que es generada como consecuencia de las labores generales de seguridad preventiva o compleja o del acceso a otras bases de datos pertenecientes a otros organismos públicos de inteligencia, seguridad, policiales, de supervisión o control así como a empresas nacionales o extranjeras; y (iii) la **información requerida** referida a eventos o problemáticas criminales y que es generada por las unidades operacionales mediante requerimientos específicos formulados por las áreas competentes de inteligencia criminal o de planificación y dirección operacional que funcionan en el CEAC.

El **análisis de la información criminal** es el proceso por medio del cual la información previamente recolectada es sistematizada y analizada. La **sistematización de la información criminal** es llevada a cabo a través de la clasificación, ordenamiento y almacenamiento en bases de la información. La clasificación de esa información debe ser llevada a cabo según sus fuentes, tipo de información y contenido de la misma y, a partir de ello, dicha información debe ser ordenada y almacenada por tipo de evento o problemática delictiva. Asimismo, el **análisis de la información criminal** es el proceso mediante el cual la información ya sistematizada es relacionada y evaluada a través de un ejercicio de estimación y apreciación basado en el **abordaje descriptivo e interpretativo** de la información ya clasificada por evento o problemática delictiva, todo ello a los efectos de elaborar un reporte o informe que dé cuenta –estratégica y tácticamente- de las problemáticas delictivas existentes en el ámbito aeroportuario.

La labor analítica de la información criminal debe tener como resultado dos tipos de conocimientos, a saber, (i) el **conocimiento o inteligencia criminal estratégica** que comprende el cuadro de situación de las diferentes modalidades o tipologías criminales –"modus operandi"- así como de los factores determinantes o condicionantes de las mismas; su envergadura, evolución y desarrollo; su anclaje y desplazamiento espacial; la incidencia que sobre ellas poseen ciertas actividades delictivas originadas en otras regiones o en el exterior del país; y sus efectos o consecuencias sobre la seguridad aeroportuaria nacional, regional o local; y (ii) **conocimiento o inteligencia criminal táctica** que abarca el cuadro de situación de los diferentes eventos o grupos delictivos específicos y puntuales, sus circunstancias de tiempo y lugar, y sus autores y partícipes.

El **conocimiento criminal –estratégico y táctico-** producido de esta manera configura el objeto básico de la planificación, desarrollo y evaluación operacional de la PSA, esto es, del accionar policial preventivo y complejo mediante el cual la institución efectiviza el conjunto de estrategias y procedimientos diseñados y ordenados por la dirección superior o las instancias de dirección regionales. La disposición, el despliegue, las formas y los medios de intervención de las diferentes unidades operacionales de la institución policial deben derivar justamente del cuadro de situación estratégico y táctico elaborado por las áreas especializadas en la producción de inteligencia criminal. La evaluación de dichas intervenciones no solamente implica el debido monitoreo del accionar policial concreto –táctico- sino también el monitoreo del impacto y de los efectos del mismo sobre la problemáticas delictivas identificadas y analizadas anteriormente, para lo cual vuelve a configurar una instancia determinante la tarea informativa y analítica propias de la inteligencia criminal. En razón de ello, el conocimiento estratégico y táctico del conjunto de problemáticas delictivas desenvueltas en el ámbito aeroportuario constituye un factor fundamental para la planificación, ejecución y evaluación de las acciones y procedimientos policiales, lo que hace que las labores de la inteligencia criminal y las operaciones policiales constituyan dos instancias mutuamente imbricadas y determinadas cuya eventual separación o divorcio vulneraría toda impronta de eficiencia policial.

Por lo tanto, en la ex PAN, la ausencia de un sistema integral de inteligencia criminal abocado a recibir, sistematizar, analizar y almacenar el conjunto de la información relevante producida por las unidades, dependencias y efectivos de dicha fuerza en todo lo atinente a la seguridad aeroportuaria privó a ésta del conocimiento necesario para elaborar el cuadro de situación estratégico y táctico de las problemáticas delictivas existentes en el ámbito aeroportuario nacional y regional. Las labores de información que se llevaban a cabo en esa fuerza eran acotadas, parciales y no estaban sujetas a una planificación integral. Tampoco estaban institucionalmente integradas al exiguo y fragmentado circuito operacional de la fuerza. La mayor parte de esa información era generada para asistir a diferentes autoridades judiciales en el marco de las labores jurisdiccionales que se instruían con la intervención de dichas áreas. Además, la escasa información delictiva que se producía no era analizada en forma integral, lo que impedía elaborar un mapa delictivo en los niveles estratégico y táctico y, particularmente, coartaba la posibilidad de llevar a cabo las labores de seguimiento, prevención y conjuración de las diferentes modalidades delictivas propias de la criminalidad organizada que operaban a través de los aeropuertos, tareas éstas para lo cual que resultan fundamentales las actividades de inteligencia criminal.

En este contexto, la reversión de estas deficiencias debe asentarse en la conformación y fortalecimiento de un nuevo **sistema policial de inteligencia criminal aeroportuaria** sobre la base de los siguientes ejes fundamentales:

Eje 1) Sistema de generación y recolección de la información criminal

En la PSA, la generación y recolección de la información criminal son tareas propias de las diferentes unidades operacionales de la institución. Éstas son los medios de generación y recolección de la información criminal. A diferencia de otras policías, la estrecha vinculación que las labores de inteligencia deben tener con relación a las acciones y procedimientos operacionales de dichas unidades, en la PSA no resulta adecuado conformar un área, dirección o departamento de inteligencia con medio propios de recolección de la información criminal y separado de un área, dirección o departamento de operaciones policiales. Por lo tanto, la generación y recolección de la información criminal –sea ésta información rutinaria, requerida o sistemática- es generada o producida por las diferentes UOSPs, DOESAs o las DOSCs en todo lo atinente a la seguridad preventiva o a la seguridad compleja, dentro de sus respectivas competencias y jurisdicciones. Ellas la producen durante el desarrollo de sus labores policiales o por requerimiento específico del CEAC o de la URSA de la jurisdicción.

En este marco, la conformación de un **sistema de generación y recolección de la información criminal** debe estructurarse sobre la base de las siguientes fases o procesos:

1|. La **adquisición de la información** constituye el proceso por medio del cual las **UOSPs** o las **DOSCs** de la PSA -unidades básicas de recolección de la información criminal- originan o producen un conjunto de información criminal durante el desarrollo de sus labores policiales –administrativas o judiciales- o por requerimiento específico del área competente. Dicha información estará expresada en **datos, textos, voces y/o imágenes**, y puede provenir de **actividades y fuentes públicas o reservadas**, en particular, de (i) las **actuaciones policiales** generadas por las propias unidades durante el desarrollo de sus labores habituales en la esfera administrativa o jurisdiccional; (ii) las **operaciones de información** llevadas a cabo por las unidades operacionales

a requerimiento de las áreas competentes del CEAC o de las URSAs correspondientes; (iii) el **acceso a bases de datos o de información** de otros organismos públicos o empresas privadas, nacionales, provinciales o extranjeras; (iv) el **intercambio de información** con otros organismos o agencias de inteligencia, seguridad, policiales, supervisión o control, sean nacionales, provinciales o extranjeras; (v) los **informantes voluntarios**, es decir, las personas que acerquen o pongan a disposición -por propia voluntad- información sensible para la seguridad aeroportuaria.

2| La **transmisión de la información** configura el proceso mediante el cual las **UOSPs** o las **DOSCs** transfieren o trasladan la información adquirida a la Dirección de Inteligencia Criminal Aeroportuaria de la URSA de su jurisdicción o a la del CEAC a requerimiento de ésta, siempre a través de un medio seguro. Dicha transmisión debe basarse en los siguientes parámetros, a saber, (i) la **integralidad de la información**, es decir, la información debe ser integral y no debe estar recortada o ser parcial; (ii) el **control de la información**, esto es, la recepción de la información debe estar controlada por la unidad emisora y la instancia receptora; (iii) la **permanencia de la información**, vale decir, el flujo de información debe ser permanente y sistemático; (iv) la **comprensibilidad de la información**, es decir, la información debe ser detallada y debe ser transmitida en un estilo y mediante una forma que resulte comprensible al receptor.

Eje 2) Sistema de análisis de la información criminal.

En la esfera de la PSA, el análisis de la información criminal es una tarea técnica que será llevada cabo por las instancias especializadas en dicha labor, a saber, la **Dirección de Inteligencia Criminal Aeroportuaria (DICA)** del CEAC, en el ámbito nacional, y por la **DRICA** de cada URSA, en las esferas regionales.

Para ello, estas dependencias estarán conformadas por **analistas de inteligencia criminal aeroportuaria** responsables de sistematizar y analizar la información producida y transmitida por las unidades operacionales de la PSA, y estarán dotadas de la infraestructura informática -sistema informático de hardware y software, red informática policial y bases de datos y de análisis- necesarios para llevar a cabo tales tareas.

No obstante, la **DICA del CEAC** es la responsable de llevar a cabo las labores de sistematización y análisis del conjunto de la información criminal recolectada por las unidades operacionales de todo el país y trasmitida a través de la DRICA de cada URSA así como también la sistematización y el análisis del conjunto de los informes y reportes realizados por la DRICA de cada URSA, todo ello encaminado a la elaboración de **conocimiento o inteligencia criminal estratégica y táctica en el nivel nacional**. Por su parte, la **DRICA de cada URSA** tiene la responsabilidad de desarrollar las tareas de sistematización y análisis meramente táctico de la información criminal recolectada y trasmitida por las unidades operacionales de su jurisdicción –esto es, las UOSPs y las DOSCs de cada URSA-, a los efectos de elaborar el **conocimiento o inteligencia criminal táctica en el nivel regional**. En todos los casos, tanto la información criminal producida y transmitida por las unidades operacionales de cada URSA como los informes y reportes tácticos elaborados por la DRICA de cada URSA deben ser transmitidos a la DRICA del CEAC, dado que ésta es la instancia superior de inteligencia criminal de la PSA.

En este marco, la conformación de un **sistema de análisis de la información criminal** debe articularse sobre la base de las siguientes fases o procesos:

1| La **sistematización de la información** es el proceso por el cual la DICA clasifica, ordena y almacena en bases de datos y archivos la información criminal trasmitida por las unidades operacionales de la PSA. La clasificación de esa información debe realizarse de acuerdo con las fuentes, el tipo de información y el contenido de la misma y, a partir de ello, dicha información debe ser ordenada y almacenada por evento o problemática delictiva. Esta labor debe ser llevada a cabo indistintamente tanto por la DICA del CEAC como por las DRICAs de las URSAs, pero siempre siguiendo los **parámetros de sistematización** diseñados, formulados y ordenados por la DICA del CEAC.

2| El **análisis de la información criminal** constituye el proceso a través del cual la DICA lleva a cabo la interrelación del conjunto de la información ya sistematizada y la evaluación de la misma mediante un ejercicio de estimación y apreciación basado en el **abordaje descriptivo e interpretativo** de la información ya clasificada y agrupada por tipo de evento o problemática delictiva. Dicho análisis criminal -en particular, cuando se trata de análisis estratégico- no solamente debe basarse en la información táctica o puntual resultante de las actuaciones policiales, las operaciones de inteligencia o de las bases de datos, intercambios informativos o informantes claves, sino también en los aportes derivados de los estudios, publicaciones u obras académicas, técnicas o especializadas que aborden temas conexos o aspectos estructurales o puntuales de las problemáticas criminales en cuestión.

3| La **elaboración de los informes de inteligencia criminal aeroportuaria** es el proceso por medio del cual se producen los reportes que den cuenta de las problemáticas delictivas existentes en el ámbito aeroportuario nacional, regional o local. La DICA del CEAC elaborará el **conocimiento o inteligencia criminal estratégica y táctica en el nivel nacional**, mientras que las DRICAs de las URSAs producirán el **conocimiento o inteligencia criminal táctica en el nivel regional o local**. Los reportes o informes deberán ser concisos y comprensibles en miras de su inmediata utilización en la planificación –estratégica y táctica- de las acciones y procedimientos operacionales de la PSA:

a. En el **plano estratégico**, los informes de inteligencia criminal deberán reflejar el **panorama delictivo estratégico** que contenga la situación y evolución de la problemática criminal en el ámbito aeroportuario nacional, regional y local; el surgimiento y el desarrollo de las modalidades criminales existentes; su despliegue y desplazamiento territorial; sus factores determinantes e impactos sociales e institucionales; y la vinculación de las mismas con las actividades delictivas desarrolladas en otras regiones o en el exterior del país, todo ello a los efectos identificar **tipologías delictivas** que den cuenta de diferentes modalidades delictivas específicas –siempre por tipo de problemática delictiva- mediante la individualización de patrones criminales, el reconocimiento de las zonas, actividades o vuelos calientes o de mayor incidencia delictiva, la especificación de los rangos temporales de ocurrencia de los hechos y, si se tratara de actividades

delictivas llevadas a cabo por organizaciones criminales complejas, la estructuración de las mismas, su composición, sus vinculaciones locales, regionales o internacionales y las actividades ilícitas que desarrollan. Los **informes de inteligencia criminal estratégica** serán elaborados exclusivamente por la **DICA del CEAC** y deberán servir como sustento básico para la formulación de las **estrategias policiales de control preventivo y complejo del delito**.

b. En el **plano táctico**, los informes de inteligencia criminal deberán reflejar el **panorama delictivo táctico** que contenga el conjunto de las actividades delictivas específicas –potenciales o eventuales-; sus circunstancias de tiempo y lugar; sus autores y partícipes concretos; y, si se trata de organizaciones delictivas complejas, la identificación de las personas integrantes de la banda, sus ramificaciones y vinculaciones locales, regionales y/o internacionales y las actividades ilícitas que desarrollan. Los **informes de inteligencia criminal táctica** serán elaborados por la DRICA de cada URSA siguiendo los parámetros formulados por la DICA del CEAC, y deberán servir como sustento básico para que ésta lleve a cabo la formulación de los **planes y lineamientos de intervención táctica de las unidades operacionales en el ámbito de la seguridad aeroportuaria preventiva y compleja**. No obstante, la DICA del CEAC también podrá elaborar los informes de inteligencia criminal táctica referidos a cualquier ámbito regional o local cuando lo considere pertinente o necesario.

4| La **transmisión o difusión del conocimiento criminal** configura el proceso por medio del cual los informes de inteligencia criminal estratégica y táctica elaborados por la DICA o DRICA son transferidos o trasladados a las áreas de planificación y dirección operacional correspondientes así como a los organismos o instancias administrativas o jurisdiccionales competentes que lo requieran:

a. Los informes de inteligencia criminal táctica elaborados por la DRICA de cada URSA deberán ser transmitidos a la Dirección de Operaciones Policiales Aeroportuaria de su respectiva unidad regional así como también a la DICA del CEAC.

b. Los informes de inteligencia criminal estratégica de la DICA del CEAC deberán ser transmitidos a la Dirección de Operaciones Policiales Aeroportuaria del CEAC así como también, por requerimiento o iniciativa propia, a la Red Unificada de Inteligencia Criminal (REDUNIC) de la Dirección Nacional de Inteligencia Criminal de la Secretaría de Seguridad Interior, todo ello en el marco de las prescripciones establecidas en la ley 24.059 de Seguridad Interior y la ley 25.520 de Inteligencia Nacional.

2.5) Modernización de la profesión policial aeroportuaria

La **profesión policial** abarca el conjunto de aspectos y parámetros constitutivos del escalafón policial y sus respectivos agrupamientos y especialidades; la carrera profesional del policía y sus perfiles básicos; los grados jerárquicos; el ejercicio de la superioridad; la ocupación de los cargos orgánicos; las promociones y ascensos; y la formación y capacitación del personal policial. También comprende la estructura de recursos humanos de la institución policial así como su distribución en los diferentes cargos, funciones, grados jerárquicos, agrupamientos y especialidades.

Este conjunto de aspectos constitutivos de la estructura de recursos humanos y de la profesión policial deben conformarse sobre la base de la consideración fundamental de que la **labor policial** constituye un **servicio público tendiente a la promoción de las libertades y derechos de las personas y, en ese marco, a la protección de las mismas ante hechos lesivos de dichas libertades y derechos**.

Sin embargo, pese a la importancia de estos aspectos para toda institución policial, en la ex PAN, la distribución deficiente de recursos humanos y la ocupación de una parte significativa del personal policial en el desempeño de tareas no-policiales, esto es, en el desarrollo de labores administrativas, era una anomalía saliente. Esto, además, era ponderado por la ausencia de una estructura de recursos humanos asentada en basamentos profesionales adecuados a una labor policial eficiente.

Hacia febrero del 2005, la ex PAN contaba con 2.596 efectivos, de los cuales 73 eran oficiales de la Fuerza Aérea Argentina, 345 eran suboficiales de la misma fuerza, 2.146 eran agentes civiles de inteligencia, 25 soldados voluntarios y 7 personas contratadas. [49] El personal civil de inteligencia significaba el 86 % del total de los efectivos de la institución y eran los que llevaban a cabo las labores policiales de la ex PAN mientras que la mayoría de los cuadros oficiales y suboficiales desarrollaban tareas de dirección superior o de supervisión. Aquellos agentes detentaban la condición de "personal civil de inteligencia militar" porque cuando la Fuerza Aérea Argentina conformó la ex PAN incorporó a dicho personal fuera del marco de su planta castrense y, aunque desarrollaban labores policiales y no de inteligencia militar, dada la situación institucional descrita, no recibían una capacitación policial integral, no poseían una carrera profesional adecuada y no contaban con los incentivos institucionales apropiados para un desempeño eficiente de esas tareas.

Además, la ex PAN, en su conjunto, estaba signada por la existencia de una carrera institucional del personal que tenía una impronta marcadamente castrense y que estaba basada en un sistema de promociones y ascensos asentado en un control cupular de carácter cooptativo más que articulado en criterios profesionales y, particularmente, en la capacitación y el desempeño institucional de las funciones policiales de parte de dicho personal. Todo ello favorecía la difusión de una subcultura institucional de corte administrativista y alejada de la necesaria avidez policial por prevenir y conjurar activamente las modalidades delictivas que se desarrollaban en el ámbito aeroportuario así como también alentaba a la conformación de un clima interno de desmotivación profesional.

Otro aspecto llamativo de la situación del personal de la ex PAN estaba dado por la estructura salarial del mismo. Al respecto, existía una situación particular centrada en el hecho de que, en términos comparativos, la escala salarial del personal civil de inteligencia destinado en la ex PAN era significativamente superior a la del personal militar de la misma con responsabilidades de mando superior y supervisión. Un agente civil de

*[49] Como se dijo, a partir del **Decreto 145/05** del 22 de febrero del 2005, el Poder Ejecutivo Nacional transfirió orgánica y funcionalmente a la ex PAN desde el ámbito del Ministerio de Defensa a la esfera del Ministerio del Interior, constituyéndola en la Policía de Seguridad Aeroportuaria. Asimismo, ordenó la intervención de la PSA. Desde entonces, los oficiales, suboficiales y agentes civiles de inteligencia de la Fuerza Aérea Argentina que estaban destinados en la ex PAN siguieron dependiendo orgánicamente de dicha fuerza pero pasaron a depender funcionalmente del Interventor de la PSA, esto es, pasaron a reportar en comisión de servicio a esta nueva institución policial hasta que el Congreso de la Nación sancione una nueva ley orgánica y dicho personal pueda ser transferido orgánica y funcionalmente a la misma.*

En este contexto, durante el primer año de gestión de la Intervención de la PSA, ésta determinó el cese de la comisión de servicio en la PSA y la consecuente transferencia funcional a la Fuerza Aérea Argentina de 227 efectivos, de los cuales 41 eran oficiales, 115 eran suboficiales, 70 eran agentes civiles de inteligencia y 1 era soldado voluntario. Dicha decisión se basó en la consideración de que este personal no se adecuaba a las labores policiales planificadas y ordenadas por la Intervención de la PSA y, en otros casos, no constituía personal idóneo para el desempeño de dichas tareas. Como consecuencia de estas

inteligencia con “categoría 14”, recién ingresado a la fuerza, percibía un sueldo básico de $ 616 y un sueldo bruto con suplementos fijos de $ 1.398, mientras que un Cabo –suboficial- de la Fuerza Aérea Argentina percibía un sueldo básico de $ 437 y un sueldo bruto con suplementos fijos de $ 637; un Alférez –oficial recién graduado- percibía un sueldo básico de $ 545 y un sueldo bruto con suplementos fijos de $ 817; y un Vicecomodoro –oficial con 25 años de antigüedad- percibía un sueldo básico de $ 1.314 y un sueldo bruto con suplementos fijos de $ 2.036. Si se lo compara con los sueldos correspondientes a las jerarquías más bajas de la suboficialidad de otras fuerzas policiales y de seguridad federales el contraste era semejante. Un Agente de la Policía Federal Argentina percibía un sueldo básico de $ 179 y un sueldo bruto con suplementos fijos de $ 597; y un Marinero de la Prefectura Naval Argentina percibía un sueldo bruto con suplementos fijos de $ 417. Vale decir, los sueldos de los agentes civiles de la ex PAN percibían los sueldos relativos más altos del sistema policial federal, lo cual era saludable, pero dicha retribución no era compatible con el conjunto de responsabilidades institucionales que poseían en contraste con la oficialidad militar de la fuerza ni tampoco, a la luz de los observado actualmente, con el nivel de formación y desempeño profesional que sustentaban.

transferencias, hacia fines de febrero del 2006, la PSA contaba con 2.377 efectivos, de los cuales 33 eran oficiales, 231 eran suboficiales, 2.082 eran agentes civiles de inteligencia, 24 eran soldados voluntarios y 7 eran personas contratadas.

Todos estos desajustes cercenaban la estructuración de un sistema policial aeroportuario asentado sobre la base de criterios institucionales modernos y adecuados al desempeño eficiente de las labores de prevención, conjuración e investigación del delito y a la proyección de la ex PAN como una institución civil, jerarquizada y de carácter profesional. La dilución de la diferenciación entre los agrupamientos policiales básico –operativo y de servicios o administrativos- y, en su marco, la desnaturalización funcional del agrupamiento operacional mediante el desempeño de labores no-policiales de tipo administrativas, técnicas y de servicios por parte de numerosos efectivos pertenecientes a dicho agrupamiento; la diferenciación estructurante del personal de la ex PAN entre personal militar compuesto por los oficiales y suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina y el personal civil de inteligencia; el tipo militar de estructura jerárquica y de ejercicio de la superioridad, sumado a la excesiva cantidad de niveles jerárquicos existentes en cada categoría de personal; y la existencia de una carrera institucional marcadamente verticalista, con una única posibilidad de ascenso al escalón jerárquico superior basada predominantemente en la antigüedad del personal y no en su capacitación o desempeño profesional, ha dado forma a una organización de tipo castrense que resulto rígida y desprofesionalizada.

Apuntando a superar este conjunto de significativas deficiencias, en el los Capítulos V, VI y VII de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria** se establecieron las bases legales de un **nuevo régimen profesional para el personal de la PSA** regulatorio del escalafón y sus respectivos agrupamientos y especialidades; la carrera profesional y sus respectivos perfiles; los grados jerárquicos; el ejercicio de la superioridad; la ocupación de los cargos orgánicos; las promociones y ascensos; la formación y capacitación del personal; el sistema de retribuciones; el régimen disciplinario; y las demás normativas inherentes al régimen laboral y al régimen previsional especial al que hace referencia el Capítulo VII de la presente ley.

En consecuencia, la **modernización de la profesión policial** en la PSA debe suponer un marcado **proceso de desmilitarización y eficientización del desempeño policial**, la que debe asentarse en los siguientes ejes básicos:

Eje 1) Conformación de un nuevo régimen profesional policial.

La **conformación de un nuevo régimen de profesión policial** constituye un objetivo fundamental en función de conformar nuevas bases institucionales tendientes a la prestación de un servicio policial eficiente en el ámbito aeroportuario. Como se dijo, mediante la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria** se establecieron las bases legales para ello, las que resultan novedosas e innovadoras en comparación con los parámetros profesionales tradicionales de la mayoría de las institucionales policiales argentinas e imponen la necesidad de reglamentar el conjunto de aspectos básicos de las mismas sobre la base de los siguientes parámetros:

1| La conformación de una **nueva planta de personal de la PSA** basada en los siguientes tipos de personal:

a. El **personal policial**, conformado por el personal civil con estado policial dedicado a cumplir o desarrollar tareas exclusivamente policiales, es decir, labores propias del policiamiento preventivo o del policiamiento complejo. En función de ello, dicho personal debería revistar en un **escalafón único** denominado **Escalafón General de Seguridad Aeroportuaria** integrado por dos **agrupamientos policiales básicos**:

i. El **agrupamiento de seguridad aeroportuaria preventiva**, compuesto por el personal policial abocado exclusivamente al desarrollo de las acciones y actividades propias de la misión y funciones de seguridad aeroportuaria preventiva.

ii. El **agrupamiento de seguridad aeroportuaria compleja**, compuesto por el personal policial abocado exclusivamente al desarrollo de las acciones y actividades propias de la misión y funciones de seguridad aeroportuaria compleja.

b. El **personal civil administrativo**, conformado por personal civil sin estado policial dedicado a cumplir o desarrollar tareas administrativas no-policiales tales como aquellas relativas a la gestión administrativa, la dirección de los recursos humanos, la gestión económica, contable, patrimonial y presupuestaria, la gerencia logística, la asistencia y asesoramiento jurídico-legal, las relaciones institucionales y cualquier otra actividad no policial. Este personal debe conformar el **funcionariado especializado** de la PSA cuyo régimen profesional debería ser diferente del correspondiente al personal policial y cuya formación y capacitación estará específicamente orientada al conjunto de aquellas labores propias de la administración general del sistema policial aeroportuario.

c. El **personal contratado**, conformado por personal civil sin estado policial que sea necesario contratar para la prestación de determinados servicios técnicos, profesionales o administrativos o para la locación de determinadas obras puntuales y específicas que no pudieran ser desarrolladas por el personal policial o el personal civil administrativos de la PSA.

2| El establecimiento de una **carrera profesional policial única** regida por los **principios de profesionalización y especialidad**, esto es, basada en el predominio de la especialización del personal policial evitando los cambios de agrupamiento y/o especialidad,

y organizada, en ese marco, sobre la base de los siguientes perfiles:

a. **Perfil de Seguridad Aeroportuaria Preventiva**, en el que revistará el personal policial abocado a las labores de seguridad aeroportuaria preventiva.

b. **Perfil de Seguridad Aeroportuaria Compleja**, en el que revistará el personal policial abocado a las labores de seguridad aeroportuaria compleja.

Cada uno de estos perfiles deberá desarrollar un sistema propio y especializado de formación, capacitación, entrenamiento y promoción –de ascenso y de ocupación del cargo orgánico del área o sector correspondiente-.

Asimismo, la incorporación y el desarrollo de la carrera profesional del personal policial de la PSA en cada perfil deberá resultar de la opción vocacional de los efectivos así como también de la formación y capacitación que reciban y del desempeño profesional durante el ejercicio de sus funciones, pero, como se dijo, evitando los cambios de agrupamiento y/o especialidad, salvo que reúna los requisitos exigidos para ello y cumpla con las condiciones de aptitud y evaluación exigidas, conforme lo establezca la reglamentación.

3| La estructuración del personal policial de la PSA en una **categoría única de oficiales** que comprenda ocho grados jerárquicos nucleados en tres niveles:

a. Nivel inferior conformado por los **Oficiales Subalternos** responsables del desarrollo de las labores policiales operativas de la PSA, y que comprende cuatro grados jerárquicos:

i. Oficial Ayudante.

ii. Oficial Principal.

iii. Oficial Mayor.

iv. Oficial Jefe.

b. Nivel intermedio conformado por los **Oficiales Supervisores** responsables del ejercicio del mando policial medio de supervisión de las labores policiales operacionales llevadas a cabo por los Oficiales Subalternos, y que comprende dos grados jerárquicos:

i. Subinspector.

ii. Inspector.

c. Nivel superior conformado por los **Oficiales Superiores de Conducción** responsables del ejercicio del mando policial superior de los diferentes agrupamientos y unidades de la PSA, y que comprende dos grados jerárquicos:

i. Comisionado Mayor.

ii. Comisionado General.

4| El establecimiento de un **sistema de ejercicio de la superioridad policial** en la PSA asentado exclusivamente en la ejecución del mando a través de la emisión de una orden de servicio legal y legítima de parte de un superior y el cumplimiento estricto de la misma de parte de un subordinado, durante el desarrollo de las funciones propias del servicio y de acuerdo con las prescripciones y los límites establecidos por la normas vigentes. Dicho sistema debe contemplar el ejercicio de la superioridad según tres modalidades diferenciadas:

a. La **superioridad jerárquica**, que es la que un efectivo debe ejercer sobre otro como consecuencia de la posesión de un grado jerárquico superior o, a igualdad de grado, por la antigüedad en el grado jerárquico y, a igualdad de grado, por la antigüedad en el grado jerárquico de referencia.

b. La **superioridad orgánica**, que es la que un efectivo debe ejercer sobre otro como consecuencia de la ocupación de un cargo de la estructura orgánica policial con funciones de dirección o conducción, independientemente del grado jerárquico que detente.

c. La **superioridad funcional**, que es la que un efectivo debe ejercer sobre otro durante el desarrollo de una misión, operación o actividad concreta y específica ordenada por un superior y en la que se asigna responsabilidades y atribuciones precisas de mando a un efectivo que detenta un grado jerárquico y/o un cargo inferior al de los demás integrantes de la misión, operación o actividad, siempre que medien razones de servicio que así lo justifiquen.

5| El diseño y establecimiento en la PSA de una **estructura orgánica de cargos policiales** correspondientes a las dependencias de conducción superior de la PSA y a las unidades operacionales abocadas a las labores de seguridad aeroportuaria preventiva y seguridad aeroportuaria compleja, asignándole a cada cargo policial una **función específica de tipo operativa, de supervisión o de dirección superior** –misión, responsabilidades y tareas- de acuerdo con las actividades puntuales de las mismas, y determinando el grado o grados jerárquicos y las condiciones requeridas para la ocupación de los mismos de parte del personal policial de la PSA.

6| El establecimiento en la PSA de un **sistema de promoción**, esto es, de **ocupación de los cargos orgánicos** y de **ascenso al grado jerárquico superior** basado en los siguientes criterios profesionales:

a. La **formación y capacitación profesional del personal policial**.

b. El **desempeño del personal policial a lo largo de su carrera profesional**.

c. Los **antecedentes funcionales y disciplinarios del personal policial**.

d. La **antigüedad del personal policial en la institución y en el grado jerárquico**.

Asimismo, la **promoción** a ciertos cargos orgánicos de dirección policial debería asentarse en **concursos de méritos y antecedentes**.

Eje 2) Nuevos parámetros de formación y capacitación policial

La jerarquización profesional del personal de la PSA requiere del establecimiento de **nuevos parámetros de formación y capacitación profesional** que apunten a la formación superior, la capacitación integral, la instrucción especializada y el entrenamiento continuo de dicho personal en las labores propias de la dirección superior y la administración general a cargo del personal civil sin estado policial de la institución así como de las tareas policiales de prevención, conjuración e investigación de los delitos, infracciones y hechos vulneratorios del orden público en el ámbito aeroportuario correspondiente a los efectivos con estado policial.

Ello debe superar la tradicional desconexión que ha existido en la ex PAN entre el sistema de formación y capacitación del personal de la misma y las labores policiales llevadas a cabo por la institución así como también la marcada impronta castrense que tenía el lábil sistema de formación y capacitación del personal de esa extinta fuerza.

La conformación de un nuevo sistema de formación y capacitación del personal policial de la PSA debe constituir un aspecto fundamental de la modernización del sistema policial aeroportuario y debería asentarse en la puesta en funcionamiento del **Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria** creado mediante el artículo 57 de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria**, dependiendo de la Dirección Nacional de la PSA, exclusivamente abocado a formar y capacitar al personal policial y civil de la institución así como también a los funcionarios responsables de la formulación, implementación y evaluación de las políticas y estrategias de seguridad aeroportuaria y a los organismos y empresas con incidencia en la materia.

Así, el **Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria** debe conformar el centro de formación y capacitación en materia de seguridad aeroportuaria de las siguientes instancias:

1 | La **formación y capacitación del personal policial de la PSA** sobre la base de la diferenciación orgánico-funcional existente entre la seguridad aeroportuaria preventiva y la seguridad aeroportuaria compleja, y sus diferentes especialidades, garantizando la formación en los siguientes niveles:

a. El **Nivel Básico Policial** orientado a la formación inicial de base de los aspirantes a oficiales de la institución en el marco del **Curso de Oficiales de la Policía de Seguridad Aeroportuaria** –de tres años de duración- y articulado sobre la base de los siguientes núcleos curriculares:

i. El **núcleo legal-institucional** orientado a la formación del cadete en los conocimientos propios de las bases legales e institucionales de la labor policial, en particular, los derivados de la administración pública, la gestión administrativo-policial, el sistema institucional administrativo, judicial y legislativo, el derecho público y administrativo, el derecho penal y el derecho procesal-penal, la acción y los procedimientos

administrativos y jurisdiccionales, todo ello referidos a la seguridad pública y, en particular, a la seguridad aeroportuaria.

ii. El **núcleo social-criminológico** orientado a la formación del cadete en los conocimientos propios de las ciencias sociales aplicados a las problemáticas delictivas e institucionales referidas a la seguridad pública, en particular, aquellos saberes derivados de la sociología, la ciencia política y la criminología.

iii. El **núcleo ético-profesional** orientado a la formación del cadete en los conocimientos propios de la profesión y función policiales, los principios básicos de actuación policial, los derechos humanos –tanto sus bases legales como los tratados y la doctrina internacional-.

iv. El **núcleo técnico-policial** orientado a la formación del cadete en los conocimientos propios del ejercicio de las labores policiales generales y, en particular, de aquellas específicamente relativas a la seguridad aeroportuaria preventiva y compleja, la gestión policial estratégica y táctica, las acciones técnicos operacionales, de supervisión y de dirección policiales, la inteligencia criminal y la logística policial.

v. El **núcleo técnico-aeroportuario** orientado a la formación del cadete en los conocimientos propios de la actividad aeroportuaria en general, el derecho aeronáutico y la seguridad aeroportuaria, y sus bases normativas nacionales e internacionales.

b. El **Nivel de Especialización Policial** orientado a la capacitación especializada de los oficiales de la PSA para el desempeño de las labores propias de sus agrupamientos y especialidades y/o el desarrollo de las actividades específicas que requieren conocimientos, habilidades y aptitudes especiales, articulado sobre la base de los siguientes núcleos de especialización:

i. El **núcleo de especialización en seguridad aeroportuaria preventiva** orientado a la capacitación focalizada en las diferentes especialidades de este agrupamiento.

ii. El **núcleo de especialización en seguridad aeroportuaria compleja** orientado a la capacitación focalizada en las diferentes especialidades de las labores de este agrupamiento.

iii. El **núcleo de especialización en acciones policiales especiales** orientado a la capacitación focalizada en las diferentes labores policiales tácticas especiales, particularmente, aquellas referidas a intervenciones y asaltos tácticos y en control de explosivos.

iv. El **núcleo de especialización en inteligencia criminal aeroportuaria** orientado a la capacitación focalizada en las diferentes labores de inteligencia criminal aeroportuaria en los planos estratégico y táctico.

v. El **núcleo de especialización en logística policial** orientado

a la capacitación focalizada en las diferentes labores policiales referidas a la planificación y desarrollo infraestructural y al apoyo material de las acciones operacionales de la policía.

c. El **Nivel de Conducción Policial** a través del **Curso Superior de Conducción** –de un año de duración- orientado a la capacitación y preparación de los oficiales superiores y supervisores con responsabilidades de dirección superior o de supervisión media de la institución policial y articulado sobre la base de los siguientes núcleos de capacitación:

i. El **núcleo de dirección operacional**, destinado para los oficiales superiores a cargo de las unidades operacionales de la institución, esto es, la dirección de las URSAs, las UOSPs, las DOSCs y las DOESAs.

ii. El **núcleo de gestión operacional**, destinado para los oficiales a cargo de las direcciones y/o dependencias del CEAC o de las Direcciones Generales de la institución.

iii. El **núcleo de supervisión operacional**, destinado para los oficiales supervisores a cargo de las dependencias o cargos medios de las unidades operacionales de la institución.

d. El **Nivel de Actualización y/o Reentrenamiento Policial** orientado a la capacitación permanente y/o al reentrenamiento de los oficiales de la PSA a los efectos de actualizar la formación de base en función del desempeño de las diferentes labores policiales referidas a la seguridad aeroportuaria preventiva y compleja.

e. El **Nivel de Promoción Policial** orientado a la capacitación y preparación de los oficiales que aspiren a ascender en la carrera policial o a ocupar aquellos cargos orgánicos por concurso o designación.

2| La **formación y capacitación del personal civil de la PSA** responsable de las funciones propias de la dirección superior y la administración general de la institución, garantizando la formación en los siguientes niveles:

a. El **Nivel de Dirección Superior** orientado a la capacitación del personal civil abocado a las labores de planificación estratégica y de dirección y coordinación operativa general de la PSA, en todo lo relativo al accionar específico así como también a las actividades y labores conjuntas con otros cuerpos policiales, fuerzas de seguridad u organismos de inteligencia, federales, provinciales y/o extranjeros.

b. El **Nivel de Administración General** orientado a la capacitación del personal civil dedicado a la gestión administrativa; la dirección de los recursos humanos; la gestión económica, contable, patrimonial y presupuestaria; la gerencia logística; la asistencia y asesoramiento jurídico-legal; y las relaciones institucionales de la PSA.

3| La **formación y capacitación general en materia de seguridad aeroportuaria** destinada al personal de:

a. Las **empresas aerocomerciales**.

b. Las **empresas prestatarias del servicio de seguridad privada en el ámbito aeroportuario**.

c. Los **organismos públicos** abocados a la seguridad aeroportuaria o a alguna labor conexa.

En función del logro de un nivel de excelencia adecuado a las responsabilidades institucionales de formación y capacitación en materia de seguridad aeroportuaria que se le atribuyen, el **Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria** debería establecer **convenios de intercambio docente y de validación de créditos académicos con universidades e institutos de formación superior** a los efectos de que éstos provean los servicios docentes y de investigación correspondientes a aquellas materias, disciplinas o campos básicos en materia de seguridad aeroportuaria. También debería jerarquizar su cuerpo docente y de investigadores mediante el establecimiento de un régimen regular de **concursos públicos de antecedentes y oposición como mecanismo único de incorporación y validación docente y de investigación**, apuntando con ello conformar un cuerpo docente y de investigación de excelencia académica y altamente profesionalizado.

Eje 3) Conformación de una nueva estructura de personal policial.

La **conformación de una nueva estructura de personal policial de la PSA** debe apuntar a la constitución de la nueva planta de oficiales de la institución a través del traspaso de los efectivos de la ex PAN así como de la incorporación de nuevos efectivos tendiente a superar la significativa carencia de recursos humanos necesarios para el desarrollo de una labor policial eficiente y eficaz. Asimismo, este proceso debe ser seguido por la producción de algunos cambios institucionales que apunten a reforzar y volcar gran parte de los efectivos de la institución a la realización de labores operacionales de seguridad preventiva y compleja -tareas éstas que deben concentrar el grueso de los recursos humanos y operativos del sistema policial aeroportuario- así como al re-entrenamiento de dicho personal, de acuerdo con las nuevas modalidades de labor policial de la PSA.

Todo esto requiere de un conjunto de medidas fundamentales:

1| El **traspaso del personal militar y civil de la ex PAN al plantel policial básico de la PSA** mediante las siguientes medidas:

a. La **selección del personal de la ex PAN** mediante la evaluación de las condiciones físicas, psíquicas y profesionales de su selección para permanecer en la PSA, priorizando siempre los requerimientos que involucran la actividad policial de la institución y que implican la existencia de un alto grado de responsabilidad profesional, un sentido de respeto hacia el ordenamiento jurídico y la protección de los derechos humanos y un compromiso con el cambio institucional en desarrollo. El personal que no reúna los requisitos profesionales exigidos para formar parte del plantel de oficiales del nuevo Escalafón General de Seguridad Aeroportuaria debería ser capacitado a los efectos de ser nuevamente evaluado.

b. El **encasillamiento del personal de la ex PAN** seleccionado para integrar la oficialidad de la PSA en los grados jerárquicos que forman parte del nuevo Escalafón General de Seguridad

Aeroportuaria de la institución, teniendo particularmente en cuenta los siguientes criterios:

i. El **nivel jerárquico** y la **antigüedad** del personal militar y civil de la ex PAN.

ii. El **nivel de capacitación y formación profesional** del efectivo.

iii. El **desempeño funcional y disciplinario** del efectivo a lo largo de su carrera profesional.

iv. La **evaluación fundada** realizada por la Dirección Nacional de la PSA o, por delegación de ésta, por sus mandos superiores y medios a cargo de los efectivos evaluados.

v. Las **necesidades orgánico-funcionales** de efectivos en la PSA.

c. La **incorporación orgánica del personal de la ex PAN** seleccionado y encasillado a la oficialidad del nuevo Escalafón General de Seguridad Aeroportuaria de la PSA, de acuerdo con los siguientes parámetros:

i. El **personal militar de la Fuerza Aérea Argentina** podrá optar por incorporarse a la PSA, perdiendo el estado militar y continuando con el nuevo régimen previsional de la PSA establecido en el Capítulo VII de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria**.

ii. El **personal civil de inteligencia** se incorporará a la PSA, perdiendo dicha condición y continuando con el nuevo régimen previsional de la PSA establecido en el Capítulo VII de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria**.

d. El **re-entrenamiento del personal policial de la PSA** destinado al cumplimiento de las diferentes labores policiales preventivas y complejas en las diferentes especialidades de cada agrupamiento y, particularmente, en las nuevas modalidades de policiamiento preventivo y complejo llevado a cabo en la PSA.

2| La **ampliación del plantel policial básico de la PSA** a través de la incorporación excepcional e inmediata de nuevos efectivos a los efectos de incrementar en un tercio dicho plantel mediante la creación de 1.000 nuevos cargos permanentes correspondientes a los recursos humanos de la misma, exceptuando a esta institución de la limitación contenida en el artículo 7 de la ley 25.827 de Presupuesto de Recursos y Gastos de la Administración Nacional para posibilitar la cobertura de los cargos permanentes vacantes creados a tal fin. [50]

Esos nuevos efectivos, luego de creados los cargos mencionados, deberán ser seleccionados a través de un proceso de **convocatoria pública de carácter universal** abierta a todos aquellos postulantes que cumplan con el conjunto de condiciones personales, físicas, psicológicas y profesionales adecuadas a los **perfiles policiales básicos de aspirantes** que surgen de las necesidades inmediatas de reforzamiento del plantel básico policial de la PSA en los siguientes rubros:

[50] *El artículo 34 de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria** establece que, sin perjuicio del ingreso ordinario de personal a la PSA a través de los cursos básicos del Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria, "cuando las necesidades funcionales impongan el llamado a convocatorias excepcionales o la obtención de capacidades especiales que no se encuentren dentro de los programas aprobados para la Policía de Seguridad Aeroportuaria, la autoridad máxima de dicha institución policial podrá efectuar convocatorias extraordinarias que permitan el ingreso de ciudadanos que cumplan con los requisitos físicos, psíquicos y profesionales establecidos para el caso y que aprueben el curso básico de adaptación y/o especialización, así como los exámenes que al efecto se establezcan".*

a. **Perfil de Seguridad Preventiva**, conformado por aspirantes sin formación policial o con formación policial básica, destinados a desarrollar labores propias de la seguridad aeroportuaria preventiva en cualquiera de sus especialidades. Este perfil debe comprometer a la mayoría de los aspirantes, esto es, la convocatoria de 600 aspirantes.

b. **Perfil de Seguridad Compleja**, conformado por aspirantes con algún grado de formación policial básica en labores de policiamiento complejo, destinados a desarrollar tareas propias de la seguridad aeroportuaria compleja en cualquiera de sus especialidades. Este perfil debe implicar la convocatoria de unos 250 aspirantes.

c. **Perfil de Inteligencia Criminal**, conformado por aspirantes con algún grado de formación policial básica en inteligencia criminal, destinados a llevar a cabo tareas propias de la inteligencia criminal aeroportuaria en cualquiera de sus especialidades. Este perfil debe abarcar la convocatoria de 50 aspirantes.

d. **Perfil de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria**, conformado por aspirantes con algún grado de formación policial básica en policiamiento táctico y especial, destinado a integrar los grupos de operaciones especiales de seguridad aeroportuaria de la PSA. Este perfil debe comprender la convocatoria de 100 aspirantes.

3| El establecimiento de un **nuevo régimen de remuneraciones para el personal policial de la PSA** asentado en la compensación de las responsabilidades y situaciones inherentes a (i) el grado jerárquico; (ii) la ocupación y el desempeño del cargos orgánicos o funciones; (iii) la atribución y el desempeño de competencias, actividades, funciones y/o misiones específicas y extraordinarias; (iv) el nivel de formación y capacitación profesional; y (v) la situación personal y/o familiar.

En este contexto, la remuneración del personal policial de la PSA se constituirá de los siguientes componentes:

a. El **sueldo básico**, que será un monto remunerativo mensual fijo derivado del **grado jerárquico** del personal policial.

b. El **suplemento**, que será un monto no remunerativo fijo derivado de la ocupación de determinados cargos orgánicos y/o el desempeño de determinadas funciones -inherentes a aquel o no- y que será percibido mientras duren las condiciones que lo atribuyen y que son las siguientes:

i. El desempeño de las **jefaturas de las unidades operacionales de la PSA**, esto es, las URSAs, UOSPs, DOSCs, DOESAs y toda otra unidad que se conforme en el futuro.

ii. El desempeño de un **cargo orgánico o función** de alta responsabilidad o complejidad.

iii. El desempeño de **funciones ejecutivas** –excluyendo la jefatura de las unidades operacionales de la PSA- de alta responsabilidad o complejidad.

iv. El desempeño de **tareas extraordinarias** diferentes de las determinadas para su grado jerárquico, agrupamiento, especialidad u horario ordinario de servicio y/o de alto riesgo o extremadamente complejas.

v. El desempeño de **tareas en zonas críticas**, esto es, en zonas desfavorables del país.

c. La **bonificación**, que será un monto remunerativo mensual fijo derivado de la antigüedad, condición familiar y formación del personal, y que será percibido mientras duren las condiciones que lo atribuyen y que son las siguientes:

i. La **antigüedad de servicio**, percibida en concepto de adicional por cada año de servicios prestados en la institución o fracción mayor a seis meses.

ii. El **salario familiar y subsidio**, percibida de acuerdo a la ley nacional en vigencia.

iii. El **tiempo mínimo cumplido**, percibida por el personal declarado apto para el ascenso jerárquico y que no se le otorga el mismo por falta de vacantes, mientras conserve esa condición.

iv. La **formación y capacitación superior**, percibida de acuerdo con la obtención del título terciario o universitario de grado y/o postgrado.

v. El cumplimiento de **actividad riesgosa**, percibido por el personal policial que desarrolle en forma permanente tareas que impliquen un riesgo cierto o de alta peligrosidad.

vi. El cumplimiento de **tareas excepcionales**, percibido por el personal que desarrolle en forma permanente labores extraordinarias de alta complejidad.

vii. El cumplimiento de **tareas de mayor responsabilidad**, percibido por el personal que se le adjudique en forma permanente tareas de mayo responsabilidad de las determinadas para su grado jerárquico, agrupamiento, especialidad u horario ordinario de servicio.

d. La **compensación**, que será un monto no remunerativo fijo derivado de una serie de gastos o situaciones particulares y específicas del personal y que será percibido mientras duren dichas situaciones y que son las siguientes:

i. Los **gastos de movilidad** en ocasión del traslado del personal fuera del radio de asiento habitual de sus funciones o de un punto a otro del país en cumplimiento de tareas o comisiones de servicios encomendadas por la superioridad.

ii. Los **viáticos** como asignación diaria fija para atender todos los gastos personales que le ocasione el desempeño de una comisión de servicio en un lugar alejado de su asiento habitual o que, aun cuando esté ubicado a una distancia cercana, obligue al agente a pernoctar en el sitio de su actuación provisional.

iii. La **vivienda** como compensación que percibirá el personal policial que no ocupe vivienda estatal de uso particular.

4| El establecimiento de un **nuevo régimen de horario de servicio del personal de la PSA** [51] a los fines de cumplir con las labores de seguridad preventiva y compleja así como las tareas administrativas y de apoyo, sobre la base de los siguientes parámetros:

a. El régimen de horario para el desarrollo de las **labores administrativas y de apoyo de la PSA** deberá ser establecido y supervisado por el Subdirector Nacional de la institución nacional.

b. El régimen de horario para el desarrollo de las **labores operacionales de seguridad de la PSA** deberá ser establecido y supervisado por el CEAC a través de:

i. El establecimiento de las directivas funcionales y organizativas de aplicación del régimen de horario de servicio del personal de la PSA, atendiendo las circunstancias particulares de las unidades y/o dependencias integrantes de la institución así como las especificidades de las actividades desarrolladas por el personal, particularmente, aquellas referidas a las labores de seguridad aeroportuaria preventiva y de seguridad aeroportuaria compleja.

ii. La disposición de los recargos de horario de servicio del personal de la PSA ante circunstancias, hechos, requerimientos o situaciones operacionales o funcionales de carácter excepcional o particular que así lo exijan.

5| La conformación de un **nuevo servicio de prestaciones adicionales de la PSA** [52] tendiente a ofrecer la custodia especial de personas; la vigilancia y protección de bienes y servicios prestados por organismos o entidades de carácter público o privado; la custodia, inspección y control de aeronaves, equipajes facturados, encomiendas, cargas, traslado de cosas, valores y/o sustancias peligrosas en aeronaves o vehículos autorizados; el control de accesos a sectores públicos y/o a áreas de seguridad restringida, todo ello dentro del ámbito aeroportuario. Dicho servicio deberá estructurarse sobre la base de los siguientes parámetros:

a. La creación, en el ámbito del CEAC y bajo la dependencia directa del Director Ejecutivo del mismo, de un **área o dirección de gestión y control del servicio de prestaciones adicionales de seguridad aeroportuaria**, con la responsabilidad de organizar, administrar, gestionar, controlar y fiscalizar el servicio de prestaciones adicionales de la PSA.

b. El establecimiento de **nuevos parámetros de gestión y control del servicio de prestaciones adicionales de la PSA** a las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que lo soliciten, sobre la base del dictado de un decreto del Poder Ejecutivo Nacional y de las normas resolutivas del Director Nacional de la institución.

[51] *Mediante la **Disposición PSA 192/05** del 4 de octubre del 2005, la Intervención de la Policía de Seguridad Aeroportuaria aprobó el nuevo régimen de horario de servicio del personal de la institución, siguiendo los mismos parámetros organizativos y funcionales propuestos en este punto del presente documento.*

[52] *Mediante la **Disposición PSA 191/05** del 4 de octubre del 2005, la Intervención de la Policía de Seguridad Aeroportuaria aprobó el nuevo servicio de prestaciones adicionales de la institución, siguiendo los mismos parámetros organizativos y funcionales propuestos en este punto del presente documento.*

2.6) Modernización del sistema de control policial aeroportuario

La labor policial, en tanto **servicio público protectivo**, es ejercida por un conjunto de ciudadanos a los efectos de prevenir, conjurar e investigar, en nombre de la comunidad, la violación de ciertas normas y reglas que rigen la vida colectiva mediante un conjunto de intervenciones que pueden implicar el uso de la fuerza. Esto no significa, evidentemente, que la función policial se reduzca exclusivamente al empleo de la fuerza, ya que también supone otras modalidades de intervención no coactivas. No obstante, la posibilidad del uso de la fuerza como recurso último, extremo y excepcional de su actuación institucional configura la especificidad de la función policial en tanto servicio público brindado por el Estado.

En un estado democrático de derecho, la actuación policial debe estar efectivamente regida, siempre y en todo momento, por un conjunto de **principios y procedimientos básicos** cuya vigencia efectiva en las prácticas y formas de organización de la agencia policial debe resultar de un proceso de profesionalización institucional apropiado y asentado en dos parámetros fundamentales, a saber, (i) la adecuación permanente y efectiva de la actuación policial a los principios básicos de legalidad propios de un estado democrático de derecho; y (ii) la preservación permanente de los derechos básicos de los efectivos policiales durante el ejercicio de sus tareas dentro de la propia organización policial. Con ello, se debe apuntar a que la labor policial no suponga la comisión de hechos abusivos, extra-institucionales y hasta delictivos.

No obstante, de cometerse tales hechos, resulta imprescindible que se establezcan y fortalezcan un conjunto de **mecanismos y procedimientos de control interno** que garanticen que las faltas disciplinarias sean adecuadamente conocidas, investigadas y juzgadas internamente y que los delitos cometidos por el personal policial durante el ejercicio de sus funciones sean debidamente identificados y denunciados a la justicia penal ordinaria. Tales mecanismos y procedimientos deben ser aplicados internamente por un organismo o tribunal administrativo funcionalmente autárquico y autónomo con relación a las autoridades políticas y policiales de conducción y deben basarse en un conjunto de normas procesales que garanticen la defensa del imputado, la contradicción y recurribilidad de las decisiones administrativas allí producidas.

Nada de ello ocurría en la ex PAN. Por el contrario, los mecanismos y dispositivos de control de las faltas y delitos cometidos por el personal militar o civil de la institución eran extremadamente rígidos y, en general, no se aplicaban ante los hechos conocidos por la superioridad. Era habitual que las faltas y hasta los delitos cometidos por el personal de la institución fueran "sancionados" informalmente con el pase a otra unidad o el traslado a otros destinos, lo que fue creando un clima de impunidad que favoreció la extendida difusión y legitimación de prácticas ilegales entre sus cuadros, en particular, en las grandes unidades en las que eran frecuentes los actos de corrupción cometidos por personal superior y por el resto de los componentes de la fuerza. Además, las sanciones administrativas efectivamente aplicadas al personal eran, en numerosas ocasiones, un mecanismo de control jerárquico superior más que un recurso institucional volcado a erradicar prácticas institucionales irregulares, y, en ese marco, tenían lugar injustas sanciones sin que mediara la posibilidad de la legítima defensa por parte del personal sancionado.

En función de todo ello y apuntando a revertir esta suerte de descontrol institucional, en el Capítulo VIII de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria** se estableció un novedoso sistema de control policial. Sobre la base de este

conjunto de parámetros, la **modernización del sistema de control policial aeroportuario** debe basarse en los siguientes ejes:

1| La difusión, capacitación y aplicación efectiva de los **principios básicos de actuación policial** establecidos en los artículos 22 y 23 de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria** durante el desempeño de las labores profesionales, articulados en torno de los siguientes basamentos fundamentales:

a. El **principio de legalidad** -eje estructurante de la profesión policial-, en cuyo marco los efectivos policiales deben adecuar sus conductas y prácticas a las normas constitucionales, legales y reglamentarias vigentes así como a los tratados internacionales en materia de derechos humanos ratificados por la jurisdicción, en particular, el **Código de Conducta para Funcionarios encargados de hacer cumplir la Ley** y los **Principios de las Naciones Unidas sobre el Uso de la Fuerza y Armas de Fuego**.

b. El **principio de oportunidad**, a través del cual se debe evitar todo tipo de actuación policial innecesaria siempre que no medie una situación objetiva de peligro que vulnere la vida, la libertad u otros derechos de las personas.

c. El **principio de razonabilidad**, mediante el cual se debe optar por los medios y la intensidad de actuación adecuados a la situación objetiva de peligro existente, evitando todo tipo de actuación policial que resulte abusiva, arbitraria, discriminatoria o que entrañe violencia física o moral contra las personas.

d. El **principio de gradualidad**, por medio del cual se deben privilegiar las tareas y el proceder preventivo y disuasivo antes que el uso efectivo de la fuerza, procurando siempre preservar la vida y la libertad de las personas en resguardo de la seguridad pública.

2| La difusión efectiva de las **prohibiciones funcionales** durante el accionar policial establecidas en los artículos 24 y 25 de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria** en cuyo marco quedaba expresamente vedado:

a. El deber de obediencia cuando (i) la orden de servicio sea ilegítima y/o ilegal; (ii) la ejecución de una orden de servicio configure o pueda configurar delito; y (iii) la orden provenga de autoridades no constituidas de acuerdo a los principios y normas constitucionales.

b. La instigación a terceros a cometer actos delictivos o que afecten a la intimidad y privacidad de las personas.

c. La obtención de información, producción de inteligencia o el almacenamiento de datos sobre personas por el solo hecho de su raza, fe religiosa, acciones privadas u opinión política, o por su adhesión o pertenencia a organizaciones partidarias, sociales, sindicales, comunitarias, cooperativas, asistenciales, culturales o laborales, así como por su actividad lícita que desarrolle en cualquier esfera de acción.

d. El ejercicio de cualquier modalidad de influencia sobre la situación institucional, política, militar, policial, social y

económica del país, su política exterior, o sobre la vida interna de los partidos políticos legalmente constituidos, la opinión pública, las personas, los medios de difusión o las asociaciones o agrupaciones legales de cualquier tipo.

3| La formulación y puesta en vigencia en el ámbito policial de un conjunto de **normas de procedimientos, directivas e instrucciones de servicios** formuladas por las autoridades competentes de la PSA de manera expresa –esto es, emitidas por escrito mediante mecanismos institucionales formales- con las orientaciones generales y los mandatos específicos de actuación para la policía, a los efectos de limitar las modalidades discrecionales del mando y la autonomía policial, actualizando y operacionalizando las prescripciones legales, los principios básicos de actuación y las estrategias y orientaciones institucionales formuladas por las autoridades competentes a las circunstancias puntuales en cuyo marco los efectivos policiales deben cumplir con sus labores.

4| La reglamentación normativa y puesta en funcionamiento del **sistema de control de la corrupción y el abuso policial de la PSA** establecido en el Capítulo VIII de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria** a través de las siguientes medidas:

a. La elaboración y aprobación por parte del Poder Ejecutivo Nacional del **régimen disciplinario de la PSA** que contenga el conjunto de faltas disciplinarias leves, graves y muy graves que pudiera cometer el personal policial de la institución en el cumplimiento de sus funciones a través de la violación de los deberes y obligaciones establecidos en la ley y en las reglamentaciones y disposiciones derivadas de ella, así como las sanciones administrativas correspondientes a dichas faltas, así como también el procedimiento de investigación, juzgamiento y/o sanción de dichas faltas, garantizando los principios de legalidad, proporcionalidad y razonabilidad, el ejercicio pleno del derecho de defensa, el debido proceso, la exigencia material y absoluta de predeterminación normativa de las conductas –faltas disciplinarias- y las sanciones correspondientes y la debida proporcionalidad entre la pena prevista en la norma y la conducta del agente, evitándose siempre el exceso de punición.

b. La puesta en funcionamiento del **sistema de control policial aeroportuario** mediante la reglamentación, conformación orgánica e integración, en el ámbito de la Secretaría de Seguridad Interior, de la **Dirección de Control Policial** creada a través de la **Ley 26.102 de Seguridad Aeroportuaria** a los efectos de "velar por el cumplimiento de leyes, reglamentos y disposiciones de la PSA; ordenar la instrucción de las actuaciones sumariales cuando le fueren requeridas; designar por sorteo un defensor letrado integrante de la Defensoría del Policía cuando el imputado no ejerza la facultad de la asistencia letrada; dictar la disponibilidad preventiva o la desafectación del servicio del o los encausados a petición de la Auditoria de Asuntos Internos en el marco de actuaciones sumariales; designar por sorteo auditores sumariales e inspectores ad hoc cuando circunstancias especiales y urgentes lo justifiquen; establecer o determinar los procedimientos de auditoria e inspecciones preventivas; y efectuar la programación anual de las auditorias e inspecciones preventivas". A esos fines,

la Dirección estará a cargo de un funcionario civil sin estado policial designado por el Secretario de Seguridad Interior e integrada por tres instancias básicas:

i. La **Auditoria de Asuntos Internos de la PSA**, dirigida por un funcionario civil sin estado policial designado por el Secretario de Seguridad Interior directamente, y con las funciones de prevenir conductas del personal de la institución con estado policial que pudiesen constituir faltas disciplinarias graves o muy graves; identificar las conductas del personal de la institución con estado policial que pudiesen constituir falta disciplinaria grave o muy grave; instruir los sumarios administrativos correspondientes e investigar las referidas conductas, colectando pruebas, comprobando los hechos y las circunstancias tendientes a calificarlas e individualizar a los responsables de las mismas; acusar al personal policial, responsable de la falta disciplinaria grave o muy grave cuando hubiere indicios fehacientes y concordantes, o semiplena prueba, ante el Tribunal de Disciplina Policial a los efectos de su juzgamiento; y denunciar ante la autoridad judicial competente la posible comisión de los delitos cometidos por el personal policial que fuesen conocidos en el ejercicio de sus funciones.

ii. El **Tribunal de Disciplina Policial de la PSA**, integrado por dos miembros con título de abogado y sin estado policial y un miembro de la institución con grado de Oficial Superior de Conducción –todo ellos designados por el Secretario de Seguridad Interior- y con la función de juzgar administrativamente al personal policial acusado por la Auditoria de Asuntos Internos de ser responsable de la comisión de falta disciplinaria grave o muy grave, asegurando el debido proceso y el carácter contradictorio del mismo; aplicar las sanciones administrativas establecidas en el régimen disciplinario de la PSA que correspondiere al personal policial responsable de la comisión de falta disciplinaria grave o muy grave; y denunciar ante la autoridad judicial competente la posible comisión de delitos cometidos por el personal policial que fuesen conocidos en el ejercicio de sus funciones.

iii. La **Defensoría del Policía de Seguridad Aeroportuaria**, a cargo de un profesional abogado sin estado policial designado por el Secretario de Seguridad Interior y con la función de garantizar el debido proceso legal del personal de la PSA; ejercer la defensa del personal policial, si no hubiere designado defensor particular, cuando fueren acusados por la auditoria de asuntos internos, o cuando le fuere requerida por el Director de Control Policial; entender en los procedimientos jurídico-administrativos del personal policial; y proponer mecanismos de salvaguarda de los derechos del personal de la PSA.

2.7) Modernización de la infraestructura policial aeroportuaria

La labor policial requiere de una serie de medios infraestructurales fundamentales que deben servir de soporte logístico y operacional a dicha labor. Toda **infraestructura policial** está compuesta por un conjunto de medios técnicos, tecnológicos y edilicios necesarios para que las diferentes unidades operacionales componentes de la institución policial puedan llevar a cabo las acciones y procedimientos de policiamiento preventivo o complejo.

En el ámbito aeroportuario, la **infraestructura policial** se compone de las siguientes dimensiones:

1| La **infraestructura policial técnico-operacional**, que comprende:

a. La **tecnología y equipamiento técnico de detección de sustancias y de vigilancia e inspección** de personas, equipaje, carga, instalaciones, vehículos y aeronaves en el ámbito aeroportuario, entre los que cabe destacar:

i. Las **tecnologías y equipos de detección de explosivos, armas y estupefacientes**, que básicamente comprenden los **detectores de metal portátiles –paletas- y de pórticos**; los **detectores de explosivos portátiles, móviles y fijos**; los **equipos de detección de rayos X** que permiten la detección en equipajes de sustancias orgánicas –tales como los explosivos y las drogas- o de artículos de metal; los **equipos de detección nuclear** que también permiten la detección en equipajes de explosivos y drogas; los **equipos de detección de vapor y de trazas** que también permiten la detección en equipajes de explosivos y las drogas.

ii. Los **canes para la detección de sustancias orgánicas**, particularmente, explosivos y drogas escondidos en equipajes, ropa, cargas y otros compartimientos.

iii. Los **sistemas de circuito cerrado de televisión (CCTV)** para la visualización e inspección de personas, vehículos y objetos, y el almacenamiento de imágenes.

b. El **equipamiento técnico de acción directa** –esto es, el **sistema de armas y de intervención directa**- mediante los cuales debe llevarse a cabo las labores de seguridad preventiva y compleja en el ámbito aeroportuario.

c. El **equipamiento de investigación** destinado al soporte logístico de las operaciones sigilosas propias de las labores del policiamiento complejo o la investigación criminal.

d. La **indumentaria** y los **accesorios** del personal policial de la institución.

2| La **infraestructura de movilidad policial**, que comprende:

a. El **sistema de movilidad policial terrestre** conformado por el conjunto de vehículos identificables y no-identificables, patrulleros, camionetas, camiones, ómnibus, motos, bicicletas,

triciclos y todo otro medio de locomoción terrestre de uso policial.

b. El **sistema de movilidad policial aérea** conformado por el conjunto de aeronaves de uso policial.

3| La **infraestructura policial comunicacional**, integrada por:

a. El **sistema de telefonía fija y móvil**.

b. La **red de comunicaciones policiales** conformada por el sistema de comunicaciones de imágenes, audio y datos entre las diferentes dependencias y unidades de la institución vía internet y/o intranet.

c. El **sistema de comunicación policial operacional** compuesto por el conjunto de los equipos de base o fijos, los equipos de base móviles, las terminales portátiles -HT- y las antenas repetidoras, exclusivamente abocadas a las comunicaciones de audio en función de las labores operacionales de la policía.

4| La **infraestructura policial informática**, compuesta por:

a. El **sistema informático** compuesto por las terminales de computadores, impresoras y equipos de escaneo así como las licencias informáticas de los programas básicos -procesadores de textos, procesadores de datos, programas de diseño y programas antivirus- y de los programas vinculados a las labores policiales de inteligencia, planificación y operaciones.

b. El **sistema de bases de datos policiales**.

5| La **infraestructura policial edilicia**, que abarca:

a. Las **edificaciones e instalaciones operacionales**, las que, en nuestro caso, albergan al conjunto de las unidades operacionales de la PSA, esto es, las URSAs, las UOSPs, las DOSCs y las DOESAs.

b. Las **edificaciones e instalaciones de apoyo y de dirección**, entre ellas, la sede de la Dirección Nacional de la PSA y del proyectado Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria.

La diversidad de la labor policial aeroportuaria actual y el grado de desarrollo de los recursos y medios técnicos y tecnológicos disponibles para un trabajo policial eficiente imponen la necesidad de dotar a la PSA de una infraestructura logístico-operacional funcional a las necesidades funcionales de la misma.

En este aspecto, la ex PAN no contaba con una infraestructura policial adecuada para desarrollar eficientemente las labores preventivas y conjurativas propias de la seguridad aeroportuaria. No contaba con un sistema de comunicaciones policiales que sirviera de soporte para las comunicaciones de imágenes, audio y datos, y tampoco había un sistema informático que sirviera de apoyo a aquel sistema comunicacional así como a las unidades operacionales y a las dependencias administrativas de la fuerza y que, al mismo tiempo, permitiera conformar bases de datos apropiadas a una labor policial eficiente. Los medios técnicos y el equipamiento de vigilancia e inspección de personas, equipajes, cargas, instalaciones, vehículos y aeronaves de la fuerza eran insuficientes en contraste con la enorme diversidad

y la magnitud de actividades aeroportuarias que debían controlar. El sistema de armas era escaso y vetusto así como también lo era el equipamiento para investigar y la indumentaria del personal policial de la fuerza. También era notoria la carencia de medios policiales de movilidad terrestre así como la total falta de medios de movilidad aérea que permitieran el traslado inmediato de efectivos ante requerimientos operacionales o frente a situaciones de crisis o de actos de interferencia ilícita contra la aviación civil. Finalmente, eran significativas las deficiencias en la estructura edilicia de la fuerza, dado que ésta no contaba con instalaciones propias. La estructura edilicia ocupada por la ex PAN estaba conformada por predios concedidos provisoriamente por las diferentes administraciones y concesionarios de los aeropuertos o provistos por la Fuerza Aérea Argentina, pero nunca la fuerza contó con una sede propia de su Dirección Nacional ni instalaciones propias para la formación y capacitación de sus efectivos.

En consecuencia, la modernización del sistema de seguridad aeroportuaria de nuestro país requiere de una urgente **reconversión infraestructural del sistema de seguridad aeroportuaria**. En la actualidad, las carencias y el atraso infraestructural de las dependencias y unidades de la PSA abocadas a actividades policiales y también a las tareas administrativas y de dirección así como la falta de medios operacionales y logísticos apropiados para el desarrollo de dichas actividades [53] cercenan la eficiencia del sistema de seguridad aeroportuaria en forma tangible. Ello impone la necesidad de que el Estado emprenda un abarcativo desarrollo infraestructural de la PSA que debe estar sustentado en **inversiones directas con fondos públicos**, prescindiendo –al menos inicialmente- de los vaivenes que pudieran tener las inversiones provenientes de sectores privados a cargo de la administración y/o explotación comercial aeroportuaria. Vale decir, **el carácter vetusto de la infraestructura policial de la PSA y la escasez de medios adecuados a la labor policial programada en este documento imponen una rápida reestructuración infraestructural, sabiendo que un sistema eficiente de seguridad aeroportuaria no resulta apenas de una buena diagramación y desarrollo del trabajo preventivo, conjurativo e investigativo policial sino también de la provisión de la infraestructura apropiada y suficiente para el desarrollo de aquella labor**. Ello significa que **la seguridad aeroportuaria reclama un nivel sostenido de inversión pública en este rubro**.

En este contexto, la **modernización de la infraestructura policial aeroportuaria** debe asentarse en los siguientes ejes fundamentales:

Eje 1) La renovación y ampliación de la infraestructura policial técnico-operacional.

En la actualidad, la infraestructura policial técnico-operacional de la PSA, en particular, los equipos técnicos de vigilancia, inspección y detección de explosivos, metales y estupefacientes así como los medios técnicos de acción directa -armas y accesorios-, los medios técnicos de investigación y la indumentaria del personal policial resultan insuficientes frente a la envergadura de la actividad policial que es necesario desarrollar en el ámbito aeroportuario, particularmente, en todo lo referido a las labores de seguridad preventiva y, en su marco, al control preventivo de personas, equipajes, cargas e instalaciones.

En cuanto a los medios técnicos de detección de explosivos, armas y estupefacientes, en la PSA existe un total de 302 equipos detectores de metales -180 paletas portátiles y 122 pórticos-; 102 equipos de detección de rayos X para equipajes de mano y de bodega –de los cuales 8 son Scan-Van móviles y 3 son Scan-Trailer móviles-; 40 equipos detectores de explosivos; y 1

[53] *La Intervención de la PSA no ha podido revertir este cuadro de situación. Desde febrero del 2005, la Intervención de la PSA ha estudiado y evaluado el sistema infraestructural de seguridad aeroportuaria existente en la Argentina y ha planificado su reconversión sobre la base de un conjunto de parámetros estructurales básicos. En ese marco, se han elaborado y canalizado a la autoridad ministerial los requerimientos técnicos necesarios para la adquisición de los medios y recursos infraestructurales indispensables. En este sentido, la PSA ha iniciado 38 procedimientos de selección para que se lleven a cabo las correspondientes contrataciones directas, licitaciones privadas o licitaciones públicas, según corresponda. Dichos procesos están siendo tramitados en el ámbito del Ministerio del Interior y en ellos se canalizan las necesidades más urgentes de la institución, algunas referidas a los* ***servicios básicos y gastos corrientes*** *inherentes a la operatividad corriente de la fuerza -combustible, mantenimiento preventivo y correctivo de equipos de seguridad, limpieza de distintas unidades, correo privado, seguro de vehículos, baños químicos, provisión de bidones de agua potable, telefonía móvil, mantenimiento de fotocopiadoras, reparaciones oficinas de unidades regionales, mensajería, útiles de oficina, entre otros- y otras a las* ***inversiones*** *necesarias para llevar adelante el proceso de reorganización y reestructuración de la seguridad en el ámbito*

aeroportuario -equipos y sistema integral de comunicación, cámaras y dispositivos de CCTV, uniformes, neumáticos, vehículos para grupos tácticos, reactivos químicos, computadoras, servidores, impresoras, equipos de fax, armamento, municiones, canes, muebles e instalaciones y cromatógrafo-. La suma de dinero referida a los procesos referidos a los servicios básicos y gastos corrientes asciende a $ 13.000.000 mientras que la referida a inversiones totaliza $ 111.000.000. Hasta la actualidad, solamente fueron adjudicados y se emitieron las órdenes de compra para afrontar la adquisición de los insumos para la emisión de permisos personales aeroportuarios o para pagar los servicio de correo privado interno, los servicios y salones para la organización de la reunión anual de la CLAC y el combustible -aunque no su respectiva prórroga-. Con relación a inversiones, los expedientes iniciados aún no se han concretado en adjudicaciones.

robot anti-explosivos. La gran mayoría de esos equipos poseen un alto grado de amortización. Asimismo, la institución no cuenta con sistemas propios de circuito cerrado de televisión (CCTV), indispensables para la vigilancia e inspección de personas y vehículos en el ámbito aeroportuario, en particular, en los puestos de control y en los diversos sectores restringidos de seguridad de los aeropuertos.

En lo atinente a los canes utilizados para el desarrollo de labores de detección y de seguridad en las diferentes esferas del ámbito aeroportuario, los recursos existentes también son escasísimos. La PSA cuenta apenas con 32 perros, de los cuales sólo 4 están adiestrados para la detección de explosivos, 28 para la detección de estupefacientes y 8 son perros de ataque y adiestrados para tareas de seguridad.

Por su parte, el sistema de armas y los medios de acción directa existentes en la PSA resultan vetustos. Al respecto, la institución apenas cuenta actualmente con un total de 2.342 unidades –de las cuales 2.273 unidades están distribuidas entre las unidades operacionales de la institución- y 22.056 municiones. Del armamento existente, 1.586 unidades son pistolas calibre 9mm “Browning”, la mayoría de más de 15 años de antigüedad. Entre los equipos de acción directa, existen 1.265 bastones policiales; 1.166 tonfas antimotines; y1.281 esposas policiales, entre otros accesorios.

Los medios técnicos de investigación son escasísimos y no se cuenta con los últimos avances tecnológicos existentes en este rubro, lo mismo que la indumentaria y uniformes del personal policial de la institución.

En este contexto, la **renovación y ampliación de la infraestructura policial técnico-operacional** resulta indispensable a los efectos de **dotar inicialmente a la PSA de los medios técnicos, tecnológicos, infraestructurales y logísticos mínimamente necesarios para el desarrollo de una labor policial preventiva y compleja eficiente y adecuada a los desafíos y problemáticas existentes en el ámbito aeroportuario**. Ello debe asentarse en:

1| La **adquisición de nuevas tecnologías y equipamiento técnico de detección de sustancias y de vigilancia e inspección** a los efectos de que la PSA cuente con los medios técnicos necesarios para llevar a cabo las labores de control preventivo en todo el sistema aeroportuario, en particular de:

a. **Paletas portátiles detectoras de metales** –entre 40 y 50 unidades-.

b. **Pórticos detectores de metales** –entre 70 y 80 unidades-.

c. **Pórticos detectores de explosivos y narcóticos** [54] –10 unidades-.

d. **Detectores portátiles de explosivos y narcóticos** [55] para la detección de explosivos y narcóticos -40 unidades-.

e. **Equipos de detección de rayos X** para la detección de explosivos, estupefacientes y metales en equipaje de mano en un primer anillo o fase de inspección –entre 40 y 50 unidades-.

f. **Equipos de detección de rayos X** para la detección de explosivos, estupefacientes y metales en equipaje de bodega en un primer anillo o fase de inspección –entre 40 y 50 unidades-.

g. **Equipos de detección de rayos X Smith Heimann HI-SCAN 6040i con imagen mejorada** para la detección de explosivos, estupefacientes y metales en equipaje de mano en un segundo anillo o fase de inspección –20 unidades-.

h. **Equipos de detección de rayos X Smith Heimann HI-SCAN 6040i con imagen mejorada** para la detección de de explosivos, estupefacientes y metales en equipaje de bodega en un segundo anillo o fase de inspección –20 unidades-.

i. **Equipos de detección de rayos X por radiografía** para la detección de explosivos en equipaje de mano y de bodega en un segundo anillo o fase de inspección –10 unidades fijas y 10 unidades móviles-.

j. **Equipos de detección de rayos X con imagen mejorada** para la inspección de personas y la detección de estupefacientes envainados y de armas portadas –10 unidades de tipo TADAR-.

k. **Equipos portátiles de detección de rayos X** para la detección de explosivos –6 unidades de tipo FOXRAYZOR-.

l. **Equipos de tomografía por computadora** [56] de gran porte para la detección de explosivos, estupefacientes y metales en equipaje de bodega en un primer anillo o fase de inspección en los aeropuertos de gran porte -10 unidades-.

m. **Equipos de tomografía por computadora** de mediano porte para la detección de explosivos, estupefacientes y metales en equipaje de bodega en un primer anillo o fase de inspección en los aeropuertos de mediano porte -20 unidades-.

n. **Equipos detectores de trazas** [57] tipo ION SCAN 500DT para la detección simultánea de explosivos y estupefacientes en equipaje de bodega y de mano en un segundo anillo o fase de inspección -60 unidades-.

o. **Equipos de detección de rayos X Scan-Van** –instalados en vehículos- para la detección de explosivos, estupefacientes y metales en equipaje de mano o de bodega en un primer anillo o fase de inspección –10 unidades-.

p. **Equipos de detección de rayos X Scan-Van** –instalados en vehículos- para la detección por escaneo de explosivos, estupefacientes y metales en equipajes, cargas y contenedores trasladados en vehículos en movimiento –2 unidades-.

q. **Equipos de control anti-explosivos** compuestos por tolvas para explosivos, armas químicas, bacteriológicas y nucleares –6 unidades-; cañones disruptores –entre 30 y 40 unidades-; robots con kit para cañón y equipos de rayos X -10 unidades-; pertigas -25 unidades-; equipos de remoción a distancia –25 unidades-; escudos anti-explosivos -25 unidades-; trajes especiales; y herramientas diversas.

r. **Equipos de control de accidentes y/o ataques químicos, bacteriológicos o nucleares** compuestos por tolvas para armas químicas, bacteriológicas y nucleares –4 unidades-;

[56] *Los **equipos de tomografía por computadora** se asientan en una técnica de rayos X que produce imágenes en dos dimensiones de cortes transversales de un objeto o imágenes tridimensionales a través de la combinación adecuada de varios cortes adyacentes. A través de esta técnica se pueden desarrollar mediciones de transmisión de rayos X y obtener los coeficientes de absorción del material de interés -explosivo, sustancia estupefaciente- directamente del mismo, incluso si está oscurecido por materiales circundantes, lo que proporciona una mayor sensibilidad y precisión para detección e identificación de materiales. Además, ello puede utilizarse para identificar concretamente los materiales de interés y distinguirlos automáticamente de la mayoría de los demás materiales inocuos similares, mediante la determinación del espesor y densidad del material.*

[57] *Los equipos detectores de trazas constituyen un medio técnico moderno para la detección e identificación rápida de trazas microscópicas de una amplia gama de explosivos y de sustancias estupefacientes prohibidas mediante el uso de tecnología de espectrometría de movilidad atrapada y de movilidad de iones que permite cambiar del modo positivo -propicio para la detección de narcóticos- al modo negativo -propicio para la detección de sustancias explosivas- y utiliza un sistema de toma de muestra eficaz mediante la trampa de partículas y la toma de muestras por absorción.*

equipos de descontaminación –3000 unidades -; máscaras, trajes e indumentarias especiales; y herramientas diversas.

s. **Equipos de circuito cerrado de televisión (CCTV)** para la visualización e inspección de personas, vehículos y objetos, y el almacenamiento de imágenes, compuesto por:

i. 200 cámaras de TV fijas.

ii. 60 domos internos.

iii. 30 domos externos.

iv. 18 servidores de computación –1 servidor cada 16 cámaras con capacidad de almacenamiento de imágenes cada 45-60 días-.

t. **Canes para la detección de sustancias orgánicas y para labores de seguridad así como la infraestructura edilicia para su entrenamiento y operatividad**:

i. Entre 100 y 120 canes para la detección de estupefacientes, preferentemente de raza Labrador Retriever, Ovejero Alemán, Braco Alemán, Schnauzer Gigante y Ovejero Belga –Mallinois-.

ii. Entre 50 y 60 canes para la detección de explosivos, preferentemente de raza Ovejero Belga –Mallinois-, Labrador Retriever y Goleen Retriever.

iii. Entre 30 y 40 canes para tareas de vigilancia y ataque, preferentemente de raza Rottweiller, Ovejero Alemán, Ovejero Belga –Mallinois- y Schnauzer Gigante.

iv. Entre 10 y 15 canes para tareas de búsqueda y rescate, preferentemente de raza Labrador Retriever, Ovejero Belga –Mallinois- y Ovejero Alemán.

2| La **adquisición de equipamiento técnico de acción directa** a los efectos de dotar a la PSA de un sistema de armas y de medios de intervención directa para el desarrollo de operaciones policiales especiales y las labores de seguridad preventiva eficientes, en particular de:

a. **Sistema de armas de seguridad preventiva** –con sus municiones y/o accesorios- compuesto por:

i. 2.300 Pistolas Semiautomáticas Bersa Thunder 9 mm, de uso individual.

ii. 200 Escopetas Batan 12,70.

iii. 20 Escopetas Lanza-gases 38,1.

b. **Sistema de armas para operaciones policiales especiales** –con sus municiones y/o accesorios- compuesto por el siguiente armamento de uso táctico-policial:

i. 320 Pistolas Semiautomáticas Glock 17 Standard 9 mm, de uso individual.

ii. 160 Pistolas Automáticas Glock 17 Standard 9 mm, para operaciones tácticas.

iii. 220 Fusiles Heckler & Koch MP5 S2 9 mm.

iv. 42 Fusiles Heckler & Koch PSG1 7,62 mm con mira óptica 20x40, para tirador especial.

v. 160 Pistolas Ametralladoras FAMAE SAF 9 mm, con accesorios.

vi. 80 Escopetas Remington 8/79 12,70.

vii. 20 visores nocturnos de última generación.

viii. 20 prismáticos tácticos.

ix. 320 equipos de asalto conformado por arneses tácticos, cuerdas especiales, descensores, mosquetones de seguridad, guantes y cinta.

x. 50 equipos brecheros conformado por arietes, mazas, barretas de hierro, corta candados y explosivos tácticos.

3| La **adquisición de equipamiento de investigación** destinado al soporte logístico de las operaciones propias de las labores del policiamiento complejo o la investigación criminal, en especial, equipos de fotografía y de filmación; equipos de grabación, televisores y video caseteras; proyectores; micrófonos de escuchas direccionales; equipos de interceptación telefónicas.

4| La **adquisición de indumentaria policial y accesorios** para el personal policial de la institución, en particular:

a. 2.500 uniformes policiales básicos conformados por un nuevo tipo de chaqueta, pantalón, gorra, insignias y calzado tipo borceguí.

b. 350 uniformes policiales de los grupos especiales compuestos por chaqueta, pantalón y borceguí táctico; chaleco táctico y casco táctico de kevlar.

c. 200 uniformes policiales de infantería compuestos por chaqueta, pantalón y borceguí especial; casco de infantería anti-tumulto y escudos.

Eje 2) La renovación y ampliación de la infraestructura de movilidad policial.

La actual infraestructura de movilidad policial de la PSA está constituida por una reducida flota de vehículos y móviles, la que resulta insuficiente para las labores operativas y de apoyo desarrolladas por la institución. Esta flota se conforma con 77 unidades móviles terrestres en todo el país, entre las cuales se encuentran vehículos de transporte, patrulleros, cuatriciclos y camionetas, y no posee medios de movilidad aérea.

En este contexto, la **renovación y ampliación de la infraestructura de movilidad policial** debe suponer:

1| La **renovación y ampliación del sistema de movilidad policial terrestre** a través de la adquisición de los siguientes medios de movilidad operacional y de apoyo:

a. 60 Camionetas 4 x 4 con doble cabina, tipo Ford Ranger.

b. 20 Camionetas 4 x 4 Isuzu Trooper o similar.

c. 25 Camionetas Mercedes Benz Sprinter diesel.

d. 6 Camionetas Mercedes Benz Sprinter 413.

e. 30 Automóviles Sedan 4 puertas diesel.

f. 25 Automóviles Sedan 4 puertas blindados.

g. 40 Motocicletas 500 cc.

h. 40 Cuatriciclos 200 cc.

i. 80 Móviles de transporte individual de personal con auto-balance Segway HT i-180.

j. 40 Bicicletas.

k. 5 Furgones Mercedes Benz para traslado de grupos de operaciones policiales especiales.

l. 2 Furgones para el traslado de personas detenidas.

m. 1 Camión de auxilio y 1 Camión de carga.

2| La **conformación del sistema de movilidad policial aéreo** mediante la adquisición de:

a. Un **avión de uso ejecutivo** de 7 plazas destinado a la Dirección Nacional de la PSA para el desarrollo de las labores de dirección superior y administración general que requieran de traslados aéreos.

b. Un **avión mediano multiuso** –de entre 15 y 20 plazas- adecuado para el transporte de personas y, en particular, para el despliegue rápido de grupos de operaciones policiales especiales a cualquier región del país.

c. Un **helicóptero**.

Eje 3) La conformación de una nueva infraestructura de comunicaciones policiales.

La PSA no cuenta actualmente con un sistema integral de comunicaciones policiales que permita el enlace y la integración de los puntos neurálgicos de la institución policial mediante el establecimiento de vínculos de alta seguridad para el traslado de comunicaciones de audio, datos e imagen entre las dependencias y unidades de la misma. Las comunicaciones policiales son sólo de audio y se llevan a cabo a través del sistema de telefonía fija -que se corresponde con una central perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina- y de

un vetusto sistema de comunicaciones que consta de 91 equipos de base o fijos –de los cuales sólo están en servicio 65-, 4 equipos de base móviles, 351 terminales portátiles HT -de las cuales sólo 217 se encuentran en servicio- y 5 antenas repetidoras.

Además, la PSA solo cuenta con la "Red Lince. Sistema Informático de Control Migratorio" que es una base de datos de registro de personas con algún impedimento judicial -pedido de captura, pedido de paradero, etc.- por medio de la cual es posible hacer el control migratorio en aquellas unidades operacionales donde no hay autoridades migratorias y el control migratorio debe ser realizado por la propia PSA así como y también utilizarla para tareas investigativas. [58]

En consecuencia, la conformación de una nueva infraestructura de comunicaciones policiales de la PSA constituye una necesidad funcional y operacional imprescindible y de urgente concreción, pues resulta inconcebible que una institución policial que apunta al logro de niveles altos de eficiencia y eficacia operacional no cuente con dicha infraestructura.

De acuerdo con la nueva estructura orgánica y de mando estructurada en la PSA y con las nuevas modalidades de labor policial que se pretende llevar a cabo, la nueva infraestructura de comunicaciones policiales de la institución debe asentarse en la estructuración del **Sistema Integral de Comunicaciones de Seguridad Aeroportuaria (SICSA)**, basado en dos instancias:

1| El **sistema de comunicaciones troncales de la PSA** constituido por la plataforma y estructura comunicacional de enlace -emisión, transmisión y recepción- de imágenes, voces y datos entre el conjunto de las unidades y dependencias de toda la institución, a saber, (i) la Dirección Nacional y sus diferentes direcciones y dependencias y (ii) el complejo de unidades operacionales (URSAs, UOSPs, DOSCs y DOESAs), administrativas y de apoyo. Dicho sistema debe estructurarse sobre dos ejes:

a. **Enlace de comunicación de audio** –voz- mediante la conformación de un **sistema de telefonía fija**, interna y externa, que establezca la unión de todas las dependencias y unidades de la PSA y cuyo software y/o fireware de administración del servicio garantice:

i. La identificación unívoca del dispositivo telefónico.

ii. La instalación de un mínimo de 500 internos.

iii. La asignación de líneas directas externas sobre cada interno.

iv. La instalación de la función transferencia de llamada y de desvío de llamada.

v. El control de la línea.

vi. La posibilidad de ampliación de la red sin necesidad de re-ingeniería de la misma.

vii. La posibilidad de configuración de los dispositivos telefónicos por parte de usuarios calificados.

b. **Enlace de comunicación de datos** mediante la conformación de una **Intranet** que establezca la unión de todas las dependencias y unidades de la PSA a través de una red de

[58] *Dicha base se carga de forma centralizada y se actualiza diariamente para que pueda consultarse en las unidades operacionales. Las fuentes son los oficios enviados por los juzgados así como los mensajes enviados a través de la red del Ministerio del Interior sobre personas.*

comunicación electrónica, sin perder de vista la ubicación física y la factibilidad de enlace de las mismas [59] y debiendo garantizar:

i. La prestación de un servicio de comunicación de 7 por 24 a lo largo de los 365 días del año.

ii. La identificación fija de cada punto establecido en la red.

iii. El establecimiento de un sistema de correo electrónico interno con certificado de firma digital.

iv. La implementación de sistemas informáticos "cliente–servidor", cuyo ancho de banda sea totalmente flexible al crecimiento del flujo de transacciones.

v. El establecimiento de comunicaciones de video-conferencia.

vi. El establecimiento del servicio de Internet.

vii. La integración del sistema de seguridad de la intranet a cada unidad operacional permitiendo el control remoto de las mismas.

viii. El desarrollo de un protocolo de comunicación propio que cuente con métodos de encriptación que permita la protección integral de la información comunicada a través de la red.

[59] *El tipo de enlace de Intranet a ser utilizado en la PSA debe ser combinado, esto es, de tipo satelital, VPN, VoIP, radio enlaces, etc., a los efectos de superar las dificultades que puede acarrear la ubicación física y/o distancia de las unidades o dependencias a integrar.*

La **Intranet** de la PSA debe estructurarse sobre la base de la siguiente configuración:

i. Una **Estación de Sistema** en cada una de las siguientes dependencias, a saber, (i) la Dirección Nacional de la PSA; (ii) el Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria; (iii) el CEAC; y (iv) cada URSA. Cada **Estación de Sistema** estará conformada por:

- Una sala acondicionada y de acceso restringido.
- Un servidor de datos.
- Un servidor de Internet.
- Un servidor de correo electrónico.
- Un paquete de normas de seguridad informáticas.
- Los medios de almacenamiento –backup- centrales y automatizados a los efectos de garantizar el resguardo integral de la información.
- Un mínimo diez terminales de trabajo.
- Un Print Server Remoto.

ii. Una **Red de Sistema** en cada una de las siguientes dependencias, a saber, (i) las Dirección Generales de la PSA; (ii) las direcciones del CEAC; y (iii) cada URSA, UOSP,

DOSC y DOESA de la PSA. Cada **Red de Sistema** estará conformada por un mínimo de cinco terminales de trabajo enlazadas con su respectiva **Estación de Sistema**.

2| El **sistema de comunicaciones operacionales de la PSA** conformado por los **sistemas locales de comunicaciones operacionales** [60] existentes en cada sitio o unidad operacional, exclusivamente abocados a las comunicaciones de audio en función de las labores operacionales de la policía, abarcando el área de cobertura de cada uno de esos sitios o unidades. Ello debe asentarse en la adquisición y puesta en funcionamiento de un **sistema de comunicaciones digital IP mixto -troncalizado y convencional-** basado en el standard internacional abierto APCO Proyecto 25, siguiendo los siguientes parámetros:

[60] *Compuestos por el conjunto de los equipos de base o fijos, los equipos de base móviles, las terminales portátiles -HT- y las antenas repetidoras*

a. La estructuración de una red que garantice los siguientes **requisitos técnicos-operacionales**:

i. La interoperabilidad con otras instituciones policiales y fuerzas de seguridad.

ii. La articulación de redes comunicacionales críticas entre todas las unidades de la PSA.

iii. La confidencialidad y seguridad de las comunicaciones.

iv. La comunicación móvil instantánea.

v. El máximo rango de cobertura.

vi. La disponibilidad de varias bandas de frecuencia.

vii. La posibilidad de escalar el sistema de acuerdo con las necesidades operacionales.

viii. La ductilidad del sistema permitiendo su uso en modo troncalizado y en modo convencional.

ix. La robustez física adecuada a la labor policial.

x. El bajo costo de mantenimiento.

b. La adquisición y puesta en funcionamiento del **sistema de comunicaciones digital IP mixto** siguiendo los siguientes ejes:

i. **Sistema troncalizado** en el área metropolitana de Buenos Aires compuesto por:

- Un sitio de cobertura en la región de Ezeiza.
- Un sitio de cobertura en el Aeroparque Metropolitano.
- Dos sitios intermedios.
- Dos posiciones de consola.
- Doscientos suscriptores –radios-.
- Una terminal de administración.

ii. **Sistema monositio convencional** en cada una de las URSA y UOSP –excepto las correspondientes a la URSA I "del Este"-, compuesto por:

- Una posición de consola en cada unidad.
- Quinientos suscriptores –radios- distribuidos en todo el país.

Eje 4) La conformación de una nueva infraestructura policial informática

La actual infraestructura informática de la PSA es casi inexistente, a lo que se añade la escasez y el atraso tecnológico de la misma. La institución cuenta con 203 computadores, 139 impresoras y 17 equipos de escaneo. Asimismo, se ha registrado un total de 72 licencias informáticas, pese a que se requieren 273 licencias de programas básicos -procesadores de textos, procesadores de datos, programas de diseño y programas antivirus- para abastecer el sistema existente. Tampoco existen bases de datos con información atinente a la seguridad aeroportuaria.

En este contexto, la **informatización de la PSA** debe suponer:

1| La conformación de una **Red Única de Intercambio de Información (RUII)** a través del diseño e instalación de una infraestructura informática integral de la PSA -Dirección Nacional de la PSA, URSAs, UOSPs, DOSCs y DOESAs- asentada en los siguientes parámetros:

a. El diseño y desarrollo de un sistema de **equipamiento tecnológico**, según el siguiente detalle:

i. La provisión a cada UOSP, DOSC y DOESA de (i) tres computadoras; (ii) una impresora láser para uso común; (iii) un router para establecer los vínculos con las otras dependencias y unidades.

ii. La provisión a cada URSA de (i) cuatro computadoras; (ii) un servidor; (iii) una impresora láser negro y una impresora láser color; (iv) un scanner color; y (v) un router para establecer los vínculos con las otras dependencias y unidades.

iii. La provisión a la Dirección Nacional de (i) veinticinco computadoras; (ii) cuatro servidores; (iii) diez impresoras láser negro y dos impresoras láser color; y (iv) tres scanner color.

b. El establecimiento de un **esquema de cableado estructurado**, según el siguiente detalle:

i. Para cada UOSP, DOSC y DOESA, con el objetivo de conformar una red de área local a los fines de optimizar los recursos y unificar la información.

ii. Para cada URSA, con el fin de conformar una red de área local conjuntamente con un servidor de datos que actúe como centralizador de la información y distribuidor de sistemas, apuntando a proporcionar una mejor administración,

resguardo e interacción de la información y a desarrollar e implementar nuevos sistemas informáticos.

iii. Para la Dirección Nacional, con el objetivo de conformar una red de área local conjuntamente con cuatro servidores de datos a los fines de centralizar, resguardar, distribuir e interconectar todas las dependencias y unidades de la PSA.

c. El diseño e instalación de un **esquema de enlaces** que interconecte a todas las dependencias y unidades de la PSA, en particular, la Dirección Nacional, las URSAs, las UOSPs, DOSCs y DOESAs, mediante la conformación de un **centro de información** que constará de cuatro servidores interactuando entre si con la finalidad de administrar, resguardar, distribuir y controlar toda la información que se utilice dentro de la PSA, según el siguiente esquema: [61]

i. El **servidor de enlace con el Ministerio del Interior**, que tendrá como objetivo establecer un enlace directo con los servidores de dicha cartera a los efectos de tener acceso a los sistemas desarrollados por la misma.

ii. El **servidor de distribución de mails e Internet**, que tendrá como objetivo la administración de los mails bajo el dominio "@psa.gov.ar" así como también el control y la distribución de la información que es utilizada en Internet para garantizar un correcto uso de la red.

iii. El **servidor de bases de datos**, que tendrá como objetivo la unificación de los datos, su análisis y procesamiento, convirtiéndolos en información, así como la provisión de un medio robusto de almacenamiento.

iv. El **servidor de archivos e impresión**, que tendrá como objetivo la centralización de los archivos generados por la PSA, con accesos mediante la asignación de permisos para usuarios, área o dependencias de la institución, garantizando una ágil labor diaria y un resguardo importante de la información que cada usuario y/o departamento maneje.

2| La **informatización de las comunicaciones de voz** mediante la estructuración de cuatro tipos de canales factibles:

a. El **canal de comunicación interna** a través de un servicio Centrex -proporcionado por las empresas de telefonía- que cumple la función de una central telefónica virtual mediante la cual es posible administrar la intercomunicación de voz entre los distintos internos distribuidos en todo el territorio nacional.

b. El **canal de comunicación externa** también a través de un servicio Centrex pero con la facultad de establecer aquellos internos que justifique el acceso a llamadas fuera de la PSA.

c. El **canal de comunicación operativa** mediante los sistemas locales de comunicaciones operacionales existentes en cada unidad operacional de la PSA, tal como se especificó en el apartado anterior.

[61] *Cabe aclarar que el número de servidores está definido según la división de tareas que se diseñó para una etapa inicial, lo cual no excluye que, en un futuro, para cada tarea designada se amplíen los mismos.*

d. El **canal de comunicación móvil** mediante la instalación de un medio de comunicación nacional móvil proporcionado por las empresas de telefonía y articulado por medio de un grupo corporativo de teléfonos sin costo en la comunicación dentro del grupo, ya sea por el sistema PTT (Push To Talk) o por el sistema tradicional de llamada. Ello requeriría la adquisición de unos doscientos equipos celulares nuevos que reemplazarían los ya existentes.

   La implementación de los medios de comunicación de voz estará sujeta a la factibilidad de comunicación en todas las unidades operativas de la PSA, lo que requiere de un desarrollo paulatino y no masivo debido a que en numerosas unidades deberán realizarse obras de infraestructura para ello.

3| La **informatización de las comunicaciones de video digital** mediante la estructuración de canales de comunicación exclusivos -debido al gran volumen de información que representa la transmisión de video digital- que permita acceder a la visualización de una a tres cámaras de video simultáneas dispuestas en cualquier dependencia o unidad operativa de la PSA, posibilitando el control remoto de dichas cámaras así como la transmisión selectiva de cualquier cámara que se encuentre conectada a través de los enlaces establecidos.

Eje 5) La conformación de una nueva infraestructura policial edilicia.

En la actualidad, la PSA no cuenta con una infraestructura edilicia adecuada y segura para desarrollar sus labores policiales básicas ni para albergar sus dependencias de conducción, gestión administrativa y formación policial así como sus unidades operacionales. Las instalaciones de la PSA se ubican en sitios y locales asignados oportunamente por la Fuerza Aérea Argentina o por el concesionario, pero que no fueron construidos o adaptados al necesario uso policial, excepto el predio que se ubica en el Instituto de Formación Ezeiza perteneciente a esa fuerza y las instalaciones utilizadas por la Dirección Nacional y la Jefatura de la Unidad Operacional "Aeropuerto Ministro Pistarini" en Ezeiza. De todos modos, el grueso de los predios y oficinas ocupadas por la PSA no constituyen instalaciones ajustadas a un desarrollo eficiente del trabajo policial asignado a esta institución.

De acuerdo con la nueva estructura organizacional de la PSA, la **nueva infraestructura edilicia** debe abarcar la planificación de superficies y la construcción de edificios funcionales, siguiendo ciertos criterios generales:

1| Deben ubicarse en áreas centrales y estratégicas del aeropuerto, fuera de sectores militares y con cercanía a la terminal de pasajeros y/o de cargas, a los efectos de lograr una atención y seguimiento inmediato del movimiento aeroportuario y una respuesta rápida a los incidentes o hechos delictivos y de faltas ocurridos, particularmente, aquellos edificios destinados a albergar unidades operativas de la PSA. [62]

2| Deben garantizar la seguridad y protección de las instalaciones ante eventuales intromisiones o agresiones físicas así como el debido sigilo en las labores que allí se planifican y desarrollan, en particular, aquellas referidas a la producción de inteligencia

[62] *Para cada caso, la superficie de los predios ha sido oportunamente reservada y/o solicitada al ORSNA mediante la elevación de los expedientes de "Límites de la Concesión", debiendo este organismo intervenir ante los concesionarios y autoridades provinciales para que se determine la ubicación del espacio destinado a albergar las instalaciones de la PSA.*

criminal o a la seguridad compleja llevada a cabo por personal policial no-uniformado.

3| Deben contar, en su interior, con las dependencias abocadas a las labores de dirección superior y administración general que correspondieran de acuerdo con el tipo de unidad de que se trate.

4| Deben ser de una resolución racionalizada, con imagen austera y moderna, con estructura y cubierta de hormigón armado, capaz de soportar una planta superior si ello fuere necesario, y con instalaciones –sanitarias, de calefacción, refrigeración e iluminación, etc.- de última generación.

Sobre la base de estos criterios, la **infraestructura edilicia** de la PSA debería contar con los siguientes predios:

1| La **Dirección Nacional** de la PSA debería contra con un predio que albergue el conjunto de las dependencias de la dirección superior y administración general de la PSA, esto es, las **Direcciones Generales** y sus diferentes **Direcciones**, así como el **CEAC** y sus respectivos **Departamentos**.

2| Cada **URSA** de la PSA debería contar con los siguientes predios básicos:

a. Un **edificio de dirección y administración** compuesto por (i) una **planta baja** en la que se distribuye una recepción; cinco oficinas funcionales; una sala de servicios; y dos baños; y (ii) una **planta alta** en la que se distribuye la jefatura con una recepción, una sala privada y un baño; una sala de espera; un salón amplio de usos múltiples; y una oficina funcional.

b. Un **predio de conducción operacional** destinado a albergar las tres áreas policiales básicas de la unidad, a saber, (i) la División Regional de Inteligencia Criminal Aeroportuaria; (ii) la División Regional de Operaciones Policiales Aeroportuarias; y (iii) la División Regional de Logística Operacional Aeroportuaria.

c. Un **polígono de tiro** y un **polígono de demoliciones** -para detonaciones de cargas de hasta 5 Kg.

d. Un **polvorín tipo "A"** -según Decreto 302/83 Reglamentario de la Ley de Armas y Explosivos- para depósito del material explosivo de 30 metros cuadrados.

3| Cada **UOSP** de la PSA, ya sea de gran porte o categoría A, [63] de mediano porte o categoría B [64] o de pequeño porte o categoría C, [65] debería contar con los siguientes predios básicos:

a. Un **edificio de dirección y administración** compuesto por (i) una **planta baja** en la que se distribuye una recepción; cinco oficinas funcionales; una sala de servicios; y dos baños; y (ii) una **planta alta** en la que se distribuye la jefatura con una recepción, una sala privada y un baño; una sala de espera; un salón amplio de usos múltiples; y una oficina funcional.

b. Un **edifico de operaciones de seguridad aeroportuaria** destinado a albergar los componentes operativos de las DOSCs

[63] *La **categoría A** comprende las UOSPs en cuyos aeropuertos se movilizan anualmente más de 1.000.000 de pasajeros. Actualmente, en esta categoría se ubican dos UOSPs, a saber, el "Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini", situado en la Provincia de Buenos Aires y el "Aeropuerto Internacional Jorge Newbery", situado en la Ciudad de Buenos Aires.*

[64] *La **categoría B** comprende las UOSPs en cuyos aeropuertos se movilizan anualmente entre 100.000 y 1.000.000 de pasajeros. Actualmente, en esta categoría se ubican 13 UOSPs, a saber, el "Aeropuerto Brigadier Bartolomé de la Colina", situado en la ciudad de Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires; el "Aeropuerto Internacional Ingeniero Aeronáutico Ambrosio L. V. Taravella", situado en la ciudad de Córdoba; el "Aeropuerto Internacional El Plumerillo", situado en la ciudad de Mendoza; el "Aeropuerto Internacional El Aibal", situado en la ciudad de Salta; el "Aeropuerto Internacional Doctor Horacio Guzmán", situado en la ciudad de Jujuy; el "Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo", situado en la ciudad de Tucumán; el "Aeropuerto Internacional Cataratas del Iguazú", situado en la ciudad de Iguazú, Provincia de Misiones; el "Aeropuerto Internacional Resistencia", situado en la ciudad de Resistencia, Provincia de Chaco; el "Aeropuerto Internacional de San Carlos de Bariloche", situado en la ciudad de San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro; el "Aeropuerto Juan Domingo Perón", situado en la ciudad de Neuquén; el "Aeropuerto Internacional General Enrique Mosconi", situado en la ciudad de Comodoro Rivadavia, Provincia de Chubut; el "Aeropuerto Internacional Piloto Civil N. Fernández", situado en la ciudad de Río Gallegos, Provincia de Santa Cruz; y el "Aeropuerto de Río Grande", situado en la ciudad de Río Grande, Provincia de Tierra del Fuego.*

[65] *La **categoría C** comprende las UOSPs en cuyos aeropuertos se movilizan anualmente menos de 100.000 pasajeros. Actualmente, en esta categoría se ubican 25 UOSPs, a saber, el "Aeropuerto de San Fernando", situado en la Provincia de Buenos Aires; el "Aeropuerto Comandante Espora", situado en la ciudad de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires; el "Aeropuerto Internacional Rosario", situado en la*

y de las DOESAs de la jurisdicción, si ello correspondiere según la orgánica de la institución y/o el porte de la UOSP. [66]

c. Una **instalación destinada al desarrollo de tareas propias de seguridad de la aviación (AVSEC)**.

d. Una **instalación destinada a tareas logísticas generales**, si fuese necesario, de acuerdo con el porte de la UOSP.

e. Un **centro de canes**, compuesto por (i) una oficina para la administración y el turno de guardia; (ii) una cochera y depósito; (iii) un canil; (iv) un canil de cuarentena; (v) una dependencia para servicios veterinarios; y (vi) una zona de entrenamiento.

f. Un **polvorín tipo "A"** -según Decreto 302/83 Reglamentario de la Ley de Armas y Explosivos- para depósito del material explosivo de 20 metros cuadrados.

g. **Puestos externos** para el control de los accesos y/o control perimetral, cuya cantidad y especificaciones variará de acuerdo a las características constructivas y de seguridad de cada aeropuerto.

4| El **Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria** de la PSA, de acuerdo con sus funciones ya abordadas en el presente documento, debería contar con los siguientes predios:

a. Un **edificio de administración** para albergar las dependencias de dirección y las destinadas a la docencia y la investigación.

b. Un **edificio de formación y capacitación**.

c. Un **edificio para alojamiento de aspirantes y/o cursantes** con capacidad para albergar 300 personas.

d. Un **comedor general**.

e. Un **predio para actividades sociales** –casino del personal-.

f. Un **predio se servicios de salud**.

g. Un **predio de taller y depósito**.

h. Un **área de entrenamiento policial**.

i. Un **gimnasio** y un **área de educación física**.

j. Un **polígono de tiro** y un **polígono de demoliciones** -para detonaciones de cargas de hasta 10 kg.

k. Un **polvorín tipo "A"** -según Decreto 302/83 Reglamentario de la Ley de Armas y Explosivos- para instrucción y depósito del material explosivo de 60 metros cuadrados.

ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe; el "Aeropuerto de San Luís", situado en la Provincia de San Luís; el "Aeropuerto de Santa Rosa del Valle de Conlara", situado en la ciudad de Merlo, Provincia de San Luís; el "Aeropuerto Internacional de San Juan", situado en la ciudad de San Juan; el "Aeropuerto Comodoro Ricardo Salomón", situado en la ciudad de Malargüe, Provincia de Mendoza; el "Aeropuerto de San Rafael", situado en la Provincia de Mendoza; el "Aeropuerto de Santa Rosa", situado en la Provincia de La Pampa; el "Aeropuerto Internacional de Santiago del Estero", situado en la ciudad de Santiago del Estero; el "Aeropuerto Felipe Varela", situado en la ciudad de Catamarca; el "Aeropuerto Capitán Vicente Almonacid", situado en la ciudad de La Rioja; el "Aeropuerto Internacional General San Martín", situado en la ciudad de Posadas, Provincia de Misiones; el "Aeropuerto Internacional Paso de los Libres", situado en la ciudad de Paso de los Libres, Provincia de Corrientes; el "Aeropuerto Internacional Formosa", situado en la ciudad de Formosa; el "Aeropuerto Internacional Doctor Fernando Piragine Niveyro", situado en la ciudad de Corrientes; el "Aeropuerto Internacional Sauce Viejo", situado en la ciudad de Santa Fe; el "Aeropuerto General Urquiza", situado en la ciudad de Paraná; el "Aeropuerto de Chapelco", situado en la ciudad de San Martín de Los Andes, Provincia de Neuquén; el "Aeropuerto de Esquel", situado en la ciudad de Esquel, Provincia de Chubut; el "Aeropuerto Gobernador Capello", situado en la ciudad de Viedma, Provincia de Río Negro; el "Aeropuerto El Tehuelche", situado en la ciudad de Puerto Madryn, Provincia de Chubut; el "Aeropuerto Almirante Zar", situado en la ciudad de Trelew, Provincia de Chubut; el "Aeropuerto El Calafate", situado en la ciudad de El Calafate, Provincia de Santa Cruz; el "Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas", situado en la ciudad de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego.

[66] *Aquellas UOSPs en cuyas jurisdicciones no de desplieguen también las sedes fijas de alguna DOSCA o DOESA de la PSA, deberían contar con instalaciones apropiadas para albergar algunas de estas unidades o componentes de las mismas que, en determinadas circunstancias, deban operar en dicha jurisdicción de manera temporal.*

DECRETO NACIONAL 145/2005

Anexo I

DECRETO NACIONAL 145/2005

Buenos Aires, 22 de febrero de 2005

VISTO la Ley Nº 21.521 de creación de la Policía Aeronáutica Nacional, y

CONSIDERANDO

Que la seguridad interior constituye un objetivo prioritario para el Gobierno Nacional, siendo potestad indelegable del Estado garantizar y mantener la paz social y la tranquilidad pública.

Que ello obliga a buscar el mejor aprovechamiento de los recursos disponibles con una reorganización que optimice su utilización en coordinación con el resto de las jurisdicciones.

Que los hechos recientes pusieron en evidencia la necesidad de incorporar el organismo encargado de la seguridad aeroportuaria al ámbito del MINISTERIO DEL INTERIOR, que por sus cometidos constituye el área natural en materia de seguridad interior.

Que, en atención a ello, se estima pertinente transferir la POLICÍA AERONÁUTICA NACIONAL del ámbito del MINISTERIO DE DEFENSA a la órbita del MINISTERIO DEL INTERIOR, reorganizando sus competencias.

Que la imperiosa necesidad de efectuar la reformulación proyectada, configura una circunstancia excepcional que hace imposible seguir los trámites ordinarios previstos por la Constitución Nacional para la sanción de las leyes.

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por el artículo 99 inciso 3 de la Constitución Nacional.

Por ello,

EL PRESIDENTE

DE LA NACIÓN ARGENTINA

EN ACUERDO GENERAL DE MINISTROS

DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- Transfiérese orgánica y funcionalmente a la POLICÍA AERONÁUTICA NACIONAL creada por la Ley Nº 21.521 del ámbito del MINISTERIO DE DEFENSA a la órbita del MINISTERIO DEL INTERIOR, constituyéndose en la POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA, debiendo considerarse sustituida tal denominación cada vez que se haga referencia a la Policía citada en primer término.

La POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA mantendrá los cometidos establecidos por la Ley Nº 21.521 y formará parte del Sistema de Seguridad Interior, en los términos de la Ley Nº 24.059.

ARTÍCULO 2º.- La transferencia de la POLICÍA AERONÁUTICA NACIONAL dispuesta por el artículo 1º comprende sus competencias, unidades organizativas con sus respectivos cargos, nivel de funciones ejecutivas, dotaciones de personal, patrimonio, bienes y créditos presupuestarios, incluyendo los recursos provenientes de la Ley Nº 13.041, en lo que se refiere específicamente a la tasa aeroportuaria, manteniendo el personal transferido sus respectivos niveles y grados de revista escalafonarios vigentes a la fecha de la presente medida.

ARTÍCULO 3º.- Interviénese, a partir de la fecha del presente decreto, la POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA, por el término de CIENTO OCHENTA (180) días, pudiendo prorrogarse dicho término por Resolución del Ministerio del Interior.

El interventor tendrá rango y jerarquía de Subsecretario, será designado por el PODER EJECUTIVO NACIONAL, a propuesta del Ministerio del Interior.

El interventor ejercerá las competencias, facultades y atribuciones que la Ley Nº 21.521 confiere al Director Nacional de la ex Policía Aeronáutica Nacional, debiendo además efectuar y/o proponer las reestructuraciones que considere pertinentes a los fines de proceder a la normalización del funcionamiento de la citada fuerza.

ARTÍCULO 4º.- Crease la “Comisión para el estudio, análisis y elaboración de la normativa que regulará el funcionamiento de la seguridad en los aeropuertos”.

La misma será integrada por el Jefe de Gabinete de Ministros, el Ministro de Defensa y el Ministro del Interior. Dicha Comisión dictará su reglamento de funcionamiento interno y deberá elaborar y elevar en el término de SESENTA (60) días, el pertinente Proyecto de Ley.

El Interventor designado ocupará la Secretaría Ejecutiva de la Comisión.

ARTÍCULO 5º.- Incorpórase a la POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA a las fuerzas de seguridad nacionales consignadas en el artículo 17 del título V de la Ley de Ministerios (texto ordenado por Decreto Nº 438/92) y modificatorias, correspondiendo al MINISTERIO DEL INTERIOR entender en la aplicación de la Ley Nº 21.521 y en todo lo relacionado con la seguridad aeroportuaria.

ARTÍOCULO 6º.- Hasta tanto se efectúen las adecuaciones presupuestarias correspondientes la atención de las erogaciones de la presente medida serán atendidas con cargo a los créditos correspondientes a la jurisdicción de origen. Facúltase al Jefe de Gabinete de Ministros a efectuar las modificaciones presupuestarias que a tal fin correspondan.

ARTÍCULO 7º.- Dése cuenta al HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN.

ARTÍCULO 8º.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

DECRETO N° 145

LEY Nº 26.102 DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Anexo II

Título I

Sistema de Seguridad Aeroportuaria

ARTICULO 1º.- La seguridad aeroportuaria debe ser resguardada y garantizada por el Estado nacional a través de las instituciones públicas y organismos de carácter policial, de seguridad, regulación y/o supervisión, con competencia en la materia o en algunos aspectos parciales de la misma.

ARTICULO 2º.- La presente ley tiene por finalidad establecer las bases jurídicas, orgánicas y funcionales del Sistema de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 3º.- A los fines de la presente ley y de las actividades reguladas por la misma, se entenderá por "Seguridad Aeroportuaria" a 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.

ARTICULO 4º.- Para la aplicación de la presente ley se define como:

1. Actividad aeroportuaria, a toda la actividad que se desarrolle en el aeropuerto o se encuentre específicamente vinculada al mismo.

2. Actividad aeronáutica, a toda la actividad relacionada con la explotación y/o uso de la infraestructura aeroportuaria por la que se perciba una tasa aeronáutica, según lo establecido en la normativa vigente.

3. Actividad no aeronáutica, a toda la actividad relacionada con la explotación de servicios y/o actividades comerciales, industriales y afines que se desarrolle conforme la reglamentación vigente.

4. Aeropuerto, a los aeródromos públicos que cuenten con los servicios y/o con intensidad de movimiento aéreo, que justifiquen tal denominación y que hayan sido habilitados por la autoridad competente.

5. Aeródromo, al área definida, de tierra o agua, incluidos sus edificaciones, instalaciones y equipos destinados, total o parcialmente, a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves, habilitado por la autoridad competente.

6. Aeropuerto internacional, a los aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del/o con destino al extranjero, en los que se prestan servicios de aduana, migraciones, sanidad y otros.

ARTICULO 5º.- El ámbito jurisdiccional de aplicación de la seguridad aeroportuaria se extiende a los aeropuertos y aeródromos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuerto (SNA) 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.

ARTICULO 6º.- La seguridad aeroportuaria comprende el control e inspección sobre las siguientes áreas, sectores, personas y bienes de un aeropuerto:

1. El área pública: 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, área de circulación –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: 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:

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

2.2 La parte aeronáutica: 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:

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

i) El área de maniobras: es el área del aeropuerto que debe usarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves –pista y calles de rodaje-, excluyendo las plataformas.

ii) La plataforma: es el área definida en un aeropuerto terrestre destinada a dar cabida a las aeronaves a los fines del embarco o desembarco de pasajeros, correo, 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 aeronave y (ii) el andén que es el corredor –en el terreno o por manga- que conecta al puesto de estacionamiento de aeronaves con la zona estéril o zona de pasajeros.

iii) El área de circulación vehicular operativa: es el camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos debidamente autorizados.

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

c) El sector de equipaje de bodega: es el área del aeropuerto compuesto por los edificios, cintas transportadoras y caminos destinados a la manipulación, clasificación y/o depósito del equipaje de bodega facturado transportado hacia o desde las aeronaves.

d) El sector de carga: es el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados a la manipulación, transferencia y/o depósito de cargas y mercancías que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje facturado.

e) El sector de correo: es el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados al despacho y/o depósito de correspondencia y a la prestación de otros servicios postales.

f) El sector de provisiones: es el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, edificios, almacenes, estacionamientos de vehículos y caminos destinados al abastecimiento y/o depósito de provisiones, esto es, de alimentos, bebidas y otros suministros que se utilizan y/o venden a bordo de la aeronave durante el vuelo.

g) El sector de mantenimiento de aeronaves: es el sector del aeropuerto compuesto por las plataformas, hangares, edificios, talleres, estacionamientos de vehículos y caminos destinados al mantenimiento de las aeronaves.

3. La instalación aeroportuaria: comprende todo bien mueble o inmueble existente o en construcción ubicado dentro del perímetro aeroportuario destinado al uso de personas y cosas, relacionados directa o indirectamente con la actividad aeroportuaria, y que puede formar parte del área pública o del área restringida del aeropuerto.

4. El perímetro aeroportuario: abarca el límite de la superficie total del terreno sobre el cual se asienta el aeropuerto, y que puede formar parte del área pública o del área restringida del aeropuerto.

5. La aeronave: es toda máquina, aparato o mecanismo que pueda circular en el espacio aéreo y que sea apto para transportar personas o cosas.

6. La tripulación: es el personal dispuesto por la empresa aerocomercial explotadora para prestar a bordo de la aeronave el conjunto de los servicios de vuelo.

7. Los pasajeros: son los usuarios del aeropuerto que utilizan las instalaciones aeroportuarias y/o servicios del aeropuerto con motivo del inicio, escala o finalización de un vuelo.

8. Los usuarios: son aquellas personas físicas o jurídicas que hacen uso de las instalaciones y servicios de los aeropuertos.

9. Los empleados: son los dependientes de las personas físicas o jurídicas que desarrollan actividades y/o prestan servicios en los aeropuertos.

10. Los prestadores de servicios: son las personas físicas o jurídicas que desarrollan actividades y/o prestan servicios en los aeropuertos.

11. La carga: son los bienes o mercancías transportadas en la aeronave, excepto el correo, las provisiones y suministros y el equipaje.

12. El correo: son los despachos de correspondencia y otros objetos entregados por los prestadores de servicios postales para ser trasladados por medio aéreo. El control del correo se limitará a evitar el transporte de sustancias prohibidas o en sí mismas peligrosas.

13. Provisiones y suministros: son los artículos de uso y consumo que se utilizan o venden a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso las comidas y otros artículos afines.

14. El equipaje: son los artículos de propiedad personal de los pasajeros y tripulantes que transportan en la bodega de la aeronave –equipaje facturado de bodega- o junto al pasajero o tripulante –equipaje de mano- mediante un convenio con la empresa aerocomercial explotadora.

ARTICULO 7º.- El Sistema de Seguridad Aeroportuaria estará a cargo del Ministerio del Interior a través de la Secretaría de Seguridad Interior.

El Secretario de Seguridad Interior será responsable de:

1. La elaboración, formulación, implementación y evaluación de las políticas y las estrategias de seguridad aeroportuaria.

2. La dirección superior y la administración general de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 8º.- Créase en el ámbito de la Secretaría de Seguridad Interior del Ministerio del Interior, el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, con la función de asesorar al titular de dicha Secretaria en todo lo relativo a la seguridad aeroportuaria y al cumplimiento de sus funciones en la materia.

El Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria será el ámbito de planificación y coordinación entre los diferentes organismos públicos con competencia o incidencia en la seguridad aeroportuaria.

ARTICULO 9º.- El Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria será presidido naturalmente por el Secretario de Seguridad Interior del Ministerio del Interior o, en su caso, por el Subsecretario del área que este designe para representarlo y estará integrado por representantes de las siguientes áreas designados a tal efecto por sus respectivos titulares:

1. La Policía de Seguridad Aeroportuaria.

2. La Dirección General de Migraciones.

3. La Dirección General de Aduanas de la Administración Federal de Ingresos Públicos.

4. El Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria.

5. La Dirección de Sanidad de Fronteras.

6. La Subsecretaría de Transporte Aerocomercial del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

7. El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

8. La autoridad u organismo responsable de la prestación de los servicios de tránsito aéreo y/o control del tráfico aéreo de la aviación civil.

El Secretario de Seguridad Interior podrá convocar a integrar el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, en carácter de miembro invitado, a las autoridades de otros organismos públicos o fuerzas de seguridad o policiales, federales o provinciales, que considere relevante para la seguridad aeroportuaria, o a los funcionarios designados por aquellas. Asimismo, podrá convocar a participar de las reuniones del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria a las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que desarrollen actividades en el ámbito aeroportuario y/o que resulten de interés o sean necesarias a los efectos del cumplimiento de las funciones del mismo.

El funcionamiento y la organización del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria serán establecidos por el Poder Ejecutivo Nacional.

ARTICULO 10.- En cada aeropuerto o aeródromo integrante del Sistema Nacional de Aeropuertos se constituirá un Comité Local de Seguridad

Aeroportuaria, con una integración análoga a la prevista en el artículo anterior, que será presidido por un representante del Secretario de Seguridad Interior o, en su defecto, por la máxima autoridad de la Policía de Seguridad Aeroportuaria con funciones en aquellos.

El comité local de seguridad aeroportuaria será el ámbito de coordinación entre los diferentes organismos públicos con competencia o incidencia en la seguridad aeroportuaria de cada aeropuerto.

Título II

Policía de Seguridad Aeroportuaria

Capítulo I

Misión y funciones

ARTICULO 11.- La Policía de Seguridad Aeroportuaria actuará en el ámbito del Ministerio del Interior como autoridad superior responsable de la seguridad aeroportuaria del Sistema Nacional de Aeropuertos.

ARTICULO 12.- Será misión de la Policía de Seguridad Aeroportuaria:

1. La seguridad aeroportuaria preventiva consistente en la planificación, implementación, evaluación y/o coordinación de las actividades y operaciones, en el nivel estratégico y táctico, necesarias para prevenir, conjurar e investigar los delitos y las infracciones en el ámbito aeroportuario.

2. La seguridad aeroportuaria compleja consistente en la planificación, implementación, evaluación y/o coordinación de las actividades y operaciones, en el nivel estratégico y táctico, necesarias para realizar el control y la conjuración de los actos delictivos complejos cometidos por organizaciones criminales, relacionados con el narcotráfico, el terrorismo, el contrabando y otros delitos conexos.

ARTICULO 13.- A los efectos de la presente ley, se entiende por:

1. Prevención, a las acciones tendientes a impedir, evitar, obstaculizar o limitar los delitos y las infracciones en el ámbito aeroportuario.

2. Conjuración, a las acciones tendientes a neutralizar o contrarrestar en forma inmediata los delitos y las infracciones en el ámbito aeroportuario en ejecución, hacerlos cesar y evitar consecuencias ulteriores que vulneren dicha seguridad.

3. Investigación, a las acciones tendientes a analizar y conocer los hechos y actividades delictivas que resulten atentatorias de la seguridad aeroportuaria, sin perjuicio de las responsabilidades jurisdiccionales como auxiliar en la persecución penal de delitos.

ARTICULO 14.- La Policía de Seguridad Aeroportuaria tiene las siguientes funciones:

1. La salvaguarda a la aviación civil nacional e internacional a través de la vigilancia, verificación y control de instalaciones, vehículos, personas, equipajes, correo, cargas, mercancías y cosas transportadas así como de aeronaves y tripulaciones en el ámbito aeroportuario.

2. La fiscalización y control del transporte, tenencia, portación de armas, explosivos y demás elementos de peligro potencial en el ámbito aeroportuario.

3. La adopción de medidas a fin de dar respuesta inmediata a situaciones de crisis derivadas de circunstancias como el apoderamiento ilícito de aeronaves, amenazas de bombas, sabotajes o de cualquier otro evento crítico o delictivo que pudiera acontecer en el ámbito aeroportuario y en las aeronaves que no se encuentren en vuelo. Se entiende que una aeronave se encuentra en vuelo a partir del momento en que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta el momento en que termina el recorrido de aterrizaje.

4. La planificación y desarrollo de estrategias y acciones tendientes a la prevención y conjuración de delitos en el ámbito aeroportuario.

5. La investigación y conjuración de hechos y actividades delictivas cometidas en el ámbito aeroportuario.

6. La asistencia y cooperación a las autoridades judiciales competentes en la investigación criminal y la persecución de delitos.

7. El cumplimiento de los compromisos previstos en los convenios internacionales en materia de seguridad de la aviación civil y de seguridad aeroportuaria.

8. La regulación, la habilitación y fiscalización de los servicios de seguridad aeroportuarios que fueran prestados por personas físicas o jurídicas privadas.

9. La aplicación de las sanciones que se establezcan por las contravenciones cometidas en el ámbito aeroportuario.

ARTICULO 15.- A los efectos del cumplimiento de las misiones y funciones establecidas en los artículos 12 y 14 de la presente ley, la jurisdicción de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se podrá extender a todo el territorio nacional cuando los hechos investigados pudieran vulnerar la seguridad aeroportuaria.

Cuando las acciones de la Policía de Seguridad Aeroportuaria deban desarrollarse fuera del ámbito aeroportuario, deberá ponerse en conocimiento a la autoridad en seguridad o policial que también posea jurisdicción en el territorio de que se trate siempre que ello no afecte el normal desarrollo de tales actividades.

ARTICULO 16.- La Policía de Seguridad Aeroportuaria ejercerá en el ámbito aeroportuario las funciones de policía aduanera, migratoria y/o sanitaria donde y cuando no haya autoridad establecida por las respectivas administraciones.

ARTICULO 17.- La Policía de Seguridad Aeroportuaria será la autoridad de aplicación del Convenio de Chicago (Ley 13.891), de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en todo lo atinente a la seguridad y protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita y de los tratados suscriptos por la Nación en la materia:

1. El Convenio sobre Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves o Convenio de Tokio de 1963 (Ley 18.730).

2. El Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves o Convenio de La Haya de 1970 (Ley 19.793).

3. El Convenio para la Represión de Actos Ilegítimos contra la Seguridad de la Aviación civil o Convenio de Montreal de 1971 (Ley 20.411).

Asimismo, la Policía de Seguridad Aeroportuaria será autoridad de aplicación en todo lo referente al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, ésta última exclusivamente en el ámbito aeroportuario.

Capítulo II

Autoridades

ARTICULO 18.- La conducción y administración de la Policía de Seguridad Aeroportuaria será ejercida por la Dirección Nacional de la Policía de Seguridad Aeroportuaria que estará a cargo de un funcionario con rango de Director Nacional, que será designado por el Poder Ejecutivo nacional.

ARTICULO 19.- La conducción de la Policía de Seguridad Aeroportuaria comprende la planificación estratégica y la dirección y coordinación operativa general de la misma en todo lo relativo al accionar específico así como también a las actividades y labores conjuntas con otros cuerpos policiales, fuerzas de seguridad u organismos de inteligencia, federales, provinciales y/o extranjeros, de acuerdo con sus funciones y competencias específicas.

La administración de la Policía de Seguridad Aeroportuaria comprende la gestión administrativa; la dirección de los recursos humanos; la gestión económica, contable y presupuestaria; la gerencia logística; la asistencia y asesoramiento jurídico-legal; y las relaciones institucionales de la institución.

ARTICULO 20.- La composición, dimensión, organización operacional y despliegue de la Policía de Seguridad Aeroportuaria serán establecidos por el Poder Ejecutivo Nacional.

Capítulo III

Facultades

ARTICULO 21.- La Policía de Seguridad Aeroportuaria está facultada para:

1. Actuar en cualquier lugar del ámbito aeroportuario del Sistema Nacional de Aeropuertos de la República Argentina en cumplimiento de las misiones y funciones fijadas en los artículos 12 y 14 de la presente ley.

2. Solicitar informes, documentos, antecedentes y todo otro elemento que estime útil para el cumplimiento de sus misiones y funciones, a cualquier organismo público, nacional, provincial o municipal, y a personas físicas o

jurídicas, públicas o privadas, los que estarán obligados a proporcionarlos dentro del término que se les fije, en el marco de la normativa vigente.

3. Contribuir a la elaboración de Inteligencia Criminal en función de los planes que elabore la Dirección Nacional de Inteligencia Criminal de la Secretaria de Seguridad Interior, requerir informes a la misma y participar en la producción de Inteligencia Nacional de acuerdo a los requerimientos que se originen en el Sistema Nacional de Inteligencia a través de la mencionada Dirección.

4. Organizar y administrar bases de datos, archivos y antecedentes relativos a la actividad propia de la seguridad aeroportuaria o datos obtenidos en el ejercicio de sus funciones, pudiendo promover la celebración de acuerdos y contratos con organismos nacionales, internacionales y extranjeros para integrarse en redes informativas de tal carácter, a condición de necesaria y efectiva reciprocidad.

5. Coordinar su accionar con organismos similares o conexos, nacionales, provinciales, municipales o de otros países, cuando el cumplimiento de sus misiones y funciones lo hagan necesario.

6. Celebrar convenios de cooperación técnica y financiera con entidades públicas y/o privadas, sin cargo para el Estado nacional, a los efectos de propender a la optimización y modernización de la infraestructura y de los métodos operativos del sistema de seguridad aeroportuaria.

7. Proponer los marcos regulatorios de las actividades vinculadas al sistema de seguridad aeroportuaria que puedan ser prestadas por sujetos de derecho privado, y las sanciones pecuniarias a ser aplicadas en caso de infracción a los mismos.

8. Percibir las multas que se apliquen como sanciones por la comisión de las contravenciones establecidas en el Código Contravencional Aeroportuario.

9. Percibir los aranceles por la habilitación del uso de bienes, la prestación de servicios y el desarrollo de actividades por parte de personas vinculadas a la seguridad aeroportuaria para su utilización, prestación o actuación, respectivamente, que se determinen en el ámbito de su competencia.

10. Proponer el dictado y ejercer la regulación del servicio de prestaciones adicionales, facultándose al Director Nacional de la Policía de Seguridad Aeroportuaria a dictar normas complementarias en la materia, el que no podrá afectar el normal cumplimiento de las misiones y funciones de la Institución.

Capítulo IV

Principios básicos de actuación

ARTICULO 22.- Las acciones de la Policía de Seguridad Aeroportuaria deberán adecuarse estrictamente al principio de razonabilidad, evitando todo tipo de actuación abusiva, arbitraria o discriminatoria que entrañe violencia física o moral contra las personas, así como también al principio de gradualidad, privilegiando las tareas y el proceder preventivo y disuasivo antes que el uso efectivo de la fuerza.

ARTICULO 23.- El personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria deberá adecuar su conducta durante el desempeño de sus funciones a los siguientes principios básicos de actuación:

1. Desempeñarse -con responsabilidad, respeto a la comunidad, imparcialidad e igualdad en el cumplimiento de la ley, protegiendo los derechos de las personas.

2. Actuar teniendo en miras el pleno e irrestricto respeto a los derechos humanos, en especial el derecho a la vida, a la libertad, a la integridad y dignidad de las personas, sin que ningún tipo de emergencia u orden de un superior pueda justificar el sometimiento a torturas u otros tratos crueles inhumanos o degradantes.

3. Asegurar la plena protección de la integridad física, psíquica y moral de las personas bajo su cuidado o custodia.

4. Ajustar su conducta a la ley de Ética Pública, absteniéndose de cualquier situación que implique un conflicto de intereses o la obtención de ventaja o provecho indebidos de su autoridad o función, persiga o no fines lucrativos.

5. Velar por el cumplimiento de las normas constitucionales, legales y reglamentarias durante su accionar o el de otras fuerzas, organismos o agencias con las que se desarrollen labores conjuntas o combinadas, o en las conductas de personas físicas o jurídicas, públicas o privadas con las que se relacionen, debiendo dar inmediata cuenta de cualquier incumplimiento o del hecho de corrupción a la autoridad superior u organismo de control competente.

6. Mantener en reserva las cuestiones de carácter confidencial, particularmente las referidas al honor, la vida y los intereses privados de las personas, de que tuvieran conocimiento, a menos que el cumplimiento de sus funciones o las necesidades de la justicia exijan estrictamente lo contrario.

7. Ejercer la fuerza física o coacción directa en función del resguardo de la seguridad aeroportuaria solamente para hacer cesar una situación en que, pese a la advertencia u otros medios de persuasión empleados por el funcionario del servicio, se persista en el incumplimiento de la ley o en la inconducta grave. La utilización de la fuerza será de último recurso y toda acción que pueda menoscabar los derechos de las personas será de ejecución gradual, evitando causar un mal mayor a los derechos de éstas, de terceros o de sus bienes, y/o un uso indebido o excesivo de la fuerza, abuso verbal o mera descortesía.

8. Recurrir al uso de armas de fuego solamente en caso de legítima defensa, propia o de terceros y/o situaciones de estado de necesidad en las que exista peligro grave, inminente y actual para la vida de las personas protegidas, o para evitar la comisión de un delito que entrañe ese mismo peligro, debiendo obrar de modo de reducir al mínimo los posibles daños y lesiones.

9. Anteponer al eventual éxito de la actuación la preservación de la vida humana, la integridad física de las personas, cuando exista riesgo de afectar dicho bien.

10. Identificarse como funcionarios del servicio, cuando el empleo de la fuerza y de armas de fuego sea inevitable, en la medida de lo posible y razonable, dar una clara advertencia de su intención de emplear la fuerza o armas de fuego con tiempo suficiente como para que la misma sea tomada

en cuenta, salvo que, al dar esa advertencia se pusiera indebidamente en peligro a las personas protegidas o al funcionario del servicio, se creara un riesgo cierto para sus vidas y el de otras personas, o resultara evidentemente inadecuada o inútil dadas las circunstancias del caso.

ARTICULO 24.- En la Policía de Seguridad Aeroportuaria no habrá deber de obediencia cuando la orden impartida sea manifiestamente ilegítima y/o ilegal o su ejecución configure o pueda configurar delito.

Si el contenido de la orden implicase la comisión de una falta disciplinaria leve o grave el subordinado deberá formular la objeción siempre que la urgencia de la situación lo permita.

ARTICULO 25.- En ningún caso, el personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, en el marco de las acciones y actividades propias de sus misiones y funciones, podrán:

1. Inducir a terceros a la comisión de actos delictivos o que afecten a la intimidad y privacidad de las personas.

2. Obtener información, producir inteligencia o almacenar datos sobre personas, por el solo hecho de su raza, fe religiosa, acciones privadas, u opinión política, o de adhesión o pertenencia a organizaciones partidarias, sociales, sindicales, comunitarias, cooperativas, asistenciales, culturales o laborales, así como por la actividad lícita que desarrollen en cualquier esfera de acción.

3. Influir de cualquier modo en la situación institucional, política, militar, social y económica del país, en su política exterior, en la vida interna de los partidos políticos legalmente constituidos, en la opinión pública, en medios de difusión o en asociaciones o agrupaciones legales de cualquier tipo.

ARTICULO 26.- El Personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, en ejercicio de sus funciones, en cualquier circunstancia y lugar, deberá hacer uso exclusivamente del armamento reglamentario provisto por la conducción de la institución, no pudiendo portar ni utilizar otro tipo de armamento no autorizado u homologado por la autoridad máxima de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 27.- La Policía de Seguridad Aeroportuaria comunicará inmediatamente a la autoridad judicial que correspondiere los delitos de acción pública que llegaren a su conocimiento durante el desempeño de sus funciones.

ARTICULO 28.- La Policía de Seguridad Aeroportuaria no está facultada para privar de su libertad a las personas, salvo que durante el desempeño de actividades preventivas o conjurativas, se deba proceder a la aprehensión de aquella persona que hubiera cometido algún delito; o existieren indicios y hechos fehacientes que razonablemente pudieran vincularse con la comisión de algún eventual delito en su ámbito de actuación.

ARTICULO 29.- La privación de la libertad deberá ser notificada inmediatamente a la autoridad judicial, y a la autoridad policial competente del lugar del hecho, si correspondiere, y la persona detenida deberá ser puesta a disposición de dicha autoridad en forma inmediata.

Capítulo V

Régimen profesional

ARTICULO 30.- El régimen profesional del personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se basa en los principios de profesionalización, idoneidad y eficiencia funcional, atendiendo a la satisfacción plena de las acciones tendientes a resguardar y garantizar la seguridad aeroportuaria.

ARTICULO 31.- El régimen profesional del personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se rige por la presente ley y por la reglamentación que se dicte en su consecuencia y comprende la regulación del escalafón y sus respectivos agrupamientos y especialidades; la carrera profesional y sus respectivos perfiles; los grados jerárquicos; el ejercicio de la superioridad; la ocupación de los cargos orgánicos; las promociones y ascensos; la formación y capacitación del personal; el sistema de retribuciones; el régimen disciplinario; y las demás normativas inherentes al régimen laboral y al régimen previsional especial al que hace referencia el Capítulo VII de la presente ley.

Facultase al Poder Ejecutivo nacional a disponer las medidas necesarias tendientes a establecer el sistema médico asistencial que regirá para el personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, en virtud de la aplicación de la Ley 23.660.

ARTICULO 32.- El personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria está exceptuado de las normas que regulan el empleo público, con excepción de las que expresamente se incluyan en la presente ley y en las reglamentaciones que se dicten.

ARTICULO 33.- El ingreso a la Policía de Seguridad Aeroportuaria se producirá, previa aprobación del curso básico de formación para la seguridad aeroportuaria y de los exámenes que al efecto se establezcan en las normas reglamentarias en el Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria.

La autoridad máxima de la Policía de Seguridad Aeroportuaria fijará los cupos para cada año lectivo y aprobará la denominación del curso básico de formación para la seguridad aeroportuaria, los alcances y forma de las pruebas de aptitud profesional, y designará a los evaluadores.

Asimismo, aprobará la denominación y contenido de todos los cursos de capacitación, perfeccionamiento, especialización y entrenamiento para la seguridad aeroportuaria, destinados al personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria o a terceros.

ARTICULO 34.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, y cuando las necesidades funcionales impongan el llamado a convocatorias excepcionales o la obtención de capacidades especiales que no se encuentren dentro de los programas aprobados para la Policía de Seguridad Aeroportuaria, la autoridad máxima de dicha institución policial podrá efectuar convocatorias extraordinarias que permitan el ingreso de ciudadanos que cumplan con los requisitos físicos, psíquicos y profesionales establecidos para el caso y que aprueben el curso básico de adaptación y/o especialización, así como los exámenes que al efecto se establezcan.

ARTICULO 35.- Son requisitos para ser miembro de la Policía de Seguridad Aeroportuaria:

1. Ser ciudadano argentino, nativo o por opción.

2. Acreditar aptitud psicofísica compatible con la función y tarea a desarrollar.

3. Declarar bajo juramento cumplir y hacer cumplir la Constitución Nacional y las leyes de la República.

4. Observar una conducta pública adecuada al ejercicio de la función pública y a la función específica que reglamenta la presente ley, en cumplimiento de lo dispuesto por los artículos 2º y 3º de la Ley 25.188 de Ética en el Ejercicio de la Función Pública.

5. Aprobar los programas y requisitos de formación y capacitación que establezca la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

6. Cumplir con las condiciones fijadas por la presente ley y sus normas reglamentarias.

7. Enseñanza media completa o sus equivalentes.

ARTICULO 36.- Sin perjuicio de lo prescripto por el artículo precedente, no podrán ingresar a la Policía de Seguridad Aeroportuaria:

1. Quienes hayan incurrido en actos de fuerza contra el orden institucional y el sistema democrático, conforme a lo previsto en el artículo 36 de la Constitución Nacional y en el Libro Segundo, Título X del Código Penal, aún cuando se hubieren beneficiado por un indulto o condonación de la pena.

2. Quienes registren antecedentes por violación a los derechos humanos, según se establezca en los archivos de la Secretaría de Derechos Humanos del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos o de cualquier otro organismo o dependencia pública que pudieren sustituirla en el futuro.

3. Quienes hayan sido condenados por delito doloso de cualquier índole.

4. Quienes hayan sido condenados por delito en perjuicio de la Administración Pública Nacional, Provincial o Municipal.

5. Quienes tengan proceso penal pendiente que pueda dar lugar a condena por los delitos enunciados en los incisos 3 y 4 del presente artículo.

6. Quienes se encuentren inhabilitados para el ejercicio de cargos públicos.

7. Quienes hayan sido sancionados con exoneración o cesantía en la Administración Pública Nacional, Provincial o Municipal, mientras no medie rehabilitación conforme a lo previsto en los artículos 32 y 33 de la ley Marco de Regulación de Empleo Público Nacional aprobada por la Ley 25.164 o, las respectivas normas que rijan en las demás jurisdicciones.

8. Quienes se encontraren incluidos en otras inhabilitaciones propias de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, de acuerdo a lo que establezca el decreto reglamentario de la presente ley.

9. Quienes hayan sido sancionados con destitución o sanción equivalente en las fuerzas armadas o en las fuerzas policiales o de seguridad federales o provinciales.

ARTICULO 37.- Las designaciones efectuadas en violación a lo dispuesto en el artículo anterior, o de cualquier otra norma vigente, serán nulas cualquiera sea el tiempo transcurrido, sin perjuicio de la validez de los actos y de las prestaciones cumplidas durante el ejercicio de sus funciones.

ARTICULO 38.- El Director Nacional podrá convocar y reincorporar al personal de la institución en situación de retiro cuando fuere necesario por razones de servicio asignándole funciones mediante disposición fundada, en las condiciones que se establezcan en la reglamentación.

ARTICULO 39.- En el marco de la presente ley, las normas reglamentarias que regulen el régimen profesional del personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria establecerán los derechos, deberes, obligaciones y prohibiciones que regirán la carrera.

ARTICULO 40.- El personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria adquirirá estabilidad en el empleo después de transcurridos DOCE (12) meses de efectiva prestación de servicios, y una vez que hubiere aprobado las evaluaciones de rendimiento y aptitud que determine la autoridad máxima de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

Durante el tiempo que el personal carezca de estabilidad, tendrá todos los derechos y deberes previstos en esta ley, dicho lapso deberá ser computado para la antigüedad en la carrera profesional del personal.

El personal comprendido en el régimen de estabilidad tendrá derecho a conservar el empleo, el perfil de carrera y el grado alcanzado.

ARTICULO 41.- La estabilidad en el empleo del personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria sólo se perderá por cesantía o exoneración, previo sumario administrativo, o condena penal que importe privación de libertad o la inhabilitación para ejercer el cargo de acuerdo con las prescripciones establecidas en la presente ley, o cuando se hubiere dispuesto la baja del agente o su retiro obligatorio por alguna de las causales previstas en esta ley o en las normas reglamentarias.

ARTICULO 42.- El estado policial es la situación jurídica del personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria resultante del conjunto de derechos, deberes y obligaciones establecidos por esta ley y por los reglamentos y disposiciones que en su consecuencia se dicten. El estado policial se mantiene aún en situación de retiro.

El personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria tendrá estado policial, excepto aquel que cumpla las funciones propias de la gestión administrativa, la dirección de los recursos humanos, la gestión económica, contable y presupuestaria, la gerencia logística, la asistencia y asesoramiento jurídico-legal, las relaciones institucionales y cualquier otra actividad no policial, las que serán desarrolladas por personal civil de esta institución, cuyo régimen será reglamentado por el Poder Ejecutivo Nacional. El Director Nacional podrá asignar algunas de estas funciones al personal con estado policial cuando ello fuese necesario y mediare una disposición fundada.

ARTICULO 43.- El personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria revistará en un escalafón único que se denominará “Escalafón General de Seguridad Aeroportuaria” y que contará con los siguientes agrupamientos, de acuerdo a la misión establecida en el artículo 12 de la presente ley:

1. Agrupamiento Seguridad Preventiva.

2. Agrupamiento Seguridad Compleja.

ARTICULO 44.- El Agrupamiento Seguridad Preventiva de la Policía de Seguridad Aeroportuaria estará conformado por el personal policial abocado exclusivamente al desarrollo de las acciones y actividades propias de la misión y funciones de seguridad aeroportuaria preventiva.

Las especialidades de este agrupamiento se establecerán en la norma reglamentaria.

ARTICULO 45.- El Agrupamiento Seguridad Compleja de la Policía de Seguridad Aeroportuaria estará conformado por el personal policial abocado exclusivamente al desarrollo de las acciones y actividades propias de la misión y funciones de seguridad aeroportuaria compleja.

Las especialidades de este agrupamiento se establecerán en la norma reglamentaria.

ARTICULO 46.- Los requisitos y exigencias profesionales para que el personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se incorpore a los agrupamientos o especialidades serán establecidos en la norma reglamentaria.

ARTICULO 47.- El personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria tendrá una carrera profesional única organizada sobre la base de los siguientes perfiles:

1. Perfil de Seguridad Aeroportuaria Preventiva.

2. Perfil de Seguridad Aeroportuaria Compleja.

La incorporación y el desarrollo de la carrera profesional del personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria en cada perfil deberá resultar de la opción vocacional de los agentes así como también de la formación y capacitación que reciban y del desempeño profesional durante el ejercicio de sus funciones.

ARTICULO 48.- La carrera profesional del personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se desarrollará sobre la base de la capacitación permanente, el desempeño previo de sus labores, la aptitud profesional para el grado jerárquico o cargo orgánico a cubrir y la evaluación previa a cada ascenso jerárquico.

La carrera profesional estará regida por los principios de profesionalización y especialidad. En tal sentido, deberá priorizarse la especialización del personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria y evitarse los cambios de agrupamiento y/o especialidad.

Sin perjuicio de lo expuesto precedentemente, una sola vez en la carrera profesional, el personal policial que cumpliere servicios en uno de los agrupamientos previstos en el artículo 43 de la presente ley, podrá continuar su carrera profesional en el otro agrupamiento, siempre que reúna los requisitos exigidos para ello y cumpla con las condiciones de aptitud y evaluación exigidas, conforme lo establezca la reglamentación.

El cambio de especialidades podrá ejercerse siempre que se reúnan los requisitos exigidos para ello y el personal cumpla con las condiciones de aptitud y evaluación exigidas, conforme lo establezca la reglamentación.

ARTICULO 49.- El personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se organizará en una categoría única de oficiales que contará con los siguientes grados jerárquicos:

1. Oficial Ayudante.

2. Oficial Principal.

3. Oficial Mayor.

4. Oficial Jefe.

5. Subinspector.

6. Inspector.

7. Comisionado Mayor.

8. Comisionado General.

El cuadro de Oficiales Subalternos estará integrado por el personal policial que alcance las jerarquías de Oficial Ayudante, Oficial Principal, Oficial Mayor y Oficial Jefe.

El cuadro de Oficiales Supervisores estará integrado por el personal policial que alcance las jerarquías de Subinspector e Inspector.

El cuadro de Oficiales Superiores de Conducción estará integrado por el personal policial que alcance las jerarquías de Comisionado Mayor y Comisionado General.

ARTICULO 50.- La ocupación de los cargos orgánicos de la Policía de Seguridad Aeroportuaria así como el ascenso al grado jerárquico superior del personal policial de la institución será decidido por el Poder Ejecutivo Nacional a propuesta del Director Nacional de la institución, de acuerdo con el mérito y los antecedentes de los aspirantes, conforme los mecanismos de selección que se implementen a través de la reglamentación, los cuales deberán regirse por los siguientes criterios:

1. La formación y capacitación profesional.

2. El desempeño a lo largo de su carrera profesional.

3. Los antecedentes funcionales y disciplinarios.

4. La antigüedad en la Policía de Seguridad Aeroportuaria y en el grado jerárquico.

La reglamentación determinará el grado o grados jerárquicos requeridos, el perfil profesional y/o las destrezas o formación profesionales para la ocupación de cada cargo orgánico de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 51.- El ejercicio de la superioridad en el ámbito de la Policía de Seguridad Aeroportuaria consiste en la ejecución del mando a través de la emisión de una orden de servicio legal y legítima de parte de un superior

y el cumplimiento estricto de la misma de parte de un subordinado, durante el desarrollo de las funciones propias del servicio y de acuerdo con las prescripciones y los límites establecidos por la presente ley y por las normas reglamentarias.

En el ámbito de la Policía de Seguridad Aeroportuaria el ejercicio de la superioridad podrá tener tres modalidades diferenciadas:

1. La superioridad jerárquica es la que un efectivo debe ejercer sobre otro como consecuencia de la posesión de un grado jerárquico superior o, a igualdad de grado, por la antigüedad en el grado jerárquico y, a igualdad de antigüedad, por la fecha de ascenso al grado inmediato anterior y así sucesivamente, hasta el promedio de egreso del Instituto de formación.

2. La superioridad orgánica es la que un efectivo debe ejercer sobre otro como consecuencia de la ocupación de un cargo de la estructura orgánica de la Policía de Seguridad Aeroportuaria con funciones de dirección o conducción, independientemente de su grado jerárquico.

3. La superioridad funcional es la que un efectivo debe ejercer sobre otro durante el desarrollo de una misión, operación o actividad concreta y específica, ordenada por un superior, y en la que se asigna responsabilidades y atribuciones precisas de mando a un efectivo que tiene un grado jerárquico y/o un cargo inferior al de los demás integrantes de la misión, operación o actividad, siempre que medien razones de servicio que así lo justifiquen.

ARTICULO 52.- La promoción a un grado jerárquico superior dentro de la carrera profesional deberá ajustarse a los siguientes requisitos:

1. La disponibilidad de vacantes en el grado jerárquico al que se aspira.

2. La acreditación de los conocimientos profesionales requeridos para el desempeño de las funciones o los cargos orgánicos correspondientes al grado jerárquico a cubrir.

3. La aprobación de los cursos de ascenso o nivelación que determine la reglamentación.

4. La declaración de aptitud profesional establecida por un comité de evaluación conformado según la reglamentación, de acuerdo con los criterios establecidos por el artículo 49 de la presente ley.

ARTICULO 53.- La prioridad para el ascenso entre dos o más aspirantes a un mismo grado jerárquico superior estará dada por los parámetros que se indican a continuación y en el siguiente orden:

1. El mayor puntaje obtenido en los cursos de ascenso o nivelación, teniendo especial consideración el título universitario o terciario relacionado con dichas funciones o cargos.

2. La mejor calificación de aptitud profesional establecida por el comité de evaluación.

3. La mayor antigüedad en el grado jerárquico.

Sin perjuicio de las promociones regulares, podrán determinarse promociones del personal policial que se distinguiese en actos de servicios debidamente acreditados, o falleciera a consecuencia de éstos, conforme lo establezca la reglamentación.

ARTICULO 54.- A los efectos de acceder a los dos últimos grados jerárquicos de la carrera profesional o a los cargos orgánicos correspondientes a dichos grados jerárquicos será requisito ineludible poseer título universitario acorde con las funciones, salvo las excepciones establecidas en la reglamentación.

ARTICULO 55.- Se requerirá la permanencia de un tiempo mínimo en el grado jerárquico, el cual será fijado por la reglamentación de la presente ley, para poder ascender al grado jerárquico inmediato superior.

Capítulo VI

Formación y capacitación

ARTICULO 56.- La formación y la capacitación del personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria deberán:

1. Desarrollar las aptitudes y valores necesarios para el ejercicio responsable de las funciones, con conciencia ética, solidaria, reflexiva y crítica.

2. Propender a un aprovechamiento integral de los recursos humanos y materiales existentes y asignados.

3. Incrementar y diversificar las oportunidades de actualización, perfeccionamiento y reconversión para el personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

4. Propender a la formación y capacitación específica en tareas de inteligencia y vinculadas al derecho, la formación y capacitación científico y técnica general y la formación y capacitación de contenido humanístico, sociológico y ético.

ARTICULO 57.- Créase el Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria, dependiente de la Dirección Nacional de la institución, con la misión de formar y capacitar al personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria así como también a los funcionarios responsables de la formulación, implementación y evaluación de las políticas y estrategias de seguridad aeroportuaria.

ARTICULO 58.- El Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria promoverá la formación del personal policial de acuerdo con los principios de objetividad, igualdad de oportunidades, mérito y capacidad.

ARTICULO 59.- Los estudios cursados en el Instituto Superior de Seguridad Aeroportuaria serán objeto de convalidación por parte del Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología, conforme a las leyes y reglamentaciones vigentes.

Capítulo VII

Régimen previsional

ARTICULO 60.- El personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria estará sujeto al régimen previsional que se establece en la presente ley.

Las contingencias cubiertas por este régimen son la vejez, la incapacidad y el fallecimiento.

ARTICULO 61.- Para obtener el derecho a los beneficios previsionales establecidos, el personal deberá computar un mínimo de:

1. VEINTE (20) años de servicios inmediatamente anteriores al período de retiro; o

2. TREINTA (30) años de servicios continuos o discontinuos prestados en la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 62.- A los efectos de determinar el haber de retiro móvil que corresponda, se computarán todas remuneraciones sujetas a aportes que perciba el agente al momento de acogerse al beneficio.

ARTICULO 63.- El haber de retiro será proporcional al tiempo de servicio de acuerdo con la siguiente escala:

Años de servicio Porcentaje Años de servicio Porcentaje

Años de servicio	Porcentaje	Años de servicio	Porcentaje
10	30	21	69
11	34	22	73
12	38	23	77
13	42	24	81
14	46	25	85
15	50	26	88
16	53	27	91
17	56	28	94
18	59	29	97
19	62	30	100
20	65		

A los efectos del haber de retiro, la fracción superior a SEIS (6) meses, se computará como año entero, siempre que el agente hubiere alcanzado el tiempo mínimo para el retiro voluntario.

ARTICULO 64.- Los haberes de retiro o pensión serán móviles, y la movilidad será de aplicación numérica y regulada por las remuneraciones con aportes que, por todo concepto, correspondan al personal en actividad.

ARTICULO 65.- Los servicios correspondientes a otros regímenes previsionales se acreditarán de acuerdo a los procedimientos que sean de aplicación en el régimen de reciprocidad vigente y se computarán cuando el peticionante alcance los plazos mínimos establecidos en el inciso 2) del artículo 61 de la presente ley.

Los servicios militares prestados con anterioridad a la vigencia de la presente ley por el personal al que hace referencia el artículo 88 de la misma, y que hayan ejercido la opción allí prevista, serán reconocidos a los efectos del derecho a los beneficios previsionales y al monto del haber de los mismos.

ARTICULO 66.- Tendrán derecho al haber de retiro ordinario o extraordinario, con sujeción a lo previsto en el artículo 63 de la presente ley:

1. El personal que solicita el retiro ordinario, cuando tenga computados o computables VEINTE (20) años de servicio como mínimo.

2. El personal que fuera declarado en situación de incapacidad total y permanente, en la forma que disponga la reglamentación.

3. El personal que fuera separado por cesantía, cuando tenga computados o computables VEINTE (20) años de servicio como mínimo o por disposición fundada de la propia Fuerza.

4. En caso de fallecimiento del personal incluido en el presente régimen, sus derechohabientes tendrán derecho a los beneficios que éste otorga, cualquiera fuere la antigüedad en la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 67.- Los porcentajes de aporte para el personal en actividad y de contribución patronal serán los que rijan en el régimen general del Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones para el personal que se desempeña en relación de dependencia. Los beneficiarios aportarán en igual proporción que los activos.

ARTICULO 68.- El haber de la pensión será equivalente al SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75%) del haber de la jubilación de que gozaba o le hubiera correspondido percibir al causante. Los haberes de pensión se mantendrán actualizados respecto de los haberes en cuya relación se encuentran establecidos.

ARTICULO 69.- Serán de aplicación subsidiaria, y en cuanto no se opongan al presente régimen previsional, las disposiciones contenidas en la Ley 21.965.

ARTICULO 70.- Los beneficios emergentes de la presente ley serán liquidados y abonados por la Caja de Retiros, Jubilaciones y Pensiones de la Policía Federal Argentina.

Los aportes y contribuciones a que se refiere el artículo 67 de la presente ley serán retenidos y depositados en esa Caja, y afectados al pago de beneficios comprendidos en esta ley, y, en caso de resultar insuficientes, el faltante se financiará con la partida que fije la ley de Presupuesto.

ARTICULO 71.- El Poder Ejecutivo nacional está facultado para la creación de un organismo gestor del régimen previsional especial que desempeñará las funciones indicadas en la primera parte del artículo anterior. Dicho organismo formalizará los convenios necesarios con la Caja de Retiros, Jubilaciones y Pensiones de la Policía Federal Argentina a los efectos de la transferencia de fondos y de documentación respaldatoria.

Capítulo VIII

Control policial

ARTICULO 72.- El Poder Ejecutivo nacional establecerá el régimen disciplinario de la Policía de Seguridad Aeroportuaria que contendrá el conjunto de faltas disciplinarias leves, graves y muy graves que pudiera cometer el personal policial de la institución en el cumplimiento de sus funciones a través de la violación de los deberes y obligaciones establecidos en la presente ley y en las reglamentaciones y disposiciones derivadas de ella, así como las sanciones administrativas correspondientes a dichas faltas.

ARTICULO 73.- El personal con estado policial estará sujeto a las siguientes sanciones disciplinarias:

1. Apercibimiento.

2. Apercibimiento grave.

3. Suspensión de empleo por un máximo de SESENTA (60) días.

4. Pérdida del uso del grado y del uniforme para el personal en situación de retiro.

5. Baja por cesantía.

6. Baja por exoneración.

ARTICULO 74.- Las faltas en que puede incurrir el personal, sean estas leves, graves o muy graves, el procedimiento a seguir para la aplicación de las sanciones determinadas en el artículo anterior y las consecuencias de éstas, así como también las facultades disciplinarias del personal con estado policial, se regirán por la presente ley y las normas reglamentarias que se dicten.

ARTICULO 75.- Créase la Dirección de Control Policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria la que funcionará en el ámbito de la Secretaría de Seguridad Interior y estará integrada por la Auditoria de Asuntos Internos; el Tribunal de Disciplina Policial y la Defensoría del Policía de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 76.- La Dirección de Control Policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria tiene como funciones:

1. Velar por el cumplimiento de leyes, reglamentos y disposiciones de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

2. Ordenar la instrucción de las actuaciones sumariales cuando le fueren requeridas.

3. Designar por sorteo un defensor letrado integrante de la Defensoría del Policía cuando el imputado no ejerza la facultad de la asistencia letrada.

4. Dictar la disponibilidad preventiva o la desafectación del servicio del o los encausados a petición de la Auditoría de Asuntos Internos en el marco de actuaciones sumariales.

5. Designar por sorteo auditores sumariales e inspectores ad hoc cuando circunstancias especiales y urgentes lo justifiquen.

6. Establecer o determinar los procedimientos de auditoría e inspecciones preventivas.

7. Efectuar la programación anual de las auditorías e inspecciones preventivas.

ARTICULO 77.- La Dirección de Control Policial será dirigida por un funcionario civil sin estado policial, designado por el Secretario de Seguridad Interior.

El Secretario de Seguridad Interior establecerá su organización y su funcionamiento y la dotará con personal civil idóneo para el cumplimiento de sus funciones.

ARTICULO 78.- La Auditoría de Asuntos Internos de la Policía de Seguridad Aeroportuaria tiene como funciones:

1. Prevenir conductas del personal de la institución con estado policial que pudiesen constituir faltas disciplinarias graves o muy graves.

2. Identificar las conductas del personal de la institución con estado policial que pudiesen constituir falta disciplinaria grave o muy grave.

3. Instruir los sumarios administrativos correspondientes e investigar las referidas conductas, colectando pruebas, comprobando los hechos y las circunstancias tendientes a calificarlas e individualizar a los responsables de las mismas.

4. Acusar al personal policial, responsable de la falta disciplinaria grave o muy grave cuando hubiere indicios fehacientes y concordantes, o semiplena prueba, ante el Tribunal de Disciplina Policial a los efectos de su juzgamiento.

5. Denunciar ante la autoridad judicial competente la posible comisión de los delitos cometidos por el personal policial que fuesen conocidos en el ejercicio de sus funciones.

ARTICULO 79.- La Auditoría de Asuntos Internos de la Policía de Seguridad Aeroportuaria será dirigida por un funcionario civil sin estado policial, designado por el Secretario de Seguridad Interior.

El Secretario de Seguridad Interior establecerá su organización y su funcionamiento y la dotará con personal civil idóneo para el cumplimiento de sus funciones.

ARTICULO 80.- Todo el personal policial de la Policía de Seguridad Aeroportuaria se encuentra sometido al control de la Auditoría de Asuntos Internos durante el desempeño de sus funciones y tiene la obligación de evacuar informes y de prestar la colaboración debida para el eficaz cumplimiento de su cometido.

ARTICULO 81.- El Tribunal de Disciplina Policial tiene como funciones:

1. Juzgar Administrativamente al personal policial acusado por la Auditoría de Asuntos Internos de ser responsable de la comisión de falta disciplinaria grave o muy grave, asegurando el debido proceso y el carácter contradictorio del mismo.

2. Aplicar las sanciones administrativas establecidas en el régimen disciplinario de la Policía de Seguridad Aeroportuaria que correspondiere al personal policial responsable de la comisión de falta disciplinaria grave o

muy grave. En caso de cesantía o exoneración, el Tribunal aconsejará tales sanciones a la autoridad administrativa.

3. Denunciar ante la autoridad judicial competente la posible comisión de delitos cometidos por el personal policial que fuesen conocidos en el ejercicio de sus funciones.

ARTICULO 82.- El Tribunal de Disciplina Policial estará integrado por tres miembros, compuesto de la siguiente manera: dos miembros con título de abogado y sin estado policial y un miembro de la institución con grado de Oficial Superior de Conducción, los que serán designados por el Secretario de Seguridad Interior.

El Secretario de Seguridad Interior establecerá su organización y su funcionamiento y lo dotará con personal idóneo para el cumplimiento de sus funciones.

ARTICULO 83.- La Defensoría del Policía de Seguridad Aeroportuaria estará a cargo de un profesional abogado sin estado policial, designado por el Secretario de Seguridad Interior.

El Secretario de Seguridad Interior establecerá su organización y su funcionamiento y la dotará con personal civil idóneo para el cumplimiento de sus funciones.

Tendrá como función:

1. Garantizar el debido proceso legal del personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

2. Ejercer la defensa del Personal policial, si no hubiere designado defensor particular, cuando fueren acusados por la auditoría de asuntos internos, o cuando le fuere requerida por el Director de control Policial.

3. Entender en los procedimientos jurídico-administrativos del personal policial de Seguridad Aeroportuaria.

4. Proponer mecanismos de salvaguarda de los derechos del personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

El personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria tiene la obligación de prestar la colaboración debida y confeccionar los informes que le requiera la Defensoría del Policía de Seguridad Aeroportuaria, en cada caso.

ARTICULO 84.- Las faltas disciplinarias leves serán sancionadas por el Director Nacional de la Policía de Seguridad Aeroportuaria y/o por el titular de la Unidad Operativa de Seguridad Aeroportuaria respectiva, de acuerdo con el régimen disciplinario de la institución.

Título III

Disposiciones complementarias y transitorias

ARTICULO 85.- El Poder Ejecutivo nacional dictará la reglamentación de la presente ley dentro de los CIENTO OCHENTA (180) días de su entrada en vigencia, a propuesta del Ministerio del Interior.

ARTICULO 86.- El Poder Ejecutivo nacional realizará, en el transcurso del primer año de entrada en vigencia de la presente ley, las adecuaciones presupuestarias, contrataciones de bienes, servicios y personal y toda otra acción necesaria para dotar de operatividad a la Policía de Seguridad Aeroportuaria.

ARTICULO 87.- El Poder Ejecutivo nacional dictará las normas necesarias para la administración de la transición entre el régimen actual y el que se crea por la presente ley.

ARTICULO 88.- El personal que, al momento de entrar en vigencia esta ley, se encuentre prestando servicios en la Policía de Seguridad Aeroportuaria deberá ser incorporado al nuevo Escalafón General de Seguridad Aeroportuaria, o al Régimen del Personal Civil de la Policía de Seguridad Aeroportuaria que se establecerá conforme a las previsiones del artículo 42 de la presente ley, de acuerdo a los parámetros que establezca el Poder Ejecutivo nacional.

ARTICULO 89.- El personal que, al momento de entrar en vigencia esta ley, no reúna los requisitos para ser incorporado al nuevo Escalafón General de Seguridad Aeroportuaria, recibirá la capacitación para su reconversión laboral que la reglamentación establezca.

ARTICULO 90.- Los miembros de la Fuerza Aérea Argentina que, al momento de entrar en vigencia esta ley, se encuentren prestando servicios en la Policía de Seguridad Aeroportuaria y sean incorporados orgánicamente a esta institución, podrán mantener el mismo régimen previsional u optar dentro del plazo de SESENTA (60) días contado a partir de la reglamentación de la presente ley por adherir al régimen previsional especial establecido en el Capítulo VII, quedando incorporados al mismo a partir del mes siguiente al que ejerciere la opción.

ARTICULO 91.- Las misiones y funciones asignadas por la Ley 21.521 a la Policía Aeronáutica Nacional y que no hayan sido asignadas por la presente ley a la Policía de Seguridad Aeroportuaria, serán ejercidas por la Fuerza Aérea Argentina. En tal sentido, queda como responsabilidad de dicha fuerza todo lo atinente, a la vigilancia y control del espacio aéreo en materia de defensa nacional.

Derógase la Ley 21.521 y toda otra norma de carácter público, reservado, secreto, publicada o no publicada que se oponga a la presente ley.

ARTICULO 92.- Modifícase el inciso e) del artículo 7º del Título II de la ley 24.059 de Seguridad Interior, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"e) La Policía Federal, la Policía de Seguridad Aeroportuaria y las policías provinciales de aquellas provincias que adhieran a la presente"

ARTICULO 93.- Modifícase los puntos 2 y 3 del artículo 8º del Titulo II de la Ley 24.059 de Seguridad Interior, los que quedarán redactados de la siguiente forma:

"2. Dirigir y coordinar la actividad de los órganos de información e inteligencia de la Policía Federal Argentina y de la Policía de Seguridad Aeroportuaria; como también de los pertenecientes a Gendarmería Nacional y Prefectura Naval Argentina, en estos últimos casos exclusivamente a los efectos concernientes a la seguridad interior.

3. Entender en la determinación de la organización, doctrina, despliegue, capacitación y equipamiento de la Policía Federal Argentina y

Policía de Seguridad Aeroportuaria; e intervenir en dichos aspectos con relación a Gendarmería Nacional y Prefectura Naval Argentina, en estos últimos casos exclusivamente a los fines establecidos en la presente ley."

ARTICULO 94.- Modifícase el inciso e) del artículo 11 del Titulo II de la Ley 24.059 de Seguridad Interior, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"e) Los titulares de:

- Policía Federal Argentina;

- Policía de Seguridad Aeroportuaria;

- Prefectura Naval Argentina;

- Gendarmería Nacional; y

- Cinco jefes de policía de las provincias que adhieran al sistema pos que rotarán anualmente de acuerdo a lo que se establezca en la reglamentación, procurando que queden representadas todas las regiones del país."

ARTICULO 95.- Modifícase el artículo 13 del Titulo II de la Ley 24.059 de Seguridad Interior, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 13: En el ámbito del Consejo de Seguridad Interior, cuando se lo considere necesario, se constituirá un Comité de Crisis cuya misión será ejercer la conducción política y supervisión operacional de los cuerpos policiales y, fuerzas de seguridad federales y provinciales que se encuentren empeñados en el reestablecimiento de la seguridad interior en cualquier lugar del territorio nacional y estará compuesto por el ministro del Interior y el gobernador en calidad de copresidentes, y los titulares de Gendarmería Nacional, Prefectura Naval Argentina, Policía Federal y Policía de Seguridad Aeroportuaria. Si los hechos abarcaren más de una provincia, se integrarán al Comité de Crisis los gobernadores de las provincias en que los mismos tuvieren lugar, con la coordinación del ministro del Interior. En caso de configurarse el supuesto del artículo 31 se incorporará como copresidente el ministro de Defensa y como integrante el titular del Estado Mayor Conjunto. El subsecretario de Seguridad Interior actuará como secretario del comité."

ARTICULO 96.- Modifícase el artículo 15 del Título II de la Ley 24.059 de Seguridad Interior, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 15: El Centro de Planeamiento y Control tendrá por misión asistir y asesorar al Ministerio del Interior y al Comité de Crisis en la conducción de los cuerpos policiales y fuerzas de seguridad a los efectos derivados de la presente ley.

Estará integrado por personal superior de la Policía Federal Argentina, Policía de Seguridad Aeroportuaria, Gendarmería Nacional, Prefectura Naval Argentina, policías provinciales, y por funcionarios que fueran necesarios."

ARTICULO 97.- Modifícase el artículo 16 del Título II de la Ley 24.059 de Seguridad Interior, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 16: La Dirección Nacional de Inteligencia Criminal constituirá el órgano a través del cual el ministro del Interior ejercerá la dirección funcional y coordinación de la actividad de los órganos de información e inteligencia de la Policía Federal Argentina y de la Policía de Seguridad Aeroportuaria; como también de los pertenecientes a la Gendarmería Nacional y la Prefectura Naval

Argentina, en estos últimos casos exclusivamente a los efectos concernientes a la seguridad interior, y de los existentes a nivel provincial de acuerdo a los convenios que se celebren.

Estará integrada por personal superior de Policía Federal Argentina, Policía de Seguridad Aeroportuaria, Gendarmería Nacional, Prefectura Naval Argentina, policías provinciales, y los funcionarios que fueran necesarios."

ARTICULO 98.- Modifícase el artículo 18 del Título II de la Ley 24.059 de Seguridad Interior, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 18: En cada provincia que adhiera a la presente ley se creará un Consejo Provincial de Complementación para la Seguridad Interior.

El mismo constituirá un órgano coordinado por el ministro de Gobierno (o similar) de la provincia respectiva y estará integrado por los responsables provinciales del área de seguridad y las máximas autoridades destinadas en la provincia de Policía Federal, Policía de Seguridad Aeroportuaria, Gendarmería Nacional y Prefectura Naval Argentina. Cada provincia establecerá el mecanismo de funcionamiento del mismo y tendrá como misión la implementación de la complementación y el logro del constante perfeccionamiento en el accionar en materia de seguridad en el territorio provincial mediante el intercambio de información, el seguimiento de la situación, el logro de acuerdo sobre modos de acciones y previsión de operaciones conjuntas y la evaluación de los resultados."

ARTICULO 99.- Modifícase el artículo 19 del Título III de la Ley 24.059 de Seguridad Interior, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 19: Será obligatoria la cooperación y actuación supletoria entre Policía Federal, Policía de Seguridad Aeroportuaria, Gendarmería Nacional y Prefectura Naval Argentina."

ARTICULO 100.- Modifícase el artículo 1º de la Ley 18.711 de Funciones y Jurisdicciones de las Fuerzas de Seguridad, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 1º: La Gendarmería Nacional, la Prefectura Naval Argentina, la Policía Federal y la Policía de Seguridad Aeroportuaria, ejercerán competencias policiales propias del Estado Federal según las misiones, funciones y jurisdicciones territoriales que para cada una de ellas se determinan en la presente ley."

ARTICULO 101.- Modifícase el artículo 16 de la ley 18.711 de Funciones y Jurisdicciones de las Fuerzas de Seguridad, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 16: La Policía de Seguridad Aeroportuaria cumple sus funciones en aeropuertos y aeródromos del Sistema Nacional de Aeropuertos, de acuerdo a la jurisdicción y competencia establecida en la ley de Seguridad Aeroportuaria."

ARTICULO 102.- Modifícase el artículo 18 de la Ley 18.711 de Funciones y Jurisdicciones de las Fuerzas de Seguridad, el que quedará redactado de la siguiente forma:

"Artículo 18: Será obligatoria la cooperación y actuación supletoria entre Gendarmería Nacional, Prefectura Naval Argentina, Policía Federal y Policía de Seguridad Aeroportuaria, como igualmente cualquier otro organismo nacional que ejerza funciones policiales análogas. Dicha cooperación deberá materializarse respetando la titularidad jurisdiccional de cada una de estas instituciones u organismos."

ARTICULO 103.- Facúltase al Poder Ejecutivo a publicar un texto ordenado de la Ley 24.059 de Seguridad Interior.

ARTICULO 104.- El Poder Ejecutivo nacional elaborará el Código Contravencional Aeroportuario, el que se elevará al Honorable Congreso de la Nación en el término de CIENTO OCHENTA (180) días de la entrada en vigencia de la presente.

ARTICULO 105.- Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS TREINTA Y UN DIAS DEL MES DE MAYO DEL AÑO DOS MIL SEIS.

- REGISTRADA BAJO EL Nº 26.102 -

ALBERTO BALESTRINI - JOSE J. PAMPURO - ENRIQUE HIDALGO - JUAN H. ESTRADA

DISEÑO GRÁFICO

Diseño y diagramación:
Lic. Renata Malpassi
Diseño Gráfico y Multimedia
renata.malpassi@gmail.com

Agosto de 2006