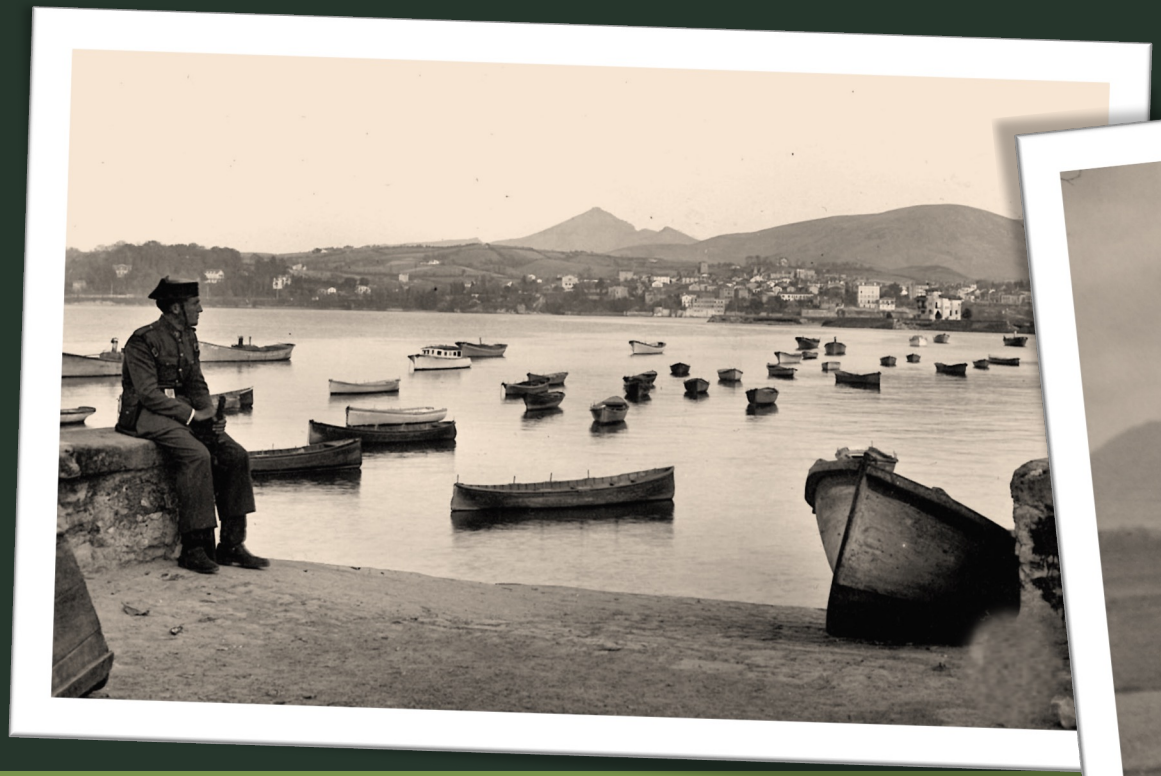
XI Seminario Asociación de Colegios de Defensa Ibero-Americanos

ASOCIACIÓN DE COLEGIOS DE DEFENSA IBEROAMERICANOS



La Guardia Civil española en la vigilancia y la defensa de zonas fronterizas

Coronel DEM José Ángel Astillero Fuentes

MINISTERIO DEL INTERIOR

GUARDIA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL

LO 2/86 FCS

- Art. 11: mar territorial
- Art. 12:
  - resguardo fiscal del Estado y evitar y perseguir contrabando
  - custodia vías comunicación terrestre, costas, fronteras, puertos, aeropuertos e instalaciones de interés

RD 734/2020

- Jefatura Fiscal y Fronteras, mando Oficial General
- organizar y gestionar resguardo fiscal del Estado
- evitar y perseguir contrabando, narcotráfico y tráficos ilícitos
- custodia y vigilancia costas, fronteras, puertos, aeropuertos y mar territorial y, en este ámbito, control inmigración irregular

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DEL INTERIOR

GENERAL DIRECTORATE

OPERATIONS

- OPERATIONS COMMAND
  - SPECIAL UNITS HQ
  - TRAFFIC POLICE HQ
  - NATURE POLICE HQ
  - WEAPONS, EXPLOSIVE AND SECURITY HQ
  - TERRITORIAL UNITS
- GENERAL STAFF
- INTELLIGENCE HQ
- JUDICIAL POLICE HQ
- INTERNATIONAL COOPERATION

PERSONNEL

- PERSONNEL COMMAND
- EDUCATION HQ
- PERSONNEL ASSISTANCE HQ
- EVALUATION SYSTEM

SUPPORT

- ECONOMIC AFFAIRS COMMAND
- SUPPORT SERVICES HQ
- TECHNICAL SERVICES HQ

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DEL INTERIOR

R.D 734/2020
Estructura del Ministerio del Interior

GENERAL DIRECTORATE

OPERATIONS

- OPERATIONS COMMAND
  - SPECIAL UNITS HQ
  - TRAFFIC POLICE HQ
  - NATURE POLICE HQ
  - WEAPONS, EXPLOSIVE AND SECURITY HQ
  - TERRITORIAL UNITS
- GENERAL STAFF
- INTELLIGENCE HQ
- JUDICIAL POLICE HQ
- INTERNATIONAL COOPERATION

BORDERS AND MARITIME POLICE

- FISCAL AND BORDERS COMMAND
  - COASTS AND BORDERS DEPARTMENT
    - AIRPORT SECURITY
    - PORT SECURITY
  - FISCAL DEPARTMENT
- COASTS AND MARITIME POLICE COMMAND

PERSONNEL

- PERSONNEL COMMAND
- EDUCATION HQ
- PERSONNEL ASSISTANCE HQ
- EVALUATION SYSTEM

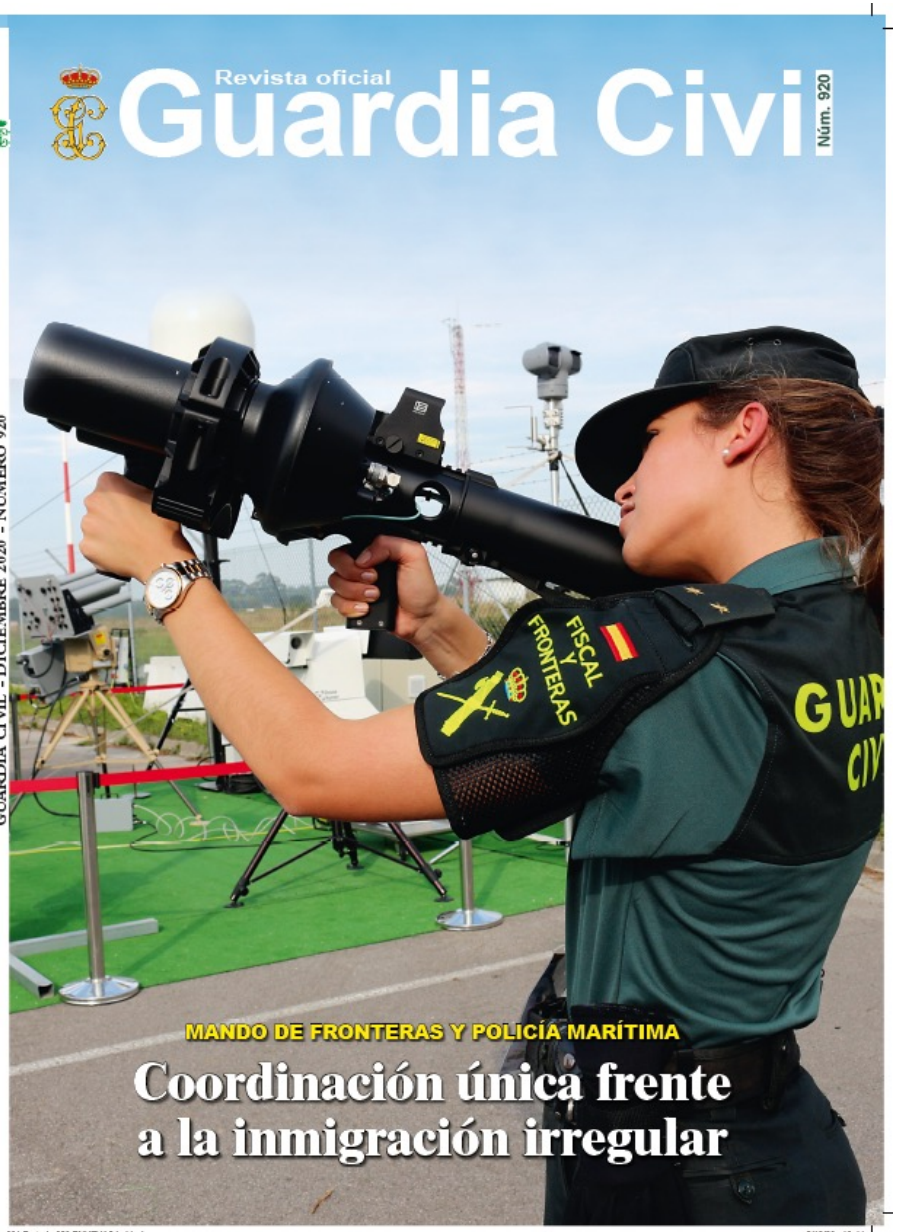
SUPPORT

- ECONOMIC AFFAIRS COMMAND
- SUPPORT SERVICES HQ
- TECHNICAL SERVICES HQ

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DEL INTERIOR

R.D 734/2020
Estructura del Ministerio del Interior



001 Portada 920 PNJEVAS.indd 1 2/12/20 10:44

Relevancia y refuerzo

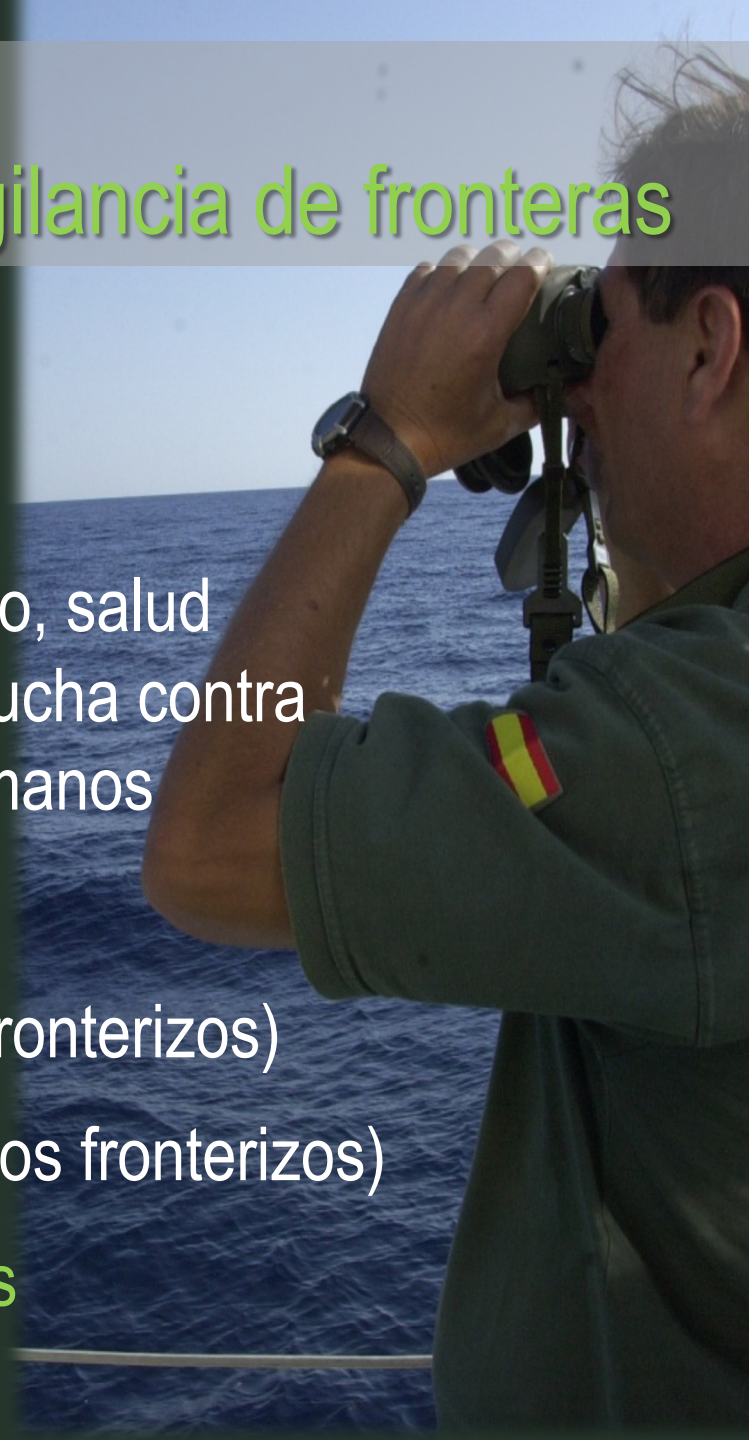
El movimiento migratorio que se genera ante la situación mundial afectada por la pandemia refuerza la toma de decisiones encaminadas a fortalecer la unidad de mando frente a la inmigración irregular. El Gobierno, en el RD 734/2020 de 4 de agosto, desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior introduciendo el cambio más relevante de su política. Es la creación, dentro de la Guardia Civil, del Mando de Fronteras y Policía Marítima, con nivel orgánico de Subdirección general y está a cargo de un teniente general del Cuerpo. Solo por vía marítima han llegado a nuestras costas un 17% más de personas respecto al año 2019 y, concretamente, a las costas canarias arribaron 319 embarcaciones más que el año pasado con 11.409 inmigrantes, según datos del informe a 31 de octubre del Ministerio del Interior. La frontera sur de Europa se fortalece y por ello las autoridades de coordinación que hacen frente a la inmigración irregular en Canarias, zona del Estrecho de Gibraltar y mar de Alborán se unifican bajo el mando de la Guardia Civil.

Dentro del Cuerpo se afinan los engranajes para poner en funcionamiento esta autoridad de coordinación y hacer frente a la inmigración irregular, pero, además, para el control de los demás flujos irregulares, sin olvidar las funciones encomendadas a la Guardia Civil de resguardo fiscal del Estado. De este mando dependerán dos jefaturas, ambas a cargo de sendos oficiales generales. Una ya existía: la Jefatura Fiscal y de Fronteras, que organizará y gestionará el resguardo fiscal del Estado y la custodia, control y vigilancia de las costas, fronteras, puertos, aeropuertos y los espacios marítimos donde España ejerce soberanía. La otra, de nueva creación, es la Jefatura de Costas y Policía Marítima y coordinará las actividades operativas de la Guardia Europea de Fronteras y Costas que lidere la Guardia Civil y del Centro Nacional de Coordinación de España en EUROSUR. Ahora hay que desarrollar la estructura territorial y crear una única especialidad fiscal y de fronteras que facilite el desempeño de esta gran misión encomendada, que garantizará, como viene haciéndolo, nuestra seguridad. La Guardia Civil está siempre en la primera línea de defensa, y no solo nacional. También Europa reconoce su liderazgo en la línea fronteriza de la UE.

000 Editorial 920 PP.indd 3 1/12/20 14:59

Código Fronteras Schengen

control de fronteras:
inspección fronteriza + vigilancia de fronteras



- actividad en fronteras exteriores UE para prevención de amenazas
- contra seguridad interior, orden público, salud pública y relaciones internacionales; lucha contra inmigración ilegal y trata de seres humanos
- consiste en dos tipos de acciones:
  - **inspección fronteriza** (en pasos fronterizos)
  - **vigilancia de fronteras** (entre pasos fronterizos)
- realizado por los guardias de fronteras

guardia de fronteras

- servicios nacionales responsables del control fronterizo identificados por los Estados Miembros

- en España: la Guardia Civil, la Policía Nacional y aduanas (Comunicación 2006/C 247/02)

- cada uno actuará en su ámbito competencial

vigilancia de fronteras

inspección fronteriza

- comprobación de documentos de entrada/salida
- equipaje y objetos en su posesión (equipaje)
- medios de transporte (vehículos, aeronaves, embarcaciones)

servicios orientados por la inteligencia

UCAIFF: Unidad Central de Análisis e Investigación en Fiscal y Fronteras

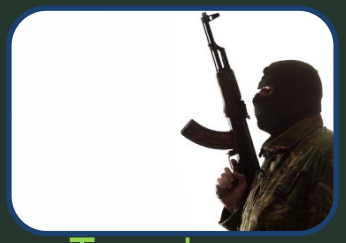
DELINCUENCIA TRANSFRONTERIZA

Tráfico drogas

Delitos económicos

Trata seres humanos

Tráfico de migrantes



Terrorismo

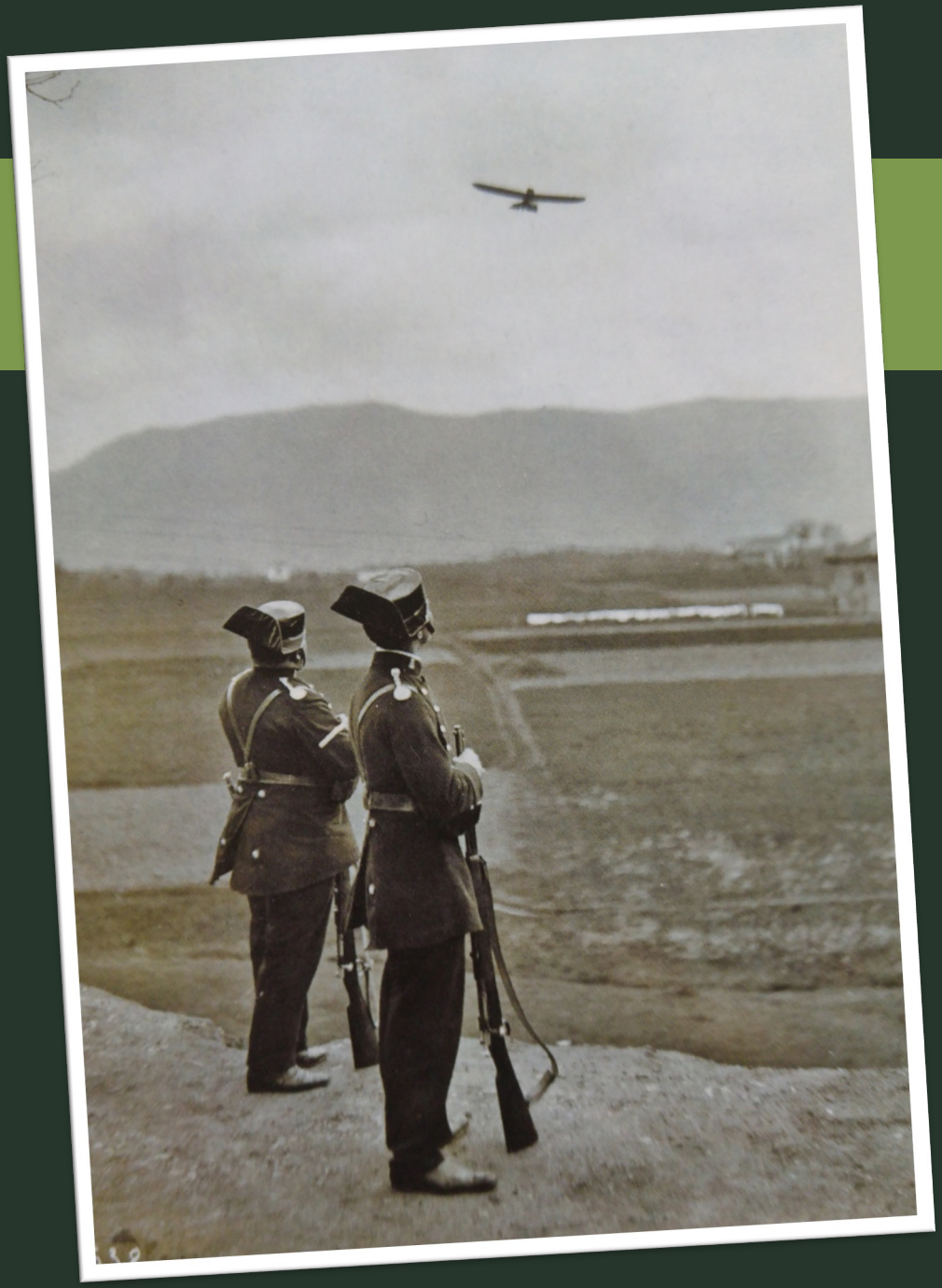
Fraude hacienda pública

Robos

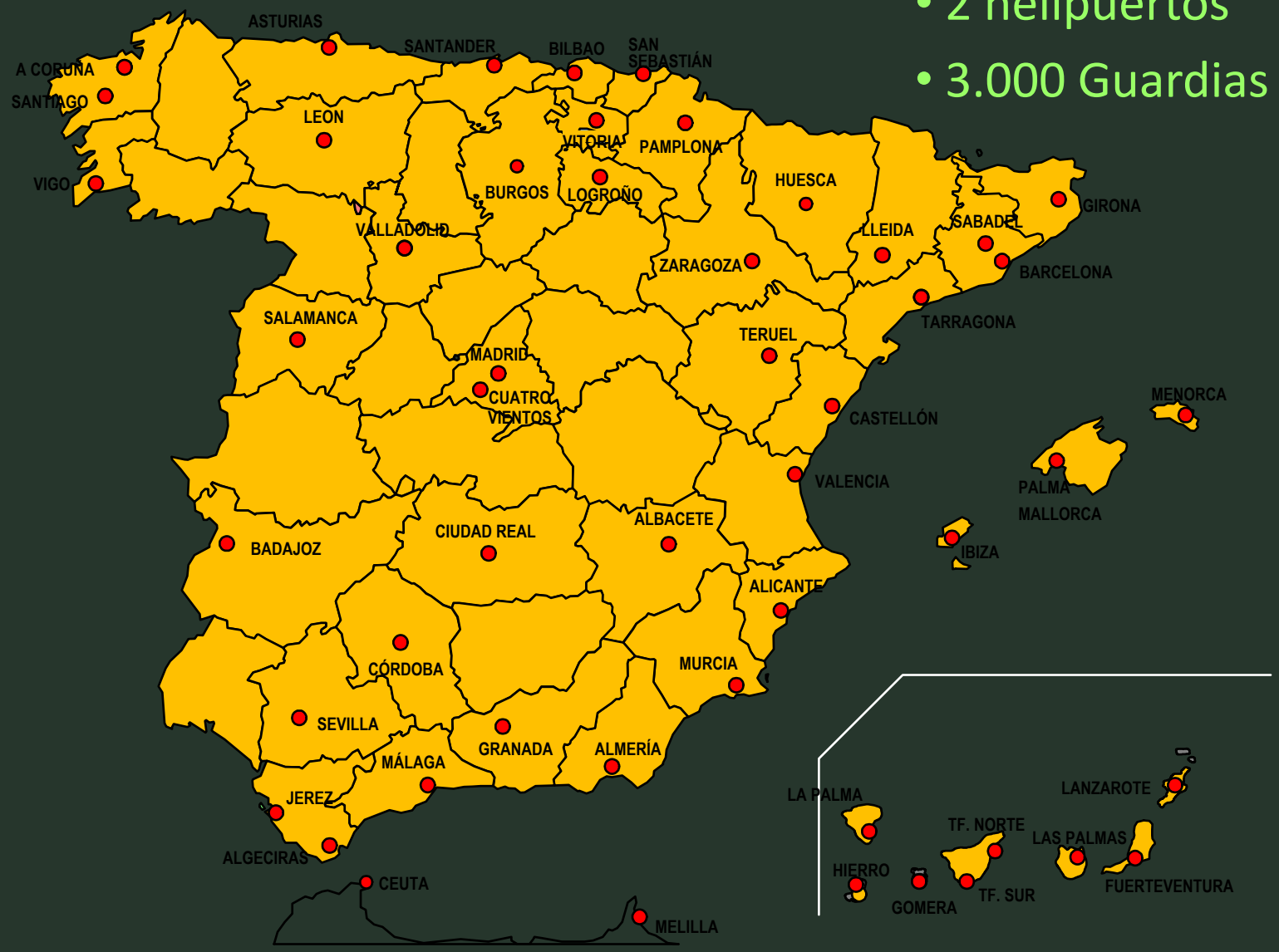
Tráfico de armas

Delitos medio-ambientales

Seguridad
de las fronteras aéreas



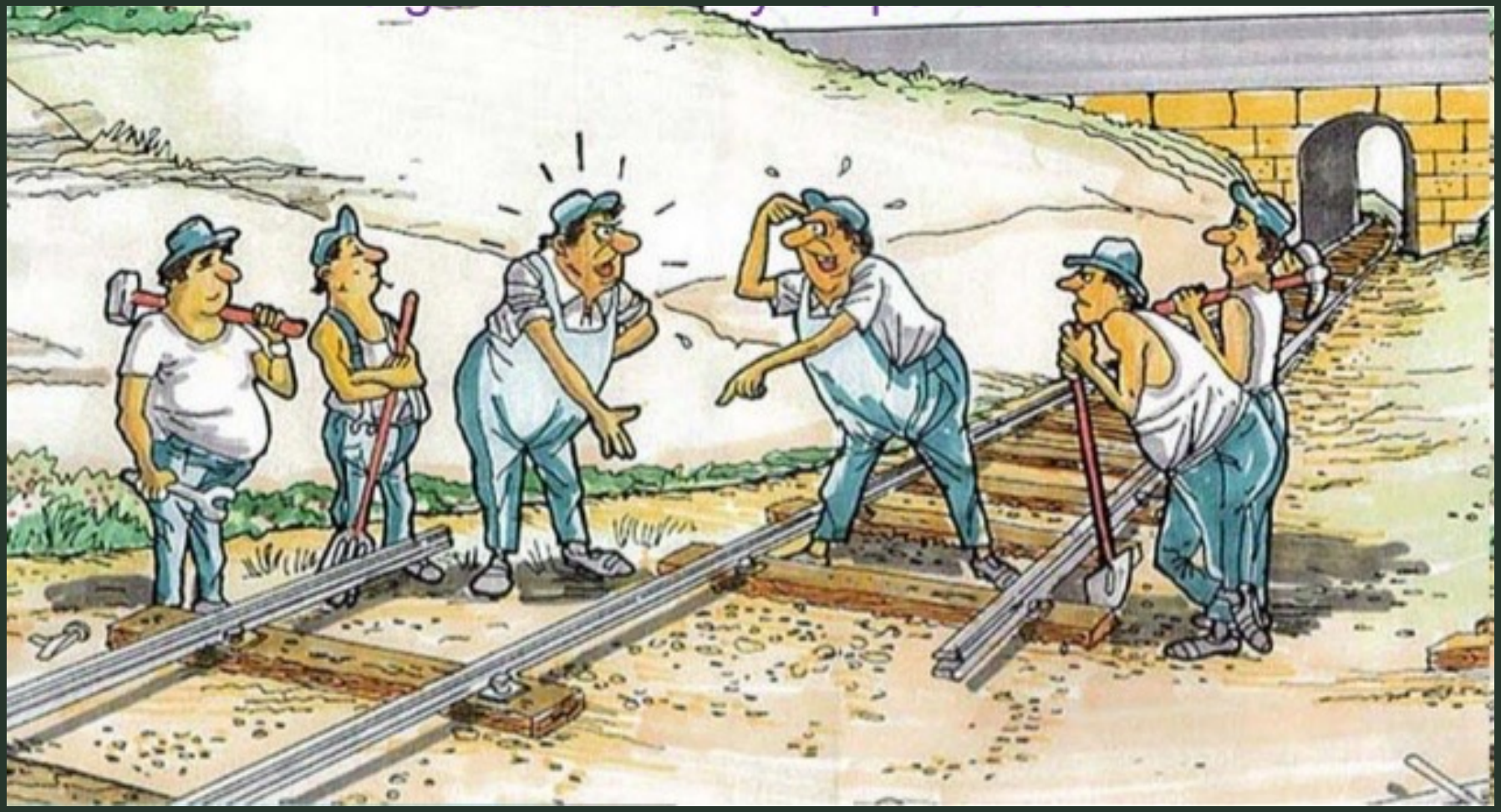
- 49 aeropuertos
- 2 helipuertos
- 3.000 Guardias Civiles



Modelo de seguridad compartida

Modelo de seguridad compartida

COORDINACIÓN



Proyectos de seguridad fronteras aéreas

ICARO

Detección del comportamiento

PRAT

Patrones de reacción ante ataques terroristas

PEGASO

Policía del aire

UNESEV

Seguridad en vuelo

Identificación de Conductas Anómalas y Respuesta Operativa

ICARO

- Developped by Guardia Civil
- Behaviour Detection programme
- Based on a PhD
- Presented at ECAC in Feb. 2015

NEWS FEATURE

NATURE Vol 462 27 May 2009

Intent to deceive?

Can the science of deception detection help to catch terrorists? **Sharon Weinberger** takes a close look at the evidence for it.

In August 2009, Nicholas George, a 22-year-old student at Pomona College in Claremont, California, was going through a checkpoint at Philadelphia International Airport when he was pulled aside for questioning. As the Transportation Security Administration (TSA) employees searched his hand luggage, they chatted with him about innocuous subjects, such as whether he'd watched a recent game.

Inside George's bag, however, the screeners found flash cards with Arabic words — he was studying Arabic at Pomona — and a book they considered to be critical of US foreign policy. That led to more questioning, this time by a TSA supervisor, about George's views on the terrorist attacks on 11 September 2001. Eventually, and seemingly without cause, he was handcuffed by Philadelphia police, detained for four hours, and questioned by Federal Bureau of Investigation agents before being released without charge.

pick out suspicious or anomalous behaviour in passengers. There are about 3,000 of these officers working at some 161 airports across the United States, all part of a four-year-old programme called Screening Passengers by Observation Technique (SPOT), which is designed to identify people who could pose a threat to airline passengers.

It remains unclear what the officers found anomalous about George's behaviour, and why he was detained. The TSA's parent agency, the Department of Homeland Security (DHS), has declined to comment on his case because it is the subject of a federal lawsuit that was filed on George's behalf in February by the American Civil Liberties Union. But the incident has brought renewed attention to a burgeoning controversy: is it possible to know whether people are being deceptive, or planning hostile acts, just by observing them?

government is deploying behaviour-detection officers in a trial modelled in part on SPOT. And in the United States, the DHS is pursuing a programme that would use sensors to look at nonverbal behaviours, and thereby spot terrorists as they walk through a corridor. The US Department of Defense and intelligence agencies have expressed interest in similar ideas.

Yet a growing number of researchers are dubious — not just about the projects themselves, but about the science on which they are based. "Simply put, people (including professional lie-catchers with extensive experience of assessing veracity) would achieve similar hit rates if they flipped a coin," noted a 2007 report[1] from a committee of credibility assessment experts who

Project PRAT

“sudden” attacks

Proyecto PRAT

1.200 guardias civiles
700 agentes de seguridad privada
500 civiles

Guardia Civil

seguridad privada

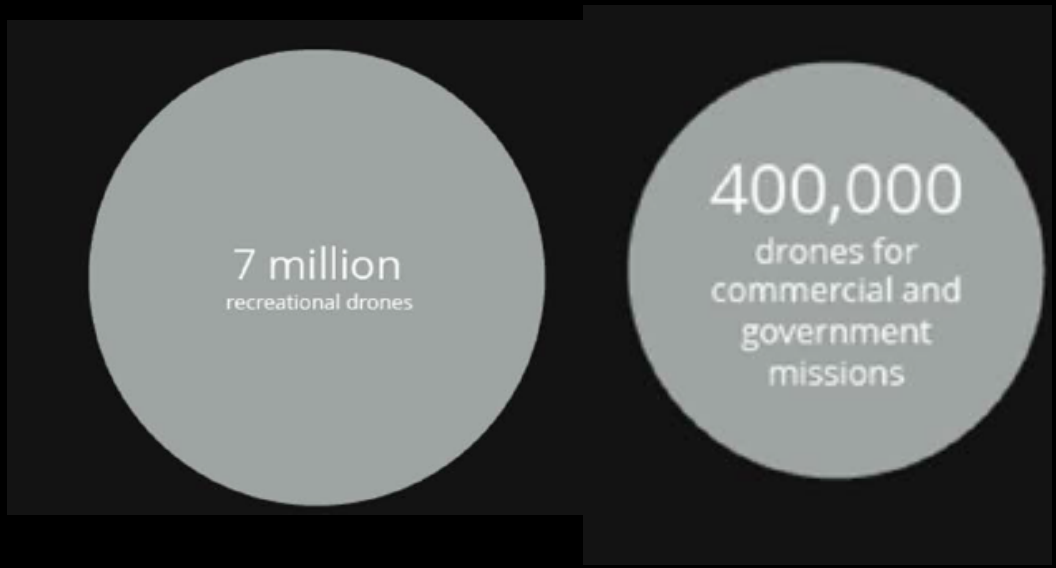
civiles

La policía del aire

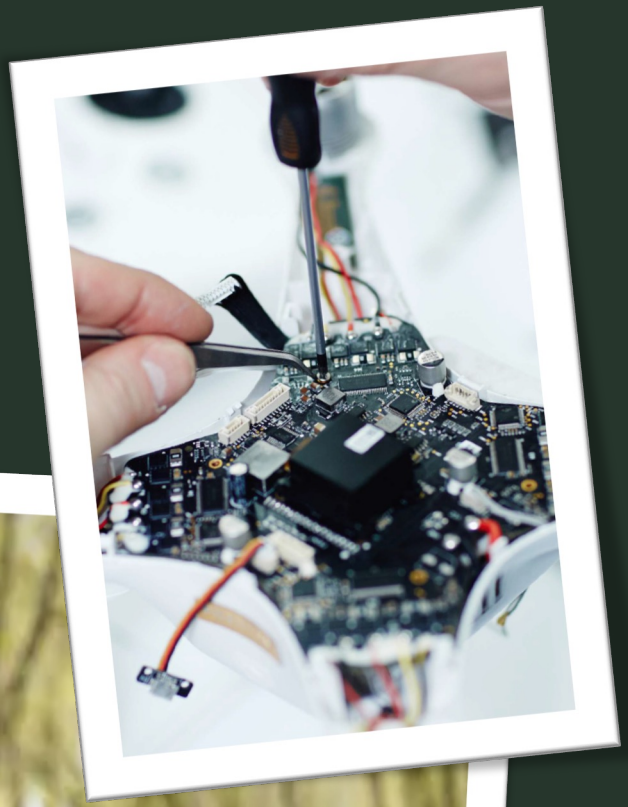
Isla de Man
Irlanda
Dublin
Reino Unido
Londres
Países Bajos
Amsterdam
Alemania
Bélgica
Luxemburgo
Guernsey
Jersey
París
Francia
Berna
Suiza
Liechtenstein
Belgrado
Bucarest
Sarajevo
Serbia
Bulgaria
Pristina
Sofia
San Marino
Podgorica
Skopje
Mónaco
Italia
Macedonia (FYROM)
Santa Sede (Vaticano)
Roma
Albania
Andorra
Grecia
Atenas
España
Portugal
Lisboa
Túnez
Malta
Argel
Gibraltar
Tripoli
Rabat
Argelia

top ranking country worldwide in cannabis seized per year: 300.000/400.000 kg

previsión para 2050



NO DRONE ZONE



Drone sightings at Gatwick (Dec 2018) and other Airports that caused widespread disruption and led to the cancellation of **1,000** flights resulting in a total of Costs around **64.000.000** EURO!

BRITAIN'S MOST TRUSTED NATIONAL NEWSPAPER

THE TIMES

Friday December 21 2018 | thetimes.co.uk | No 72724

£1.60 Subscribers save 50p

Army called in as drones force Gatwick shutdown

Armed police were powerless to take down the drone yesterday. The disruption could last until Christmas Eve and other airports were put on alert for copycat attacks

● Days of travel chaos for up to 350,000 passengers ● Police hunt operators behind Christmas misery

Graeme Paton, David Brown
Fiona Hamilton

Passengers are facing days of chaos at Gatwick after drones forced the closure of Britain's second-biggest airport.

The army was called in last night as the police were left seemingly powerless to stop the drones, which were still being sighted in and around the area.

More than 115,000 passengers have already been affected and it is thought that as many as 350,000 could have their travel plans disrupted in the last days before Christmas after all flights were grounded or diverted.

The drone operators had managed to evade capture for more than 22 hours last night. With no indication of when Gatwick could reopen, furious passengers demanded to know how it could be put out of action so easily. Ministers were accused of complacency amid claims that they had failed to heed warnings of the threat.

It also emerged that:

● The disruption could go on until Christmas Eve.

● Night flights over Heathrow have been approved to clear the backlog.

● Police are investigating whether environmental activists were responsible for the attacks.

● Other airports have been put on alert over the potential for copycat incidents.

● Passengers will not be able to claim compensation under EU rules.

Gatwick, the busiest single-runway airport in the world, was forced to ground all flights at 9.03pm on Wednesday when two drones were first spotted over the airfield. Police described the devices as "industrial" models. The runway reopened at 1am but was closed 45 minutes later when a device was again spotted. More drones were seen shortly before 7am, noon and just before 4pm. Stewart Wingate, the Gatwick chief executive, described the incursions as "highly targeted activity which has been designed to close the airport and bring maximum disruption in the run-up to Christmas".

In an attack on ministers he said: "It cannot be right that drones can close a vital part of our national infrastructure in this way. This is obviously a relatively new technology and we need to think through together the right solutions to make sure it cannot happen again."

The disruption will have a knock-on impact on flights today — one of the airport's busiest days of the year — and possibly into next week as a huge backlog of stranded passengers is cleared. More than 760 flights were either grounded or blocked from landing, forcing them to be diverted to airports such as Amsterdam, Paris, Bordeaux, Cardiff, Liverpool and Manchester.

Concerns have been mounting for several years over drones, with 117 near-misses involving aircraft this year, up from 93 last year. About 1.5 million drones were sold last Christmas and the devices are expected to be a top seller in 2018.

Lord Harris of Haringey, the Labour peer who led an independent review in 2016 into London's preparedness for a terrorist attack, said that the government had shown complacency towards the threat posed by drones. "There's been a complacency about not trying to think through what you would do in this sort of eventuality," he said. He added that technology existed to deal with the drones by interfering with signals sent to them.

Chris Grayling, the transport secretary, was absent for much for the day before making a statement late in the afternoon. He said that the drone was a

Continued on page 2, col 5

BA2693	Cancelled
D82805	Estimated 19:15
BA2773	Cancelled
BA2715	Cancelled
AA6522	Cancelled
BA2959	Cancelled
VY7828	

Japan poised to bring back commercial whale hunts

Richard Lloyd Parry Tokyo

Japan was at the centre of an international outcry last night after reports emerged that it was planning to resume the commercial hunting of whales.

In a move that will dismay some of Tokyo's closest international friends, the government is expected to announce as early as next week that it is withdrawing from the International Whaling Commission (IWC), the organisation that regulates whaling, after 57 years as a member.

Supporters of whaling say that it is a Japanese tradition and that foreign critics who consume farmed and hunted animals are hypocrites. However, environmentalists say that not only are the animals endangered but that their size means it is impossible to kill them without causing unjustifiable suffering.

Even governments with which Japan is on good terms, including Britain, Australia and New Zealand, oppose its attachment to the practice. Japan declined to confirm the decision officially but its fisheries agency said that "all options" were being considered.

Greenpeace said that such a decision would be "a grave mistake that is out of step with the rest of the world".

"It appears that Japan is set to return to the bloody past where whales were slaughtered indiscriminately," said Adam Burling, of Sea Shepherd Australia, a conservation group that has physically blocked Japan's whaling fleet in the past.

Sources quoted by Japanese media said that the decision came after Tokyo failed once again to overturn the commission's ban on commercial whaling, which has been in force since 1986.

For years Japan got around the ban by carrying out an annual whale hunt in the Antarctic in the name of scientific research. Governments and anti-whaling activists have long dismissed this as a pretext for commercial hunting.

The whaling fleet set sail on its latest hunt last month. In last winter's hunt it killed 333 minke whales in the Southern Ocean, including 122 pregnant females. It argued at the commission this year that populations of certain types of whale had recovered sufficiently to allow "sustainable" commercial hunting, although it did not say how many it thought it could catch.

At its peak in 1964 Japan killed more than 24,000 whales in one year. "For

Continued on page 2, col 3

Daily Mail

FRIDAY, DECEMBER 21, 2018 www.dailymail.co.uk 70p

20 TV hits of 2018 — and how you can still see them

IT'S FRIDAY STARTS PAGE 42

■ Chaos as drone cripples Gatwick ■ Police won't shoot it ...and can't find culprit ■ Fury over security measures they ignored

How COULD this speck in the sky ruin Christmas for 350,000?

By Rebecca Camber
Crime Correspondent

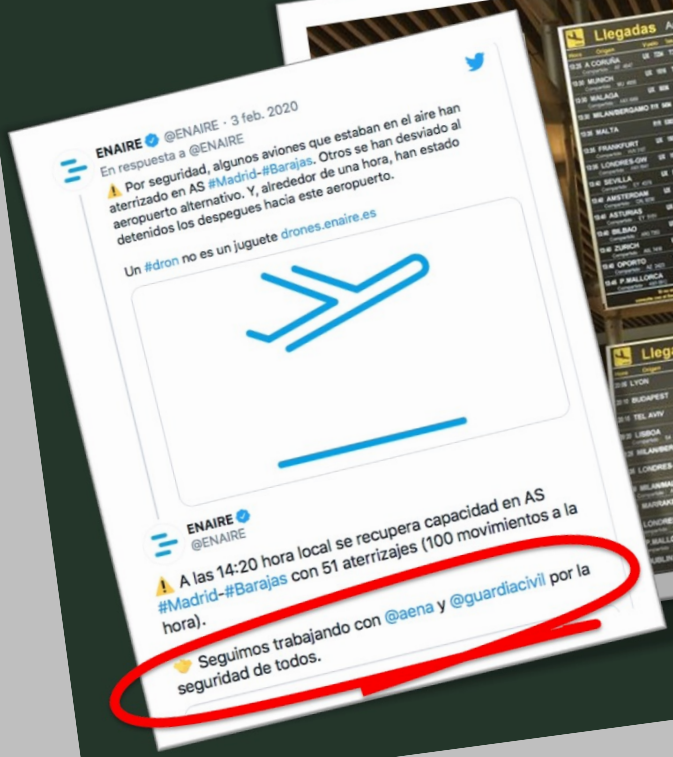
UP TO 350,000 passengers had their Christmas holiday plans ruined yesterday as a rogue drone operator single-handedly brought our second largest airport to its knees.

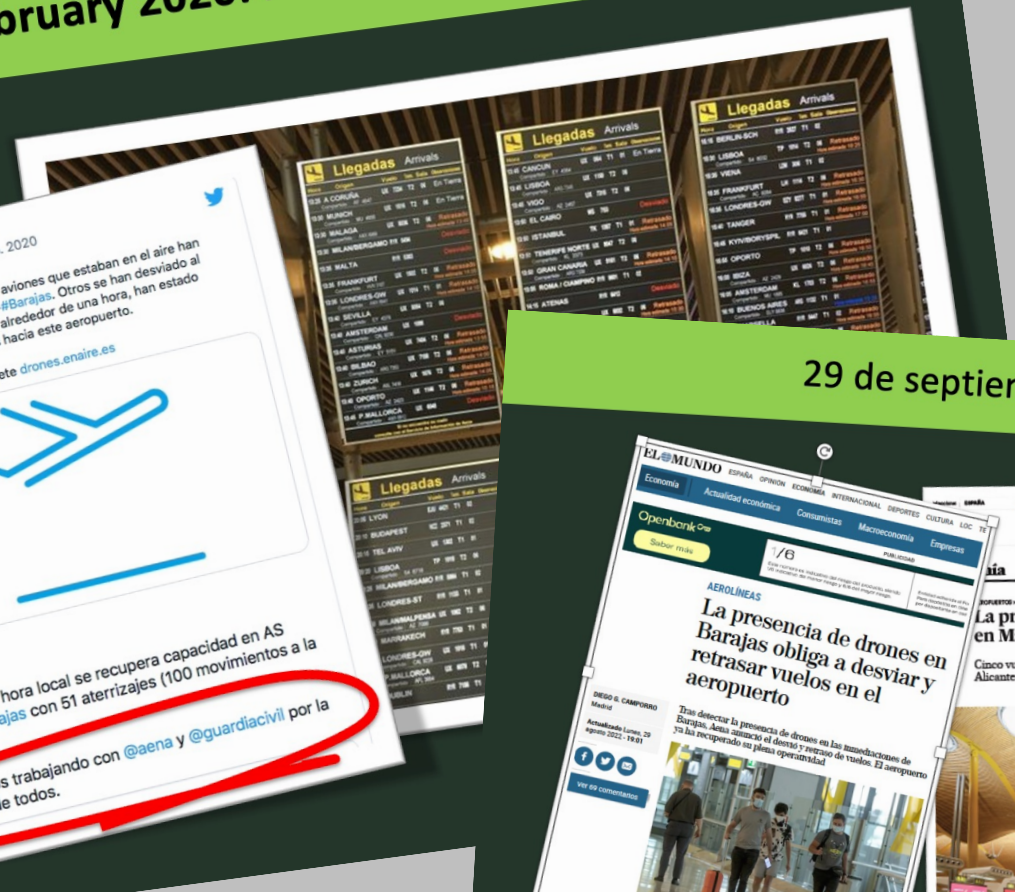
On an extraordinary day at Gatwick, the culprit was able to play cat and mouse with armed police by brazenly flying a powerful device over the airport – forcing it to shut for the entire day.

Last night, as the military descended on the scene, a row broke out over the failure to protect Britain's skies from the menace of drones. Ministers were blasted

Turn to Page 4

February 2020: Madrid Airport closed





29 de septiembre de 2022

Equipos PEGASO

- 2017 primer equipo Pegaso
  - experiencia piloto aeropuerto de Madrid
- 2019/20 lanzamiento oficial:
  - 5 cursos de formación (AESA, CIAIAC)
  - 54 equipos Pegaso / 171 agentes
- 2021 Pegaso Central

Equipos PEGASO

- **aviación ligera**
  - localización de pistas ilegales
  - supervisión actividades recreativas y deportivas (ULM,s, parapentes, globos, etc.)
  - investigación policial de incidentes
- **drones**
  - concienciación usuarios
  - asesoramiento operadores
  - control aplicación normativa
  - acciones antidrón

AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Unidad Nacional
de Escoltas de Seguridad en Vuelo

UNESEV

Escoltas del cielo

Los 'air marshal' españoles son guardias civiles infiltrados en aviones que cubren vuelos 'calientes' nacionales e internacionales con la misión de mantener la seguridad sin levantar sospechas. Ángel es uno de ellos. «Con nosotros el Germanwings no se habría estrellado»

JOSÉ ANTONIO GUERRERO

Usted no lo sabe, pero ese pasajero con gafas que lleva a su izquierda, el que ocupa el asiento del pasillo, el de los Levi's desgastados, sudadera y deportivas que distrae las ocho horas de vuelo hasta Nueva York con lo último de Pérez-Reverte... sí, ese tipo le puede salvar la vida. Diez filas más atrás, la joven de pantalón beige y chaqueta vaquera que parece concentrada en la música que sale de sus auriculares, es un arma letal, pero está en el lado de los buenos. Ambos han subido por separado al avión con su tarjeta de embarque, han pasado el control de seguridad en el aeropuerto de Barajas como dos viajeros más y han ocupado sus asientos disimulando el chaleco antibalas y la pistola Ramon (una 9 milímetros fabricada en Israel, compacta, ligera y con mira óptica) con sus quince cartuchos cargados.

Todo ha ido bien y tras el aterrizaje en el JFK saldrán junto al resto del pasaje y se irán a descansar un rato en lo que será su único momento de desconexión antes de cambiarse de 'disfraz' y repetir la operación en otro vuelo de regreso a España. Los dos pasajeros 'fantasma' son agentes encubiertos de la Guardia Civil. Pertenecen a la Unidad Nacional de Escoltas de Seguridad en Vuelo (Unesev), una fuerza de reciente creación (en países como Estados Unidos, Alemania o Suiza existe desde hace años) que opera discretamente para garantizar la protección de las aeronaves españolas que cubren vuelos domésticos, europeos y transoceánicos. Son los llamados 'air marshal', los policías del aire, constituyen la última línea de defensa de la aviación civil y sus destrezas los convierten en pioneros 007 de los cielos. Cuando los escáneres y detectores de los aeropuertos fallan y se logra introducir armas o explosivos en un avión, o cuando los servicios de información no detectan la presencia de elementos terroristas o perturbados a bordo, solo queda confiar en estas figuras anónimas. Y la verdad es que estamos en buenas manos.

Adiestrados en los mejores cuerpos de élite y con la más exigente preparación en técnicas de defensa personal y tiro de precisión en ambientes tan angostos como el de un Boeing 737 lleno hasta la bandera (ya se sabe qué puede pasar si un disparo abre un boquete en el fuselaje), los 'air marshal' españoles saben manejar situaciones de alto riesgo en el interior del avión y, llegados a un escenario fatal, pueden estabilizar la nave y aterrizarla de modo seguro.

«No soy piloto, pero bueno... las veces que lo hice en la instrucción me salió bien». Lo cuenta con una sonrisa uno de estos ángeles guerreros, que lógicamente reclama discreción (es el santo y seña de estas unidades) y al que, con su aquiescencia, llamaremos Ángel. «Venga, vale, Ángel me gusta».

De Ángel vamos a saber muy pocos detalles personales. Es de Santander, reside en Madrid, está más cerca de los 40 que de los 30, tiene familia («no puedo contarles muchoy tampoco preguntan»), es guardia civil raso (no es un mando), domina perfectamente el inglés y chapurrea el árabe de cuando estuvo desplegado en Irak y Líbano. Mide más de 1.80, está «en buena forma» y ha pasado por las principales unidades especiales de la Benemérita en operaciones de alto riesgo dentro y fuera de España antes de desembarcar en la Unesev, la élite de la élite del instituto armado.

Los agentes de la Unidad Nacional de Escoltas de Seguridad en Vuelo (Unasev) se camuflan entre los pasajeros, de manera que si el avión va cargado de turistas en bermudas, ellos no desentonan. Para llegar a esta unidad han pasado por exigentes pruebas de aptitud y no dejan de entrenarse en técnicas de defensa personal y tiro en espacios estrechos, como el interior de un avión.

Rápidos y eficientes

«Por mi experiencia esto es lo más complicado que se puede hacer a nivel operativo... Nos entrenan para actuar en entornos muy críticos. Tienes que ser rápido y eficiente porque estás a diez mil metros, en un entorno tubular como es un avión, y es necesario tener muy claro lo que se puede hacer y lo que no en cada caso concreto. Gracias a la instrucción que hemos recibido, y que seguimos recibiendo porque la formación es continua, es posible solventar las situaciones más graves». Todos tenemos en mente esas situaciones «graves» a las que se refiere Ángel. Desde el piloto suicida que se dispone a estrellar el avión (como ocurrió con el trágico vuelo de Germanwings en marzo de 2015, cuando el copiloto se encerró solo en la cabina y lanzó el aparato contra los Alpes), al terrorista que se levanta con un cuchillo o una granada y amenaza con explosionarla dentro, o los secuestradores que toman por las armas el control de la aeronave. En casos así entrarían en acción los 'air marshal', que desde que están operativos en España (el primer despliegue tuvo lugar el pasado 13 de junio en un Madrid-Bilbao y después, en el marco de la cumbre de la OTAN, hubo muchos más de ámbito europeo) han cubierto ya una treintena de vuelos... sin tener que intervenir en ninguno.

Y eso que, desde sus asientos, también andan pendientes de posibles conductas anómalas, sin quitar el ojo a los pasajeros conflictivos, actuando si es preciso. «Lo primero es garantizar la seguridad del avión y del pasaje. ¿Qué pasa si detectamos al típico viajero que se pone agresivo o que bebe de más y genera problemas? Pues depende de la peligrosidad. Si la tripulación de cabina no es capaz de hacerse con esa persona y el descontrol deviene en una situación peligrosa para el avión o sus ocupantes, entonces sí actuaríamos. De momento no hemos tenido que hacerlo, pero esto de los pasajeros conflictivos ocurre de manera más habitual de lo que se piensa».

Ángel presta servicio en vuelos domésticos de líneas españolas y también en las que operan dentro de la UE y en viajes transoceánicos. La discreción vuelve a ser la norma cuando se le pregunta si van armados. «Lo que te puedo decir es que no se nota ni lo que llevamos ni lo que no llevamos» y agrega: «Ser discretos en todo momento es vital. Somos agentes encubiertos. Hacemos el servicio y si todo va bien, nadie tiene que darse cuenta de nada... Estamos ahí, pero es como si no estuviéramos».

El agente santanderino nunca vuela solo. Allí arriba también se mantiene la vieja tradición de la Guardia Civil de patrullar por parejas. De los análisis de riesgo del vuelo en cuestión (no es lo mismo la peligrosidad de un Madrid-Málaga que un trayecto 'caliente' a Bogotá, Estambul o Tel Aviv) depende que haya un despliegue mayor de efectivos. Se tienen en cuenta parámetros como el país de destino o si hay algún pasajero sospechoso, un trabajo previo de inteligencia que realizan los servicios de información.

Observar a los pasajeros

A la hora de acceder al avión, los 'air marshal' siguen su propio protocolo para sentarse aquí o allá, en pasillo o en ventanilla, en primera clase, en business o en turista... «pero nadie sabe quiénes somos, tampoco en los controles de seguridad». Para manejarse dentro, los escoltas de la Unesev suman habilidades como dar en el blanco al primer disparo, derribar al malo con una llave de judo e incapacitarlo con un jiujitsu brasileño, o incluso aterrizar el aparato. Y Ángel, al igual que el resto de sus compañeros, (no precisa la cifra, pero los agentes operativos pueden rondar la veintena con una «alta» proporción de mujeres) se ha formado en los mejores centros del mundo, con su punta de lanza en Estados Unidos (sobre todo desde el 11-S), Canadá e Israel.

«He mos ido a países donde cuentan con los equipos más avanzados, con infraestructuras, simuladores de vuelo y distintos modelos de aviones en los que entrenamos tanto el tiro, como la defensa personal... todo eso necesita de instalaciones muy parecidas a lo que nos vamos a encontrar en la realidad. No es lo mismo entrenar la defensa personal en un tatami que dentro de un avión... Hay un millón de cosas que sobre el tatami te salen y dentro de un avión, en espacios muy reducidos es imposible hacerlas. Y tampoco es lo mismo intervenir en un avión de fuselaje estrecho, que en un Airbus A380 de doble pasillo».

Ángel es muy consciente de que una buena técnica de defensa personal puede salvar la vida «al pasaje y a ti». «Allí arriba no va a venir nadie a ayudarte, y si ocurre algo, eres tú y tus compañeros los que tienen que solucionarlo».

Tan esencial como la parte física, lo es la psicológica y emocional. Se les supone nervios de acero, pero además han de mantener la mente fría en situaciones límite como un secuestro en pleno el vuelo, con los gritos, el pánico y el estrés del pasaje por los aires. «Saber gestionar el estrés te va a ayudar a reaccionar ante situaciones tremendamente hostiles y para esto también nos preparan. Toda la instrucción resulta muy técnica, muy centrada en los detalles, porque a veinte mil pies no puedes cometer errores. Si de repente un individuo se levanta en mitad del vuelo con un cuchillo, o un sujeto quiere abrir la puerta de emergencia, tú ya sabes cómo vas a actuar y cómo lo van a hacer tus compañeros. Hay una gran compenetración, una táctica de grupo, y todos saben cos lo que va a hacer cada uno», ilustra.

Y si el trayecto discurre con total normalidad... ¿te relajas? «No, aunque no lo parezca, estás trabajando activamente todo el rato. Te subes al avión y estás pendiente de ciertas cosas que pueden ser agujeros de seguridad, observas con discreción cómo se comporta la gente, examinas a los que se mueven por el avión, te fijas en su actitud, en lo que hacen... Vigilamos como si fuera a pasar siempre algo».

Así que cuando ese pasajero de traje y corbata le sonría tímidamente o esa chica tan simpática le deje pasar en su camino al baño, no descarte que puedan ser dos air-marshal en misión secreta.

– ¿Se podría haber evitado lo del Germanwings con ustedes a bordo?

– ¡Sí! (fuerte y rotundo).

– ¿Y el 11-S?

– Ummm, habría sido más complicado, pero probablemente también.

– ¿Se siente bien haciendo este trabajo aunque nunca pase nada?

– Sí. Ya hemos visto otras catástrofes en aviones. Las cosas no ocurren hasta que ocurren, no hay más que ver el 11S. Estar ahí y poder evitarlas es muy gratificante.

LAS CLAVES

DISCRECIÓN

Es su santo y seña. «Hacemos el servicio y si todo va bien nadie tiene que darse cuenta de nada, como si no estuviéramos»

SEGURIDAD

Actúan en casos extremos, como un secuestro o una amenaza terrorista, o si un pasajero agresivo o ebrio pone en peligro el avión

INSTRUCCIÓN

Se han entrenado con simuladores de vuelo y aterrizando aviones: «Allí arriba nadie va a ayudarte, no puedes fallar»

Guardia Civil

IIFSOC

INTERNATIONAL IN-FLIGHT SECURITY OFFICER COMMITTEE

UNIDAD NACIONAL ESCOLTAS SEGURIDAD EN VUELO

GUARDIA CIVIL

International In-Flight Security Committee
Comité Internacional de Agentes de Seguridad en Vuelo
Fall meeting
Reunión de otoño

Palma de Mallorca, October 18th, 2022

MINISTERIO DEL INTERIOR

GUARDIA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL