

Medidas ante Secuestros Aéreos

IGNACIO VARGAS MARQUETA,

Capitán de Infantería (Reserva)

Director de Operaciones del Grupo 4 Securitas-España

UN secuestro aéreo es un incidente con rehenes basado en la extorsión, en el que la "moneda de cambio" por parte de los extorsionistas para conseguir sus peticiones es la vida de los rehenes. Ahora bien, presenta este incidente con rehenes unas peculiaridades definidas con respecto a otros incidentes: se da en un lugar cerrado y bien delimitado, y la fundamental es que, debido a la movilidad del medio donde se produce el incidente, se puede trasladar de un lugar a otro, con lo cual origina connotaciones internacionales y políticas, que hacen su tratamiento notablemente diferente al de otros incidentes con rehenes.

¿Quiénes causan estos incidentes?

Encontramos un amplio abanico:

- Grupos o bandas terroristas.
- Delincuentes.
- Refugiados políticos.
- Psicópatas o perturbados mentales.

Los grupos o bandas terroristas, a diferencia de los demás grupos mencionados, están dotados de: organización, entrenamiento, preparación, infraestructura humana y material y, lo que es más importante, finalidades u objetivos a cumplir, como:

- Conseguir publicidad, dando imagen de "poder" ante la opinión pública.
- Deteriorar la imagen del gobierno o gobiernos colocando a los mismos en una difícil situación ante sus peticionarios y la imposibilidad de cumplirlas.
- Conseguir demandas tales como; liberación de presos, concesiones territoriales, conferencias de prensa, etc.

Si conjuntamente este grupo o banda terrorista posee una connotación religiosa de fanatismo a ultranza nos encontraríamos en una situación límite al tener la plena certeza de que dicho grupo cumplirá sus exigencias si no se atiende lo solicitado por ellos. Tales son los casos de los secuestros provocados por los grupos o bandas terroristas de la OLP (Organización para la Liberación de Palestina), las Brigadas del

Mayor Haddad o grupos que hasta el momento de producirse el secuestro eran de todo punto desconocidos como la Organización de los Soldados de Dios que se dio a conocer en el secuestro de un Boeing 747 de la PANAM en el aeropuerto de Karachi en Pakistán, donde hubo 17 muertos y más de cien heridos al asaltar el avión una unidad del ejército de Pakistán, al no acceder dicho Gobierno a la liberación de tres presos condenados a cadena perpetua por el asesinato de tres israelíes.

En el Cuadro n.º 1 destaco los secuestros que se produjeron durante los años 79 y 80 con la finalidad de que se pusiera en libertad o se diera alguna información sobre la desaparición del dirigente chiita libanés durante un viaje a Libia en 1978.

En lo referente a secuestros causados por delincuentes, no se conocen todas las motivaciones al respecto, aunque se puede decir que la finalidad del secuestro acaba siendo la de obtener la libertad al verse dicho delincuente acorralado. Quizás y, si bien no pudiendo determinarlos al 100%, sí sería un ejemplo de secuestro de este tipo el realizado por un americano, Arthur G. Barkley, quien, después de una enérgica discusión relativa a una baja por enfermedad de 19 días de duración, consideró que

CUADRO N.º 1

16-01-1979:

Seis secuestradores armados con pistolas secuestraron el avión 50 minutos después de salir de Beirut exigiendo el regreso del dirigente musulmán y permiso para celebrar una conferencia de prensa. Al negar Chipre y Turquía permiso para aterrizar regresaron a Beirut y tras seis horas de negociaciones se celebró una conferencia de prensa, fueron liberados los pasajeros y tripulación y los secuestradores se rindieron.

28-01-1980:

Esgrimiendo un cuchillo, el secuestrador del avión exigió que se le permitiera celebrar una conferencia de prensa tras aterrizar en Beirut. Durante unas dos horas de negociaciones permitió que desembarcaran las mujeres y los niños. Se le permitió leer un discurso a los periodistas llamando la atención sobre la desaparición del dirigente musulmán en el viaje a Libia. Fue posteriormente detenido.

10-03-1980:

El secuestrador armado con lo que posteriormente resultó ser una pistola de juguete se hizo con el avión y aterrizó en Beirut. Se le permitió celebrar una conferencia de prensa en la que intentó reavivar el interés por la suerte del dirigente espiritual musulmán desaparecido en 1978. Fue posteriormente detenido.



La liberación de prisioneros ha sido uno de los motivos frecuentes en los secuestros producidos por terroristas árabes.

la Seguridad Social americana le debía 47.178 dólares que no se le hicieron efectivos, por lo que decidió secuestrar un avión de la TWA, pidiendo la suma de 100 millones de dólares como rescate.

Los refugiados políticos no provocan, generalmente, mucha violencia, pero utilizan el secuestro como moneda para poder regresar a su país o países de acogida. Tales son los casos de los numerosos secuestros de aviones norteamericanos con la exigencia de aterrizar en Cuba, principalmente al comienzo de los 80.

Los secuestros realizados por psicópatas o perturbados mentales son muy difíciles de predecir y evitar. La finalidad de los mismos es generalmente la de atraer la atención hacia sí mismos, por lo que las reacciones son imprevisibles, como en el secuestro de un avión de Air Inter en el aeropuerto de Orly (septiembre 1977) donde el secuestrador lanzó una granada cuando la policía asaltó el avión.

PROCEDIMIENTOS PARA REALIZAR UN SECUESTRO AEREO

ESTA claro que el procedimiento fundamental es introducirse en el avión como un pasajero más, llevando consigo las armas y/o explosivos que se necesitan para realizar la coacción y, si llegara el caso, la ejecución de los rehenes.

Los grupos o bandas terroristas preparan minuciosamente su plan, estudiando:

- Compañía aérea donde lo van a realizar.
- Vuelo (punto de salida y llegada).
- Países de acogida.
- Medidas de seguridad de los aeropuertos.
- Identidad de los pasajeros.
- Apoyos y solidaridad de diversos países.

Una vez estudiado lo anterior, se decide el número de secuestradores y personal de apoyo que se va a necesitar, como asimismo el tipo de armas y/o explosivos a utilizar. Es en este punto donde la elección del aeropuerto tiene gran relevancia pues es importante el cómo se van a introducir las armas en el avión. Si el aeropuerto carece de medidas de seguridad estrictas en cuanto al control de accesos serán introducidos por los mismos secuestradores o por otros pasajeros sin que ellos se aperciban de que lo están haciendo. Si, por el contrario, el aeropuerto tiene unas rígidas medidas de control de accesos, la introducción de las armas será realizada por personal de los aeropuertos o líneas aéreas en connivencia con los secuestradores, o por coacción de los mismos. Tal es el caso de uno de los pocos secuestros aéreos que han tenido origen en España, concretamente el 13 de octubre de 1977, donde un Boeing 747 de Lufthansa fue secuestrado en el vuelo desde Palma de Mallorca a Frankfurt. Dos hombres y dos mujeres llegaron en el último minuto al embarque del vuelo, por lo que se dijo que no pasaron los controles de seguridad, también se dijo que las armas ya viajaban en el avión, o habían sido introducidas por otras personas.

MEDIDAS DE PREVENCIÓN

EN la mayor parte de los países occidentales las medidas preventivas se basan generalmente en:

- Información.
- Medidas de Seguridad en los aeropuertos.

La información, es decir todo conocimiento que se posea sobre la posibilidad de producirse el incidente hasta que éste se produzca, es de vital importancia para evitarlo, por lo que los servicios de información de los países desarrollan una labor preventiva encaminada a detectar el planteamiento y elaboración de un secuestro aéreo por parte de grupos o bandas terroristas. Esta información se basa no sólo en la labor del propio servicio de información de cada país, sino en una labor de conexión con otros servicios de información de otros países. No olvidemos que un avión puede ser de una nación determinada pero se desplaza y transporta pasajeros de distintas nacionalidades.

El especial interés para estos servicios de información en lo relativo a los secuestros aéreos se centra en aquellos grupos de personas, que por diversas circunstancias, componen "grupos de riesgos": refugiados políticos, grupos étnicos, inmigrantes, etc. A la opinión pública únicamente le son accesibles aquellos secuestros que se inician, ahora bien hay incidentes que no son conocidos por la opinión pública, porque no se han llegado a producir gracias a la labor llevada a cabo por los servicios de información.

Las medidas de seguridad en los aeropuertos a diferencia de las medidas o procedimientos que utilizan los servicios de información son en su mayor parte medidas abiertas, es decir, conocidas o de cara al público y se basan principalmente en:

- Medidas de control de accesos para personas y objetos en las salas de embarque.
- Medidas de control de accesos para personas y objetos en la aeronave.

Las primeras van dirigidas a permitir la entrada a dichas zonas únicamente del personal con tarjetas de embarque una vez que se le ha sometido a un registro de los objetos que lleva consigo bien en su propio cuerpo o en bolsas, maletas, etc., a través de:

- Arcos detectores de objetos metálicos, por donde deben pasar las personas.
- Equipo de visualización de rayos X, por donde se debe introducir el resto de objetos que no lleven las personas encima.

Las segundas se fundamentan en que, únicamente, puede acceder al avión aquella persona que se encontraba en la sala de embarque y con los mismos objetos. En determinados vuelos se puede pasar por un segundo filtro de acceso en la escalerilla del avión utilizando principalmente equipos portátiles de detectores de metales o animales adiestrados.

Estas medidas de control de acceso de personas y objetos al avión deben dirigirse no sólo a los pasajeros sino, fundamentalmente, al personal empleado de los aeropuertos: servicio de mantenimiento-limpieza, avituallamiento, etc., pues no olvidemos que, si bien el secuestrador puede entrar sin el arma o el explosivo al avión, puede, una vez dentro de él, recogerlo del lugar donde previamente y por un empleado del aeropuerto haya sido depositado.

Conjuntamente con las medidas anteriores, otro procedimiento preventivo es el del registro e inspección de los aviones por parte del personal del servicio de seguridad, con la finalidad de detectar cualquier objeto o paquete sospechoso antes de iniciarse el vuelo.

Existen otras medidas preventivas (Cuadro n.º 2) no convencionales, que no son utilizadas con frecuencia, salvo en condiciones que si lo exigen: vuelos, aeropuertos, etc. que por circunstancias ambientales hacen que el riesgo de producirse este incidente sea alto.

MEDIDAS DE REACCIÓN

YA se ha producido el incidente. El avión con su tripulación y pasajeros ha sido secuestrado. ¿Qué podemos hacer? Esta pregunta debe empezar a contestarse con mucha antelación, mediante la elaboración de una Política Nacional para incidentes con rehenes, donde se decidirá si el gobierno va a: aceptar lo demandado

CUADRO N.º 2

MEDIDAS PREVENTIVAS NO CONVENCIONALES

- Entrevistas de seguridad que se realizan a los pasajeros antes de acceder a la sala de embarque. Son realizadas por personal de seguridad con la finalidad de detectar, mediante una entrevista muy elaborada, indicios o sospechas de que ese pasajero es o puede ser un secuestrador.
- Revisión minuciosa del equipaje de los pasajeros con utilización de equipos especiales, animales adiestrados, etc.
- Utilización de agentes de seguridad durante el vuelo, bien introducidos como un pasajero más o como un miembro de la tripulación. Dichos agentes tendrán como misión pasar desapercibidos para poder detectar cualquier comportamiento anómalo por parte de los pasajeros e impedir que se produzca el incidente. Asimismo, si se ha iniciado el incidente y no ha podido evitarlo, intentar pasar desapercibido para, en el momento más oportuno, poder actuar no poniendo en peligro la vida de los pasajeros, salvo que las circunstancias extremas aconsejen lo contrario.

LA LEGISLACION VIGENTE Y LAS MEDIDAS DE FIRMEZA DE LAS AUTORIDADES. OTRA MEDIDA DE PREVENCIÓN

Hay países donde los poderes ejecutivo y legislativo han contemplado estos incidentes de forma tal que han desarrollado legislativamente unas penas para aquellas personas que realizan este tipo de actos, como también han dado a conocer que su postura ante un incidente de este tipo va a ser de dureza en el tratamiento del mismo, no cediendo ya de antemano a las pretensiones de los secuestradores, con lo cual, al conocer estas medidas, el secuestrador se disuade de realizar el incidente en estos países.

por los secuestradores; no ceder ante las demandas o negociar dichas demandas. Ahora bien, ¿qué hace al gobierno decidirse por una u otra solución?:

- Número de vidas humanas involucradas en el incidente.
- Repercusiones en política exterior e interior.
- Repercusiones económicas.
- Repercusiones sociales.

Si la decisión adoptada es la de negociar con los secuestradores, deberá tener prevista una serie de respuestas a las exigencias de los secuestradores que normalmente se basan en:

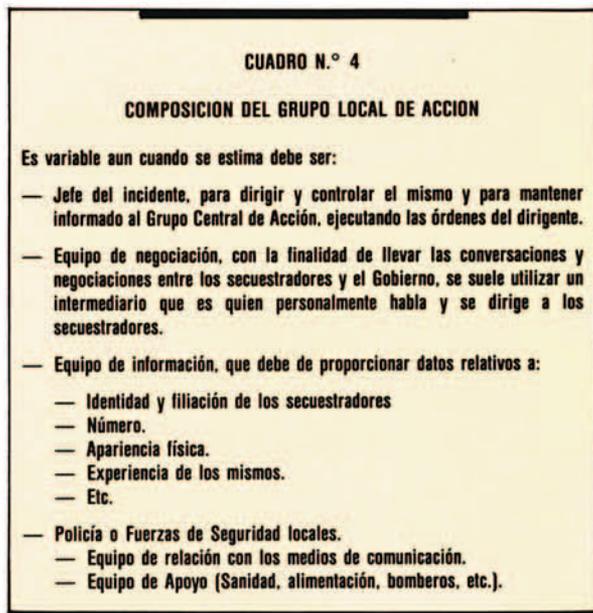
- Rescate monetario.
- Publicaciones de manifiestos.
- Libertad de presos.
- Salvoconductos.

Si, por el contrario, la decisión adoptada es la de no aceptar las demandas se deberán tener previstos unos procedimientos de intervención o ataque, si es que los secuestradores no deponen su actitud.

Para tomar estas decisiones y antes de iniciarse el incidente se debe tener creado a nivel nacional un gabinete de crisis que se pondrá en funcionamiento cuando se produzcan dichos incidentes.

La dirección de estos gabinetes (Cuadro n.º 3) es encomendada en la mayoría de los países al Ministerio del Interior. Dentro del grupo central de acción se encuentran representantes de cada uno de los Departamentos o Ministerios del Gobierno con capacidad de decisión para ejecutar asuntos con relación al incidente, entre otros: Defensa, Justicia, Interior, Asuntos Exteriores, Hacienda, Transportes y Protección Civil.

Es en el Grupo Local de Acción (Cuadro n.º 4) donde realmente se lleva la dirección del incidente desde el punto de vista operativo. Toma el mando en el momento de producirse el incidente en el punto donde se ha producido o se forma en el aeropuerto donde se permite aterrizar el avión.



Un pasajero de avión secuestrado es recogido por personal sanitario tras su entrega por los terroristas.

LAS UNIDADES ESPECIALES ANTITERRORISTAS

SI la Política Nacional ante incidentes con rehenes es intervenir para no ceder ante las exigencias de los secuestradores, la mayor parte de los países avanzados cuentan con unas unidades de élite formadas y entrenadas para la resolución de incidentes donde se produzcan rehenes, sea cual fuere la ubicación de los mismos. Estas Unidades son alertadas por el Grupo Central de Acción, una vez se iniciase el incidente y son dirigidas al punto o puntos a donde se traslada dicho incidente.

Podríamos decir, sin lugar a dudas, que estas unidades especiales son las MEDIDAS DE REACCIÓN por excelencia. Entre las unidades para resolución de incidentes con rehenes, sea cual fuere su situación, destacan por su preparación, eficacia y experiencia:

— La unidad especial británica SAS (Special Air Service). Unidad Militar creada hace ya más de 50 años y que ha evolucionado constituyendo una unidad con gran experiencia, desarrollada principalmente en Irlanda del Norte, en el campo terrorista. Ha colaborado a la creación de otras unidades en otros países e intervino en colaboración con el GSG9 alemán, el 17 de octubre de 1977, en la liberación de los rehenes de un avión de Lufthansa en Somalia.

— La unidad de Alemania Federal, perteneciente a la policía, GSG9, creada a partir de los incidentes de la Olimpiada de Munich, consiguió en una operación bien preparada y ejecutada la liberación de rehenes en el incidente ya citado.

— La unidad de los Estados Unidos, perteneciente al Ejército, Fuerza Delta, tiene capacidad para operar en cualquier lugar del mundo. Estuvo a punto de intervenir contra el secuestro de un Boeing 737 de las líneas aéreas egipcias en vuelo de Atenas a El Cairo que fue desviado a Malta, donde un comando egipcio perteneciente a la unidad especial Thunderbolt asaltó el avión, produciéndose 58 muertos. El comando egipcio no ejecutó las tácticas y técnicas adecuadas.

— La unidad especial de la Gendarmería francesa, GING, que ha intervenido en varios incidentes, resolviéndolos sin necesidad de efectuar un asalto en fuerza.

El Cuadro n.º 5 incluye las principales Unidades Especiales existentes en diversos países.

¿CUANDO Y COMO INTERVIENEN ESTAS UNIDADES?

LA decisión de intervención, bien sea por asalto por sorpresa, con tiradores selectos u otros procedimientos, vendrá dada por el Grupo Central de Acción que lo comunicará al jefe del incidente. Se producirá cuando, siguiendo la política de no ceder ante lo demandado por los secuestradores, se vea que la vida de los rehenes está en peligro por irse a cumplir las amenazas de los secuestradores, tras haber intentado por medio del equipo negociador reducir el número de rehenes en el interior del avión a cambio de ciertas peticiones efectuadas por los secuestradores.

La intervención de las unidades antiterroristas se realiza en base a:

— Preparación y entrenamiento previo, con resolución de incidentes simulados, en todo tipo de aeronaves.

— Conocimiento técnico y operativo de las aeronaves comerciales que vuelan en las líneas aéreas.

— Estudio y juicio crítico de incidentes anteriores.

— Conocimiento y estudio de las bandas o grupos terroristas, su forma de actuación, medios que utilizan, etc.

— Conocimiento de las instalaciones aeroportuarias.

Después de lo anterior, y cuando la Unidad llega al aeropuerto donde se está produciendo el incidente o a donde se va a dirigir la aeronave, recopilará la información obtenida por la policía o Fuerzas de Seguridad que hasta el momento se están encargando del incidente y recogerá, ya con sus propios medios operativos, la información táctica que necesita para ejecutar la acción. Tras analizarla, y tal como se vayan produciendo los acontecimientos de la negociación, decidirá la forma de intervenir, teniendo siempre previsto el realizar un asalto en cualquier momento cuando se vea que los secuestradores van a cumplir sus amenazas.

¿Está realmente la amenaza de un secuestro aéreo en nuestras mentes, cuando compramos un billete de avión? Quizás esta pregunta no se nos haya formulado nunca, pero si ha sido formulada en los Estados Unidos, resultando que un 60% de los encuestados consideran que es una de las causas de inseguridad más importantes cuando vuelan en una línea comercial. ¿Cuál sería el resultado de la encuesta si nos fuera hecha a nosotros? ■

CUADRO N.º 5

UNIDADES ESPECIALES

- Especial Air Service, Gran Bretaña.
 - GSG9, República Federal Alemana.
 - Fuerza Delta, EEUU.
 - GING, Francia.
 - Unidad especial de los Carabineros de Italia, GIS.
 - Unidad especial de la Policía italiana NOCS.
 - GEK, unidad especial austriaca.
 - GOE, unidad especial portuguesa.
 - Equipo de rescate de rehenes HRT del FBI americano.
 - Israel posee las mejores unidades para resolución de incidentes con rehenes en aeronaves.
 - En España contamos con dos unidades especiales antiterroristas de gran experiencia y eficacia:
 - El Grupo Especial de Operaciones, GEO, del Cuerpo Nacional de Policía.
 - La Unidad especial de Intervención, UEI, de la Guardia Civil.
- Ambas unidades cuentan con las técnicas y medios adecuados para intervenir en incidentes de rehenes en aeronaves.

Independientemente de estas unidades, otros países cuentan, bien en sus Fuerzas Armadas o Fuerzas de Policía, con unidades especiales que en su mayor parte han sido instruidas por las unidades mencionadas anteriormente, como es el caso de la unidad egipcia "Thunderbolt" que fue instruida por los Estados Unidos y Alemania Federal si bien no planificó y ejecutó el incidente de Malta de acuerdo con dichas enseñanzas.