

DEBATES SOBRE PROCEDIMIENTOS DE DETECCION DE CONDUCTAS SOSPECHOSAS EN AVSEC

N. N. Gaggioli^a, O. Azpeitia^b, V. Melitón^c y P. Di Gregorio^d

^{a,b,c} Departamento de Desarrollo Aeroportuario, Universidad Provincial de Ezeiza

^d Secretaría de Investigación, Universidad Provincial de Ezeiza

Alfonsina Storni 41- (1802) - Ezeiza

Email: ngaggioli@upe.edu.ar

RESUMEN

Las tareas cotidianas realizadas por los agentes de seguridad aeroportuaria incluyen procedimientos informales o semi-formales basados en la experiencia adquirida, los cuales complementan a los mecanismos formales utilizados en los puntos de inspección y registro previos al embarque en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza. Sin embargo, tales procedimientos que comprenden ciertas técnicas de detección de comportamientos sospechosos, no han sido examinados sistemáticamente, ni documentados, e incluso escasas veces han sido sometidos a discusión en nuestro país.

Con el objeto de comprender en profundidad la manera en que se aplican las medidas de seguridad a nivel local, de analizar las ventajas y desventajas de los procedimientos que actualmente se llevan a cabo en los aeropuertos, y de generar propuestas para optimizar la labor de los responsables de la seguridad aeroportuaria argentina, el trabajo expuesto en este congreso reúne las discusiones actuales en torno a la problemática de las metodologías empleadas para identificar sospechosos y consecuentemente someterlos a controles adicionales, y esboza propuestas de análisis de la misma en el contexto argentino.

Palabras clave: AVSEC – conductas sospechosas – procedimientos – detección - perfil

INTRODUCCIÓN

En los últimos años, se han incrementado en todos los aeropuertos del mundo las medidas de seguridad como resultado de los acontecimientos de índole criminal ocurridos recientemente. Cada año surgen nuevos eventos que ponen a prueba los procedimientos de seguridad establecidos, y ponen en evidencia la importancia de hacer énfasis en el despliegue y mantenimiento de sistemas de control eficientes a nivel local que garanticen un sistema de transporte aéreo de pasajeros y de carga seguro en cada región del mundo.

La seguridad aeroportuaria y más ampliamente la seguridad de la aviación civil (AVSEC) comprenden todas aquellas normativas, técnicas, medidas y procedimientos empleados para garantizar el resguardo de las personas, los bienes y las instalaciones implicadas frente a posibles actos de interferencia ilícita (Doc. 8973, Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944).

En lo que concierne a los avances en materia de medidas de seguridad, los equipamientos tecnológicos utilizados para detectar posibles objetos (materiales o sustancias) que puedan ser utilizados para cometer actos de interferencia ilícita (detectores de metales, detectores de trazas, equipos de RX, body scanners, etc.) cumplen una función fundamental en los puntos de ingreso a las zonas restringidas de los aeropuertos, en donde el personal de seguridad lleva a cabo los procedimientos de inspección y registro.

Sin embargo, el uso de dichos equipamientos es habitualmente complementado con técnicas de seguridad denominadas “detección de comportamientos sospechosos” o “perfilaje”. Estas técnicas consisten en observar/entrevistar, analizar y seleccionar a aquellas personas que den muestras de actitudes consideradas anómalas mediante aspectos de su comportamiento, su lenguaje corporal y su discurso. Incluso en casos de sospechas previas, estos datos son combinados con información

relevante sobre los pasajeros: movimientos fronterizos previos, itinerarios, país de origen o destino, forma de pago, etc. Estos procedimientos permiten fundamentar las razones por las que, con una orden judicial mediante, se proceda a interrogar al sospechoso más en detalle o registrarlo manualmente o con tecnologías más complejas como un body scanner.

Las técnicas de detección de conductas sospechosas basadas en la observación y en entrevistas son empleadas diferencialmente en cada aeropuerto, dependiendo de los especialistas que están capacitados para llevarlas a cabo, de los espacios aeroportuarios en donde se implementan y en qué tipo de control se desarrollan (patrullas en las terminales, controles primarios o secundarios de acceso a zonas restringidas, servicios especializados de inteligencia).

Aunque Israel fue pionero en la implementación de este tipo de prácticas de seguridad aeroportuaria, en particular desde los ataques terroristas en Estados Unidos en el año 2001 han proliferado en gran parte de los países, tanto innovaciones e intentos de estandarización de estas técnicas de detección y su utilización por parte de las autoridades competentes en materia de seguridad aeroportuaria, como los debates y cuestionamientos en torno a las mismas entre expertos, académicos y el público en general. Tales cuestionamientos son fundados en la afectación de los derechos civiles e incluso en las tendencias a justificar sesgadamente las acciones de seguridad mediante juicios discriminatorios, entre otras cosas.

En este marco, el presente trabajo representa un intento por exhibir los debates recientes que el empleo de este tipo de técnicas ha suscitado, las contribuciones expertas y académicas, y el papel de la opinión pública al respecto. Tales debates se centran en aspectos controversiales principalmente de los procedimientos basados en las habilidades de detección de conductas sospechosas que han sido implementados de manera sistemática en ciertos países.

Asimismo, se propone explorar de manera introductoria la problemática en escenarios aeroportuarios argentinos, partiendo del análisis de los procesos formales, semi-formales e informales de adquisición de conocimientos y habilidades de detección de conductas sospechosas, por un lado, y de la relación entre el uso de las tecnologías de seguridad y de las técnicas de detección de conductas sospechosas, por el otro. Todo esto tomando en consideración los importantes aspectos de la facilitación (FAL) (Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944), tendientes a seguir privilegiando la celeridad que caracteriza el transporte aéreo.

METODOLOGÍA

Este trabajo expone los debates actuales en torno a los procedimientos de detección de conductas sospechosas empleados por los agentes de seguridad en los aeropuertos. Tales debates tienen base en discusiones académicas, gubernamentales y públicas. Asimismo, a partir del incipiente abordaje de la situación de esta problemática a nivel local, desde la Unidad de Investigación de AVSEC de la Universidad Provincial de Ezeiza (UPE), el trabajo se propone impulsar una discusión sobre las distintas medidas y procedimientos de seguridad física implementados en el país y mostrar los avances que se plantean para optimizar los procesos constitutivos de los controles de seguridad aeroportuaria.

Para ello, el diseño metodológico del presente trabajo se basa en el análisis combinado de:

1. la literatura académica (tanto teórica como experimental) referente a la problemática
2. los documentos elaborados por los diversos organismos implicados directamente en garantizar la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil en los diferentes países del mundo,
3. los artículos de los medios de comunicación en los que se exponen los debates relativos a dicha problemática ante el público en general
4. la apreciación de diversos expertos locales

En lo que concierne a la situación de la seguridad aeroportuaria local, tales debates no han alcanzado aún la popularidad que gozan en otros países del mundo. Por ello, el proyecto en curso iniciado desde la UPE contempla un abordaje metodológico basado de datos cuantitativos propios de la región y datos cualitativos surgidos de entrevistas y encuestas previstas a ser llevadas a cabo en breve a los diversos actores clave del sistema de seguridad aeroportuaria argentina tales como: agentes de las fuerzas de seguridad públicas y privadas, especialistas en AVSEC, especialistas en el uso de tecnologías de detección, etc.

DISCUSIÓN

La literatura académica especializada ha abordado la seguridad aeroportuaria como discurso, como práctica e incluso como controversia, en función de supuestos a priori sobre cómo definir la (in)seguridad (Schouten 2014). Este último enfoque se basa en el análisis de la manera en que los agentes de seguridad relevan información, la asocian con determinadas taxonomías, y traducen estas porciones heterogéneas de datos en un conjunto uniforme que permite definir los límites entre la seguridad y la (in)seguridad.

Según Potthast (2011) la producción de la seguridad en el campo de la aviación civil gira en torno a una cultura dominante de “la evidencia” en términos de la percepción sensorial. La manera en que la información sensorial es relevada, amplificada o atenuada, transformada o recombinada durante el proceso de monitoreo y detección de sospechosos, adquiere configuraciones específicas a las prácticas de seguridad locales.

El proceso de controlar pasajeros y sus equipajes en los aeropuertos ha sido organizado en una secuencia de operaciones de “separaciones” de personas y objetos que se funda en el establecimiento de clasificaciones de personas y objetos considerados peligrosos. Dispositivos tecnológicos y procedimentales distintivos han sido implementados en cada localidad para apoyar tales operaciones analíticas de identificación y separación. Es por ello que es difícil establecer patrones uniformes para la variedad de particularidades locales (Potthast 2011, 103).

Las respuestas institucionales a los atentados terroristas más recientes y las medidas de seguridad implementadas en consecuencia en los aeropuertos del mundo dan cuenta de un nuevo orden de acceso global (Shamir 2005) que experimentan pasajeros y equipaje en los edificios terminales.

El control del acceso a los aeropuertos es por naturaleza un campo de estudio difícil de analizar dado que aunque es posible fundar un análisis en la documentación públicamente disponible, la posibilidad de investigar empíricamente este campo es limitada por restricciones legales e institucionales de las fuerzas de seguridad locales (Adey 2004).

Tanto en los accesos aeroportuarios de arribos como en los de salida, la implementación de nuevos procedimientos y tecnologías de seguridad han cambiado y reconfigurado las prácticas de monitoreo de manera significativa (Potthast 2011)

Gran parte de las terminales aeroportuarias del mundo han sido equipadas con dispositivos de seguridad que combinan el empleo de tecnologías de detección de objetos y sustancias por un lado, y procedimientos de observación e interpretación de conductas y documentación relativas a los pasajeros usados como indicios de potenciales situaciones de riesgo o amenaza, por el otro. En ambos casos, la expertise de los agentes de seguridad resulta central, tanto en el uso e interpretación de los resultados arrojados por tales equipos tecnológicos, como en las habilidades y entrenamiento de los mismos para observar, interpretar y responder ante potenciales amenazas.

Aunque estas medidas de seguridad se han extendido en todo el mundo, las configuraciones que adquieren localmente son diversas. Incluso habiendo sido implementadas en gran parte de los aeropuertos las tecnologías más habituales de detección de objetos y sustancias, en numerosas locaciones las prácticas de identificación de conductas sospechosas han sido llevadas a cabo desde hace tiempo de manera sistemática mediante procedimientos semi-formalizados aunque sin basarse en criterios estandarizados.

Sin embargo, existen algunas excepciones de intentos de estandarización de tales prácticas y de los conocimientos requeridos para llevarlas a cabo. Estas prácticas de detección en ocasiones incluyen de empleo de dispositivos tecnológicos que reemplazan y a la vez complementan la labor de los agentes de seguridad.

En países como Estados Unidos, Israel y algunos de Europa se han implementado procedimientos estandarizados de detección de conductas sospechosas que complementan el uso de tecnologías de detección de objetos y sustancias potencialmente peligrosas. Por ejemplo, en los Estados Unidos desde el año 2003 se emplea en 161 aeropuertos norteamericanos un programa llamado SPOT (Screening Passengers by Observation Technique), diseñado con el fin de identificar sospechosos que podrían poner en riesgo la seguridad. De modo similar, en el aeropuerto de Londres existen en la actualidad oficiales expertos en detección de conductas sospechosas. Tales programas establecen criterios

estandarizados que incluyen conocimientos específicos y prácticas de observación acordes implementados por agentes que observan, interpretan, y evalúan indicios en los cuales se funda la sospecha.

Sin embargo, con la intención de minimizar los tiempos de demora que estos procedimientos de detección observacionales implican, en el mismo país se han comenzado a emplear nuevas tecnologías como el portal FAST (Future Attribute Screening Technology), que emplean sensores para analizar signos no-verbales y no-observables de comportamiento sospechoso y que operan en base a principios físicos similares a los del polígrafo, midiendo respuestas psico-fisiológicas tales como la respiración, el ritmo cardíaco, los movimientos oculares y corporales, los cambios en la temperatura corporal, etc.



Sin embargo, mientras en Estados Unidos, Europa y Canadá están considerando emplear equipos high-tech tales como FAST para los controles adicionales, en países como Israel las medidas de seguridad se centran en el desempeño humano de generación de perfiles.

Para la Administración de Seguridad y Transporte (TSA) de Estados Unidos todos los pasajeros son considerados semejantes (con excepción de su listado de seguimiento de terroristas), y por ello son sometidos a los mismos procedimientos habituales, a excepción de aquellos que luego de mostrar alguna sospecha reciben controles adicionales. Contrariamente, el sistema de seguridad aeroportuaria israelí por ejemplo, el cual es considerado uno de los más efectivos del mundo, se estructura en función de una serie de círculos concéntricos con grados de indagación crecientes (desde el perímetro del aeropuerto hasta el embarque), en los que se emplea un programa estandarizado de carácter progresivo que combina la observación y entrevistas. En el último punto de control antes del embarque, un agente políglota ubicado en la entrada de cada puesto de inspección y registro -con el objeto de encontrar inconsistencias entre lo que observa y las respuestas recibidas- interroga intensivamente a los pasajeros quienes son clasificados en dos grupos. Mientras la mayoría pasa por los controles primarios, entre el 2% y el 5% de los pasajeros son sometidos sistemáticamente a un proceso de selección secundario de control intensivo que incluye un tiempo prolongado de interpelación.

En otros países como Alemania se discute actualmente la introducción en los puntos de control de acceso a los aeropuertos de los métodos controversiales usados en Israel por agentes entrenados en observar y entrevistar a pasajeros con diferentes grados de exhaustividad en función de criterios etarios, étnicos, de género, etc. empleados por los oficiales especializados en detección de conductas sospechosas.

A pesar de consistir en mecanismos que intentan sistematizar la labor de detección que los agentes de seguridad aeroportuaria de los diversos países del mundo vienen realizando diariamente desde hace décadas atrás, el desarrollo de dichas técnicas estandarizadas de observación por un lado, y de instrumentos tecnológicos creados con ese fin por el otro, ha supuesto grandes debates dado que ambos se basan en asunciones que no tienen los cimientos científicos apropiados para una problemática tan sensible en términos de la articulación entre las atribuciones que les competen a los organismos encargados de la seguridad y los derechos civiles.

Programas como SPOT, FAST o aquellos similares empleados en diversos países que procuran estandarizar mecanismos de detección de conductas sospechosas además de objetos peligrosos, han atraído crecientemente la atención de académicos, funcionarios y del público en general y han suscitado complejos debates en torno a dos cuestiones centrales: 1) la efectividad de tales técnicas basadas en escasos y insuficientemente probados estudios científicos, y 2) las implicancias legales, morales, financieras y que dificultan la facilitación.

1) la efectividad de tales técnicas

Gran parte de la comunidad científica ha puesto en cuestión la efectividad de los mencionados programas dado que basan en estudios indebidamente probados y sobre los cuales no existe acuerdo aún en el mundo académico. Investigaciones previas han mostrado que los humanos no son hábiles en detectar engaños en situaciones cara a cara. Con esto se asume que cualquier programa para identificar sospechosos a ser implementado en los aeropuertos debería ser validado previamente sobre una evidencia científica. Tanto los programas basados en técnicas de observación estandarizadas en los que el agente de seguridad es central (SPOT), como aquellos basados en un equipo tecnológico en el que la tecnología y quién interpreta los resultados obtenidos (FAST), suponen las mismas falencias relativas a la carencia de sustento científico probado.

En un estudio llevado a cabo por el grupo de asesoramiento de defensa JASON (2008) se sostiene que no existe evidencia científica que apoye los procedimientos utilizados actualmente para detectar o inferir futuros comportamientos, incluyendo a los sospechosos. Un hallazgo clave de dicho estudio reside en que las tasas de éxito reportadas en los tests sobre los cuales se basan SPOT y FAST, con frecuencia incluyen a diversos criminales (drogas, violadores, etc.) y excluyen a otros (kamikazes), quienes no necesariamente tienen las mismas motivaciones o respuestas emocionales.

La responsable del estudio JASON, Sallie Keller, sostiene que aún cuando los que abogan sobre la eficacia de estos procedimientos de detección de conductas sospechosas intenten publicar en el ámbito científico los resultados de sus investigaciones, no implica que dichos procedimientos de observación o monitoreo estén listos para ser implementados en los aeropuertos, ya que deberían ser sometidos previamente a un proceso de verificación científica, para que la gente acepte confiadamente tales prácticas.

La tarea diaria de los agentes responsables de la seguridad en aeropuertos consiste en anticiparse a los actos ilícitos descubriendo a criminales que potencialmente podrían poner en riesgo la seguridad a partir de la detección de conductas engañosas. Con el objeto de no ser delatados, estos últimos se esfuerzan por eludir a las fuerzas de seguridad y demás involucrados en el transporte aéreo. Para ello, despliegan una gran variedad de prácticas de engaño que van desde ocultar objetos y sustancias necesarias para cometer los actos criminales hasta la falsificación de la propia identidad o conducta.

De hecho, como señalan Buller y Burgoon (2011), toda práctica de engaño consiste en la manipulación de información, a través de falsificación, ocultamiento o equivocación. El criminal debe manipular información conscientemente a fin de crear un mensaje verosímil, lo cual supone el despliegue incesante de acciones estratégicas que involucran el uso de su propia conducta, el monitoreo de las reacciones de otros sujetos, y la preparación de respuestas ante potenciales situaciones conflictivas.

Esto implica aquellos aspectos calculadores de toda interacción social cara a cara, implicados en lo que Ervin Goffman (1975) denominó “interacción estratégica”, para describir eventos¹ -similares a los que secuencialmente se suceden en un juego- en los que la conducta individual es totalmente dependiente de la conducta del oponente, y en los que ambos son conscientes de esto y lo usan estratégicamente para sacar ventaja.

La habilidad de la gente para abordar estas complejas tareas mentales difiere de un individuo a otro. Incluso, investigaciones recientes muestran que la mayoría de la comunicación interpersonal involucra en alguna medida conductas engañosas (Thompson 2007).

D. Buller and J. Burgoon (2011) explican el interjuego entre gente que engaña activamente y aquellos que deben detectar las señales que indican este tipo de conductas, los cuales se comportan estratégicamente, es decir que su comportamiento es mutuamente influenciado para producir una

¹ Eventos suponen acciones, gestos, interpretaciones, etc.

secuencia de acciones y contra-acciones también dependientes del contexto. Esto es lo que los autores denominaron “Teoría del Engaño Interpersonal” (ITD – interpersonal deception theory) que consiste en analizar las maneras por las cuales los individuos se enfrentan a situaciones de engaño percibido como actual o potencial, en el marco de la interacción cara a cara.²

Programas como SPOT o FAST se basan en supuestos planteados por un grupo investigadores, entre los cuales la figura del psicólogo Paul Ekman es central. Estos supuestos giran en torno al sistema codificado de expresiones micro-faciales desarrollado por Ekman en los 1970s para vincular expresiones y emociones tales como la intención de engaño. En base a este sistema de expresiones micro-faciales y complementariamente de los movimientos corporales, Ekman sugiere que es factible entrenar a un observador especializado en detección de conductas relacionadas con la intención de engañar.

Sin embargo, algunos especialistas han cuestionado la teoría de Ekman. El psicólogo Charles Honts especializado en detección de conductas, objetó los principios de Ekman señalando que sus hallazgos son incongruentes respecto de toda la información científica existente sobre detección del engaño desde la observación (Weinberger 2010).

De manera similar, la profesora de psicología Maria Hartwig de la City University of New York's John Jay College of Criminal Justice, en oposición a las ideas de Ekman sostiene que aunque los humanos obviamente expresan emociones a través de manifestaciones faciales y corporales, no existe evidencia científica que apoye la asociación entre estas expresiones y la intención de engañar (Weinberger 2010).

El estrés causado por el temor a volar, a perder un vuelo e incluso a ser víctima de un atentado o a ser sometido a una entrevista, acrecienta las emociones de gran parte de los seres humanos que habitualmente deben ser observadas por los agentes de seguridad y monitoreadas por los sensores con el fin de detectar anomalías engañosas, y que sin embargo no están relacionadas con conductas sospechosas o malintencionadas. Son escasas las publicaciones científicas que puedan probar el vínculo entre indicadores psico-fisiológico y el engaño intencional.

Algunos investigadores aseguran que estas técnicas de detección de indicios no-verbales deben ser complementadas con entrevistas intensivas como habitualmente implementa el organismo encargado de la Seguridad de la Aviación Israelí. No obstante, las entrevistas suponen una importante limitante en cuanto al tiempo requerido para llevarlas a cabo masivamente, lo cual perjudica la facilitación en los aeropuertos. Es por ello que, aún en estos casos, los agentes de seguridad requieren en alguna medida un criterio estandarizado para segregar previamente sólo a algunos pasajeros a quienes entrevistar. En la investigación científica del engaño, las conductas sospechosas y los mecanismos de detección de las mismas, reside la clave para elaborar métodos de detección efectivos, confiables y respetuosos.

2) las implicancias legales, morales, financieras y que dificultan la facilitación.

Las medidas de seguridad implementadas en cada país dependen del marco legal y del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de cada Estado. Aun con diferencias de magnitud, en los diversos países se han hecho extensivas las polémicas en torno a las medidas de seguridad implementadas. En este contexto, los procedimientos de registro manual (path-down) y las técnicas de detección de conductas sospechosas o perfilaje se han ubicado en el centro de la discusión.

En particular, la controversia en torno a estas últimas se relaciona con sus implicancias legales y morales, por un lado, y con los cuestionamientos en términos de costos financieros y de dificultar el flujo habitual de pasajeros y equipajes en el aeropuerto (FAL).

Las medidas de seguridad en los aeropuertos restringen las libertades individuales y suponen una pérdida de control temporaria sobre nuestras pertenencias y sobre nuestro cuerpo. Incluso, la interacción entre el agente de seguridad y el pasajero sometido a control se basa en una disparidad de poder que puede tener efectos indeseados.

En términos legales y morales, la discusión se ha centrado en los derechos de las personas a la libertad y la privacidad. Un número creciente de pasajeros individuales y de organizaciones que velan por los

² La modalidad cara a cara se distingue de otro tipo de interacciones mediadas por dispositivos tecnológicos, tales como los medios informáticos o telefónicos (Knorr-Cetina 2009)

derechos civiles, en países en donde se implementaron chequeos corporales más profundos en articulación con programas estandarizados de detección de conductas sospechosas, han expresado su disconformidad frente a medidas que: son consideradas humillantes, invaden la privacidad, son dañinos para la salud (exposición a la radiación), pueden dar lugar a actitudes indeseadas por parte de los oficiales de seguridad tales como acoso sexual, abuso de poder o aplicación de criterios discriminatorios.

Como consecuencia de tales demandas han comenzado a revisarse las legislaciones y regulaciones específicas de los diversos países para limitar las consecuencias indeseadas de ciertas medidas de seguridad.

Los procedimientos sistemáticos de registro manual extremos (que incluyen revisar genitales incluso a menores) y de detección de conductas sospechosas mediante la observación en particular han suscitado discusiones en torno a sesgos de carácter racial principalmente en los juicios resultantes del proceso de perfilaje.

Reportes recientes de la Government Accountability Office (GAO) han demostrado tanto un incremento del 26% de casos de actitudes indeseadas de oficiales acusados de maltratar, acosar o bromear sobre pasajeros entre 2010 y 2012, como la ausencia de evidencia que pruebe la efectividad de los procedimientos estandarizados de observación para identificar sospechosos.

Otro de los aspectos controversiales de los procedimientos de observación e identificación de sospechosos en particular, reside en un doble dilema. Primero, parece ser alta la probabilidad de que las observaciones que permiten tal identificación y los juicios basados en las mismas sean sesgadas por la combinación de elementos subjetivos y culturales, y en consecuencia den lugar a interpretaciones erróneas e incluso malintencionadas. En segundo lugar, los individuos que son considerados “seguros” son excluidos de chequeos adicionales y por ende están sujetos a regímenes de control menos exhaustivos. La cuestión es en qué criterios se basa esta observación, interpretación y juicio que permite distinguir a los pasajeros que serán sometidos a las diversas etapas de control, con diferentes niveles de intensidad?

Existen además debates en lo que concierne a los costos de la seguridad aeroportuaria. Aunque el desarrollo de nuevas tecnologías como FAST ha sido justificado, entre otras cosas, en términos de ventajas relacionadas con el estrés del personal de seguridad, la comodidad de los pasajeros y la reducción de costos implicados. No obstante, amplios debates han emergido en torno a los elevados costos de los programas como SPOT o FAST, sugiriendo que resulta más apropiado invertir en investigaciones en torno a los criterios de selección eficientes y respetuosos, que en implementar programas antes de haber sido probada científicamente su efectividad. Un ejemplo de ello es que en 2013, el programa SPOT ha sido sujeto a una revisión luego de la propuesta gubernamental de recortar los fondos destinados al mismo dado que no existen pruebas de su efectividad.

RESULTADOS

En Argentina, los agentes encargados de la seguridad aeroportuaria constituyen una red de actores provenientes de distintas entidades públicas y privadas.³ La Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA), como autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil dentro del Sistema Nacional Aeroportuario es la principal responsable de la protección contra los actos de interferencia ilícita que puedan ocasionar daños a los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, el público, las aeronaves y las instalaciones aeroportuarias. Esta labor primordial de la PSA es apoyada por las empresas de seguridad privada, convocadas por los diferentes explotadores aéreos y aeroportuarios, las cuales tienen el papel fundamental de proteger áreas estratégicas de los múltiples espacios aeroportuarios y de los flujos operativos correspondientes a las rutinas llevadas a cabo por las diversas compañías aéreas involucradas en el transporte de pasajeros y de cargas (Decreto 157/2006 de aprobación del Reglamento de Regulación de los Servicios de Seguridad Privada en el Ámbito Aeroportuario).

³ Se entiende por seguridad aeroportuaria, las acciones tendientes a resguardar y garantizar la salvaguarda interior en el ámbito aeroportuario a través de la prevención, conjuración e investigación de los delitos e infracciones que no estén previstos en el código aeronáutico (conf. art. 3, de la Ley 26.102).

Aunque las medidas de seguridad aeroportuaria en Argentina no incluyen programas de estandarización de los procedimientos de detección de conductas tales como los mencionados anteriormente, el sistema local de seguridad se estructura de manera tal que todos los pasajeros son sometidos a los mismos controles primarios en los puntos de inspección y registro, con excepción de aquellos que previamente o in situ sean identificados como sospechosos, lo cual justifica someterlos a controles secundarios más intensivos. Las interpretaciones en las que se basa la sospecha no es definitiva ni pretende serlo, pero permite justificar el empleo de una serie de controles adicionales que incluyen el uso de equipos tecnológicos combinados con procedimientos secuenciales basados en la interacción cara a cara (mediante la observación o entrevistas) para confirmar o descartar la sospecha. En nuestro país, serán objeto de sospecha aquellos pasajeros y usuarios que sean identificados como tales: 1) por los agentes que realizan tareas de vigilancia y patrullaje en todo el aeropuerto, 2) en los puntos de inspección y registro primarios, luego de que los agentes detecten algún tipo de inconsistencia entre los documentos, la apariencia, los objetos, el relato y la conducta, o 3) sobre la base de investigaciones previas llevadas a cabo por el personal de inteligencia de las fuerzas de seguridad (principalmente en las “rutas calientes”⁴). Estos recibirán controles adicionales como el registro exhaustivo en una sala privada (“cacheo”) o el paso por el body-scanner.

Entre algunos de los hallazgos más salientes de esta etapa inicial en la que se encuentra el proyecto⁵ que se está llevando a cabo desde la UPE sobre las especificidades locales que en Argentina adquiere esta problemática clave incluida en AVSEC, y de aspectos a tomar en cuenta para profundizar su análisis, podríamos señalar que:

- A. Si bien existen programas de entrenamiento formal para capacitar al personal de seguridad en materia de las metodologías utilizadas para determinar el perfil de un potencial criminal o detectar conductas sospechosas o indicadores de riesgo, en Argentina estos conocimientos son adquiridos mayormente a través de la experiencia práctica subjetiva o transmitida por colegas durante las rutinas laborales. Usualmente se asume que los perfiles sospechosos o indicadores de riesgo basados en datos estadísticos son medios objetivos de predecir y detectar situaciones o individuos considerados riesgosos. Sin embargo, debe reconocerse que tales perfiles formales se basan a su vez en perfiles informales, contruidos mediante la experiencia personal y la cultura laboral de los organismos de seguridad.
- B. La rutina laboral de los agentes de seguridad parece tener un papel central en la adquisición y transmisión de conocimientos requeridos para detectar conductas sospechosas.
- C. Este papel de la rutina laboral tiene características duales dado que:
 - 1) permite a los agentes incorporar conocimientos (intersubjetivos y subjetivos) requeridos para establecer criterios semi-formalizados de clasificación de pasajeros y usuarios con el fin de segregar entre sospechosos y no sospechosos.
 - 2) a la vez, desmotiva la observación minuciosa y promueve la desatención, dando lugar a la sobrevaloración de la experiencia personal y el propio desempeño.

Partiendo de tales supuestos preliminares y retomando lo que hemos desplegado a lo largo del presente trabajo, cabe notar que las prácticas formales, semi-formales o informales de detección de conductas sospechosas, aún cuando se sustenten en criterios estandarizados, se sostienen en un acervo de conocimiento subjetivo y personal incorporado mediante la experiencia.

Esta distinción se relaciona con la discusión introducida por Michael Polanyi (1958) sobre el carácter construido socialmente del “conocimiento personal o tácito”. Para comprender el modo en que este acervo permite operar sobre la realidad, es necesario tener en mente que la diferencia entre ambos

⁴ Se denominan “rutas calientes” a aquellos vuelos que tienen más probabilidades de ser blanco del tráfico de narcóticos.

⁵ Estos hallazgos resultan de una aproximación a la problemática y un análisis preliminar. Por lo tanto, cabe aclarar que los mismos serán contrastados adicionalmente con los datos empíricos que se prevé relevar próximamente en el marco del proyecto.

tipos de conocimiento –subjetivo y personal- que reside en que mientras el conocimiento subjetivo no implica para el sujeto la necesidad de verificación y validación de las premisas o resultados enmarcada en un sistema de creencias, el conocimiento personal requiere del reconocimiento de una correlación entre la experiencia subjetiva y la realidad objetiva -externa al sujeto- de modo que el conocimiento subjetivo adquiere un carácter público y por ende inter-subjetivo.

Tomando como referencia este marco conceptual, podríamos suponer que “conocimiento personal” de los especialistas en detección de conductas sospechosas debería ser factible de ser transmitido y diseminado (Nonaka y Takeuchi 1995) en las organizaciones encargadas de garantizar la seguridad aeroportuaria, o al menos entre el cuerpo de agentes asignados a tales tareas. Esto supone compartir conocimiento personal con los demás para que se transforme en conocimiento organizacional, lo cual solo puede lograrse a través del intercambio de experiencias y de la transmisión sistemática de tal información. Sin embargo, el conocimiento personal difícilmente puede ser sistematizado intencionalmente por el sujeto y por ende compartido con otros.

Por lo tanto, la formalización de dicho conocimiento personal requiere de un proceso de sistematización, documentación y estandarización de criterios adecuados para la práctica, resultante de la investigación integral de todos los aspectos involucrados. A su vez, la implementación del agregado formalizado de los conocimientos en los que las prácticas se sostienen debe ser conducida por las organizaciones interesadas.

CONCLUSIONES

Como resultado de la exposición de los debates en torno a los procedimientos de detección de conductas sospechosas empleados en el mundo y de un análisis inicial de la modalidad que los mismos adquieren a nivel local, este trabajo se ha propuesto ubicar a esta problemática en la agenda actual del campo AVSEC en particular, y sensibilizar a la comunidad aeronáutica Argentina en general.

La intención del proyecto en esta primera etapa reside en plantear algunos aspectos relevantes a tener en cuenta en las etapas siguientes de la investigación sobre las características locales de la labor de los agentes de seguridad y los procedimientos empleados por las fuerzas de seguridad en los aeropuertos argentinos. Tal indagación se plantea con vistas a optimizar los procesos y los flujos intrínsecos a la seguridad aeroportuaria, procurando articular armónicamente la aplicación de las medidas de seguridad requeridas (AVSEC) y la facilitación (FAL).

Esto permitirá analizar y fundamentalmente sistematizar las especificidades del conocimiento en el que se fundan en la actualidad las prácticas de detección, de acuerdo a las condiciones y escenarios locales. La sistematización y por lo tanto la objetivación de los procedimientos utilizados en las prácticas de seguridad cotidianas posibilitará el diseño de mecanismos estandarizados de detección de conductas sospechosas, lo cual facilitará la transmisión de los mismos mediante el entrenamiento del personal de las fuerzas de seguridad asignado específicamente a tales tareas, y permitirá evitar cuestionamientos de carácter legal o moral. Cierta grado de sistematización y estandarización de criterios empleados en el proceso de detección de conductas sospechosas puede dar lugar a que el desempeño de los agentes de seguridad tenga algún grado de uniformidad, garantizando a su vez que tales criterios no se sostengan en sesgos subjetivos, culturales u otro tipo de arbitrariedades.

REFERENCIAS

1. Azpeitia, O. Melitón, V y Di Gregorio, P.: Seguridad física en aeropuertos internacionales de Iberoamérica. Actas del IV Congreso de la Red Iberoamericana de Investigación en Transporte Aéreo. 2013
2. Polanyi, M. (1958) *Personal Knowledge. Towards a Post Critical Philosophy*. London: Routledge.
3. Nonaka y Takeuchi (1995) *The Knowledge-Creating Company*. University Press.
4. Hontz, C. R., Hartwig, M., Kleinman, S. M. & Meissner, C. A. *Credibility Assessment at Portals, Portals Committee Report* (2009)
5. Ekman, P. & O'Sullivan, M. *Am. Psychol.* 46, 913-920 (1991)
6. Ekman, P., O'Sullivan, M. & Frank, M. G. *Psychol. Sci.* 10, 263-266 (1999) Bond, C. *Appl. Cognit. Psychol.* 22, 1298-1300 (2008).

7. Aikins, D. E., Martin, D. J. & Morgan, C. A. III. Psychophysiology doi:10.1111/j.1469-8986.2010.00976.x (2010)
8. Knorr-Cetina, K. "The Synthetic Situation. Interactionism for a Global World", en *Symbolic Interaction*, 32(1), (2009: 61-87).
9. Sh. Weinberger: Airport security: Intent to deceive? Can the science of deception detection help to catch terrorists? Sharon Weinberger takes a close look at the evidence for it. 2010. *Nature* 465, 412-415
10. S. B. Donnelly: A New Tack for Airport Screening: Behave Yourself
11. 2006. <http://content.time.com/time/nation/article/0,8599,1195330,00.html>
12. P. Schouten: Security as Controversy: Reassembling Security at Amsterdam Airport. 2014. *Security Dialogue*, Vol. 45(1) 23-42.
13. J. Potthast: Sense and Security. A Comparative View on Access Control at Airports. 2011. *Science, Technologies and Innovation Studies*, Vol. 7, N. 1, Mayo 2011.
14. R. Shamir: Without Borders? Notes on Globalization as a Mobility Regime. Junio 2005. *Sociological Theory*, Volume 23, Issue 2, pages 197–217.
15. P. Adey: Surveillance at the airport: surveilling mobility/mobilising surveillance. *Environment and Planning*. 2004. A 36(8) 1365 – 1380
16. D. Buller y J. Burgoon: Interpersonal Deception Theory. En: *A First Look at Communication Theory*. E. Griffin. 2011. McGraw-Hill.
17. E. Goffman: *Strategic Interaction*. 1975. Random House Publishing Group
18. P. Thompson: Cognitive hacking and intelligence and security informatics. <http://es.scribd.com/doc/192157178/Cognitive-Hacking-and-Intelligence-and-Security-Informatics>
19. P. Slovic y E. Weber: Perception of Risk Posed by Extreme Events. Paper presentado en el Congreso Risk Management Strategies in an Uncertain World, Palisades. Nueva York: abril de 2002, 12-13.
20. B. Palmer: What's So Great About Israeli Security? 2011. http://www.slate.com/articles/news_and_politics/explainer/2011/01/whats_so_great_about_israeli_security.html
21. S. Calder: Target certain people using controversial passenger profiling, says former airport security chief Ian Hutcheson. 08.07.2013. <http://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/target-certain-people-using-controversial-passenger-profiling-says-former-airport-security-chief-ian-hutcheson-8696055.html>
22. Controversial Idea: German Airports Mull Passenger Profiling. 28.12.2010. SPIEGEL ONLINE. <http://www.spiegel.de/international/germany/controversial-idea-german-airports-mull-passenger-profiling-a-736886.html>
23. The foreplay search: Outrage at new airport security check so invasive it will 'become a moral issue'. 29 October 2010. <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1324924/Airport-security-check-invasive-moral-issue.html>
24. JASON Advisory Group Report on Human Performance (March 2008; JSR-07-625)
25. Government Accountability Office Report: Efforts to Validate TSA's Passenger Screening Behavior Detection Program Underway, but Opportunities Exist to Strengthen Validation and Address Operational Challenges. GAO-10-763: Mayo 2010.
26. Decreto 157/2006 de aprobación del Reglamento de Regulación de los Servicios de Seguridad Privada en el Ámbito Aeroportuario
27. Doc. 8973, Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944
28. Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944