

Collection
ÉTUDES
DES
DE L' **INHESJ**
ISSN 2265-447X



INSTITUT NATIONAL DES HAUTES ÉTUDES DE LA SÉCURITÉ ET DE LA JUSTICE

EL TRÁFICO DE ESTUPEFACIENTES
a partir de los aeródromos secundarios no vigilados y de
plataformas de circunstancia



Este documento es la síntesis del estudio "*El tráfico de estupefacientes a partir de aeródromos no vigilados y plataformas de circunstancia*", elaborado por cuenta de la Dirección general de la Gendarmería nacional. El aspecto exploratorio de este trabajo remite a la idea de mantener una reflexión prospectiva y de prolongar el debate en el tiempo. Esta nota establece un inventario de la situación en el mundo y en Francia. Analiza también la respuesta pública a las eventuales fallas organizacionales y propone pistas de recomendaciones. Este documento no debe concebirse como una postura oficial de los servicios del Estado. Constituye un documento de reflexión establecido por el Departamento de Seguridad del INHESJ.

Autores del informe: Nacer LALAM y David WEINBERGER, encargados de investigación en el Departamento de Seguridad del Instituto Nacional de Altos Estudios de la Seguridad y de la Justicia (INHESJ)

EL BALANCE MUNDIAL CONFIRMA LA INSTALACIÓN DEL FENÓMENO

La reactivación de un puente aéreo entre países productores y consumidores en América

El tráfico de estupefacientes por vía aérea ligera no es un fenómeno reciente. Pero es entre los países andinos y los Estados Unidos donde ese tipo de contrabando se ha desarrollado desde el final de los años setenta, con la realización de un verdadero puente aéreo entre los países productores y consumidores. Ese tráfico alcanzó su apogeo en la mitad de los ochenta. A raíz de la puesta en marcha del control estricto del espacio aéreo de los países andinos en 1995, los traficantes abandonaron temporalmente la aviación general en beneficio de las vías marítimas.

Poco a poco, la acción antidroga en el mar se fue mejorando, incitando los cárteles a reactivar las rutas aéreas no comerciales para alimentar los Estados Unidos en los años 2000. Ahora, los puntos de partida se han deportado a Venezuela donde el espacio aéreo parece menos controlado que el de los países andinos. Se nota entonces la formación de una ruta aérea por la cual transita el 20% de la cocaína, en particular con destino a Estados Unidos; las avionetas¹ pasan por el Caribe y América central. Dan constancia de ello los niveles de homicidios muy elevados en países como Honduras que se puede asociar a las actividades vinculadas al transporte de las drogas: pistas clandestinas, lanzamientos...

Después de la construcción del muro² entre Estados Unidos y México, el uso de los ultraligeros para franquear la frontera de manera ilegal ha sido reforzado. El franqueo de la frontera concierne en primer lugar a los migrantes que desean entrar en Estados Unidos. Ahora bien, en paralelo, se nota una utilización incrementada de las aeronaves ligeras como medios de importar droga a un nivel que inquieta a las autoridades estadounidenses desde 2008. Además, a las avionetas de turismo se van sustituyendo más a menudo aviones de negocios [comercial] que entran en plena legalidad, tanto en la frontera mejicana como canadiense. Aún más, los servicios de inteligencia estadounidenses subrayan el aumento significativo de ultraligeros y de aviones telepilotados que franquean ilegalmente las fronteras mejicana y canadiense para abastecer en droga los mercados

estadounidenses³. El U.S. Customs Border Protection (CBP) declaraba haber detectado 223 ultraligeros en 2011, o sea dos veces más que en 2009.

Rutas secundarias en América del Sur desde 2009

Otra consecuencia del refuerzo del control aéreo en Colombia es que las autoridades han identificado un crecimiento del número de aviones ligeros que van de Bolivia a Paraguay, Brasil y Argentina, lo que indica que parte de la cocaína transportada por vía aérea general se va diversificando ahora, dirigiéndose hacia el cono sur de América latina. Ahora bien, esta ruta puede constituir, más allá del mercado suramericano, un puente hacia Europa vía África.

El 20% es el ratio de cocaína transportada por vía aérea ligera a Estados Unidos

Unas rutas aéreas transatlánticas en aumento

Una ruta transatlántica es también utilizada por aeronaves ligeras cargadas de cocaína y que viajan de América del Sur (sobre todo Venezuela) a África del Oeste, para transportar después los estupefacientes hacia los centros de consumo europeo. Este trayecto representaría el 10% de los vuelos que parten de Venezuela y se habría triplicado desde 2006⁴. Guinea Bisáu y Cabo Verde descuellan como los principales países concernidos. Si los traficantes utilizaban modestos jets de negocios cuando sus primeras travesías transatlánticas, han mejorado rápidamente su modus operandi optando por aeronaves de gama superior que permiten recorrer distancias más largas y cuadruplicar la cantidad de droga transportada en cada vuelo. Más aún, tal como "Air Cocaína"⁵, aviones de gran capacidad habrían sido identificados también por los servicios británicos. Así, el Boeing encontrado en 2009 en Malí no sería un caso único⁶. Almacenada en África del Oeste, la droga se transportaría pues por varios medios, aéreos, marítimos y terrestres para entrar en Europa.

(1) Airpower in the interagency: Success in the Dominican Republic- May/June 2012, Air and Space journal.

(2) Los Estados Unidos, que comparten 3500 kilómetros de frontera con México, han decidido edificar un doble muro de 1125 kilómetros de largo entre California y Texas, mediante la votación de la legislación del Secure Fence Act en 2006.

(3) National Drug Threat Assessment - 2011.

(4) Fuente proveniente de la cobertura radar del JIAFTS

(5) Se trata del descubrimiento de la carcasa de un Boeing 727 calcinado en Malí, que habría transportado entre 7 y 11 toneladas de cocaína.

(6) A este respecto, los servicios de inteligencia británicos habrían ido interesándose desde 2010 por individuos que querían utilizar aviones de gran capacidad del tipo Ilyushin, Antonov o Tupolev, de una capacidad de carga de varias toneladas de cocaína. Reunión del 8 de octubre de 2010-MAOC-N.

Europa: un fenómeno ya demostrado

Hoy día, el fenómeno va emergiendo también en Europa⁷. El sur de la península ibérica es, y con mucho, la región de Europa más afectada por el tráfico de estupefacientes que utiliza la vía aérea general. Más modestamente, este fenómeno se desarrolla también en el corazón de Europa así como entre el Reino Unido y el continente (Bélgica, Francia, Países Bajos). Italia, Grecia y los Balcanes parecen afectados también por el fenómeno, aunque las autoridades son poco alertadas. Europol ha identificado vuelos entre Marruecos e Italia o Hungría. Así, de modo similar a la situación descrita en América para llegar al Viejo continente, segundo mercado de consumo final de drogas ilícitas, el uso de la aviación ligera y ultraligera registra una clara expansión⁸.

La Península ibérica, principal puerta de entrada de la droga por aviación ligera procedente de África

Desde 2005, las rotaciones de aeronaves privadas entre Andalucía y Marruecos que importan principalmente cannabis registran un fuerte aumento. Los radares españoles y marroquíes han detectado así más de 49⁹ vuelos en 2010, una cifra que se duplicó con respecto al año 2009, según las observaciones. Estas rotaciones se imputarían a 3 ó 4 organizaciones criminales transnacionales instaladas en el sur de España que ponen en marcha cada una 2 a 3 vue-

los a la semana. En menor medida, Portugal está también afectado, ya que los criminales se sirven de las fronteras para evitar las intercepciones policiales. Las últimas observaciones indican que los traficantes han sabido, tal como en la situación norteamericana, adaptar sus modus operandi: para evitar la cobertura radar y los aeródromos cada vez más vigilados, privilegian ahora los ultraligeros (ULM) y helicópteros. Más inquietante aún, los cargamentos de cocaína acompañan ahora los de la resina de cannabis, confirmando así el refuerzo de los cárteles latinoamericanos en Marruecos. En paralelo paralelamente, cantidades más significativas de cocaína van llegando directamente de África del Oeste o de América latina en jet privado. Transitando frecuentemente por las Islas Canarias, estas aeronaves aterrizan en aeropuertos internacionales.

El Noroeste de Europa: indicios pero pocas intercepciones

El tráfico de estupefacientes por aviación general en Europa del Oeste está localizado sobre todo entre el Reino Unido y el continente (Bélgica, Países Bajos, Francia). Si existen numerosos indicios, casos concretos vienen a confirmar este modo de transporte hacia el Reino Unido; las autoridades han interceptado 16 aeronaves desde 2006. Algunos de estos casos implican directamente a gestores de aeródromos y a pilotos.

UN BALANCE EN FRANCIA QUE DA UNA IMPRESIÓN DE FENÓMENO MENOR

El transporte de las drogas ilícitas es un reto-clave para los traficantes. Para afrontarlo, van adoptando varias aproximaciones: producir en los lugares más próximos a las zonas de consumo para reducir los costes de transporte y de detección (es el caso de las drogas de síntesis o del cultivo indoor de cannabis) o bien asegurarse de que el modo de transporte sea discreto o que pocas veces sea objeto de vigilancia por parte de los servicios represivos. Los vectores aéreos, terrestres o marítimos se aprovechan así para intentar eludir los dispositivos nacionales de control. Estos últimos años, las organizaciones criminales, que aspiran a garantizar las expediciones de productos estupefacientes, van explotando el vector de la aviación general, que se puede designar como aviación civil no comercial.

En Francia, conjuntos de indicios que auguran un desarrollo del fenómeno

Francia puede ser particularmente impactada por esta amenaza contenida hasta el momento: en efecto, posee una fuerte densidad de aeródromos. Siguiendo la definición retenida de la plataforma, se oscila entre aproximadamente 500¹⁰ a 1800¹¹ si se incluye las pistas para ULM (ultraligeros). No se asegura una presencia permanente de fuerzas de seguridad en la mayoría de éstos y tal orientación es claramente poco probable. Ahora bien, las capacidades técnicas de la aviación general, asociadas a una reglamentación de vuelo poco coercitiva, hacen de él un vector de tráfico potencialmente atractivo para los traficantes. Un análisis retrospectivo parece indicar que este modus operandi no es totalmente nuevo. En los años ochenta y noventa, unos casos (Antillas francesas,

(7) Europol, « Notification de la menace OC-SCAN : Diversification de l'utilisation des avions légers pour les trafics illicites à destination et au sein de l'UE » [Notificación de la amenaza OC-SCAN : diversificación de uso de aviones ligeros para tráfico ilícito con destino y en el seno de la UE], Mayo de 2010.

(8) Europol, "EU organized crime threat assessment-OCTA 2011", La Haya, 28 de abril de 2011.

(9) Se identificaron 38 vuelos en los primeros seis meses del año 2011.

(10) Journal Officiel de la République Française [Boletín oficial de la República francesa], Texte n°29, n°0159 del 10 de julio de 2012.

(11) Dussourd J., Rapport sur la sûreté dans les aérodromes secondaires [Informe sobre la seguridad en los aeródromos secundarios], Ministère de l'Intérieur, 2008.

Pas-de-Calais, Normandía) son juzgados por tribunales y abundan en la prensa local, pero ningún servicio tiene una visión de conjunto de este fenómeno. Hay que esperar el asunto llamado "de Béziers" en 2008 (un helicóptero interceptado en zona rural cargado de casi 560 kilos de resina de cannabis) para que se produzca una honda repercusión nacional y que se empiece a tomar conciencia de las capacidades de este modo de transporte. Sin embargo, a juicio de ciertos interlocutores, tal *modus operandi* no puede percibirse sino como un ruido de fondo, incluso como un fantasma. Ahora bien, el presente estudio, al coleccionar y cotejar informaciones provenientes de múltiples fuentes, consigue demostrar lo demostrado de este fenómeno, mucho más allá del epifenómeno. A este respecto, la decena de casos identificados, desde el principio del año 2000, demuestra que su actualización resulta de incidente policial, de descubrimiento fortuito, de informaciones difundidas por terceros países o incluso de informaciones transmitidas por vecinos, lo que sugiere una casi ausencia de estrategia de lucha elaborada por los servicios represivos en cuanto al uso del vector de la aviación general.

Una diversidad de *modus operandi*

Francia: número de ULM (ultraligeros motorizados) que disponen de una tarjeta de identificación válida : 13 040

Las drogas descubiertas son, en gran mayoría, resina de cannabis, cocaína y drogas de síntesis. Los principales movimientos de aeronave evidencian las rutas transfronterizas en aeronave Francia / Reino Unido y Francia /

España, lo que confirma el interés del vector para franquear los obstáculos geográficos (la cadena pirenaica, la *Manche*). El tráfico de estupefacientes en las Antillas francesas aún está dominado por el vector marítimo. No obstante, el transporte de drogas por el vector aéreo ligero está llamado a crecer al menos por dos razones: la primera concierne la cobertura radar casi inexistente (numerosas zonas oscuras vinculadas a la geografía de las islas y a la obsolescencia de los radares), la segunda resulta del crecimiento del control de los espacios aéreos de los países vecinos bajo el impulso estadounidense, que hace vulnerables los departamentos franceses de América en cuanto a las posibilidades de lanzamiento de fardos de droga.

En función de estos movimientos, los aeródromos ubicados en estas zonas fronterizas parecen claramente expuestos, tanto más cuanto que los ejes viales se vigilan más. Coexisten varios *modus operandi*, lo que hace más delicado

el ejercicio de control. El más corriente se declina de la manera siguiente: las cantidades de droga apenas se ocultan, transportadas en sacos de deporte; el piloto no presenta plan de vuelo, el transpondedor está apagado, no hay contacto por radio, el vuelo se realiza al alba o de noche, con luces apagadas y a baja altura. La toma de riesgo es máxima y requiere real destreza por parte del piloto, *** recurso a medios tecnológicos de visión nocturna.

Otro tipo de *modus operandi* opuesto al precedente: los traficantes se aprovechan de las ventajas ofrecidas por la aviación de negocios, lejos de las formalidades de los vuelos comerciales. Las organizaciones que utilizan *jets* pueden movilizar un aparato y su tripulación en muy poco tiempo. Esta libertad permite también dividir el trayecto en escalas. Un *jet* puede efectuar vuelos de varios miles de kilómetros, y puede fácilmente cruzar el Atlántico. Los pilotos respetan obligaciones aeronáuticas: respeto de las reglas de vuelo (apertura y clausura de un plan de vuelo). La flexibilidad caracteriza la aviación de negocios, con la posibilidad por ejemplo de cambiar de destino durante el vuelo. Por lo tanto, es muy difícil para los investigadores detectar un uso ilícito de las aeronaves y de prever el lugar de aterrizaje. El aeropuerto del Bourget es la primera plataforma aeroportuaria de negocios de Europa, antes de la de Londres. Se cuentan, como promedio anual, más de 50 000 movimientos.

En función de las distancias que hay que recorrer, la elección de la aeronave parece crucial. Así notamos que cuando las distancias son cortas (algunas decenas de kilómetros), la elección recae en un ULM o un avión teletopilado, aparatos de radios de acción menores pero que pueden aterrizar en numerosos lugares. En promedio, las cantidades de drogas transportadas se aproximan a los 80 kilos. Se prefiere el avión de turismo o un helicóptero para cubrir distancias medias (algunos centenares de kilómetros); aproximadamente 300 kilos se embarcan a bordo. Por fin, se encuentran *jets* para las largas distancias (varios miles de kilómetros); las bodegas pueden contener varios centenares de kilos y aun alcanzar fácilmente la tonelada.

En este último caso, las aeronaves suelen venir de América del Sur – Venezuela, Brasil, Guyana – y suelen hacer escala en África para finalmente aterrizar en el suelo europeo. Se ha de añadir que los servicios de navegación aérea se limitan a controlar el último plan de vuelo y no el histórico.

A ESCALA DE LOS PAÍSES, LAS RESPUESTAS PÚBLICAS SON MUY HETEROGÉNEAS

Las Américas: el control del espacio aéreo entre las zonas productoras y consumidoras

El "Air Bridge Denial Program" (ABPD), establecido en 1995, puso en marcha un control estricto del espacio aéreo que tiene como propósito luchar contra el tráfico de estupefacientes por la vía aérea ligera. Este programa se fundamenta en el desarrollo de intercambios de información en tiempo real, con la ayuda de una cobertura radar que permite identificar vuelos clandestinos (transponedor apagado) y con el apoyo de los militares, operar intercepciones aéreas¹² en la zona andina y caribe¹³. Para lograrlo, la Joint Inter-Agency Task Force-South (JIATFS), una entidad interministerial estadounidense (que asocia a las policías judiciales, las fuerzas armadas, las aduanas) está encargada de cruzar los sensores que detectan las aeronaves sospechosas con información clásica dedicada al tráfico de estupefacientes por la aviación general. Esta agencia trata entre 13000 y 15000 huellas al día, lo que permite identificar a diario 3 a 4 aviones sospechosos¹⁴. El JIATFS también está encargado de las misiones operacionales, tales como la coordinación de las acciones internacionales de intercepción en su zona de competencia en el exterior de los Estados Unidos.

Una adaptación del control en las fronteras orientada hacia los ULM y aviones telepilotados

Además de radares instalados en las fronteras en los años ochenta, los Estados Unidos intentan ahora reforzar sus capacidades de detección e intercepción de los ultraligeros (ULM y aviones telepilotados). Desde esta perspectiva, fue votada en 2012 una ley titulada "Ultralight Aircraft Smuggling Prevention Act" (2011-2012) que permite perseguir a los pilotos y propietarios de ULM y de aviones telepilotados en el tráfico de estupefacientes¹⁵. Además, recientemente, la administración estadounidense se ha dotado de un nuevo sistema de detección (que incluye aviones telepilotados) en tiempo real adaptado a la identificación de las aeronaves ligeras¹⁶.

Los Estados Unidos: una vigilancia de los aeródromos considerada como esencial pero difícil de poner en marcha

El *National Northern Border Counternarcotics* de 2012¹⁷ impulsa acciones más específicas con respecto a la aviación general: se opera una evaluación de los riesgos a través de una cartografía que toma en cuenta diferentes

criterios tales como la asequibilidad y la protección de las plataformas. Se difunde un número de teléfono gratuito mediante una campaña de sensibilización para los responsables de aeródromos. Se ha de subrayar que los Estados Unidos han optado por la puesta en marcha de estructuras represivas "interministeriales" consideradas como el medio determinante para luchar eficazmente contra la criminalidad vinculada con la aviación general.

Colombia: un servicio centralizado

En Colombia, además de un control estricto del espacio aéreo, las fuerzas de policía integran en su organización un servicio dedicado específicamente a la aviación general, apoyado por la aviación civil. Estos policías especializados controlan anualmente cada uno del centenar de aeródromos secundarios así como las aeronaves que acogen. A este respecto, toda aeronave debe obtener un certificado anual del departamento citado y mencionar todo cambio que concierna el aparato (pintura, modificaciones técnicas, venta, préstamos). Y por fin, este servicio produce información específica.

223 es el número de los ULM clandestinos detectados en las fronteras de Estados Unidos en 2011

Venezuela: un refuerzo del control de la aviación general desde 2009

Tomando nota de la explosión de los vuelos clandestinos, el gobierno bolivariano ha puesto en marcha un plan de lucha contra este fenómeno en 2008. Este plan prevé un refuerzo de la cobertura radar, medios de intercepción pero también un control más estricto de los aeródromos civiles y militares, así como la destrucción de las pistas clandestinas.

África del Oeste: una ausencia total de control, fuera del proyecto francés "Las alas malienses"

Si los controles aeroportuarios ahora se han puesto en marcha a través de proyectos internacionales, la aviación general en África no se somete a ningún control. Sólo la iniciativa de las Aduanas francesas "Las alas malienses" intenta cambiar las cosas. Así, los malienses han experimentado en 2001 esta iniciativa, que podría exportarse hacia otros países africanos.

(12) La reglamentación que prohíbe a toda aeronave atravesar el espacio aéreo sin autorización, so pena de neutralizarse la aeronave en pleno vuelo, si ésta no acata la orden.

(13) Acuerdos bilaterales que permiten la intercepción en el espacio aéreo de terceros países.

(14) Esta agencia subraya que el 80% de la información proviene de los canales tradicionales y el 20% de las detecciones multi-sensores (radares, etc.).

(15) Se han previsto una pena de prisión de 20 años como máximo y una multa de 250 000 dólares (el importe de la multa es idéntico cuando se penetra ilegalmente en el espacio aéreo).

(16) Estos ultraligeros destacan por su débil firma radárica y por una velocidad inferior a los aviones de turismo.

(17) <http://www.whitehouse.gov/ondcp/news-releases-remarks/office-of-national-drug-control-policy-releases-northern-border-drug-control-strategy>

Además, las acciones iniciadas por la *United Nations Office on Drug and Crime* (UNODC) y por Europa tales como los proyectos Aircop y las Células aeroportuarias anti-tráfico (CAAT) prevén después de cierto tiempo concentrarse en la aviación general porque los traficantes utilizan a la vez las estructuras aeroportuarias y las pistas privadas y clandestinas para organizar el tráfico de estupefacientes.

Marruecos: un fortalecimiento de la cooperación con Europa

Marruecos ha mejorado su actuación para reducir las vulneraciones de la soberanía de su espacio aéreo y contrarrestar las rotaciones frecuentes de aeronaves entre España y el Reino. Para hacerlo, las autoridades marroquíes refuerzan las capacidades de detección radar y la cooperación con España a través de la puesta en marcha de equipos conjuntos de análisis de la información. Además, para una circulación más fluida y rápida de la información, dos centros de cooperación policial (Marruecos-España) han sido creados, uno en Algeiras (España) y el otro en Tánger (Marruecos).

RESPUESTAS PÚBLICAS DESIGUALES EN EUROPA

Iniciativas europeas aún embrionarias

Europol insiste en su interés creciente por el uso de la aviación general a fines criminales. Más allá del tráfico de estupefacientes que constituye una preocupación mayor, la institución de La Haya se interesa al tráfico de armas, de migrantes clandestinos, al transporte de efectivo, de piedras preciosas, de obras de arte, utilizando el vector de la aviación general. Hoy día, Europol va colectando numerosos elementos acerca de esta amenaza, el objetivo perseguido siendo el de constituir un grupo de trabajo perenne. Paralelamente, el grupo "Aeropuerto" del Grupo Pompidou (Consejo de Europa) ha puesto en marcha desde hace tres años un subgrupo que reúne a representantes de los servicios represivos europeos (y no europeos), para aumentar la toma de conciencia e intercambiar acerca de las buenas prácticas operacionales. Merced a estos intercambios, este subgrupo logró construir una veintena de indicadores de riesgo.

El *Maritime Analysis and Operations Centre for Narcotics* (MAOC-N)

Órgano de cooperación, el MAOC-N es un centro operacional de análisis de inteligencia marítima para los estupefacientes, creado en 2007 y fundado sobre la cooperación de las agencias antidrogas de la Unión europea y de los Estados Unidos. Si en sus estatutos, se menciona la lucha contra los tráficos por vía aérea, aún no es objeto de una implementación práctica, los dispositivos siendo a fecha de hoy exclusivamente orientados hacia el vector marítimo. Pero el interés mostrado por el tráfico de estupefacientes por la aviación general no se desmiente y se enmarca en una voluntad de entender mejor el aumento de los vuelos transatlánticos. Inspirado y complementario del JIATFS, el MAOC-N podría convertirse en una estructura clave en la lucha contra este fenómeno, tanto a través de la recolección, la explotación y el intercambio de informaciones especializadas como acerca de la mutualización y la coordinación de los medios policiales y de defensa aérea en Europa.

España: la actuación más completa en Europa

País más expuesto de Europa, España ha reforzado su actuación para poner freno al tráfico de estupefacientes vía la aviación general desplegando un plan nacional en 2011. Las Aduanas y la Guardia Civil son sus dos pilares principales, y luego se asocian estrechamente la Policía y el Ejército de Aire. Este plan prevé un refuerzo de la cobertura radar (en particular el Sistema integrado de vigilancia exterior, SIVE) y de la cooperación con las autoridades portuguesas y marroquíes. El esfuerzo en materia de inteligencia operacional ya ha surtido efectos, ya que se nota una mejor detección, más intercepciones y una mejora del control de los aeródromos secundarios. Entre 2011 y 2012, estos controles han permitido identificar 208 plataformas de circunstancias y aeródromos secundarios y 132 pistas clandestinas. Se realizaron 354 inspecciones de aeródromos y de plataformas. 38 vuelos clandestinos se identificaron así como 118 aeronaves sospechosas. 43 aviones y helicópteros han sido escrupulosamente inspeccionados. Todo ello dio como resultado la apertura de 3 investigaciones, a pesar de las dificultades estructurales de cooperación interministerial entre las tres principales administraciones represivas.

354 es el número de inspecciones de aeródromos y de plataformas de circunstancia efectuados por los españoles entre 2011 y 2012

Portugal: una aviación civil que se compromete

Si las dificultades presupuestarias frenan sustancialmente la puesta en marcha de las acciones específicas, los servicios portugueses han ido tomando la medida de la amenaza. Su acción se centra en la mejora de la cooperación con los españoles y el control de los aeródromos secundarios y plataformas. La aviación civil portuguesa se implica mucho en estos esfuerzos por contener la amenaza, merced al intercambio de experiencias con la aviación civil estadounidense.

Los Países Bajos: un control reforzado de los aeródromos pilotado por un centro de coordinación

Las aduanas neerlandesas han creado un centro de control de vocación interministerial¹⁸ orientado hacia la aviación general. Este « brain dump » orienta la actuación interministerial, facilita el intercambio de conocimientos entre los campos de la seguridad y de la protección y encarga estudios específicos. Un protocolo de intercambio de informaciones con Alemania y Bélgica permite mutualizar la cobertura radar y emitir un sistema de alerta. Se realizan análisis de riesgos a partir de informaciones colectadas en los registros gubernamentales¹⁹, fuentes abiertas (OSINT) y de la información obtenida a partir de la vigilancia de los aeródromos²⁰. Una atención particular se presta a los desfases notados entre los planes de vuelo presentados y las trayectorias radares.

Este punto de contacto único efectúa cerca de 200 controles de aeronaves privados con la ayuda de equipos caninos y ha puesto bajo vigilancia ciertos aeródromos secundarios, con la ayuda de lector automático de placas de matrícula, de cámaras de vigilancia, de sonorización de locales y cobertizos así como de sensores sonoros para identificar los eventuales vuelos nocturnos. A pesar de la multiplicación de los medios de control, los servicios neerlandeses no han logrado resolver casos concretos de tráfico de estupefacientes. Ciertos agentes mencionan la adopción de los traficantes, que utilizarían las extensas playas del litoral neerlandés para aterrizar y despegar en toda discreción.

El Reino Unido: una actuación centrada en la Inteligencia y la cooperación internacional

A través de sus unidades de inteligencia especializada, el "United Kingdom Border Force" et la "Serious Organised Crime Agency" (SOCA), intervienen principalmente sobre el fenómeno del tráfico de estupefacientes mediante la aviación general, con el apoyo de las policías locales cuando el caso se va desarrollando en una plataforma del

Reino. Asimismo, los servicios de la aviación civil (Control Authority) se asocian al control de las plataformas. A este respecto, estos servicios están más dispuestos a quitar la licencia a un piloto involucrado en un transporte de droga.

La SOCA aprovecha su conocimiento de las redes internacionales y se ha dotado de útiles de inteligencia operacional muy importantes en África y en América sobre estos temas, en parte por su participación en el JIATFS y en el MAOC-N.

La creación venidera de la *National Crime Agency* debería volver a dinamizar la atención prestada a la aviación general, en particular para orientaciones estratégicas mejor definidas, tal como una vigilancia reforzada y coordinada de las fronteras (*Joint Border Security Threat Assessment*).

Además del plan de vuelo, los pilotos, con motivo de los movimientos entrantes o salientes del Reino Unido, se ven obligados a rellenar un informe de aviación general (*General Aviation Report*). Operaciones conjuntas entre la UKBA, la SOCA que se interesa específicamente la aviación general se llevan a cabo para aumentar la eficacia de la lucha contra el crimen organizado. La distinción se operó entre la Inteligencia necesaria a la actuación específica y la útil para la investigación. En definitiva, la utilización de este modo de transporte bien sigue una orientación creciente que sólo parece alertar parcialmente a los servicios de lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes. En Europol, la amenaza se toma en serio, tal como en otras instancias europeas encargadas de esta problemática. Las organizaciones europeas incitan sus Estados miembros a acentuar la toma de conciencia del tráfico de estupefacientes vía la aviación ligera. Insisten en la necesidad de cooperar, habida cuenta de los fáciles movimientos transfronterizos realizados por este tipo de aviación. El desafío estriba en desarrollar una respuesta coherente y colaborativa del control del tráfico aéreo general europeo y de la intervención coordinada de las autoridades de los Estados-miembros.

UNA RESPUESTA PUBLICA FRANCESA DEMASIADO TIMORATA

A pesar de una realidad difícil de objetivar, la respuesta pública sigue siendo subdimensionada. La respuesta pública se aprehende aquí como la actuación de los servicios represivos en materia de lucha contra el tráfico de estupefacientes a partir de los aeródromos no vigilados. Se vuelve a encontrar la paleta de los servicios implicados en la lucha contra el tráfico de estupefacientes : Policía, Aduanas, Gendarmería y Justicia. Una Gendarmería especializada, la Gendarmería de los transportes aéreos ocupa un lugar singular, por el hecho de que sus misiones integran la de garantizar el respeto de las normas reglamentarias por los actores que operan en estas plataformas (pilotos, respon-

sables de aeroclubes, propietarios de aeronaves, administrador de la plataforma...). Para las policías especializadas en la lucha contra el tráfico de estupefacientes, la amenaza no moviliza, por el peso aún determinante de los vectores viales y marítimos.

1 800 es el número de aeródromos secundarios y de plataformas de circunstancia presentado por el Prefecto Dussourd

(18) Reagrupamiento de organizaciones civiles (Policía, Aviación Civil) y militares (Ejército del Aire).

(19) Cámara de Comercio, Catastro, licencia de los pilotos, registro de las aeronaves.

(20) Propietarios de las aeronaves, histórico de los propietarios de la aeronave, tipo de utilización, acceso para pasajeros, securización de los hangares, e identificación de los coches que frecuentan los aeródromos, etc...

Una actuación pública de índole reactiva

Ahora bien, en lo esencial, la actuación pública es de índole reactiva y no proactiva en cuanto al tráfico de estupefacientes que utiliza la aviación general. En realidad, la problemática « aeródromos no vigilados » es demasiado limitada, habida cuenta de las capacidades de las aeronaves de aterrizar en aeródromos vigilados, tal como los jets privados o, a contrario, en zonas privadas del tipo de las helipuertos instalados en propiedades, e incluso lanzamientos de fardos de droga al mar.

El paisaje de los aeródromos es muy desigual. Si los aeropuertos internacionales se benefician de un control exhaustivo incesantemente renovado en términos de seguridad y protección, teniendo en cuenta las directrices definidas por las instancias internacionales y nacionales (Organización de la Aviación Civil Internacional – OACI ; Agencia Europea de la Seguridad Aérea – EASA ; Dirección General de la Aviación Civil – DGAC), sobre todo a raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, los aeródromos secundarios ven menguar la presencia de instancias estatales.

Esto se explica por la reducción de velamen por parte del Estado y por una reorientación en puntos de paso considerados como sensibles. Además, la existencia de una clasificación de los aeródromos secundarios (circular de la DGAC del 6 de abril de 2010 referente a la seguridad de los aeródromos secundarios) permite modular las medidas en función de la sensibilidad de las plataformas desde el punto de vista de la seguridad: una tipología que las clasifica en tres grupos de sensibilidad creciente : G1, G2 y G3. Una orientación muy marcada de la lucha contra el terrorismo que puede valer en parte solamente en un esquema en el cual dominan las infracciones de derecho común, entre los cuales el tráfico de estupefacientes. Los prefectos están encargados de aplicar la reglamentación de la seguridad y de la protección en los aeródromos ubicados en el territorio de su competencia ; ahora bien, se nota una disparidad en esta aplicación, y en particular la débil evaluación de las medidas dictadas por las órdenes prefectorales, tal como el acceso y la circulación en zona « lado pista ».

La necesidad de la Inteligencia frente a las vulnerabilidades de los aeródromos secundarios

Estos aeródromos no vigilados se caracterizan por vulnerabilidades que el prefecto Dussours había apuntado con motivo de un informe que trataba de la seguridad de los aeródromos secundarios en 2008 ; notabe « la dificultad de detectar y de seguir una grande parte de los vuelos de la aviación general ».

Citando a una de sus expresiones : « No tenemos los me-

dios de controlarlo todo ». De ahí la importancia primordial de la Inteligencia en esta temática. Al día de hoy, las informaciones acumuladas son dispares ; cada servicio dispone de pocos o muchos elementos que inscribe en su propio marchó con una escasa inclinación al intercambio y aun menos en una dinámica interministerial. Un servicio de Aduanas, la División de los Servicios Operacionales, va desarrollando un verdadero peritaje referente a la aviación general, vinculada en parte al control de las obligaciones fiscales (pago de las tasas) pero también y cada vez más, vinculada al análisis criminal.

Sin embargo, ciertas estructuras, del tipo de la del Centro Nacional de las Operaciones Aéreas (CNOA), trabajan en beneficio de varios servicios del Estado en la cuestión de la intrusión de aeronaves en el espacio aéreo francés, sin plan de vuelo, o considerados como sospechosos por su comportamiento durante el vuelo. La presencia en su seno de oficiales de enlace (GTA, PAF, DGDDI) contribuye a transmitir informaciones a los Estados mayores respectivos referentes a la trayectoria de las aeronaves merced a la cobertura radar militar.

La cooperación internacional resulta indispensable

El vector aéreo impone, por naturaleza, una coordinación y una rapidez de acción de los servicios, en particular cuando la información de una aeronave que transporta droga está transmitida por los servicios de control de un tercero país.

Tal como lo subrayan numerosos interlocuteurs, parte de esta respuesta implica pues a minima el nivel europeo, en la medida en que el espacio aéreo europeo queda marcado por una fragmentación vinculada a las soberanías nacionales aún preeminentes.

A fortiori, el franquear fronteras es fácil con este tipo de vector, lo que requiere por parte de las autoridades la posibilidad de perseguir un aparato en infracción más allá de su propio espacio aéreo. En este sentido, acuerdos bilaterales existen y permiten una incursión en un país vecino, antes de que los servicios de este mismo país asuman el relevo. Ya vigente en el dominio de la criminalidad transfronteriza terrestre gracias a los acuerdos Schengen, la cooperación entre servicios de países terceros, en cuanto al campo aéreo, exige compartir una misma percepción de la amenaza. Lo que no es fácil, sea porque una política penal considera como secundario el tráfico de estupefacientes por medio de la aviación general, sea porque el lobby del microcosmos aeronáutico es tan fuerte que apoya la elección de la « soft law » (regulación fundada en Cartas de seguridad y Códigos de buena conducta), para no perjudicar a la libertad de circulación.

En otros continentes, ciertos países ya se enfrentan con esta amenaza. Citemos la Oficina de las Naciones Unidas encargada de la droga y del crimen (UNODC) que subraya en su informe anual de 2011, el recurso a la aviación general, en particular en África del Oeste : « La utilización de jets privados, aparatos que pueden penetrar hasta muy lejos en las tierras africanas, se convierte en un método alternativo para transportar cocaína desde África del Oeste hacia Europa ». Esta práctica está probada desde hace varios años en América del Sur y en América central. Hasta el punto de que las autoridades peruanas y colombianas han puesto en marcha, con el apoyo activo de Estados Uni-

dos, el *Air Bridge Denial Program* desde los años noventa, tal como lo hemos evocado más arriba. Gracias a este sistema, el número de vuelos ilegales detectados en Colombia ha ido pasando de 657 en 2003 a 32 en 2009, o sea una reducción de casi un 95%. Brasil y la República Dominicana han seguido el ejemplo de estos países, atestando así de la difusión de la amenaza.

ALGUNAS CIFRAS

- **55 000 dólares U.S.** es el precio de la compra de un kilo de cocaína en Europa, mientras que sólo vale 2500 dólares a su salida del laboratorio en Colombia.
- **43** es el número de travesías transatlánticas aéreas identificado por los británicos en 2010
- **49** es el número de aeronaves detectadas en España en 2010
- **12** es el número de accidentes de aeronaves ligeros totalizado por los marroquíes entre 2008 y 2011.
- **1,5 tonelada** es la cantidad de cocaína que transportaba el jet privado interceptado en las Canarias en 2012
- Francia: número de licencias válidas en 2011, para todas las aeronaves : **74 267**
- **560 kilos** es la cantidad de cannabis que transportaba el helicóptero en el caso de Béziers.
- Francia : número de aeronaves que disponían de un certificado de navegabilidad válido, en 2011, aviación general: **8 211**



INHESJ

École Militaire

1, place Joffre – Case 39

75700 Paris 07 SP

Tél : +33 (0)1 76 64 89 00

Tél : +33 (0)1 76 64 89 31

www.inhesj.fr