



MATERIAL DE DIFUSIÓN “2021 - AÑO DE LA CULTURA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.”

El objetivo de este material es que usted tome conciencia de lo que significa la Seguridad de la Aviación en el ámbito de los aeropuertos; tarea fundamental para todos los que formamos parte de la "**Comunidad Aeroportuaria**".

Nuestra vida laboral, o parte de ella, máxime siendo parte de la comunidad aeroportuaria, transcurre en un aeropuerto o está relacionada a labores aeroportuarias. Por consiguiente, debemos entender que existen gran cantidad de regulaciones y normativas, tanto locales como internacionales, que tienen como objetivo primordial resguardar la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal en tierra y el público en general, mediante la aplicación de medidas preventivas de seguridad, cuyo objetivo primordial es garantizar el bien máspreciado por el hombre, la vida misma.

En atención a esto, le presentaremos un compendio normativo nacional e internacional en materia de Seguridad de la Aviación, siendo la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA) la Autoridad de Aplicación, quien a su vez exige el cumplimiento efectivo de dichas medidas a todos los actores que tengan un grado de responsabilidad respecto del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, es decir, explotadores públicos, privados y demás prestadoras de servicios aeroportuarios. En definitiva, esperamos que usted conozca y adquiera lo que llamamos "buenas prácticas" en relación a todo lo referido al cuidado de la seguridad aeroportuaria en su tarea cotidiana.

Como podrá observar, la seguridad es un tema delicado, que atraviesa toda la vida aeroportuaria, y que el entendimiento de los conceptos de este material resulta sumamente importante, ya que la seguridad en un aeropuerto se hace entre todos los que somos parte de esta gran comunidad. Esto se llama "Concientizar".

Al finalizar este material va a poder comprender que las grandes infraestructuras de transporte, y especialmente los aeródromos y aeropuertos, precisan de un nivel de

seguridad especial, que es imposible de alcanzar sin la colaboración de **TODOS** los miembros de ese ámbito.

¿A QUÉ LLAMAMOS SEGURIDAD?

Entendemos que la seguridad es una situación emocional que da certidumbre respecto de lo que puede o va a pasarnos. En gran medida esto explica porque nos comportamos como nos comportamos.

Cuando tenemos seguridad, es decir cuando nos sentimos seguros, podemos desarrollar nuestras actividades cotidianas: reunirnos, trabajar, estudiar, hacer deportes o distraernos dentro de ambientes y situaciones relativamente previsibles.

Seguridad es la doble tranquilidad de:

- “*estar seguros y;*
- “*sentirnos seguros*”.

Nuestra seguridad depende también de saber que estamos a salvo de aquello que pueda llegar a atentar contra ésta.

LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Desde el punto de vista de la aeronavegación, cuando hablamos de Seguridad nos referimos a los términos **Safety y Security**, los cuales describen el conjunto de acciones que se ocupan de proteger y reducir los riesgos que pongan en peligro a las personas y su patrimonio y que tengan origen en el delito, el uso indebido de ciertos materiales o en los accidentes e incidentes.

¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE “SAFETY” Y “SECURITY”?

Traducidos al español ambos términos refieren a “Seguridad”, pero en inglés se podrían traducir como:

- “Protección”-Safety-;
- “Seguridad” -Security-.

Ambas disciplinas trabajan sobre la premisa de la prevención, el uso de los recursos y del comportamiento inadecuado, pero desde diferentes ópticas y con herramientas disuasorias, preventivas y correctivas diferentes.



Dentro del territorio de la República Argentina estos conceptos bien diferenciados se llevan a la práctica de diversas formas, a saber:

La **Seguridad Operacional (Safety)** trata de los riesgos accidentales, de origen técnico, laboral o natural. Consiste en la premisa de evitar sufrir o causar daños y la protección contra fallas, roturas o accidentes. Ejemplos: seguridad contra incendios, seguridad laboral, seguridad de las operaciones aéreas.

Se aplican medidas de seguridad operacionales para proteger a las personas y el patrimonio de lesiones o pérdidas por negligencias, imprudencias o impericias que pudieran causar accidentes o incidentes. En la República Argentina dichas medidas son llevadas adelante por la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil).

Esta tarea se realiza a través de la combinación de **medidas, recursos humanos y materiales** que tienen por objeto salvaguardar la vida de los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra y público en general, así como también la protección de las aeronaves y las instalaciones que brindan servicios a la Aviación Civil y que pueden ser afectados por actos de interferencia ilícita o sus consecuencias.

En la República Argentina las medidas de seguridad de la aviación son llevadas adelante por la PSA (Policía de Seguridad Aeroportuaria).



El Sistema de Seguridad Aeroportuaria está conformado por actores estatales y privados abocados a la prevención, al abordaje y a la resolución de Actos de Interferencia Ilícita.

La aplicación de las medidas preventivas de seguridad implica proteger la vida de las personas y el patrimonio de acciones deliberadas de individuos (terroristas, intrusos o empleados infieles) realizando actos indebidos; como así también la aplicación de medidas de respuesta ante la comisión de alguno de estos actos.

¿QUÉ ES LA CULTURA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN?

La cultura de seguridad consiste en un conjunto de normas, creencias, valores, actitudes y supuestos que son inherentes al funcionamiento cotidiano de una organización y que se reflejan en las acciones y el comportamiento de todas las entidades de esa organización y su personal. La seguridad de la aviación debería ser responsabilidad de todos, desde la base. Una cultura de seguridad de la aviación eficaz se basa en:

- reconocer que la eficacia de la seguridad de la aviación es crucial para el éxito de las actividades;
- apreciar las prácticas de seguridad de la aviación positivas entre los empleados;
- armonizar la seguridad de la aviación con objetivos básicos de la organización; y
- entender la seguridad de la aviación como valor esencial y no como una obligación o gasto oneroso.

ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA

“Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil”.

TIPOS DE ACTOS DE INTEFERENCIA ILÍCITA

- Apoderamiento ilícito de aeronaves.
- Destrucción de una aeronave en servicio.
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas, o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales.
- Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- 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.

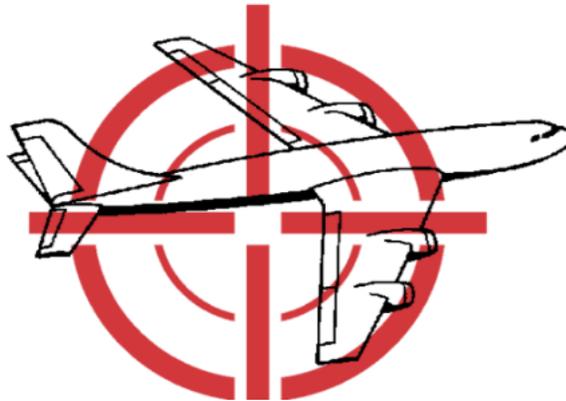
TIPOS DE PERPETRADORES

- Antiguos empleados despedidos o en situaciones de conflicto, a los cuales no se le retiró el permiso personal o que por familiaridad acceden a sectores restringidos en contacto con la operatoria.
- Personas con problemas psicológicos.
- Organizaciones criminales.
- Terroristas, tanto individuales, en estado larvario o de lobo solitario, o formando grupo organizados.
- Delincuentes en general, descuidistas, ladrones de ocasión, etc. (Siempre y cuando pongan en Riesgo la Seguridad de la Aviación, sino serán considerados Delitos en general)

LA AVIACIÓN CIVIL COMO OBJETIVO

A lo largo de la historia, la aviación civil ha sido objeto de todo tipo de ataques. Las organizaciones terroristas han visto a la aviación como un objetivo valioso que les permite alcanzar notoriedad y generar terror debido a que:

- Es vulnerable debido al elevado tráfico de pasajeros.
- El riesgo para los perpetradores es limitado.
- Genera amplia repercusión en los medios de comunicación.
- Genera ansiedad en el público.
- Puede causar muchas víctimas.
- Causa daños a la economía.
- Permite la interrupción de las actividades aeronáuticas.
- Permite alcanzar notoriedad a los perpetradores.



AMENAZAS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN



ANTECEDENTES HISTORICOS DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA A NIVEL INTERNACIONAL

Lockerbie / Diciembre 1988



Acto de interferencia ilícita sobre el vuelo 103 de Pan Am. El terrorista colocó un artefacto explosivo en el equipaje facturado. Fallecieron 259 personas a bordo de la aeronave y otras 11 personas en tierra al caer el avión sobre la ciudad de Lockerbie, Escocia.

Argel / Diciembre 1994



Apoderamiento ilícito de avión de Air France en Argelia. Cuatro terroristas disfrazados como personal de la línea aérea. Los atacantes asesinaron a tres rehenes, y al llegar a Marsella los cuatro terroristas serían abatidos por las fuerzas especiales francesas.

World Trade Center / Sep 2001



Apoderamiento ilícito de aeronaves. Dos aviones impactaron sobre las torres gemelas del World Trade Center en Nueva York. Poco después el Pentágono sería atacado. El número de muertes llegaría a 3525 personas.

Bruselas / Marzo 2016



Ataque simultáneo llevado a cabo por cinco terroristas del grupo ISIS, uno en la red del metro y otro en la Parte Pública del aeropuerto de Bruselas. El saldo dejó 30 muertos y 240 personas que resultaron heridas.

Estambul / Junio 2016



Atentado en el aeropuerto Ataturk, de la ciudad de Estambul en Turquía. El atentado dejó 45 fallecidos, incluidos los terroristas y 239 heridos.

ANTECEDENTES HISTORICOS DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA A NIVEL NACIONAL

08/10/1969 – Apoderamiento ilícito de una aeronave

En un vuelo de Aerolíneas Argentina con 71 pasajeros, un estudiante argentino, utilizando un arma de fuego amenazó a la tripulación, y provocó un desvío a La Habana, vía Santiago de Chile. Luego, otro avión de Aerolíneas Argentinas, llevando 50 pasajeros fue conminado dirigirse a Cuba, esto fue efectuado por un solo secuestrador durante un servicio internacional programado a Miami desde Buenos Aires. Ambos sucesos sin víctimas que lamentar.

15/08/1972 – Apoderamiento ilícito de una aeronave. Aeropuerto Trelew.

14 hombres y cinco mujeres tomaron el aeropuerto de Trelew, seis de ellos se habían evadido del presidio local volaron a Chile en el avión secuestrado. Otros fueron arrestados mientras esperaban otro avión. Horas más tarde se rindieron y fueron detenidos.

05/10/1975 – Apoderamiento ilícito de aeronave- Aeropuerto El Pucu, Formosa.

Alrededor de 20 personas no identificadas se apoderaron de una aeronave que no se encontraba aún disponible para embarcar pasajeros, luego despegaron en el Boeing junto con la tripulación hacia la Ciudad de Rafaela, Santa Fe, donde en un campo se había improvisado una pista, lo que ocasiono la destrucción de la aeronave. La tripulación y los secuestradores sobrevivieron.

26/07/2000 – Apoderamiento ilícito de aeronave

Después de un intento fallido de robo a un banco "Barsud", en Zapala, Pcia. de Neuquén, dos perpetradores armados con dos pistolas, tomaron como rehén a un Oficial de Policía Provincial, luego de intercambiar disparos con una patrulla, procedieron a darse a la fuga en un automóvil, dirigiéndose hacia el Aeroclub de la zona, donde se apoderaron ilícitamente de una aeronave, que anteriormente habían alquilado en Don Torcuato, Buenos Aires, y la obligaron a despegar con rumbo indeterminado y sin plan de vuelo. El avión hizo una escala en el balneario Reta, cerca de la localidad bonaerense de Tres Arroyos, donde descendieron dos personas que fueron detenidas posteriormente. La Aeronave fue forzada por el Centro de Control de Área de Buenos Aires a dirigirse al Aeropuerto Ministro Pistarini, donde los restantes secuestradores fueron arrestados.

17/11/2003 – Ataque a un aeropuerto - Aeroparque Jorge Newbery

Un pasajero descubrió un "juguete abandonado" en uno de los baños de hombres y alerto a la seguridad del aeropuerto. El Grupo Especial de Desactivación de Explosivos de PSA fue llamado a la escena y observó un objeto que parecía ser una granada FM MK2 envuelta en cinta adhesiva transparente. La palanca de la granada se aseguró como un dispositivo improvisado de acción retardada. Después de evaluar la situación, el equipo de desactivación de explosivos procedió a neutralizar el dispositivo colocando una carga explosiva configurada y causando la disrupción del dispositivo explosivo, lo que resultó en una daño al baño, pero sin ninguna víctima.

04/12/2017 – Comunicación de información falsa – en vuelo entre Trelew y Ushuaia.

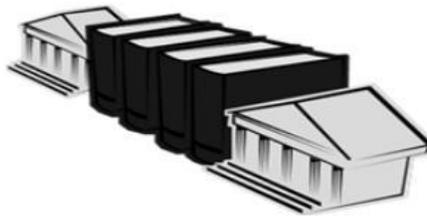
Un pasajero de un avión de Aerolíneas Argentinas que partió del Aeroparque Jorge Newbery hacia Ushuaia halló en uno de los baños una nota con la frase "Bomba a bordo". Arribado a Tierra del Fuego se activaron los protocolos de contingencia y se realizó la evacuación de los pasajeros. Una vez confirmado que no había ningún artefacto explosivo, se dispuso que la aeronave continuara.

EL MARCO LEGAL DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

El marco legal de la Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación está integrado por el conjunto de normas, procedimientos, leyes, reglamentos y disposiciones de cumplimiento obligatorio por parte de todas las personas físicas o jurídicas, públicas y privadas, que trabajan en el ámbito jurisdiccional de la PSA (entre las que se incluye la utilización de un permiso personal de seguridad aeroportuaria). Se trata de encuadres normativos internacionales y nacionales.

EL MARCO JURÍDICO INTERNACIONAL

Son los instrumentos jurídicos internacionales por medio de los cuales, los Estados confirman su interés de cumplir los términos y disposiciones incluidas en los Convenios Internacionales mediante la incorporación en su legislación interna.



CONVENIO DE CHICAGO (LEY 13.891)

En el año 1944, con el final de la Segunda Guerra Mundial próximo, EE.UU promovió una conferencia con el fin de actualizar los acuerdos internacionales sobre aviación civil estancados desde la Convención de París de 1919. La conferencia contó con la asistencia de delegados de 52 Estados. Como resultado, los Estados acordaron constituir un **organismo permanente que continuase con la tarea de regular la aviación civil**. El Convenio de Chicago es a la fecha el tratado normativo más importante en relación al Derecho Público Internacional Aeronáutico.

La **Organización de Aviación Civil Internacional** (OACI), es a la fecha una agencia especializada de Naciones Unidas. La OACI trabaja junto a los 192 Estados miembros del Convenio y a la industria aeronáutica para consensuar Normas y Métodos Recomendados (SARPs) para la aviación civil internacional y sobre políticas que hagan posible que la aviación civil sea operacionalmente segura, regular, eficiente, económicamente sustentable y ambientalmente responsable.



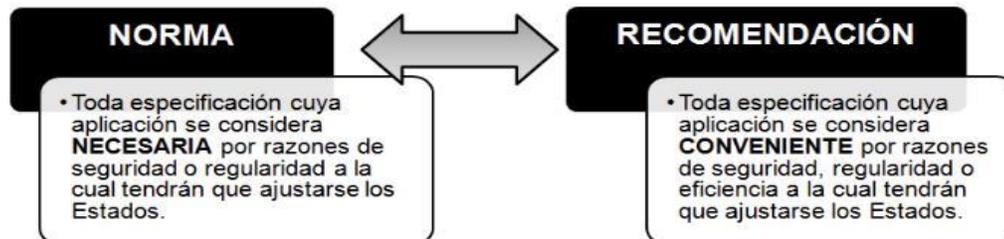
ANEXO 17 AL CONVENIO DE CHICAGO

Son aquellas medidas de carácter técnico, las cuales adoptan los Estados mediante la aplicación de las Normas y Métodos Recomendados incluida en los Anexos al Convenio del Chicago.

Debido al aumento de la violencia criminal que afectó a la Seguridad de la Aviación Civil durante las décadas de los 60' y 70', la OACI adoptó **Normas y Métodos Recomendados** en materia de seguridad para tratar concretamente el problema de los apoderamientos ilícitos de aeronaves. Dichas Normas y Métodos Recomendados están contenidas en el Anexo 17 "Seguridad", el cual entró en vigencia en marzo de 1.974.



NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS



NORMA 2.1.2 (Anexo 17) Cada Estado contratante establecerá un organismo y elaborará y aplicará normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos.

Esta norma compromete a la República Argentina a establecer un organismo local que elabore y aplique normas y procedimientos en materia de seguridad de la Aviación, con el objetivo primordial de **SALVAGUARDAR LA VIDA** frente a los actos de interferencia ilícita. A continuación veremos como la PSA, cumple con dichas obligaciones en carácter de Autoridad de Aplicación.

AUTORIDAD DE APLICACIÓN AVSEC EN ARGENTINA

La Ley de Seguridad Aeroportuaria N° 26.102 establece las bases jurídicas, orgánicas y funcionales del Sistema de Seguridad Aeroportuaria; y designa a la **Policía de Seguridad Aeroportuaria** como Autoridad superior responsable de la seguridad aeroportuaria del Sistema Nacional de Aeropuertos; asignando además su Misión, Funciones y Estructura organizativa.



LEY DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA 26.102

LEY 26.102 - ART. N° 17: La **PSA** será la **Autoridad de Aplicación** del Convenio de Chicago (Ley 13.891) de las Normas y Métodos Recomendados por la 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.

ART. N° 17 (párrafo final): Asimismo, la PSA será la Autoridad de Aplicación en todo lo referente al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, esta última exclusivamente en el ámbito aeroportuario.

La PSA también resguarda y garantiza la Seguridad Interior en el ámbito jurisdiccional aeroportuario a través de la Prevención, Conjunción e Investigación de delitos que no estén previstos en el Código Aeronáutico.

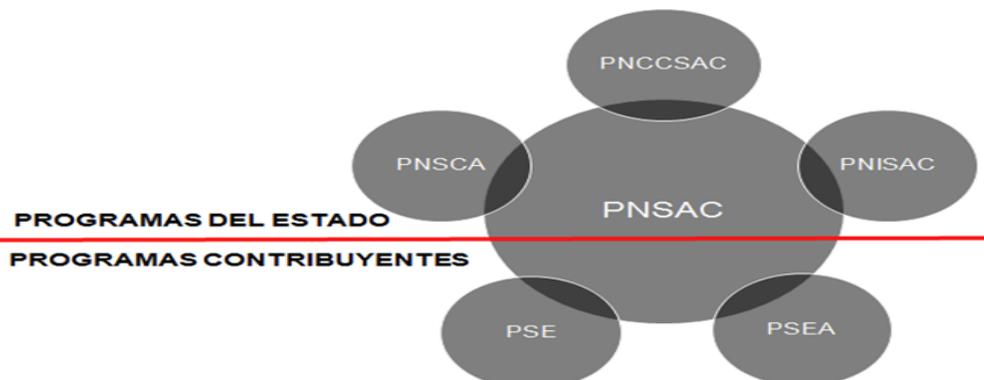
RESPONSABILIDADES DE LA PSA COMO AUTORIDAD DE APLICACIÓN AVSEC

- **Elaborar, aplicar y mantener un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).**
- Efectuar actividades de **Control de Calidad** (Auditorías, Inspecciones, Estudios, Pruebas e Investigaciones de Seguridad).
- Definir y asignar tareas, coordinar actividades entre los distintos departamentos y agencias del Estado, aeropuertos, explotadores aéreos y cualquier otra entidad implicada en los diversos aspectos del PNSAC.

PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

El Anexo 17 al Convenio del Chicago requiere a los Estados la aplicación de otros programas de seguridad de la aviación:

- **Programa Nacional de Instrucción.**
- **Programa Nacional de Control de Calidad.**
- **Programa de Seguridad de Estación Aérea.**
- **Programa de Seguridad de Explotador Aéreo.**



PARTES DEL AEROPUERTO

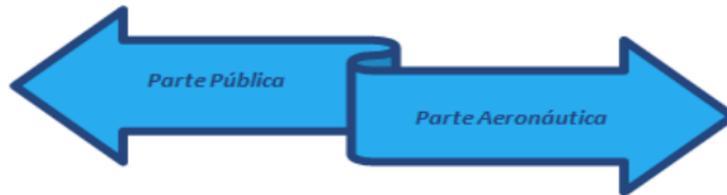
Para la protección del aeropuerto resulta imprescindible dividir el aeropuerto en zonas restringidas y zonas sin restricciones, implementando un sistema de permisos personales y vehiculares para controlar el ingreso, la circulación y la permanencia dentro del ámbito aeroportuario.

DIVISIÓN DE LAS PARTES DEL AEROPUERTO

La división de las Partes del aeropuerto resulta fundamental para la protección de la aviación civil, para ello resulta necesario:

- Limitar la cantidad de **INGRESOS AUTORIZADOS**.
- Limitar la cantidad de **PUNTOS DE CONTROL DE ACCESO**.
- Establecer un **SISTEMA DE PERMISOS** personales y vehiculares.
- Establecer **BARRERAS FÍSICAS** como por ejemplo cercos operativos, edificios y obstáculos naturales.

El aeropuerto se divide en DOS partes:



PARTE PÚBLICA

"Área de un aeropuerto y los edificios a los que tienen acceso ilimitado los pasajeros que viajan y el público no viajero" (Capítulo 2 – Sección 2.2 – PNSAC – Disp. 074/10)



PARTE AERONÁUTICA

"Área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado"(Capítulo 2 – Sección 2.2 – PNSAC – Disp. 074/10)

Área de movimiento:

"Es el área del aeropuerto que se usa para el despegue, aterrizaje y rodaje de las aeronaves integrada por el área de maniobras, la plataforma y el área de circulación vehicular operativa"
(Capítulo 2 – Sección 2.2 – PNSAC - Disp. 074/10)



ZONA DE SEGURIDAD RESTRINGIDA

Aquellas zonas de la Parte Aeronáutica de un aeropuerto identificadas como Zonas de Riesgo Prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. (Aeronaves, plantas de suministro de combustible, torre de control, radar, áreas militarizadas, etc.)



SECTOR ESTÉRIL

Es el sector del aeropuerto comprendido entre un punto de inspección y registro hasta la aeronave, cuyo acceso está estrictamente controlado y sirve para la permanencia de los pasajeros que aguardan un determinado vuelo.



MANTENIMIENTO DE LA ESTERILIDAD

Para mantener la esterilidad del Área de espera es necesario:

- Realizar una inspección eficaz de los pasajeros y su equipaje.
 - Prevenir los accesos no autorizados.
 - Inspeccionar al personal autorizado (todo el personal del aeropuerto, líneas aéreas y personal de seguridad) al ingreso al área de espera.
 - Mínimo 1 (una) Inspección diaria.
- Se debe resguardar el carácter estéril del interior de los edificios de las terminales aéreas y las aeronaves.
 - Los puntos de inspección y controles de acceso deben evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves o a la Zona de Seguridad Restringida **armas, explosivos u otros artículos** que pudieran utilizarse para cometer un Acto de Interferencia Ilícita.

LA NECESIDAD DE QUE TODOS COLABOREN PARA EL MANTENIMIENTO DE LA SEGURIDAD

La responsabilidad en materia de seguridad implica conocer las normas que debemos respetar en el desarrollo de nuestro trabajo, y en caso de ser necesario, el deber de informar inmediatamente situaciones inusuales que podamos observar en el entorno aeroportuario que puedan poner en peligro la Seguridad de todos.

**Siempre debemos recordar que
la Seguridad es asunto de todos**

La Seguridad de los aeropuertos sólo es posible si **TODOS** los trabajadores involucrados conocen sus responsabilidades y están "concientizados" acerca de su labor en contribuir a que día a día miles de personas se muevan por el aeropuerto y a que miles de pasajeros realicen sus viajes con total seguridad y tranquilidad.

Las normas de seguridad nos protegen a todos, por lo tanto, todos sin excepción somos responsables de su aplicación y de los objetivos que persiguen.

**Es fundamental para la seguridad aeroportuaria
la concientización y colaboración de todos
los que trabajamos en el sector del transporte aéreo**

PARA ELLO DEBEMOS

- Conocer el medio en el que nos movemos y cómo debemos hacerlo.
- Conocer y respetar las normas básicas de seguridad.
- Utilizar correctamente nuestros permisos personales.
- Preocuparnos por cerrar bien las puertas tras nuestro acceso a zonas restringidas.
- Preocuparnos por no llevar al trabajo computadoras o tablets de nuestra propiedad, ser cautelosos al conectarnos a las redes sociales, si es posible no hacerlo en el trabajo y ser cuidadosos con cualquier información vertida acerca de nuestra actividad laboral cotidiana en las mismas.
- Informar de cualquier hecho sospechoso a los responsables de seguridad. (personas que tienen un comportamiento que llama la atención, no poseen ticket de viaje o un propósito válido para estar dentro del aeropuerto o que intenta ingresar por lugares no autorizados).
- Informar de la intrusión de personas no acreditadas en las Zona de Seguridad Restringida.
- Advertir de fallos electrónicos o de mantenimiento que puedan afectar a la seguridad.

La gran mayoría del personal que cuenta con permisos de acceso a áreas de seguridad crítica de los aeropuertos no representa una amenaza, pero en algunos casos existen personas que quieren tomar ventaja de sus privilegios de acceso sin custodia y buscar captarlos por cualquier medio.

**Recuerde que un empleado
puede ser una amenaza interna**

Usted trabaja con muchísimas personas de la comunidad aeroportuaria, algunas de ellas son:

- Empleados de aerolíneas
- Empleados del Aeropuerto
- Empleado de cargas
- Vendedores de servicios y alimentos
- Trabajadores de la construcción
- Personal de Limpieza
- Empleados de los Organismos Estatales y Privados
- Empleados de mantenimiento
- Empleados de Seguridad Privada.
- Choferes de autos de alquiler

Para identificar a las personas que puedan significar una amenaza **NO** se debe tener en cuenta cuestiones de:

- raza
- genero
- identidad
- edad
- orientación sexual
- lenguaje
- creencias religiosas
- cuestiones de credo

Pero sí se puede prestar **especial atención a**:

- motivaciones personales
- Gasto de grandes cantidades de dinero
- Manifestaciones de ira y venganza
- Problemas en el trabajo
- Comportamientos desleales o abiertamente desafiantes
- Tácticas extorsivas
- Comportamientos destructivos con la salud o los bienes propios
- Recurrentes pérdidas de permisos personales
- Desagrado manifiesto a la autoridad
- Interés en evadir controles de seguridad
- Tentativas de ingresos a áreas en los cuales no cuenta con permiso.

Recuerde: sea cuidadoso con la información que comparte en las redes sociales y grupos de interés, no comparta datos acerca de información sensible sobre usted, su trabajo, su familia, sus compañeros, etc.

BUENAS PRÁCTICAS Y LECCIONES APRENDIDAS

- Lo que Usted observa salva vidas.
- La PSA depende de su información, usted está primero en la línea para reportar actividades sospechosas.
- Una vez que usted reporte la novedad no quedará involucrado.
- Reportar es su responsabilidad.

RECUERDE:
la seguridad es un asunto de TODOS

BUZÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Los pasajeros, tripulaciones y demás personas que se encuentren dentro del ámbito aeroportuario pueden proporcionar sus comentarios, sugerencias y observaciones sobre el funcionamiento de la PSA **en materia de seguridad de la aviación**.

El buzón de Seguridad de la Aviación permitirá recoger toda aquella información suministrada por pasajeros, tripulantes y personal en tierra, que deseen poner en conocimiento comentarios que puedan resultar fuentes de información para identificar posibles incumplimientos de la normativa de seguridad de la aviación, permitiendo en caso de validación, tomar las medidas necesarias para su corrección.

Tenga en cuenta que este formulario no constituye un mecanismo para efectuar denuncias.

Enlace para acceder al formulario: <https://www.argentina.gob.ar/policia-aeroportuaria/oaci/buzon-seguridad-aviacion>