



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

DECIMOSEXTA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS/16)

Punta Cana, República Dominicana, 28 de marzo al 01 de abril de 2011

Cuestión 6 del  
Orden del Día:

Otros asuntos

## EL USO DE LA AVIACION GENERAL PARA ACTIVIDADES ILCITAS

(Nota presentada por Colombia)

### RESUMEN

Colombia ha realizado exigentes esfuerzos para combatir la utilización de la Aviación General al servicio del narcotráfico. Se han implementado mecanismos entre distintas instituciones de control que han producido efectos positivos. Sin embargo, la influencia del narcotráfico hace que el tránsito ilegal se desvíe hacia otros países lo que demanda la cooperación internacional para combatir este flagelo. Colombia invita a los miembros a analizar la estrategia colombiana y las solicitudes respetuosas para generar normas internacionales que nos permitan reducir al máximo la utilización del transporte aéreo para fines de narcotráfico y terrorismo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	<b>Objetivo estratégico F: Imperio de la ley — Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional</b>
<i>Referencias:</i>	Informes de Inteligencia Colombia Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

## 1. INTRODUCCIÓN

### a) Antecedentes

La aviación en Colombia al igual que en muchos sectores, ha sufrido con el flagelo del narcotráfico. La versatilidad de las aeronaves y la velocidad facilita el transporte de sustancias alucinógenas especialmente hacia Norteamérica y el Caribe.

En el periodo 2003 – 2009, los crecientes controles militares han reducido en 92.01% el movimiento de aeronaves de Aviación General que emplean pistas ilegales. Se pasó de 639 movimientos ilegales en el 2003 a 5 movimientos en el año 2009.

Sin embargo esta acción institucional del Estado Colombiano, ha desplazado estos movimientos a los aeropuertos legales, que solapando la operación ilegal en la operación de la Aviación General, han mantenido un número aún no determinado y creciente de movimientos. Se estima que este negocio ilegal mueve al año alrededor del 5% por vía aérea.

Es de anotar la gravedad del problema para el tránsito aéreo, que además de sus nocivas implicaciones a la sociedad, opera de manera permanente e indiscriminada en las rutas aéreas usadas por las aeronaves en tránsito SUR NORTE SUR, poniendo en peligro el transporte aéreo mundial, e incluso pone en riesgo otras rutas en la franja Sahariana en África desde Suramérica. Sin olvidar la problemática de estas aeronaves que pueden ser empleadas para fines terroristas.

i. Estadísticas 2003-2010

<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
639	462	329	159	76	43	51	25*

Los movimientos en Colombia se han reducido en un 92.01%, sin embargo el control de las autoridades colombianas es evitado volando por espacios aéreos circundantes y manteniendo el peligro en la región.

ii. Narcotráfico y Terrorismo: Interferencia ilícita

En la actualidad todo este fenómeno es clasificado como interferencia ilícita, lo que por la dificultad de culminar las investigaciones en torno a estas actividades, alteran las estadísticas reales y restan importancia a la problemática regional.

Es importante diferenciar que las aeronaves al servicio del narcotráfico, no están secuestradas o simplemente desaparecidas. Organizaciones al margen de la ley las adquieren a sus dueños originales, planean y organizan estas operaciones, para luego argumentar ante las aseguradoras la desaparición o accidente de estas aeronaves.

b. Problemática regional

i. Uso de la aviación general con fines ilegales

La aviación general en Colombia ha sido empleada históricamente, para permitir un mejor medio de transporte al servicio del narcotráfico. Esta utilización ilegal de la aviación ha generado que Colombia se haya convertido, como la clasificó en el año 2008 la AOPA, como uno de los países con la mayor dificultad para operar en el mundo.

No podría ser diferente ante la pérdida de más de 550 aeronaves de Aviación General en los últimos 10 años, por grupos ilegales que luego de emplearlas, las desecharon prendiéndoles fuego en lugares remotos. En algunos países centroamericanos se encuentran por decenas aeronaves incineradas a orillas de carretables rectos sin poder establecer porque terminaron así.

1. Adulteración y Suplantación de Licencias del Personal de Vuelo

En promedio se tienen alrededor de 5 suplantaciones de licencias de vuelo por mes, la fragilidad de los mecanismos de seguridad en las licencias y la falta de información compartida no permite la verificación

- 3 -

de licencias expedidas por autoridades de otros países que vuelan el espacio aéreo colombiano.

## 2. Adulteración y Falsificación de Matriculas

Los números de matrículas en las aeronaves son adulterados con cinta de alta velocidad, logrando engañar a las autoridades y camuflar las verdaderas.

La dificultad o imposibilidad de consultar bases de datos de aeronaves, sus matrículas, números de serie y propietarios hace que con el crecimiento movimiento de aeronaves, la reducción de costos (por su tiempo de servicio muchas de ellas son muy rentables para estos ilegales), generan uno de los mayores obstáculos para el control.

### ii. Empleo de licencias internacionales para evitar controles locales

Con frecuencia con el fin de evitar los controles locales, el personal de vuelo emplea licencias y certificaciones de otros Estados. Esto, con el objetivo de eludir la consulta en línea local y reducir la posibilidad de control de la veracidad de la información, regulaciones, restricciones y sanciones.

Las más empleadas son licencias FAA, que al no poseer la fotografía del piloto, ni medidas adicionales de seguridad, facilita su falsificación.

### iii. Comercio no controlado

Las aeronaves cercanas a chequeos mayores, que pierden su valor comercial por obsolescencia y tiempo de uso, aunque no exclusivamente, son las de mayor empleo en la actividad ilegal. Su comercio ágil, evita los controles de las autoridades, los valores irreales permiten que sean traspasados entre propietarios sin ningún control y finalmente terminan desaparecidas en pistas clandestinas.

### iv. Rutas afectadas por el tránsito aéreo ilegal

Solamente en el Caribe y el norte de la región CAR SAM, cruzan cerca del 75% de las rutas en sentido SUR NORTE SUR. Existen indicios de que alrededor de 10 aeronaves vuelan en niveles cercanos (seguramente más bajos), evadiendo cualquier posibilidad de detección o alarma de los sistemas a bordo para evitar colisiones, pues lógicamente los equipos transponder estarán apagados para evitar ser detectados

Los ascensos, descensos y rutas varían de niveles, pero según los tipos de aeronaves ascienden generalmente hasta 25.000 ft y descienden a 100 ft AGL.

## c. Medidas colombianas adoptadas

### i. Seguimiento y vigilancia

Las medidas no han sido pocas para lograr controlar esta problemática. El incremento de la cobertura en vigilancia radar, que en Colombia está cercana al 90%. La creación de zonas de identificación ZECAS

La interacción con países y autoridades amigas, que unen esfuerzos para combatir este delito.

De igual forma las actividades interagenciales, entre las autoridades de Policía, Aduana, Migración y la Fuerza Aérea han permitido generar controles permanentes y operaciones contundentes como la operación FRONTERA de la Policía Nacional de Colombia que permitió la captura de 28 personas que se desempeñaban en el medio aeronáutico.

ii. Sobre los Permisos Especiales

En permanencias de aeronaves extranjeras en Colombia de Aviación General, superiores de 48 horas, se generaron formatos compartidos entre las diferentes autoridades nacionales, verificando de manera compartida identidades, seguros, certificados de aeronavegabilidad y matriculas, mejorando el control de ingreso al país.

Sin embargo la dificultad más grande radica en las aeronaves que permanecen menos de 48 horas, donde los controles son menos estrictos.

iii. Control de identidad

Se publicó una circular el 23 de Septiembre de 2009 sobre el Control de Identidad, con el fin de proteger al personal aeronáutico, incluyendo la huella dactilar para el diligenciamiento de los planes de vuelo dándole mejor soporte jurídico a dicho documento.

d. Descripción de la Estrategia Colombiana

Para combatir lo descrito anteriormente, además de muchas herramientas de gobierno, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Defensa han adoptado una estrategia denominada: Estrategia contra el empleo ilegal de aeronaves de aviación general y de la infraestructura aeronáutica como una medida para la protección del ATM.

La Estrategia se basa en tres pilares fundamentales descritos a continuación:

i. Control de Aeronaves

1. Seguimiento de aeronaves. El solo registro desde su origen inmediato a su destino no es garantía para la seguridad de los Estados, se debe mantener el conocimiento real de la ubicación de las aeronaves. El incremento de sistemas colaborativos y no colaborativos para el seguimiento puede ser una de las más cuantiosas erogaciones para los Estados, por lo que es necesario implementar mecanismos complementarios, que además de mejorar el seguimiento de las

- 5 -

aeronaves provean a los usuarios de facilidades para su operación y que de alguna forma permitan información para el ATM.

2. Concepto y apoyo actividad de registro. Los registros de aeronaves, certificados de matrícula deben evolucionar en mecanismos de lectura electrónica, con mejores estándares de seguridad, y empleando tecnología que facilite el proceso comercial de las aeronaves así como la protección de la propiedad privada.
3. Comercio controlado de aeronaves usadas. Sin querer generar un comercio regulado si debe ser de conocimiento de las autoridades de los Estados, las transacciones de las aeronaves, teniendo en cuenta el valor comercial real y su condición de bienes de profundo interés estratégico de cada nación, por las implicaciones aprendidas con el 11 Septiembre.
4. Mecanismos tecnológicos para seguimiento de aeronaves. Mecanismos alternativos hoy comercialmente explotados con seguimiento GPS y transmisión satelital, serían los más apropiados para el control de las aeronaves, incorporando sistemas de seguridad que eviten ser desconectados, y la simple comunicación permita la supervisión por las autoridades aeronáuticas y su operación armónica con el ATM.
5. Los costos hoy en día por transmisión satelital son elevados, pero bajo una utilización masiva pueden reducir ostensiblemente su precio y permitir además del control de posición, datos adicionales de operación, como velocidad, altura, parámetros del motor y hasta mensajería, permitiendo además de ser una herramienta de control, una facilidad a operadores y propietarios.
6. Alarmas y responsabilidad civil de propietarios. Los sistemas de seguimiento deben, además de proteger la propiedad de las aeronaves, generar alertas por empleo sospechoso de las aeronaves, así como el establecimiento de responsabilidades sobre propietarios de lo que se haga o deje de hacer con su aeronave, así la aeronave se encuentre fuera del Estado tenedor de la matrícula,
7. Convenios con aseguradoras para exigir equipamiento. Este tipo de regulaciones, puede ser estimulado por las aseguradoras que pueden conducir a una reducción sustancial en las pérdidas de aeronaves.
8. Permanencias menores a 48 horas con formato de información. Las aeronaves podrán proceder hacia un Estado con permanencia inferior a 48 horas sin mediar permiso alguno, pero podrá ser exigible el registro de la información relativa a la aeronave.

## ii. Control del Personal Aeronáutico

1. Seguridad de identidad. Este pilar, busca establecer con claridad la identidad de todo aquel portador de una licencia aeronáutica, la mejora progresiva de certificados médicos y licencias debe permitir un control efectivo, bajo estándares internacionales y con soporte en bases de datos efectivas y compartidas entre los Estados. La finalidad única proteger la aviación, la infraestructura aeronáutica y la comunidad de la operación ilegal de aeronaves.
2. Vinculación de Pasaportes con licencias. La Lectura mecánica y desarrollo de acuerdo OACI para el 2012 de los pasaportes lo harán uno de los documentos más seguros que existan, por tal razón, la vinculación

de las licencias del personal aeronáutico a estos documentos, permite mayor seguridad y permite emplear tecnologías ya instituidas por diseños mundiales anteriores. Este tema será tratado ampliamente en nota de estudio particular.

3. Biométricos, como medida de protección de la identidad donde se incluya “face recognition”, huellas dactilares y cambio de licencias por sensores biométricos. Son posibilidades que deben ser abordadas desde los más altos niveles de la aviación mundial, teniendo como base el crecimiento del personal aeronáutico, de la universalización de las tripulaciones y del creciente riesgo de la amenaza terrorista.
4. Mejoramiento de proceso de incorporación del personal aeronáutico. Esta medida la seguridad de los Estados al entregar licencias para operar equipos que pueden no solo sobrevolar cualquier lugar sobre el globo, sino el empleo con fines ilegales de estos valiosos equipos y que empleados como armas son totalmente fatales. La aplicación de profundos procesos de valoración basados en tecnologías de selección del personal de alta responsabilidad y confianza alrededor del mundo.

### iii. Fortalecimiento Jurídico

Tal vez sea el más importante pilar de la estrategia, por mucho tiempo la delincuencia organizada ha empleado la aviación como soporte para sus actividades, y en la mayoría de los países las sanciones son más administrativas o fiscales que penales.

Por tal razón, las autoridades requieren el apoyo de la Organización de la Aviación Civil Internacional para poder elevar a normativa, un régimen sancionatorio e impulsar una legislación realmente efectiva en contra de las actividades ilegales.

1. Para tal fin es necesario la tipificación de delitos relacionados con la aviación donde se pueden incluir algunos como:

- Falsedad de documentos
- Alteración o falsedad en Plan de Vuelo.
- Concierto para delinquir
- Empleo de conocimiento adquirido al servicio del Narcotráfico.
- Coacción, o intimidación.
- Demora en la presentación de Informes, o bloqueo de la autoridad.
- Terrorismo
- Manipulación de sistemas de seguridad aérea.
- Bloqueo, manipulación de sistemas de monitoreo
- Narcotráfico
- Enriquecimiento Ilícito.
- Peculado por destinación
- Puesta al servicio de bienes del Estado al Narcotráfico.

2. Por otra parte es importante que los Estados generen controles para acceder a nuevas capacitaciones o habilitaciones, pues de manera

- 7 -

reiterativa, se encuentra personal aeronáutico inmerso en decenas de ilícitos que siguen manteniendo sus licencias.

## **2. DISCUSIÓN**

La experiencia colombiana ha sido muy negativa para su imagen, la institucionalidad y la competitividad, aunque el país muestre una importante recuperación, si este problema no es enfrentado de manera efectiva a nivel regional y mundial, los esfuerzos realizados y resultados alcanzados hasta ahora podrían perderse con sus consecuentes efectos negativos para la aviación y especialmente para la sociedad.

Es básico que se pueda compartir información aeronáutica empleando portales no solo amigables entre los Estados sino bajo estándares internacionales que permitan el control previo a la desviación de lo legal y lo más apremiante, es que esta compartición de información sea parte de una estrategia global que permita el desarrollo de la aviación libre de actividades al margen de la ley.

## **3. ACCIÓN SUGERIDA**

Se invita a la reunión a:

- a) Tomar atenta nota de la presente nota de estudio.
- b) Alentar a los Estados a la presentación de iniciativas que permitan implementar una estrategia regional común para el control del empleo ilegal de la Aviación General y de la infraestructura aeronáutica.

- FIN -